

## Giskes

geven dat ik de vraag van de heer Van der Steenhoven zeer terecht vind. Hij had die vraag natuurlijk ook kunnen stellen in het algemeen overleg, want het gaat niet om een zware politieke uitspraak, maar om een verzoek om informatie. Ik kan mij dus voorstellen dat de minister deze informatie toezegt en dan lijkt de motie mij overbodig, maar zijn vraag vind ik terecht.

□

Minister **Netelenbos**: Voorzitter. Vanochtend had ik een uitvoerig gesprek met de overheden in de Randstad, dus de provincies, de regio's en de grote steden, en daarnaast met het IPO, de VNG, de waterschappen en de kaderwetgebieden. De gesprekken gingen over de kilometerheffing. Men wilde weten welke effecten de variabele kilometerheffing – "plat" zou ik niet gebruiken – zou hebben op de mobiliteit. Onze verkeersdienst, de AVV, heeft hiernaar een studie gedaan. De resultaten hiervan zullen in de zomer aan alle betrokkenen worden toegestuurd. De eerste indruk is dat de variabele heffing alleen al een beter effect op de bereikbaarheid geeft dan de tolpoorten. Wij wisten het effect van de kilometerheffing op de rijkswegenvariabele al, zo'n 10 à 15% minder kilometers en 25 tot 30% minder congestie-uren, maar hierbij gaat het om alle wegen. Het ziet er daarom interessant uit, al was men er teleurgesteld over dat alles variabel moest zijn. Wij zullen nu de restproblemen en de oplossingen daarvoor onderzoeken. Ik kan dus een antwoord geven op de vragen naar de effecten op het aantal kilometers en de doorstroming, maar het lijkt mij niet de bedoeling om het totale BOR-pakket weer door te rekenen. Wij zullen alles wat wij hebben afgesproken, uitvoeren. Ik dacht dat de Kamer het daarmee ook eens was, gezien het laatste algemeen overleg. Als eind augustus alle gegevens zijn gevalideerd, dan zal ik ze aan de Kamer doen toekomen.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Voorzitter, voor mijn begrip en voor het al dan niet indienen van mijn motie, de volgende vraag. De minister wil niet het hele BOR-pakket doorrekenen. Aan het pakket met spitsheffing zit

het rekeningrijden vast. Als zij dezelfde berekening wil maken zonder het spitstarief, maar met de kilometerheffing, dan voldoet zij aan mijn vraag en kan ik mijn motie intrekken.

Minister **Netelenbos**: Ik laat zien wat de effecten op de mobiliteit zijn; die zijn waarschijnlijk nog gunstiger dan de effecten van de tolpoorten. Dat kunnen wij onderbouwen en dat heeft een groot effect op het totaal van het BOR-pakket. Ik ga niet opnieuw alle kleine infrastructurele werken in het BOR-pakket met de rekenmachine te lijf, want de effecten daarvan op de bereikbaarheid kennen wij al. Wel kan ik beide zaken vergelijken en volgens mij doe ik dan wat u vraagt. Het heeft te maken met de gehele systematiek: of ik de "koffieknoop" nu wel of niet nogmaals beoordeel, lijkt me niet relevant. Het gaat mij erom wat de variabele kilometerheffing betekent voor de bereikbaarheid en dat zal ik u kunnen laten zien.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Die "koffieknoop" is inderdaad heel ingewikkeld, maar ik vind wel dat de effecten van het pakket dat nu overblijft duidelijk moeten worden. Als u dat aan de Kamer kunt laten weten, dan zijn wij het eens.

Minister **Netelenbos**: Die informatie zal ik de Kamer sturen. De AVV zal laten zien dat de effecten gunstiger zijn dan bij tolpoorten. Als alle gegevens zijn gevalideerd en dit inderdaad het geval blijkt, dan lijkt mij dat goed nieuws.

De beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter**: Wij zullen later op de dag stemmen over de ingediende motie.

---

Aan de orde is de behandeling van:

- **het wetsvoorstel Wijziging van de begroting van de uitgaven en de ontvangsten van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat (XII) voor het jaar 2001 (wijziging samenhangende met de Voorjaarsnota) (27753);**
- **het wetsvoorstel Wijziging van de begroting van de uitgaven en de ontvangsten van het Infrastructuurfonds voor het**

## jaar 2001 (wijziging samenhangende met de Voorjaarsnota) (27754).

De algemene beraadslaging wordt geopend.

□

Mevrouw **Ravestein** (D66): Mevrouw de voorzitter. Vorig jaar is bij de begrotingsbehandeling van Verkeer en Waterstaat een motie-Van den Berg/Ravestein aangenomen. De motie diende tot het bewerkstelligen van een blijvende oplossing voor de structurele problemen bij het onderhoud van vaarwegen. Daartoe zouden voor het eerst bij de begroting van 2002 bedragen moeten worden uitgetrokken. Voor het lopende begrotingsjaar 2001 moest een eenmalige oplossing worden gekozen. Na een publiekelijke oproep van de minister aan de Kamer om met een amendement op de begroting te komen, heb ik eind vorig jaar een tweetal samenhangende amendementen ingediend op wetsvoorstellen van de begrotingen van het Infrastructuurfonds en van het Fonds voor economische structuurversterking (FES). Bij het Infrastructuurfonds werd 50 mln gulden extra uitgetrokken voor vaarwegen. De dekking werd gevonden op de post Nog te verdelen van het FES.

