

Teeven

gemeente. In die zin zijn wij het eens met de regering, maar wij vinden niet dat Exodus daar het slachtoffer van moet worden.

Minister **Verdonk**: Voorzitter. Ik moet zeggen dat ik dit ook een vreemde gang van zaken vind. In 2002 hebben wij hierover gesproken, de jaren daarna eveneens en nu weer. Ik vind wel dat er een beetje wordt gedaan alsof de oorzaak daarvan bij Justitie ligt. Er is geen tekort aan middelen voor plaatsingen in justitiële trajecten. Als dit amendement wordt aangenomen, dan wordt het geld ofwel niet uitgegeven omdat er geen tekort is aan justitiële plaatsingen ofwel uitgegeven, maar dan komt het ten goede aan plaatsingen voor niet-justitiabelen. De Kamer weet dat gemeenten daarvoor verantwoordelijk zijn en niet de minister van Justitie of ikzelf. Eigenlijk financieren wij met dit amendement een exploitatietekort dat bij Exodus is ontstaan. Daarvoor ben ik niet verantwoordelijk. Natuurlijk begrijp ik de urgentie en natuurlijk wil ik niet dat mensen tussen wal en schip vallen.

In antwoord op de vraag van de heer Teeven zeg ik – en dat heb ik natuurlijk uitgezocht – dat dit geld niet ten koste gaat van het DELTAplan Jeugdzorg. Dat zou op dit moment helemaal niet bespreekbaar zijn. Waarover wij nu spreken, betreft een eenmalige meevaller. Ik wijs er wel op dat wij in de ministerraad als algemene lijn hebben afgesproken dat een demissionair kabinet, wat wij zijn, geen budgetverhogende intensiveringen zal doorvoeren. Dat betekent het volgende. Als de Kamer dit amendement toch aanneemt, dan zal de regering geen gebruik maken van de geboden financiële ruimte. Ik ben demissionair minister. De Kamer kan van mij geen intensiveringen verwachten. Ik begrijp het kader waarin dit amendement is ingediend helemaal, maar ontraad toch de aanname ervan.

De heer **Van der Staaij** (SGP): De minister zegt dat de gemeenten verantwoordelijk zijn. Erkent zij dat de Kamer onlangs nog een motie heeft aangenomen met de strekking “minister, bereik nu eindelijk eens overeenstemming met de gemeenten”? De gemeenten zijn het namelijk niet met de minister eens. Hierachter zit een onopgelost probleem. Ik ben er bovendien verbaasd over dat de minister zegt dat zij het budget niet zal gebruiken, ook al wordt het amendement aangenomen. Dat zou wel heel merkwaardig zijn. De Kamer zou door aanname van dit amendement namelijk uitdrukken dat zij hecht aan het staande beleid tot nu toe, namelijk dat er vanuit Justitie geld moet zijn voor vrijwillige integratietrajecten zo lang het niet anders en beter is geregeld.

Minister **Verdonk**: Het is niet zo dat voor alle gemeenten geldt dat zij zich niet verantwoordelijk voelen voor niet-justitiële plaatsingen. Integendeel: er zijn veel gemeenten die zich daarvoor wel verantwoordelijk voelen en wel degelijk geld betalen voor die plaatsingen. Wij kunnen dus niet zeggen dat alle gemeenten hiervoor niet betalen, zodat Exodus met de gebakken peren zit. Zo is het niet. Wij maken financiële afspraken met Exodus. Er zijn overgangsjaren bepaald met Exodus, namelijk 2006 en 2007, waarin wij flexibel omspringen met de financiering. Van het geld voor justitiële plaatsingen mag Exodus een gedeelte gebruiken voor niet-justitiële

plaatsingen. Daar zijn wij heel soepel in. Exodus gebruikt Justitiegeld voor niet-justitiële plaatsingen. Vervolgens is er een tekort omdat zij nog meer justitiële plaatsen gebruikt en vindt zij dat Justitie dat moet betalen. Het zou logisch zijn als Exodus zelf naar de gemeenten zou gaan in plaats van het aan Justitie te vragen. Dat is de normale gang van zaken.

De heer **Van der Staaij** (SGP): Wij spreken over dit jaar.

Minister **Verdonk**: 2006.

