

Odink

van mest en dergelijke te reinigen. Ik denk dan bijvoorbeeld aan een heteluchtkanon dat in de vrachtwagen wordt geplaatst. Al met al houd ik staande dat er geen overkapping nodig is en dat men dus niet gedwongen is om grote kosten te maken. Ik ontraad derhalve de aanneming van deze motie.

De beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter**: Wij zullen aanstaande dinsdag stemmen over de ingediende moties.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

Aan de orde is de voortzetting van de behandeling van:

- **het wetsvoorstel Vaststelling van de begrotingsstaat van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat (XII) voor het jaar 2003 (28600-XII);**
- **het wetsvoorstel Vaststelling van de begrotingsstaat van het Infrastructuurfonds voor het jaar 2003 (28600-A).**

(Zie vergadering van 6 november 2002.)

De **voorzitter**: Door mij zijn schriftelijke antwoorden ontvangen van de bewindslieden 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.)²

De **voorzitter**: Het woord is aan mevrouw Dijkema voor een punt van orde.

Mevrouw **Dijkema** (PvdA): Voorzitter. Ik heb mede namens mijn collega Duyvendak van GroenLinks het volgende voorstel. Wij hebben gisteren en vandaag in de media kunnen vernemen dat de minister voornemens is om de beoogde bezuinigingen op het stads- en streekvervoer in ieder geval enigszins terug te draaien, maar wij hebben nog geen voorstel van hem kunnen zien. Eigenlijk zou het de bedoeling moeten zijn dat zo'n voorstel bij de Kamer komt voordat wij dit debat hervatten, maar wij

hebben natuurlijk begrip voor de agenda en de drukke tijden. Mijn verzoek aan de minister, via u, is derhalve om het voorstel zoals hij dit gisteren in het journaal gelanceerd heeft, ook aan de Kamer te doen toekomen, schriftelijk, terwijl hij hier het woord voert.

De **voorzitter**: Ik begrijp het verzoek van de zijde van de Kamer en vraag de minister of hij zo vriendelijk wil zijn de gevraagde informatie aan de Kamer te doen toekomen tijdens zijn beantwoording. De informatie zal ook aan de Handelingen worden toegevoegd.

Minister **De Boer**: Dat zal ik graag doen, mevrouw de voorzitter.

De **voorzitter**: Waarvoor dank.

Ik neem aan dat tegen het opnemen van een noot in de Handelingen geen bezwaren bestaan.

(De noot is opgenomen aan het eind van deze editie.)³

De algemene beraadslaging wordt hervat.

□

Minister **De Boer**: Mevrouw de voorzitter. Ik dank de kamerleden van harte voor de enthousiaste bijdrage aan de behandeling van de begroting van Verkeer en Waterstaat. Dat geeft mij het gevoel dat ik niet alleen sta in mijn streven de mobiliteitsproblemen stevig aan te pakken. U kent ze allemaal: Nederland staat te vaak stil, de burger wacht te lang in files en staat wat mij betreft ook te lang op het perron. Daar komt nog bij dat Nederlanders zich onveilig voelen op straat, in de trein, in de metro of in de bus. Het is mij gisteren overigens wel opgevallen dat de oplossingen flink kunnen verschillen. Te veel klonk naar mijn smaak de keuze tussen spoor en weg door. Het is voor mij duidelijk niet "of, of"; het is voor mij veel meer dan u denkt: en, en, en. Dit kabinet heeft dan ook naar middelen gezocht, en deze gevonden, voor impulsen in spoor, weg en veiligheid. Dat ging echter niet vanzelf. Door de financiële krapte waren pijnlijke bezuinigingen nodig. Ik denk bijvoorbeeld aan de taakstellingen in het openbaar vervoer. De financiering van enkele projecten, zoals de Hanzelijn, Randstadrail en de

Noord-Zuidlijn, moest naar achteren worden geschoven, mede om geld vrij te maken voor onderhoudsproblematiek.

De heer **Van Haersma Buma** (CDA): Meteen even een vraag met betrekking tot met name Randstadrail en de Noord-Zuidlijn. In de stukken staat dat het naar achteren geschoven is om de financiering beter aan te laten sluiten bij de planning van het project. Is dat nu de reden of is het toch een bezuinigingsoperatie?

Minister **De Boer**: Nee, het is aansluiten bij het tempo van realisatie. Ik kom er straks uitgebreid op terug.