Het is hier misschien niet de plaats om uitgebreid in te gaan op de noodzaak van die amendementen. Ik verwijs daarvoor naar een algemeen overleg dat de Kamer eind september 2000 voerde met staatssecretaris M. de Vries. Zij merkte daar op dat er jaarlijks een tekort zal zijn van een kleine 200 mln gulden op het desbetreffende programma Beheer op peil. Om de situatie beheersbaar te houden is volgens Beheer op peil een externe audit uitgevoerd. De uitkomsten van de externe audit liggen ten grondslag aan het bovengenoemde amendement. De Kamer heeft bepaald niet te veel gevraagd voor de vaarwegen. Uitgaande van de audit zou 200 mln gulden extra heel goed te verdedigen zijn geweest. Wij hebben echter prioriteiten moeten stellen, ook op financieel gebied, en zijn uiteindelijk uitgekomen op 80 mln gulden. Het was eigenlijk 100 mln gulden, maar ik vergeet dan voor het gemak de oorspronkelijk door het kabinet toegezegde 20 mln gulden structu-

## Ravestein

reel en de wijze waarop die op een wel heel erg laat tijdstip – enkele minuten voor de stemmingen – weer werd ingetrokken. Het verbaasde mij zeer om in de suppletoire begrotingen van het FES en het Infrastructuurfonds te moeten lezen dat het amendement werd teruggedraaid. De extra middelen zijn volgens de toelichting niet nodig. Hoezo niet nodig? De sector komt elk jaar met onderbouwde knelpunten. Gelden bovendien de uitkomsten van de audit, waar het ministerie zelf om had gevraagd niet meer? Is er geen jaarlijks tekort van 200 mln gulden meer, zoals staatssecretaris M. de Vries zei? Ik kan het allemaal niet meer volgen.

Ik ben dan ook benieuwd naar het antwoord op de volgende vraag. Stel dat het amendement niet de technische onvolkomenheid had gehad, die door de minister is aangegrepen om het door de Kamer gevoteerde bedrag terug te storten. Wat had de minister dan gedaan? Had zij het geld dan ook weer teruggegeven? Wij hebben het hier immers niet over de begroting, maar over een fonds. Als het geld nu niet nodig is, waarom zou je het geld dan niet in het fonds laten, om het het volgend jaar te gebruiken? Mag de binnenvaart dan niet beter gaan concurreren met wegvervoer en goederentreinen?

Het amendement-Ravestein werd gedekt door het FES, meer in het bijzonder de post Nog te verdelen. Ik zag dat die post niet meer bestaat en dat er een post Projecten in voorbereiding voor in de plaats is gekomen. Ik neem aan dat mijn amendement aan de wijziging van de benaming heeft bijgedragen.

Ik ga ervan uit, dat bij de begroting voor 2002 en bij het infrafonds recht wordt gedaan aan de kamerbreed ondersteunde motie-Van den Berg/Ravestein en er structureel extra middelen worden vrijgemaakt voor vaarwegen. Alleen dan kan de minister op de internationale binnenvaartconferentie in september in Rotterdam met recht zeggen hart te hebben voor deze sector.

□

De heer **Dijsselbloem** (PvdA): Voorzitter. Tot twee keer toe heeft de fractie van de PvdA het initiatief genomen om door middel van moties, de motie-De Cloe en de

motie-Van Heemst, het kabinet te vragen om nog in deze kabinetsperiode, vooruitlopend op de grotere pakketten die in ICES-kader op dit moment worden voorbereid, een extra investeringsimpuls mogelijk te maken voor de landsdelen zuid en oost. Het gaat dan om bereikbaarheidsknelpunten, die op dit moment acuut aan de orde zijn in de zuidelijke en oostelijke provincies. De motie-De Cloe is met kamerbrede steun aangenomen, de motie-Van Heemst met een heel brede steun. Het kabinet heeft daar nooit op gereageerd en er ook nooit invulling aan gegeven. Vandaar, dat wij nu het initiatief hebben genomen om zelf binnen het Infrastructuurfonds middelen naar voren te halen voor de twee landsdelen. Wij vragen het kabinet om met behulp van de 300 mln gulden nog dit jaar voorlopige regiocontracten met deze twee regio's af te sluiten om een aantal bereikbaarheidsknelpunten versneld aan te kunnen pakken. Dit alles in afwachting van de grotere investeringspakketten die wij volgend jaar aan de orde hebben.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Het doel van dit amendement vinden wij heel sympathiek en daarom willen ook wij zoeken naar wegen om op hetzelfde punt uit te komen als u. Alleen hebben wij nog wel vragen over de door u voorgestelde dekking. U wilt geld uit de post voor rijkswegen halen, maar juist die vormen een heel groot knelpunt in de infrastructuur. Welke rijkswegen wilt u nu op de lange baan schuiven?