De heer **Van der Staaij** (SGP): Inderdaad. Achteraf nog subsidie krijgen over 2006 is volstrekt onmogelijk. De VNG heeft al gezegd dat zij hier geen taak heeft zo lang deze niet door Justitie aan haar is overgeheveld. Er is geen sprake van dat men van de gemeenten een bijdrage zou kunnen krijgen waar het Rijk het ineens laat afweten.

Minister **Verdonk**: Mijn informatie is anders. Ik denk dat wij daar nu niet uitkomen. Ik zal dat nog nagaan. Ik begrijp het betoog van de heer Van der Staaij. Als Exodus werk levert voor Justitie, moet Justitie dat betalen. Justitie betaalt ook een deel van de plaatsen die niet voor Justitie worden gebruikt. Exodus is degene die naar de gemeenten moet gaan voor medefinanciering. Ik ontraad het aannemen van het amendement.

De heer **Van der Staaij** (SGP): Mocht de Kamer dit amendement aannemen, dan ga ik er zonder meer van uit dat het wordt gerealiseerd.

De algemene beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter**: De stemming over het amendement en het wetsvoorstel vindt vanavond plaats.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

Aan de orde is de behandeling van:

- **het wetsvoorstel Wijziging van de begrotingsstaten van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat (XII) voor het jaar 2006 (wijziging samenhangende met de Najaarsnota) (30885-XII).**

De algemene beraadslaging wordt geopend.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Voorzitter. Supplettoire begrotingen lijken altijd wat technische zaken waarvan een Kamerlid, zeker van een kleinere fractie, meestal niet denkt: laat ik die er ook nog even bij pakken. Dit keer heeft mijn fractie dat wel gedaan. Wij constateerden een aantal heel opmerkelijke dingen waardoor wij het noodzakelijk vonden om dit debat nu te voeren met de minister.

Er is een verplichtingenbedrag van 2,5 mld. voor het spoor en van 889 mln. voor het hoofdwegennet aangegaan zonder enige toelichting. Er staat ook niet in deze supplettoire begroting in welke jaren deze bedragen tot besteding zouden moeten komen. De Kamer heeft hierover de afgelopen weken vragen gesteld. De antwoorden op die vragen hebben niet tot helderheid

Duyvendak

geleid. Pas in een soort tweede ronde heeft de Kamer op 19 december alsnog een brief gekregen van het ministerie van Verkeer en Waterstaat waarin het verplichtingenbedrag voor de wegen tot 671 mln. wordt toegelicht, dus niet het hele bedrag. Evenmin wordt toegelicht in welk jaar het zal worden besteed. In ieder geval wordt enig licht geworpen op hetgeen wordt vastgelegd. Voor het bedrag van 2,5 mld. voor het spoor blijft een toelichting echter nog steeds achterwege. Wij weten nog steeds niet wat de minister met dit geld wil doen. Aan welk spoor wil zij het uitgeven? In het debat over de Najaarsnota zei minister Zalm hierover gisteren letterlijk met betrekking tot de informatie die de Kamer heeft ontvangen van Verkeer en Waterstaat: "Het zijn inderdaad nietszeggende antwoorden." Dat gaat dus over de antwoorden die minister Peijs aan de Kamer heeft gegeven. Daarmee kan de Kamer vanzelfsprekend geen genoegen nemen.

Ik geef de minister een laatste kans om ten aanzien van de uitgaven voor het hoofdwegennet het verschil aan te geven tussen de bedragen van 671 mln. en 889 mln. Kan zij verklaren waarom juist deze wegen zijn gekozen? In welk jaar wordt voor welke weg welke verplichting aangegaan? Ten aanzien van het spoor kunnen wij op deze manier echt niet akkoord gaan. Ik verzoek de minister toe te lichten waaraan het geld precies wordt uitgegeven. Als wij nu akkoord gaan, stemt de Kamer in met een onduidelijke besteding van een budget waarop deze nieuwe Kamer en straks het nieuwe kabinet nagenoeg onmogelijk nog mee kan schuiven. Dat is regeren over het graf heen, in een demissionaire periode, zonder het ook nog een keer toe te lichten. Mijn fractie acht dat hoogst onwenselijk.

Ik heb een amendement opgesteld om het aangaan van deze verplichting een halt toe te roepen. Ik wacht de beantwoording van de minister af. Als deze niet naar tevredenheid is en geen afdoende antwoord geeft op alle vragen die ik heb gesteld, zal ik het amendement alsnog indienen zodat het vanavond in stemming kan worden gebracht, opdat het komend kabinet en de Kamer in de toekomst de volledige vrijheid behouden tot het aangaan van verplichtingen en niet worden vastgepind op verplichtingen die deze minister in haar demissionaire periode is aangegaan.

