

Vergaderjaar 2002–2003

28 600 XII

Vaststelling van de begrotingsstaat van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat (XII) voor het jaar 2003

Nr. 125

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 14 juli 2003

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat¹ heeft op 18 juni 2003 een **kennismakingsoverleg** gevoerd met minister Peijs van Verkeer en Waterstaat en staatssecretaris Schultz van Haegen-Maas Geesteranus van Verkeer en Waterstaat.

Van dit overleg brengt de commissie bijgaand beknopt verslag uit.

De **minister van Verkeer en Waterstaat** merkt allereerst op dat de staatssecretaris en zij hun taak niet kunnen vervullen zonder een goede samenwerking met de Kamer. De staatssecretaris behartigt het waterbeleid, de luchtvaart en het KNMI, alsook het personenvervoer over het spoor, inclusief de capaciteitsverdeling, maar exclusief de aanleg van nieuwe infrastructuur. De minister houdt zich bezig met het personenvervoer over de weg, het goederenvervoer, de veiligheid en de infrastructuur. De prioriteiten in het beleid zullen preciezer zijn ingevuld op prinsjesdag; daarin krijgen het onderhoud en het beheer inzake de weg, het water en het spoor een belangrijke plaats vanwege de geconstateerde verwaarlozing. Goed onderhoud van de infrastructuur is een belangrijk onderdeel van de economie. In het licht hiervan dient de benutting van de (vaar)wegen en het spoor verbeterd te worden. Als gevolg van het achterstallig onderhoud staan de betrouwbaarheid en de veiligheid namelijk onder druk. Bovendien komt er een herprioritering van het MIT.

Het kwartje van Kok moet behalve aan bouwen met nadruk aan houden, dus beheer en onderhoud, worden besteed. Bij elk bouwproject hoort een onderhoudsbudget. Kort samengevat: houden, bouwen en onderhouden. Ook bij de aspecten milieu, natuur en veiligheid van de (vaar)wegen en het spoor is er sprake van achterstand in het onderhoud. Het tij in dezen moet worden gekeerd, maar bij voorkeur niet met grote geluidsschermen of ingrijpende verdiepte aanleg. Er wordt nagedacht over alternatieven. Veiligheid heeft ook een grote prioriteit: vermindering van geweld en agressie op de weg en in het openbaar vervoer. Uiteraard gebeurt dit in samenspraak met andere betrokken leden van het kabinet. Het kabinet zal dan ook extra middelen beschikbaar stellen ten behoeve van het Aanvalsplan sociale veiligheid. Tevens wordt er geld vrij gemaakt voor de invoering van de chipkaart. Het aanvalsplan voorziet onder andere in meer camera's, waardoor toezicht en controle eenvoudiger worden. In dit kader krijgen de fietsenstallingen ook meer aandacht.

¹ Samenstelling:

Leden: Duivesteijn (PvdA), Dijksma (PvdA), Hofstra (VVD), ondervoorzitter, Meijer (CDA), Van Lith (CDA), Timmermans (PvdA), Van Bommel (SP), Van der Staaij (SGP), Koopmans (CDA), Oplaat (VVD), Geluk (VVD), Ten Hoopen (CDA), Dijsselbloem (PvdA), De Pater-van der Meer (CDA), voorzitter, Depla (PvdA), Van As (LPF), Van den Brand (GroenLinks), Duyvendak (GroenLinks), Gerkens (SP), Van Haersma Buma (CDA), Bruls (CDA), Van der Ham (D66), Boelhouwer (PvdA), Dubbelboer (PvdA), De Krom (VVD), Hermans (LPF) en Dezentjé Hamming-Bluemink (VVD).