De heer **Dijsselbloem** (PvdA): Ik wil geen enkele weg op de lange baan schuiven. Ik ga ervan uit dat er in het totale budget van 3 mld gulden voor deze post ruimte is als gevolg van vertragingen die ontstaan door allerlei procedures die worden gevoerd. Die kunnen soms jaren duren. De ruimte die daardoor ontstaat, willen wij gebruiken om een versnelling te realiseren voor de regio's Oost en Zuid. Die versnelling is ook door de VVD regelmatig bepleit. Ik was ook altijd blij met uw steun voor PvdA-moties op dit punt. Als wij het willen en het kabinet het niet doet, zullen wij op enig moment zelf de dekking moeten aanduiden. Wij hebben het op deze manier gedaan, in de overtuiging dat er geen enkel project door wordt vertraagd.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Ik kan mij weinig moties of amendementen van de PvdA herinneren die gingen over een extra inspanning voor wegen. Dat daargelaten, zegt u nu dat er geld moet worden gehaald uit het infrafonds rijkswegen. Het is een fonds en dat betekent dat u effectief geld weghaalt bij die post. Mevrouw Ravestein zei zo-even nog dat wensen voor vaarwegen nu niet kunnen worden verwezenlijkt, maar volgend jaar wel, omdat het om een fonds gaat. Dat geld is dus niet verloren voor die projecten. U haalt echter geld weg van projecten in het land.

De heer **Dijsselbloem** (PvdA): U kunt zich geen moties herinneren waarin mijn fractie zich inspande voor wegen. Ik refereerde zo-even al aan de motie-Van Heemst waarin onder ogen wordt gezien dat er een aantal knelpunten zijn op het gebied van bereikbaarheid. Wegen en spoorwegen worden in dat verband genoemd. Met name in de regio's Oost en Zuid moet te lang worden gewacht op een versnelde aanpak.

U hebt gelijk dat het hier een fonds betreft. Ik stel mij voor dat de regiocontracten die de minister nog dit jaar afsluit met de landsdelen Oost en Zuid, voor een deel ook wegen zullen betreffen die al in het MIT waren opgenomen en dus al in het infrafonds waren begroot. Dit amendement bewerkstelligt een versnelling. De wegen kunnen dus eerder worden aangepakt. Dat kan gaan om veiligheid, benutting enz. Voor het overige is het mogelijk dat op enig moment een tekort in het fonds ontstaat. In dat verband spreek ik het politieke commitment uit dat wij het fonds aan het eind van het jaar zo nodig weer zullen aanvullen uit eventuele meevallers.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): U gaat dan toch voorbij aan mijn vraag welke wegen u wilt vertragen. Ik wil voorkomen dat wij voor de regio's Zuid en Oost in feite een dode mus uit de hoed toveren en dat wij ze een sigaar uit eigen doos geven.

De heer **Dijsselbloem** (PvdA): Daarmee komt u terug op uw eerste vraag. Ik geef daar dan mijn eerste antwoord weer op. Dit amendement brengt geen enkele vertraging in wegenprojecten aan. Ik constateer wel dat een aantal wegenprojecten, waarvoor 3 mld gulden is gereser-

## Dijsselbloem

veerd, is vertraagd door allerlei procedures. Daarvan uitgaande, wil ik voor deze specifieke landsdelen gelden naar voren halen, zodat andere projecten versneld kunnen worden uitgevoerd. Dat is de hele opzet van dit amendement.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Vandaag nog kregen wij een brief van de provincie Gelderland. Die vraagt geld voor het versneld aanpakken van knelpunten op de A1 en de A28. Limburg vraagt geld voor het aanpakken van knelpunten op de A2 bij Graatheide.

De heer **Dijsselbloem** (PvdA): Dat zijn allemaal rijkswegen die op enig moment aangepakt moeten worden. Met dit amendement geven wij deze twee regio's de ruimte om ter waarde van 300 mln gulden versneld een aantal zaken aan te pakken die mogelijk al in het MIT zaten – maar dan voor de langere termijn – of die nog niet in het MIT konden worden opgenomen. Wij bieden die ruimte nu wel en ik nodig u uit, daaraan steun te verlenen, zodat de regio's met steun van de VVD versneld een aantal knelpunten kunnen aanpakken.

De heer **Leers** (CDA): Dit amendement doet mij zeer denken aan de gang van zaken rondom de A50 een paar jaar geleden.

De **voorzitter**: En die gaan wij nu niet bespreken.

De heer **Leers** (CDA): Neen, maar dat heeft wel de grootst mogelijke ellende met zich gebracht en dat mag ik hier opmerken. Mij doet dit denken aan straatroof op klaarlichte dag. Met alle respect voor de goede bedoelingen van de heer Dijsselbloem doet hij een greep in de kas en maakt daardoor een probleem dat anderen moeten oplossen. Verder maakt hij daarmee mooie sier in de richting van de regio's. Hij verdeelt 300 mln gulden over zes provincies. Hoe komt hij aan dat bedrag?

Waarom is het geen 2 mld gulden als er zoveel geld is? Hoe moeten die provincies dat verdelen? Hadden wij juist over de infrastructuur geen afspraken gemaakt met de minister? Als er vertraging in hun gebied optrad, mochten de provincies zelf met die gelden schuiven. De heer Dijsselbloem gaat nu dwars door die afspraken heen.