De **voorzitter**: Ik zie de heer Pechtold niet. Hij is kennelijk niet aanwezig en ik verleen hem dus niet het woord.

Mevrouw **Dijkma** (PvdA): Voorzitter. Dat lijkt mij logisch.

In de suppletore begroting Infrafonds 2006 wordt, zoals collega Duyvendak al memoreerde, op de valreep 2,9 mld. aan nieuwe verplichtingen aangegaan. Verschillende fracties hebben hierover vragen gesteld. Waaraan wordt het geld precies besteed? Wij willen niet alleen weten hoe het komend jaar in elkaar steekt, maar wensen van de minister ook een meerjarige doorkijk te krijgen, zoals het zo mooi wordt omschreven. In tweede instantie hebben wij vandaag nog een toelichting in tabelvorm gekregen, maar deze is wederom niet voor de komende jaren en betreft slechts een deel van het bedrag aan extra verplichtingen. Ook met deze nieuwe tabel is het dus niet mogelijk om te bepalen of en

waarom de Kamer zou moeten instemmen met het aangaan van deze extra verplichtingen.

De heer Duyvendak heeft zojuist ook al gememoreerd dat dit gisteravond in het debat over de Najaarsnota met minister Zalm aan de orde is gesteld. Ik zeg het maar in mijn eigen woorden: minister Zalm heeft de Kamer ronduit gelijk gegeven. Hij voegde daaraan wel toe dat het uitsluitend gaat om verplichtingen die voortvloeien uit een inmiddels vastgesteld meerjareninfrastructuur- en transportprogramma. Op basis van de informatie die wij ter beschikking hebben gekregen, kunnen wij dit echter niet bevestigen.

Het is niet mogelijk, en zou zelfs onbehoorlijk zijn, als het kabinet op de valreep grote bedragen aan extra verplichtingen vastlegt voor het volgende kabinet. Wij zijn daarom van mening dat de minister van Verkeer en Waterstaat vanavond helderheid dient te bieden over de precieze keuzen en gevolgen voor de komende jaren. De kamer moet op basis van wat de minister vanavond verklaart, kunnen vaststellen dat de verplichtingen in overeenstemming zijn met hetgeen wij eerder hebben besloten. Wij wensen daar helderheid over. Ik sluit niet uit dat, indien de antwoorden niet bevredigend zijn, wij ons genoodzaakt zullen zien – ik zeg het met spijt in het hart – een amendement zoals de heer Duyvendak zojuist heeft voorgesteld en dat nu nog boven de markt zweeft, te steunen. Ik zou zeggen: minister Peijs, grijp uw kans en schep helderheid in deze duisternis.

Minister **Peijs**: Voorzitter. Er is een aantal data in het jaar waarop wij uitleggen waar wij mee bezig zijn. Dat gebeurt in de Voorjaarsnota, de Miljoenennota en de Najaarsnota. In de Miljoenennota leggen wij samen met de Kamer het beleid vast. Wij maken dan ook onze MIT-afspraken, die wij vervolgens uitwerken.

Waarom zijn de beleidsmutaties die wij nu aan de Kamer voorleggen, voor het grootste deel beleidsmatig en niet van belang? Ik moet erbij zeggen dat technische wijzigingen in de begroting niet behoeven te worden toegelicht. Gelet op de discussie van gisteren en vandaag heb ik spijt dat wij dat niet toch hebben gedaan, want een paar regels hadden heel veel helderheid gegeven. Begrotingstechnisch is het niet verplicht, maar ik heb er absoluut spijt van dat wij niet wat helderder hebben geantwoord op de vragen van de Kamer. Dat neemt niet weg dat het allemaal technisch is, zoals ik zal uitleggen.

Waarom zijn de wijzigingen beleidsmatig niet van belang? Wij maken met elkaar afspraken over het MIT en het SNIP, de natte projecten, inclusief de systematiek die erbij hoort. Er zijn verkenningen, planstudies etc. Die vinden hun neerslag in de zogenaamde MIT-tabellen. De daarin opgenomen kasbedragen staan ook weer in de begroting. Wij hebben dus al een beleidsmatige afstemming met de Kamer. Verkeer en Waterstaat wil vooral een juridische verplichting met een aannemer, een regio of wie dan ook kunnen vastleggen.