Voorzitter. Laat ik eerst met u mijn antifeplan doornemen. Nederland moet weer in beweging komen. Enkele maanden geleden heb ik daarom een vierjarenplan van 460 mln euro gepresenteerd om de doorstroming op de weg zichtbaar maar ook concreet te verbeteren. Daarmee, zo zeg ik in de richting van de heer Van der Staaij, zijn de files niet binnen vier jaar opgelost, maar wel verbeterd de situatie. De heer Oplaat vroeg gisteren naar een concrete doelstelling. Die zou ik als volgt willen formuleren: in 2006 zijn de files verminderd met 30% op de belangrijkste knelpunten die wij met de spoedwet kunnen aanpakken. Er zitten ook knelpunten bij die buiten de Randstad liggen en dan heb ik het over een aantal benuttingsprojecten dat reeds in het MIT zit. Ook zou de automobilist op korte termijn het gevoel moeten krijgen dat de wegbeheerder hem beter informeert over files, werkzaamheden en ongelukken.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Wij komen op een interessant punt. De minister noemt een concrete doelstelling en die steunen wij volgens mij allemaal. Misschien is het dan ook van belang om in te zoomen op de doelstelling. Het doel is het aantal files met 30% te verminderen en ervoor te zorgen dat er geen auto's meer stilstaan op de plekken waar de wegen verbreed worden. Klopt dat?

Minister **De Boer**: Ja. Wij hebben gezegd dat er 1500 auto's per uur extra dienen te kunnen doorstromen. Als je terugreken kom je uit op een vermindering met 30% van het

De Boer

aantal files op die belangrijkste knelpunten.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Wil de minister die doelstelling ook uitbreiden tot de wegvakken in de buurt van de plaatsen waar wordt verbreed? Een veel gehoord argument van deskundigen is immers dat je alleen maar de files verplaatst, dus als de files op die plaatsen met 30% afnemen en elders met 30% toenemen is het netto-resultaat nog steeds nul. Wil de minister dat ook doen? En wil hij dat resultaat meten in tijdverlies voor de automobilist in plaats van in lengte? Als hij de weg breder maakt, wordt de lengte namelijk wel korter, maar de duur dat een automobilist stilstaat niet.

Minister **De Boer**: Voorzitter. In mijn verhaal kom ik nog uitgebreid terug op de vraag van de heer Duyvendak, dus als u het goedvindt, wil ik het daar even bij laten.

De heer **Oplaat** (VVD): Binnen hoeveel tijd denkt de minister het aantal files met 30% terug te dringen?

Minister **De Boer**: Wij verwachten dat in 2006 te kunnen bereiken, dus tegen het destijds verwachte einde van deze kabinetsperiode.

Verkeer en Waterstaat zal de automobilist ieder halfjaar vragen of hij wat merkt van de verbeteringen. De automobilist kan vanaf volgend jaar ook terecht bij een nieuwe informatie- en klachtenlijn. Zo houden wij de vinger aan de pols en proberen wij het gat te sluiten tussen de overheid en de automobilist door dichterbij de automobilist te komen en hem meer te zien als een klant, als een consument.

Er gaat 380 mln naar de aanleg van de nieuwe spitsstroken. Zo'n spitsstrook levert ter plekke een capaciteitsvermeerdering op van 1500 voertuigen per uur, maar natuurlijk alleen als er goede afspraken zijn gemaakt met de wegbeheerders over de doorstroming op het omliggende wegennet. Spitsstroken worden alleen daar ingezet waar ze de doorstroming daadwerkelijk kunnen verbeteren. Ik zet mij ervoor in dat er over vier jaar daadwerkelijk 150 km aan spitsstroken ligt. Hiertoe heeft de ministerraad een spoedwet aanvaard, waarvan ik hoop dat de

Tweede Kamer die binnenkort kan behandelen. Ik kijk ook of andere procedures kunnen worden versneld.

In de richting van mevrouw Dijkma zeg ik dat ik deze extra rijstroken niet zal aanwenden als doelgroepstroken, bijvoorbeeld voor het vrachtvervoer. Ik wil namelijk dat de capaciteit voor iedereen in de spits wordt verbeterd. Bij het gebruik van doelgroepstroken zijn bovendien andere maatregelen nodig om milieuoverlast te voorkomen. Veel vluchtstroken die als spitsstroken worden ingezet, zijn qua ondergrond en fundering niet geschikt om gedurende langere periodes uitsluitend voor vrachtverkeer te worden gebruikt. Maar dat is een meer technisch verhaal.

De heer **Oplaat** (VVD): De minister wil kijken of andere procedures kunnen worden versneld. De VVD-fractie vraagt of hij daarvoor een spoedwet wil ontwerpen dan wel of deze spoedwet kan worden uitgebreid met andere projecten.

Minister **De Boer**: Ik denk niet dat je de spoedwet nu nog moet aanpassen. Ze is door het kabinet en de Raad van State heen en is klaar om naar u toe te gaan. Als wij deze wet nu weer aanpassen, blijft er van spoed niet zoveel over. Het idee was juist om de spoedwet snel aan de Kamer te kunnen voorleggen.

De heer **Oplaat** (VVD): Dat begrijp ik, maar de vraag is of u ook een spoedwet wilt maken voor wegverbreding en voor nieuwe wegen.

Minister **De Boer**: U heeft het over een volgende spoedwet. Nu zijn wij bezig om heel ver vooruit te kijken in demissionaire status, maar ik vind het een interessante gedachte. Ik wil er zeker over nadenken.