De heer **Dijsselbloem** (PvdA): Dat is een hele reeks vragen. Als u vindt dat er miljarden naar deze twee landsdelen moeten gaan, daag ik u uit om daarvoor een dekking te vinden. Ik heb een dekking gevonden voor de omvang van dit bedrag. Het gaat om een voorlopige tussentijdse extra impuls, vooruitlopend op de ICES-gelden. U weet welke grote bedragen in dat verband omgaan. De regio's kunnen in deze kabinetsperiode op dit moment hun hoogste prioriteit aangeven. Zij kunnen ter waarde van dit bedrag daar een begin mee maken. Dit lijkt mij voor de regio's zeer waardevol. Overigens heb ik uit de brieven van de provincies begrepen dat zij dat ook zeer waardevol vinden.

De heer **Leers** (CDA): Ik heb nog meer vragen gesteld. Natuurlijk vinden de regio's dit mooi. Iedere provincie die u een mooi bedrag aanbiedt, zal daar blij mee zijn, maar blijkt deze sigaar straks niet een enorme klapsigaar te zijn? Geeft u eens concreet aan dat het bedrag niet afgaat van bijvoorbeeld de A2 of de A50? De provincies zitten anders straks met een groot probleem.

De heer **Dijsselbloem** (PvdA): Ik hoef de heer Leers niet voor te houden welke snelwegen procedureel veel meer tijd vragen dan wij hadden gehoopt toen het Tracébesluit en de MIT-begroting werden aangenomen. In dat artikel ter waarde van 3 mld gulden zit absoluut ruimte om een aantal zaken naar voren te halen. U kunt neen schudden, maar ik houd u voor dat dit wel het geval is. U weet dat een aantal belangrijke snelwegprojecten vertraging hebben. De vraag aan u is: laat u dat geld zitten omdat u ervoor bang bent dat het een sigaar uit eigen doos wordt, of wilt u het geld dat in het fonds zit en wacht op uitvoering van projecten, naar voren halen om knelpunten waar mensen in het zuiden en het oosten last van hebben aan te pakken?

De heer **Leers** (CDA): Ik kan u niet overtuigen, maar ik stel vast dat u hiermee de zorgvuldige manier doorbreekt waarop de minister jarenlang geprobeerd heeft de chaos bij het MIT op te lossen. Iedere regio mag nu een eigen keuze maken, maar u doorbreekt dat. Ik hoop dat u zich daar bewust van bent.

De heer **Dijsselbloem** (PvdA): De chaos is onder andere onder een CDA-minister ontstaan. De heer Leers had verder de eerdere moties van de PvdA die om een extra versnelde\_

De heer **Leers** (CDA): Na zeven jaar Paars kunt u niet meer aankomen met een verwijt aan een CDA-minister.

De heer **Dijsselbloem** (PvdA): U greep terug op de chaos die deze minister in het MIT aantrof. Wij weten beiden wanneer die chaos is ontstaan.

De heer **Leers** (CDA): U weet ook dat er nog een andere minister van Paars voor deze minister zat.

De heer **Dijsselbloem** (PvdA): Zeker, die draagt daar ook verantwoordelijkheid voor. U hebt voluit de moties van de heren De Cloe en Van Heemst gesteund. In die moties werd gevraagd om nog deze kabinetsperiode regiocontracten af te sluiten. U kunt wel zeggen dat ik de werkwijze doorkruis die met deze regio's is afgesproken, maar dan had u die moties niet moeten steunen. Die moties doorkruisten namelijk ook die werkwijze. Wij vinden het belangrijk om deze twee regio's nog dit jaar aan het werk te laten gaan.

□

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Voorzitter. Namens mijn fractie heb ik een amendement ingediend dat tot doel heeft, de beschikbare middelen voor de sociale veiligheid in het openbaar vervoer voor de rest van deze periode te verhogen. De reden is dat de PvdA zich al sinds jaar en dag ernstig zorgen maakt over de kwaliteit van de sociale veiligheid in het openbaar vervoer. Wij hebben al jaren amendementen ingediend om hiervoor middelen vrij te maken. Het kabinet is vorig jaar tot de conclusie gekomen dat het een bedrag van 40 mln gulden zal moeten omvatten. In de Voorjaarsnota 2000 is toegezegd dat dit gerealiseerd zou worden bij de algemene politieke beschouwingen, dus in de miljoenennota. Dat was niet het geval. Intussen is wel een onderzoek uitgebracht waaruit blijkt dat de situatie met betrekking tot de sociale veiligheid alleen maar ernstiger is geworden. Dat heeft ertoe geleid dat 20 mln gulden extra

## Van Gijssel

uit het dividend van de Nederlandse Spoorwegen beschikbaar is gesteld om de sociale veiligheid in het openbaar vervoer aan te pakken. Daarvoor ben ik de minister erkentelijk. Omdat het uitgangspunt was 40 mln gulden om het op niveau te brengen, mede gebaseerd op dat onderzoek van afgelopen najaar, stelt de PvdA-fractie voor dit bedrag incidenteel in elk geval voor deze periode met 20 mln gulden te verhogen, opdat er uitgaven gedaan kunnen worden in het kader van investeringen, toezichtcamera's, tourniquettes en dergelijke. De dekking daarvoor wordt gevonden in de De Boer-gelden, waarin nu voor 173 mln gulden verplichtingen zitten en waarin ruimte is voor 1,3 mld gulden.