Plv. leden: Heemskerk (PvdA), Tichelaar (PvdA), Snijder-Hazelhoff (VVD), Hessels (CDA), Eurlings (CDA), Smeets (PvdA), De Ruiter (SP), Huizinga-Heringa (ChristenUnie), Buijs (CDA), De Grave (VVD), Szabó (VVD), Van Winsen (CDA), Van Dijken (PvdA), Haverkamp (CDA), Waalkens (PvdA), Herben (LPF), Vos (GroenLinks), Halsema (GroenLinks), Vergeer-Mudde (SP), Jager (CDA), Mastwijk (CDA), Giskes (D66), Van Dam (PvdA), Verdaas (PvdA), Van Beek (VVD), Van den Brink (LPF) en Luchtensveld (VVD).

Het ministerie moet daarenboven fors bezuinigen. Derhalve zullen projecten van het MIT vertraagd en soms geschrapt moeten worden. Dit gebeurt uiteraard in overleg met de Kamer.

De **staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat** richt zich bij haar beleidspakket ook op beheer, onderhoud, veiligheid en betrouwbaarheid. De komende jaren gaat het om de implementatie van de Luchtvaartwet. Daarbij speelt de monitoring een belangrijke rol. Dit wordt gevolgd door een evaluatie. Voorts komt er een beleidsstuk c.q. wet voor de regionale, kleine luchthavens. In Europees en internationaal verband worden er projecten gestart inzake level playing field, de open sky en de single sky, waarbij Schiphol en KLM een rol spelen. Er is een discussie te verwachten over de verkoop van de aandelen van Schiphol en de alliantievorming van KLM met het oog op de versteviging van de concurrentiekracht van de mainport.

Er is sprake van een beleid voor het hoofdwatersysteem en een nieuw waterbeleid, waarbij de aandacht wordt gericht op daden in plaats van op het maken van plannen. Dit leidt tot concrete projecten in 2005 als gevolg van Ruimte voor de rivier.

Op 2 juli a.s. worden in een overeenkomst tussen Rijk, gemeentes, provincies en waterschappen de verantwoordelijkheden aangegeven in het regionale systeem. Via koplopersprojecten, die het ministerie regisseert, wordt al een begin gemaakt met de uitvoering.

In het kader van de vormgeving van de Europese richtlijn voor de kwaliteit van het water wordt afhankelijk van de beschikbare gelden een aantal probleempunten aangepakt. Dit geldt ook voor de waterbodems.

In vervolg op de Spoorweg- en concessiewet worden er in overleg vervoers- en verkeersconcessies tot stand gebracht. Hierbij past een herstelplan voor het spoor qua beheer en onderhoud, opdat de betrouwbaarheid, de benutting en de veiligheid van de infrastructuur weer gegarandeerd kunnen worden. Ook op dit gebied komt er dus een herprioritering.

Vragen en opmerkingen uit de commissie

De heer **Van Lith** (CDA) vraagt hoe de staatssecretaris het integraal waterbeleid en de coördinatie ter zake samen met de Tweede Kamer vorm wil geven.

De heer **Boelhouwer** (PvdA) wil weten of de staatssecretaris een lange-termijntraject voor ogen heeft voor de uitvoering van de nota Ruimte voor de rivier direct na de totstandkoming van de desbetreffende PKB.

De heer **Geluk** (VVD) vraagt zich af of de minister voor het onderhoud van de wegen de MIT-afspraken met de provincies wil doorbreken. Legt zij de moties hierover naast zich neer?

Mevrouw **Dezentjé Hamming-Bluemink** (VVD) vraagt de bewindslieden om een inschatting van het belang van onder andere de Rotterdamse haven als motor van de Nederlandse economie.

De heer **Verdaas** (PvdA) vraagt of het budget voor de Zuiderzeespoorlijn een zaak is van het ministerie of van de drie noordelijke provincies.

De heer **Hermans** (LPF) hoort graag de mening van de minister over publiek-private samenwerking. Of moet alleen de overheid de infrastructuur faciliteren?

De heer **De Krom** (VVD) wil weten waar de bewindslieden in het kader van de doe- en dadenindex op kunnen worden afgerekend. Hoe geeft het ministerie de prioriteit van minder regels vorm?