De technische verschuivingen van verplichtingen hangen samen met de veelheid van projecten en contracten. Niet voor niets heeft Verkeer en Waterstaat een Infrastructuurfonds. Heel vaak gaat een project over de jaargrens heen of haalt het de jaargrens niet, doordat een rekening later of eerder wordt gestuurd. Daarnaast worden contracten soms geheel en soms deels aange-

Peijs

gaan. Bij een geheel contract kan het soms over heel grote bedragen gaan, die niet leiden tot aanpassingen in de kas, maar alleen tot schuiven.

Grotendeels gaat het nu om het schuiven met beleidsmatige verplichtingen, behalve voor de verplichtingen die wij in de Najaarsnota wel hebben toegelicht. Een daarvan betreft de Kamerbreed aangenomen motie-Hofstra over de overdracht van wegen in Noord-Nederland en in Zeeland. Een andere betreft het verstrekken van een leenfaciliteit van ProRail, zodat ProRail niet hoeft te lenen bij het ministerie van Financiën.

Ga ik nu grote verplichtingen aan die beleidsmatig bij de Kamer niet bekend zijn en te maken hebben met missionair of demissionair? Veel van de verschuivingen van verplichtingen waren al in mijn begroting opgenomen. Zij worden technisch verwerkt in de Najaarsnota. Wij spreken dan over cijfers. De daaraan gekoppelde verschuivingen van verplichtingen zijn van april en mei. Toen was ik nog een missionaire minister.

Kan ik zoiets niet doen, dan moet ik tot het einde van het jaar met mijn armen over elkaar gaan zitten, terwijl de regio's roepen dat bepaalde wegen moeten worden aangelegd, zoals de Kamer heeft gevraagd en ik de Kamer heb beloofd. De voortgang van projecten komt dan direct in het geding. Het allerbelangrijkste voor vanavond is de constatering dat het geen nieuwe feiten oplevert. Er is geen sprake van nieuw beleid; het gaat om beleid dat wij met deze Kamer hebben afgesproken.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Ik ben blij dat de minister erkent dat de informatievoorziening echt tekortgeschoten is waardoor de Kamer niet weet wat er aan de hand is. Dat moet echt anders! Ik vraag de minister om ons de lijstjes die zij nu waarschijnlijk gaat oplezen, op papier te doen toekomen. Dat scheelt de helft van de discussie.

De minister zegt dat het gaat om beleid dat met de Kamer is afgesproken; zij zei zelfs met deze Kamer. Daar zit nu echter het probleem. Er zijn immers verkiezingen geweest en er is nu een nieuwe Kamer. Het kan dus zo zijn dat deze Kamer iets anders wil dan het beleid dat met de vorige Kamer is afgesproken. Die beoordeling zullen wij bij de diverse projecten maken. Ik kan mij levendig voorstellen dat de verplichtingen voor 2007 doorlopen, maar hoe verder weg in de tijd, hoe meer de nieuwe Kamer daarop zal willen kunnen bijsturen. Dat is de minister toch met mij eens?

Minister **Peijs**: Er kan iedere dag wel een kabinetscrisis uitbreken en dan zou je eigenlijk nooit iets kunnen doen. Ik denk dat dit niet de bedoeling is. Wij hebben hier een parlementaire democratie. Als de Kamer een motie unaniem aanneemt, ga ik die toch echt uitvoeren. Het sec aangaan van de verplichting is het einde van een ambtelijk proces en van een heel traject van onderhandelen, voorbereiden, gesprekken met regio's et cetera. Een en ander is echt vastgesteld door de Kamer. Zo goed als ministers altijd de schuld overnemen van hun voorgangers als die ergens schuld aan hebben, is dat naar mijn mening ook zo met de Kamer. Ik voer beleid uit dat door de Kamer is vastgesteld.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Als dat beleid is vastgelegd door een meerderheid die thans niet meer bestaat – bijvoorbeeld iets wat in 2008 moet gebeuren –

en de nieuwe Kamer wil dat niet meer, moet de nieuwe Kamer maximale vrijheid hebben om dat beleid te kunnen schrappen. Dat is mijn stelling.