□

Minister **Netelenbos**: Mevrouw de voorzitter. Het blijft lastig om te onderscheiden hoe een fonds werkt en hoe de begroting werkt. De heer Leers had gelijk in zijn interruptie. Het fonds is zo opgebouwd, dat alle middelen daarin in principe zijn bestemd voor de projecten die in het MIT zijn geaccordeerd.

U zult zich herinneren dat ik in 1998 inderdaad een nogal verwarrende situatie aantrof, namelijk die verhuisdozen met toezeggingen zonder geld. Wij hebben toen met alle landsdelen afspraken gemaakt met handtekeningen eronder wat prioriteit had en waaraan het geld besteed zou worden. Wij hebben toen ook gezegd dat men zich altijd mocht bedenken. Binnen het budget dat men heeft gekregen, of het nu gaat om rijkszaken of regionale zaken, kan men veranderen. Ik heb er begrip voor als men soms iets anders eerder wil. Als men zegt dat de rondweg bij Sneek voorlopig niet doorgaat en wordt verschoven naar 2010 om een aantal investeringen te doen in gevaarlijke zaken bij de Afsluitdijk, is dat een goede manier om verantwoord met budgetten om te gaan.

De Kamer weet ook dat er spanning staat op mijn budgetten. Als iets wat op 1 januari 2001 moet gebeuren plots wordt verschoven naar 1 januari 2002, heb ik niet zomaar geld daarvoor. Het project wordt eerder duurder dan minder duur. De hoeveelheid toezeggingen blijft gewoon hetzelfde. Ieder nieuw idee gaat ten koste van een bestaand

idee. Dat is de boodschap die ik wil wisselen. Als vanuit het fonds geld wordt overgeheveld naar de begroting, gaat dit ten koste van het programma. De regio's willen natuurlijk wel graag geld hebben, maar zij willen niet dat hun eigen programma daar de dupe van is. Maar ik heb nu eenmaal niet meer geld dan ik heb gekregen.

Ik zit met een aantal spanningsvolle zaken. Er staat nog steeds een bezuiniging van 200 mln gulden op de HSL-Zuid. Ik heb toegezegd een pergola-constructie op de HSL-Zuid. Ik heb de drie B-gemeentes de verdieping op de HSL-Zuid toegezegd. Deze zaken zijn nog niet gedekt. Die moet ik dus nog onderbrengen. Daarnaast zijn er spanningen op de Betuweroute. Er zijn sowieso spanningen bij de kostenbeheersing. Ik disciplineer mijn dienst om kostendekkend te werken. Dit was vroeger niet gebruikelijk bij Verkeer en Waterstaat. Als je echter niet kostendekkend investeert, gaat dit altijd ten koste van iets waar men in de regio op rekt. Dat is het dilemma. Alles wat nieuw is, moet ik via het ICES-traject binnenhalen. Ik probeer dat dus ook. Ik ben van mening dat de GDU-middelen moeten worden vermeerderd. Ik ben ook van mening dat de regionale mobiliteitsfondsen gevoed moeten worden in de andere landsdelen. Ik ga ervan uit dat het mij zal lukken om via het ICES-traject de voeding van het fonds te realiseren, maar ik weet dat natuurlijk pas aan het eind van het jaar. Dan kan men nieuwe projecten doen die nog niet in het MIT zijn ondergebracht. Of dat allemaal lukt weten wij aan het eind van het jaar. Nu is dit niet aan de orde. De heer Dijsselbloem zegt met zijn amendement: je haalt het geld maar uit het Rijkswegenfonds. Om aan te geven wat de situatie is, wil ik zeggen welke projecten op het programma staan en welke met die maatregel zouden worden getroffen.

Voor 2001, dus dit jaar, denk ik dan aan de A15, de Europaweg-Dintelhavenbrug en de Calandtunnel. Verder noem ik de A50: Eindhoven-Oss en de Beneluxtunnel. Met deze projecten zijn we al bezig, we zijn dus al aan het bouwen. Het programma voor dit jaar kent wel niet-verplichte delen, maar alle andere projecten zijn verplichte onderdelen. Er wordt niet zomaar geld uitgegeven. Het wordt besteed

voor projecten waarvoor verplichtingen zijn aangegaan. Enige ruimte heb ik dit jaar nog wel. Zou ik echter andere verplichtingen aangaan, dan kan ik de projecten niet afmaken. Ik veronderstel niet dat iemand daar voor is.

Ik wil nu ook, om het pallet compleet te maken, aangeven wat er voor 2002 op de lijst staat. In 2002 is het project voor de A12 aan de orde: Utrecht-Duitse grens. Verder staan dan op de lijst: de A12 bij Den Haag, de A1/A6 brug bij Muiden en de A4/A9 knooppunt Badhoevedorp. Die projecten zijn opgenomen voor uitvoering in 2002 met geld uit het Rijkswegenfonds. Zou men een aanslag op het fonds doen voor dat jaar, dan zouden uitvoering van deze projecten in de tijd worden opgeschoven en na 2010 aan de orde komen. Vanaf 2010 heb ik genoeg geld. Het budget voor na 2010 is namelijk nog niet met projecten belegd. Tot 2010 is dat wel gebeurd. De Kamer zou mij dus met een aanslag op het fonds in de problemen brengen.