De heer **Duyvendak** (GroenLinks) merkt op dat de informatieverzetting door het ministerie aan de Kamer moeizaam verloopt. Verder vraagt hij hoe de minister omgaat met de politieke verantwoordelijkheid.

De heer **Van Haersma Buma** (CDA) vraagt naar de taakverdeling inzake het spoor en het openbaar vervoer in het algemeen. Hierbij moet ook gedacht worden aan aspecten als sociale veiligheid en de invoering van de chipcard.

Antwoord van de bewindslieden

De **minister van Verkeer en Waterstaat** antwoordt dat uit respect voor de Kamer alle moties over het MIT zo mogelijk worden uitgevoerd. Bij de herprioritering staat vast dat niet alle afspraken even hard zijn, maar het saldo zal wel positief zijn.

Het belang van de Rotterdamse haven zal niet uit het oog worden verloren. Bij de verzelfstandiging van deze haven houdt een projectorganisatie van het ministerie de publieke belangen in de gaten. Het budget voor de Zuiderzeespoorlijn is spijkerhard bestemd voor de desbetreffende regio, met inbegrip van een klein deel voor Almere. Na de acties in dezen door de regio wordt er overleg gevoerd, vanzelfsprekend ook met de Kamer.

De spoedstroken worden zeker gebouwd, waardoor knelpunten worden opgelost. Overigens zal niets meer worden gebouwd zonder dat een onderhoudsbudget is gereserveerd.

Er is veel belangstelling voor publiek-private samenwerking. De voorstellen van het bedrijfsleven worden afgewacht, maar bijvoorbeeld bij de Betuwelijn was dit niet het meest succesvolle onderdeel.

In het beleidsprogramma zullen duidelijke punten staan waarop de bewindslieden over vier jaar kunnen worden afgerekend.

Administratieve lasten zijn de informatieverplichtingen van het bedrijfsleven aan de overheid. Niet alle regels van de overheid voor het bedrijfsleven vallen dus onder die lasten. Er zijn ook administratieve lusten, zoals de vrachtbrief; die moet dan ook niet worden afgeschaft.

De informatieverzetting door het ministerie zal beter worden. Misschien vraagt de Kamer op zekere dag wel of het wat minder kan.

De minister is staatsrechtelijk verantwoordelijk voor, maar niet schuldig aan wat er op het beleidsterrein van haar departement gebeurt en gebeurd is.

Wat de taakverdeling betreft, is de staatssecretaris verantwoordelijk vanaf het moment dat er een kaartje verkocht wordt, ook aangaande het onderhoud van bijvoorbeeld de treinen. Alles wat er vóór die infrastructuur aan de orde is, is de verantwoordelijkheid van de minister. Het stad- en streekvervoer behoort tot het beleidsterrein van de minister. Veiligheid is voor beide bewindslieden een belangrijk aspect. Er zal iets heel moois worden gemaakt van de chipcard, samen met de sector.

De **staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat** maakt bij het integraal waterbeleid een onderscheid tussen de externe partners en de ministeries onderling (wie er het meest aan trekt). Het eerstgenoemde onderdeel is heel belangrijk en krijgt vorm met de totstandkoming van een integrale waterwet, die onder de verantwoordelijkheid van Verkeer en Waterstaat zal moeten vallen. Ten behoeve van een goede organisatie en ter voorkoming van overlappingen is een goede samenwerking tussen de betrokken ministeries nodig. Daarnaast is er het IBO-waterbeheer, dat onder Financiën valt.

In het kader van Ruimte voor de rivier moet in 2005 de PKB gereed zijn. Daarna wordt er snel gestart met projecten met een waterverlagend effect voor de rivieren, waarnaar nu al gekeken wordt, inclusief het bijbehorende budget.

De voorzitter van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat,
De Pater-van der Meer

De griffier van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat,
Roovers