Minister **Peijs**: Dan merk ik dat vandaag wel bij de stemmingen. De Najaarsnota wordt niet voor niks aan de Kamer voorgelegd. Dat gebeurt nu ook.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Ik wacht even het lijstje af; dan kunnen wij de discussie concreter voeren.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Het begint een beetje een hypothetische discussie te worden. Volgens mij gaat het om projecten die misschien controversieel verklaard kunnen worden. Ik weet niet of de heer Duyvendak iets specifiek in het hoofd heeft. Het is belangrijk dat die wel opgenomen worden, want anders neemt het de angel uit de discussie.

Minister **Peijs**: Ik wil per domein en per wet de belangrijkste oorzaken aangeven waarom wij hier staan.

Ik kom allereerst bij het spoor. In de Miljoenennota is de belangrijkste verplichtingschuif van bijna 2 mld. gekoppeld aan een btw-overheveling door het ministerie van Financiën aan de begroting van Verkeer en Waterstaat. Dat is een zuiver technische zaak. Tot nu toe heeft het ministerie van Financiën ons altijd gecompenseerd voor de btw. Nu voegt het ministerie van Financiën dat bedrag toe aan de begroting van Verkeer en Waterstaat. Het is een groot bedrag maar no big deal. Hierdoor hoeven wij niet meer jaarlijks te verrekenen. De btw-component maakt nu wel onderdeel uit van het Infrastructuurfonds.

Daarnaast is er een aantal kleinere verplichtingenmutaties rond projecten. Dit moeten wij keurig meerjarig regelen richting ProRail en daarvoor gaan wij een meerjarige verplichting aan. In de Najaarsnota is de belangrijkste post de eerdergenoemde leenfaciliteit van 25 mln. opgenomen. Dan zit ik al op ruim 2 mld. en de rest betreft kleine zaken.

Dan kom ik bij de weg.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): U noemt een bedrag van 2 mld. en spreekt over een andere manier van het verrekenen van de btw-compensatie. Daar kan ik mij wat bij voorstellen; wij hoeven er niet heel veel tijd aan te verspillen. Maar vervolgens noemt u 25 mln. aan leenfaciliteit.

Minister **Peijs**: 75!

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Later had u het over 75 mln. In totaal komen wij uit op 2,5 mld. Dan missen wij nog 425 mln. Dit is allemaal spoorgeld, 2,5 mld.

Minister **Peijs**: Nee, dat is het niet. Het is 2,3 mld.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Zelfs als het 2,3 mld. zou zijn, wil ik graag weten waar de ontbrekende 225 mln. wordt vastgelegd.

Minister **Peijs**: Daar komen wij zo op. De ambtenaren hebben de precieze cijfers, maar het heeft overigens wel in het stuk gestaan dat u hebt ontvangen.

Ik kom bij de weg. In de Miljoenennota is er een groot aantal kleinere verschuivingen bij projecten. De



De heer Duyvendak (GroenLinks)

© M. Sablerolle – Gouda

belangrijkste post is de Tweede Coentunnel met 180 mln. van de 217 mln. Dat is in lijn met de start van de aanbesteding van de Westrandweg. De belangrijkste posten in de Najaarsnota betreffen de overdracht van wegen en een aantal wegenprojecten zoals rijksweg 7 ring Groningen en rijksweg 35 Zwolle-Almelo. De grootste mutatie bij de overige sectoren betreft het deelproject 750 ha, waarvan het geld aan de provincie is overgedragen.

Misschien kan ik nog heel even de verplichtingen onderbouwen in de Najaarsnota 2006. Wat zit daar bijvoorbeeld in? Ik noem de overdracht van de wegen van Noord-Nederland, de 34 en de 46 en van Zeeland, de motie van de heer Hofstra. Er is een loonbijstelling van 1,4 mln. Er is een overboeking naar VROM in verband met de IPG-projecten. Ik noem rijksweg 37 Hoogeveen, rijksweg 2 Everdingen, rijksweg 35 Wierden-Almelo, rijksweg 7, de zuidelijke kant van de ringweg Groningen, de ZSM-projecten, rijksweg 4 Dinteloord-Halsteren, rijksweg 31 Zurich-Harlingen, rijksweg 12 Den Haag-Gouda, rijksweg 10 Tweede Coentunnel, met alle bedragen die erbij horen. Ik noem artikel 13, verplichtingen toegelegd bij kas, btw, de leenfaciliteit, exploitatie en onderhoud van de hsl, de vertraging van PAGE, de vergoeding kapitaalsbelasting, de bijdrage van het FES aan bescherming van het spoor. Naar BZK is de voorfinanciering van de C2000, het communicatietraject voor de veiligheid in tunnels enzovoorts. Ik noem de verplichtingenschuif 2005 en 2006, de IP btw. Verder zijn er de verplichtingen die zijn toegelicht bij de kas. Er is nog een loonbijstelling. Er is de verplichtingenschuif renovatie gemaal Kreekrak, een stuk baggeren, Maas en kunstwerken, de tweede sluis bij Lith. Ik noem artikel 16, PMR-deelprojecten, de 750 ha. Dat is overgedragen, 31 mln. voor 2006. Ik noem nog artikel 17, btw 98 mln., vertraging van de Betuweroute, Anders betalen voor mobiliteit en de Zuiderzeelijn.