Verder wijs ik erop dat ik een zwaar dispuut met het departement van Financiën over de exploitatie-groei voer. Over de prijscompensatie hebben we eerder gesproken. Die compensatie moet 4,8% zijn. In het afgelopen jaar is zij ook 4,8% geweest. Nu biedt men mij 2%, terwijl ik meende 4,8% afgesproken te hebben. Dat heb ik de Kamer laten weten. Kennelijk heeft men op Financiën een probleem in verband met de eisen voor onderwijs, veiligheid en gezondheidszorg, waarmee 8 mld gulden is gemoeid. Zodoende is men bij mij terechtgekomen. Ik ben namelijk ook een grootverbruiker. Als men mij echter die 4,8% prijscompensatie niet geeft, kom ik voor financiering van het huidige MIT minimaal 2 mld gulden te kort. Daarmee wil ik maar zeggen: u moet mij niet in de problemen brengen. Een extra uitgave moet ik namelijk altijd verhalen op de regio. Dus de vreugde van het korte moment geeft op termijn een hoop verdriet. Dat komt overigens vaker voor bij vreugdes van het moment. Daarom zeg ik: pleeg deze aanslag nu niet en laten wij aan het eind van het jaar kijken hoe de ICES-procedure uitpakt. Met de fractie van de PvdA ben ik namelijk van mening dat het belangrijk is de regionale mobiliteitsfondsen te voeden. Daarvoor heb ik een claim van 5 mld

## Netelenbos

gulden gedaan en ik meen sterke kaarten te hebben om deze claim ingewilligd te krijgen. Aan het eind van het jaar hebben we op dit punt meer zekerheid.

De heer **Dijsselbloem** (PvdA): Voorzitter. De minister noemt een aantal projecten, maar zij zal toch met mij van mening zijn dat op artikel 01.01 circa 3 mld gulden staat. De paar projecten die zij noemt kosten bij elkaar absoluut geen 3 mld gulden. Misschien kan de minister voor de volledigheid ook een aantal projecten noemen waarmee, helaas en buiten onze schuld om, vertraging is opgelopen. Het noemen van deze projecten zou het beeld completeren en misschien dat dan de optelsom wel op 3 mld gulden uitkomt. Anders moet ik toch zeggen dat op dit artikel voor de komende tijd nog ruimte zit.

Minister **Netelenbos**: Het gaat om het bestedingspatroon en het feit dat ik verplichtingen ben aangegaan. Op een gegeven moment ben ik voor een bepaalde jaarschijf verplichtingen aangegaan en is het aangaan van die verplichtingen door deze Kamer geaccordeerd. Afhankelijk van het tijdspad dat voor de projecten geldt, ga ik externe verplichtingen aan, bijvoorbeeld met aannemers. Lang niet altijd ben ik voor bepaalde jaarschijf, bijvoorbeeld die voor 2002, op alle onderdelen verplichtingen aangegaan. Neem de HSL-Zuid. De verplichtingen in verband met dat project hebben een enorm lange doorlooptijd. Bij wegen komt dat ook voor. Je legt namelijk niet telkens vijf kilometer weg aan, maar je legt de hele weg aan en daarvoor ga je verplichtingen aan. Wat niet verplicht is, heb ik aangegeven. Voor de rest zijn echt verplichtingen aangegaan en als men die gaat veranderen, leidt dat tot juridische touwtrekkerij. De processen verlies ik dan en die kosten alleen maar geld zonder dat er ook maar een centimeter weg wordt aangelegd. Ik kan u voorspellen dat als ik de ruimte voor wegen voor iets anders gebruik, allerlei projecten misschien pas na 2010 worden gerealiseerd.

Ik wijs er in dit verband nog op dat het FES vijftientig keer is overtekend. De dames en heren denken wel dat daar heel veel geld in zit, maar een ding is zeker: zowel voor de verkeers- als voor de LNV-, BZK- en VROM-projecten wordt uit dit fonds geld beschikbaar gesteld.

Dus het is ontzettend lastig tot een goede afhechting te komen. Als de Kamer een greep doet in de kas voor het MIT, dan zal ik mensen in de regio moeten teleurstellen. Ik heb het geld namelijk eenvoudigweg niet.

De heer **Dijsselbloem** (PvdA): De minister heeft geen antwoord gegeven op mijn vraag. Zij noemt een aantal projecten in de regio die volgens haar vertraging oplopen door het amendement. Ik bestrijd dat. Volgens mij is het artikel veel groter. Wij kennen allemaal de voorbeelden van projecten die ernstig vertraagd zijn, maar misschien wil de minister die voor de volledigheid nog even noemen. De voor die vertraagde projecten gereserveerde middelen zitten in het fonds. Met die middelen moet het mogelijk zijn om een versnelling aan te brengen voor Oost en Zuid.

Minister **Netelenbos**: De heer Dijsselbloem maakt een denkfout. Een nieuw project kost ook geld. Als een project vertraging oploopt en er wordt een nieuw project tussen geschoven, dan schuift het eerste project naar achteren. Aangezien ik geen geld heb, schuift dat zelfs over 2010 heen. Wij hebben nu juist een fonds opgezet om te voorkomen dat de minister van Financiën geld terug zou gaan vragen, als het niet uitgegeven is. Ik ga nu eenmaal verplichtingen aan met betrekking tot infrastructuur. Als een nieuw project dan voorrang krijgt, gaat een oud project naar achteren. Ik ben hierover aan het steggelen met de provincies en de kaderwetgebieden, want die willen allemaal de hun toegezegde projecten naar voren halen. Wij proberen elkaar daar wel bij te helpen en de minister van Financiën wil dan ook wel helpen met voorfinanciering. Door er nieuwe projecten tussen te schuiven worden oude projecten echter naar achteren geschoven. Ik som even op waar er risico's gaan ontstaan voor het wegenbudget van het infrafonds: de A12 Utrecht-Duitse grens, de A12 Den Haag, A1/A6 brug bij Muiden en A4/A9 knooppunt Badhoevedorp. Voor dit jaar komen daar ook nog de A15, de A50 en de Beneluxtunnel bij. Meer geld is er niet voorhanden.

De heer **Dijsselbloem** (PvdA): Is de minister het met mij eens dat er geen problemen ontstaan voor het fonds, voorzover dit amendement

ertoe leidt dat in de nieuwe regiocontracten projecten die echt urgent zijn in Zuid en Oost, worden versneld? Als dat gebeurt, wordt er alleen maar geld naar voren gehaald binnen het fonds. De andere projecten zijn echter toch al vertraagd.

Minister **Netelenbos**: In 1998 zijn op basis van urgentie prioriteiten aangebracht in het infrafonds. Men vond toen dat die projecten te lang duurden. Die projecten zijn evenwel toegewezen. Deze kunnen versneld worden met behulp van voorfinanciering of PPS. Wij praten daar vaak over met de regio's. Ik doe trouwens al heel erg aan overplanning om ervoor te zorgen dat wij op tijd klaar kunnen zijn. De ophoging van de GDU kunnen wij benutten voor de knelpunten die geïnventariseerd zijn in het Nationaal verkeers- en vervoersplan. Dat zijn reële knelpunten waarvoor nog geen budget beschikbaar is. Met de knelpuntenparameter en de andere parameters die normaal ook gelden bij de GDU, willen wij het CPB daarvan overtuigen, opdat een en ander positief gehonoreerd wordt voor het ICES-traject en de GDU-stortingen aangewend kunnen worden om de mobiliteitsfondsen op te hogen. Vervolgens zal het kabinet daar in het najaar zijn standpunt over bepalen. Dan zullen wij ook met het oog op de nieuwe kabinetsperiode aangeven of iets wel of niet gedaan moet worden. Ik heb een claim van 5 mld gulden neergelegd om de GDU op te hogen ten behoeve van niet-rijksknelpunten en kaderwetknelpunten. Deze slaan, om het ingewikkeld te maken, neer in de landsdelen. Het fonds is evenwel zo opgezet dat, als er nieuwe projecten worden ingeschoven, oude projecten naar achteren schuiven. Ik heb trouwens helemaal geen aanleiding om te veronderstellen dat de projecten die wij nu hebben geaccordeerd, niet afgemaakt zullen worden voor 2010. Bij lightrail duurt het af en toe lang, maar ook die projecten worden allemaal voor 2010 afgemaakt. De regio Rijnmond heeft mij deze week ook nog plechtig beloofd dat dit zal gebeuren. Ik ontraad dan ook de aanvaarding van het amendement, omdat het tot een hoop gedoe in de regio zal leiden. Bovendien vind ik het niet verantwoord om de rijkswegen allemaal in

## Netelenbos

de problemen te brengen. Daar waren overigens al problemen mee.

Dan kom ik te spreken over het amendement van mevrouw Ravestein. Het trekken op het FES als zodanig geeft dezelfde soort problematiek als waarover wij het zojuist hadden. Ik heb laten nagaan wat er in 2001 nog extra zou kunnen worden weggezet, want het geld moet wel worden besteed. Volgens Rijkswaterstaat gaat het om een bedrag van 31 mln gulden. Ik zeg toe dat wij dit jaar een overplanning van 31 mln gulden gaan realiseren. Dat betekent dat wij projecten in de planning gaan opnemen die nog dit jaar kunnen worden uitgevoerd. Het lijkt mij voorts goed om in het kader van de begroting nog eens ten principale te praten over de waterprojecten, want die moeten concurreren met kwesties als emplacementen en overwegen.

Mevrouw **Ravestein** (D66): Voorzitter. Ik dank de minister voor haar toezegging op dit punt, maar ik begrijp niet waarom zij die 50 mln gulden niet heeft laten staan. Zij legde zojuist aan mijn collega's uit dat ook volgend jaar uit dat bedrag projecten kunnen worden gerealiseerd.