Voorzitter. Het zijn allemaal verschuivingen, sommige in het voordeel en sommige in het nadeel. Het zijn vaak heel kleine projecten die per saldo op een bepaald bedrag uitkomen. Er is niets gebeurd wat niet met de Kamer was besloten. De btw-omzetting was een van de grote zaken.

Er is nog gevraagd wat de rest van het spoor is. Dat zijn de zogenaamde NSP-projecten Arnhem, Utrecht en Breda. Het gaat hier om een overloop van de verplichtingen uit 2005, te weten Arnhem 30 mln., Utrecht 250 mln. en Breda 30 mln. Aan de andere kant is er op andere posten 7,7 mln. niet uitgegeven. Bij saldering van die bedragen gaat het kloppen.

Voorzitter. Dit was het zo ongeveer. Ik denk dat er niets bij is waarvan de Kamer niet wist dat het er was of dat het zou komen. Wij zijn al jaren bezig met de sleutelprojecten. Het kenmerk van projecten is dat zij vaak verschuiven in de tijd ten opzichte van wat je ooit dacht. Dat kan komen doordat aannemers te laat zijn, doordat procedures uitlopen of de Raad van State meer tijd nodig heeft. Dit brengt de dynamiek in de begroting van Verkeer en Waterstaat tot stand.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Daar heeft mijn fractie geen enkel probleem mee. Wij voeren dit debat alleen omdat ik vind dat de Kamer haar controlerende taak goed moet kunnen verrichten en dus moet kunnen zien of er dingen vastgelegd worden die het gevolg zijn van eerdere besluiten van de Kamer et cetera. U zult het mij niet euvel duiden dat ik die kennis niet helemaal paraat heb waar het gaat om de hele serie projecten die u genoemd hebt. Gelukkig hebt u gezegd dat die gegevens voortaan gewoon netjes erbij worden gezet. Ik neem nu dan ook maar even aan dat u gelijk hebt dat het hier gaat om bestuurlijke verplichtingen et cetera. Ik vraag mij nog wel af wat er aan de hand is met de Zuiderzeelijn.

Minister **Peijs**: Dat is er een project waarvoor de gelden niet zijn uitgegeven. Het gaat om het saldo.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Dat is dan heel correct gedaan, want dat wil de Kamer juist niet.

Minister **Peijs**: Ik wil nog even ingaan op het wantrouwen dat uit de woorden van de heer Duyvendak spreekt. De heer Zalm heeft gisteren al gezegd dat er niets aan de hand is en dat er beleidsmatig niets is gedaan. Ik sta hier dan ook niet alleen voor eigen parochie te preken; de minister van Financiën, die aangesteld is om hierop toe te zien, heeft dit ook gezegd. Ik onderbouw een en ander vanzelfsprekend. Ook neem ik de schuld op mij dat wij een en ander niet helder genoeg gemaakt hebben. Dat spijt mij bijzonder; het zal volgend jaar niet meer voorkomen. Ik spreek echter in navolging van de heer Zalm, die een en ander vanzelfsprekend allemaal gevolgd heeft.

De **voorzitter**: Het lijkt mij goed dat u de Kamer schriftelijk informeert over wat u hebt gezegd, omdat het dan allemaal helder vastligt.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Het lijkt mij een goede zaak dat wij die lijstjes nog even op schrift ontvangen, want wij hebben dat niet zo snel kunnen opschrijven.

Minister **Peijs**: Dat is goed.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Ik reageer nog even op het feit dat u het over wantrouwen had.