Minister **Netelenbos**: Neen, het FES is iets anders dan het infrafonds. Ik kan niet trekken op het FES, want dat is niet van mij. Dat is van de minister van Economische Zaken. Het kabinet heeft breed afgesproken dat er geen amendementen worden gedekt via het FES. De FES-discussie betreft een generale discussie in het kabinet. Ik kan wel binnen mijn eigen budget overplannen. Dat durf ik bij water wel aan. Wij kunnen maximaal tot 31 mln gulden overplannen, want de rest van de projecten is nog niet rijp voor uitvoering. Dan volgt bij de begroting het debat.

Mevrouw **Ravestein** (D66): Ik snap dat de minister van Verkeer en Waterstaat niet kan trekken uit het FES, maar als de Kamer middelen verschuift van het FES naar het infrafonds, dan zijn die weer van deze minister.

Minister **Netelenbos**: Neen, het FES is geen bank van lening voor ministers die behoefte hebben aan extra geld. Het kabinet beslist breed over hoe er met het FES wordt omgegaan. Zo worden er computers

voor het onderwijs uit betaald en projecten met betrekking tot woningbouwlocaties. Wij hebben een ordentelijke cyclus afgesproken over hoe wij daarmee omgaan. De ICES/FES-discussie komt aan het eind van het jaar. Als ik tegen de heer Zalm zeg dat ik, vanwege een mooi amendement, 50 mln gulden uit het FES krijg, dan weigert hij dat. Ik moet dat oplossen binnen mijn eigen begroting. Dan zit ik met hetzelfde vraagstuk. Daarom ben ik bereid om over te plannen. Dan hoeven de artikelen niet te worden gewijzigd. Mevrouw Ravestein kan namelijk alleen uit mijn budgetten amenderen. Zij kan verschuiven, maar niet via iets van een ander. Dat moet zij bij de heer Zalm voor elkaar zien te krijgen, maar dat is kennelijk niet gelukt. Dat wil zeggen dat er uitsluitend uit mijn budgetten kan worden geamendeerd. Ik kan overplannen. Laten wij dat doen, want wij kunnen toch niet extra bouwen in dit jaar. Dat is onmogelijk. Bij de begroting praten wij dan wel over de verdeling over de verschillende artikelen.

Mevrouw **Ravestein** (D66): Ik ga niet verder in op de ordentelijke wijze waarop met dit amendement is omgesprongen. Ik heb nog wel een vraag aan de minister over de toezegging dat wij er bij de begroting over gaan praten. Is de minister van plan om het benodigde extra geld voor de vaarwegen – de gehele Kamer is ervan overtuigd dat dit nodig is – in de begroting op te nemen?

Minister **Netelenbos**: De discussie over de begroting krijgen wij straks. Mijn probleem is dat ik altijd sectoraal met Kamerleden praat. Ik kom net uit een overleg, waarin is gesteld dat de overwegen versneld moeten worden aangepakt. Ik wijs op het overleg met de minister van VROM en met mij over de emplacementen die eruit moeten. Ik heb echter geen geld. Ik schuif met geld, want de Kamer heeft mij niet prioritair benoemd in het rijtje onderwijs en zorg.

De **voorzitter**: Mevrouw de minister, wij hebben, gezien de agenda van vandaag, geen tijd om allerlei andere onderwerpen te behandelen.

Minister **Netelenbos**: Voorzitter. Er wordt mij iets gevraagd. Ik geef

antwoord. Het is lastig genoeg. Laten wij voor dit jaar die 31 mln gulden dus overplannen. Dat is mijn voorstel. Bij de begroting kijken wij dan wel hoe wij het geld ten principale willen verdelen.

De heer **Van den Berg** (SGP): Voorzitter. Ik vind dat de minister heel gemakkelijk over de wensen van de Kamer heen stapt. Ik doel wat dat betreft in het bijzonder op de motie-Van den Berg/Ravestein. Die is kamerbreed aangenomen. Daarin wordt gesteld dat er iets moet gebeuren aan het gat in de onderhoudsuitgaven voor vaarwegen, want de achterstanden lopen steeds verder op. De minister is gevraagd om dat gat te repareren in het kader van het aanstaande MIT. Ik neem aan dat zij dat verzoek honoreert.

Minister **Netelenbos**: Ik heb dat goed gehoord en ik weet wat mij te wachten staat wanneer ik dat onverhoopt niet doe. Laten wij dit debat op het juiste tijdstip voeren.

Mijn laatste punt betreft de bijdrage openbaar vervoer. Ik kijk even naar de hier gekozen dekking, want ik had dit amendement nog niet eerder gezien.

De **voorzitter**: Helpt het de minister als eerst het verslag van het algemeen overleg over de NS wordt behandeld en daarna op dit onderwerp wordt teruggekomen?

Minister **Netelenbos**: Nee, voorzitter. Ik zie het al: naar verwachting zijn er geen overschotten in de De Boer-gelden. Mocht dit leiden tot overbestedingen, dan moet dat op de De Boer-trajecten als zodanig verhaald worden. Ik laat het oordeel hierover aan de Kamer.

De algemene beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter**: Aan het eind van de dag zal over de ingediende amendementen en de begroting gestemd worden.