Peijs

Minister **Peijs**: U zei dat u het maar moest geloven. Dat vind ik nou niet direct van groot vertrouwen getuigen.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Wij vervullen hier onze controlerende taak. Diverse fracties hadden schriftelijke vragen gesteld bij de Najaarsnota en daar gewoon geen antwoord op gekregen. U moet ons dus niet euvel duiden dat wij daar nu op terugkomen.

Minister **Peijs**: Dat doe ik absoluut niet.

De algemene beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter**: De stemming over dit wetsvoorstel vindt vanavond plaats.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

Voorzitter: Verbeet

Aan de orde is het **debat** naar aanleiding van een algemeen overleg op 20 december 2006 over de **Betuweroute**.

Mevrouw **Gerkena** (SP): Voorzitter. Wij hebben zo-even een discussie gehad over de noodzaak van al dan niet aanpassingen van het beveiligingssysteem van de hsl-Zuid. Wij zijn daarbij bijna in een welles-nietesdiscussie terechtgekomen, hetgeen wij als Kamer niet zouden moeten willen. Ik denk dat het daarom goed is als wij een derde, onafhankelijke partij laten kijken naar nut en noodzaak van die aanpassingen van de hsl-Zuid waardoor grote vertraging en waarschijnlijk ook hoge kosten zullen ontstaan. Mijn voorkeur gaat uit naar een kort en krachtig onderzoek. In tegenstelling tot wat ik vandaag in het algemeen overleg heb gezegd, stel ik mij voor dat wij het traject gewoon laten lopen zoals het loopt, zodat door de motie die ik aanstonds ga indienen, geen onnodige vertraging kan ontstaan. Wel zou ik de minister willen vragen om daar waar mogelijk enige pas op de plaats te maken. Bovendien staat het haar natuurlijk altijd vrij om met alternatieven te komen.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat door aanpassingen aan het beveiligingssysteem de start van de hsl-Zuid ernstig vertraagd zal worden en mogelijk hoge kosten met zich mee zal brengen;

overwegende dat de noodzaak van de aanpassing tot nodige vragen en onzekerheden leidt;

verzoekt de Kamer, door tussenkomst van het Presidium een onafhankelijk onderzoek te starten naar nut en noodzaak van de acute aanpassing van ERTMS versie 2.2.2 naar ERTMS versie 2.3.0 en tevens daarbij de tijdsplanning van de aanpassing en testperiode op

redelijkheid en haalbaarheid te toetsen en dit onderzoek zo spoedig mogelijk aan de Kamer te presenteren;

verzoekt de regering, alle medewerking aan het onderzoek te verlenen,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 278 (22589, 22026).

Mevrouw **Gerkena** (SP): Voorzitter. Ik wil nogmaals benadrukken dat er door deze motie geen onnodige vertraging mag en kan ontstaan. Doel van de motie is een onafhankelijk onderzoek.

Mevrouw **Dijkma** (PvdA): Voorzitter. Ik zal zo veel mogelijk onnodige in- en uitleidingen voorkomen, zodat ik maar meteen begin met het voorlezen van de motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de Tweede Kamer wat de Betuweroute en de hsl-Zuid aangaat reeds meerdere malen op zeer korte termijn is verrast met onverwachte vertragingen in de geplande ingebruikname van de Betuweroute en de hsl-Zuid;

overwegende dat het van groot belang is voor de Kamer om een heldere inventarisatie – zowel financieel als planmatig – te hebben van alle momenteel bekende tegenvallers op beide projecten, alsmede van mogelijke toekomstige tegenvallers;

vraagt het Presidium, de Algemene Rekenkamer dan wel een onafhankelijk onderzoeksbureau te verzoeken om binnen een termijn van circa twee maanden met een risicoanalyse te komen voor de hsl-Zuid en de Betuweroute, waarin tevens de structuur van de projectorganisatie wordt meegenomen;

verzoekt de regering, alle noodzakelijke medewerking te verlenen bij het beschikbaar stellen van de relevante informatie,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Dijkma, Van Hijum, De Krom, Gerkena, Roemer, Cramer, Duyvendak, Van der Staaij, Madlener en Thieme. Zij krijgt nr. 279 (22589, 22026).

Mevrouw **Dijkma** (PvdA): Op dit moment is onduidelijk of de Algemene Rekenkamer in staat is om in een dermate korte tijd een dergelijk onderzoek te doen. De vraag is ook of dat wel het juiste orgaan is om dat te doen. In de motie hebben wij daarom nadrukkelijk een