Mevrouw **Dijkma** (PvdA): De minister is niet van plan om onder die spitsstroken ook doelgroepstroken aan te leggen. Nu spreek ik hem aan op zijn ondernemershart dat vast nog wel klopt. Hij weet toch dat het, ook voor vervoerders, ongelooflijk belangrijk is om in dit land te kunnen doorrijden. Ook uit economisch oogpunt is het voor die groep belangrijk om zo'n doelgroepstrook te kunnen gebruiken. Als de minister het nu niet doet, vraag ik mij af of wij eerst nog meer wegen moeten aanleggen.

Minister **De Boer**: Ik ben het in principe wel eens met de opmerkingen van mevrouw Dijkma, alleen niet binnen het kader van deze spoedwet. Deze is echt gericht op een verbetering van de doorstroming: 1500 auto's per uur, tot 2006 moet er 30% meer doorstroming op die punten worden gerealiseerd. Als je dat vertroebelt – als ik dat woord mag gebruiken – door er doelgroepstroken van te maken, haal je die cijfers bij lange na niet. Misschien moeten wij de discussie over doelgroepstroken op een ander moment nog eens voeren, maar wij moeten haar absoluut niet koppelen aan de Spoedwet wegverbreding.

Mevrouw **Dijkma** (PvdA): Ik vind dit – als ik het zo mag zeggen – een onintelligente aanpak. Ik neem toch aan dat het economisch rendement van die spoedwet ook nog enigszins ter zake doet. In dat geval is het heel verstandig om niet op alle plaatsen – dat ben ik met u eens – maar op sommige routes wel met die doelgroepstroken aan de slag te gaan. Daarmee levert het bedrag van 460 mln euro dat de minister nu investeert, misschien ook nog iets extra's op.

Minister **De Boer**: Eerst wordt gezegd dat mijn ondernemershart nog steeds moet kloppen en een tel later zou de intelligentie weg zijn. Ik denk dat het zo niet werkt. U spreekt over het economisch rendement en ik zeg nogmaals dat ik het in principe niet met u oneens ben. Het verschijnsel doelgroepstroken is, vanuit de sector geredeneerd, natuurlijk zeer verdedigbaar. Wij moeten ook oog hebben voor het economisch belang dat gemoeid is met het op gang krijgen van die doorstroming. Wat kosten al die files niet? Ik vind het niet handig om dat in deze fase aan elkaar te koppelen. Ik ben er dan ook voor om over de doelgroepstroken een andere keer met mevrouw Dijkma van gedachten te wisselen, maar niet in het kader van deze wet.

De heer **Van der Staaij** (SGP): De minister heeft gezegd dat hij zal bezien of nog andere procedures versneld moeten worden. Zijn dit aanvullingen op de spoedwet en om welke procedures gaat het dan?

Minister **De Boer**: Ik wil niets toevoegen aan de spoedwet. Dat was

De Boer

ook de kern van mijn antwoord aan de heer Oplaat. Het is heel onverstandig om nu nog allerlei zaken aan deze wet te koppelen, want dan is het zeker geen spoedwet meer. Wellicht heb ik mij niet duidelijk uitgedrukt, maar het is mijn bedoeling om de spoedwet in de huidige vorm zo snel mogelijk bij de Kamer in te dienen.

Met het resterende bedrag van 80 mln euro moet bevorderd worden dat er beter en slimmer gebruikgemaakt wordt van het bestaande wegennet. Daarbij zijn verschillende maatregelen in voorbereiding. Een slimmere en betere benutting van wegen betekent onder meer dat wegschade nog beter tegengegaan moet worden. Strenge controles op de asbelasting en op overbelading zijn nodig, want te zware vrachtwagens zorgen voor verkeersonveiligheid en extra files, maar ook voor extra wegonderhoud, terwijl de rekening door de branche uiteindelijk bij de overheid wordt neergelegd. Nu is de inspectie van Verkeer en Waterstaat in samenwerking met het OM en de verkeerspolitie KLPD intensief gaan controleren en handhaven. De trucks die te zwaar beladen zijn, worden bekeurd.

Ik zeg met nadruk dat ook overheden in het buitenland zich beginnen te realiseren dat overbelading meer dan evenredige schade aan het wegennet toebrengt. De weegsystemen waarmee in Nederland reeds wordt gewerkt, worden nu ook in het buitenland aangelegd. Er is geen sprake van eenzijdige nieuwe Nederlandse regelgeving of van discriminatie op dit gebied. Ik ken uiteraard de bezwaren uit de sector en ik ben bereid om met het OM te overleggen over het boetesysteem.

De heer **Van Haersma Buma** (CDA): Toch vraag ik mij af waarom het nodig is, wanneer al veel beter wordt gehandhaafd dan in het buitenland, de boetes te verdubbelen. Moet die maatregel niet concreet worden uitgesteld totdat de sector in staat is aan de asbelastingseis te voldoen?

Minister **De Boer**: De heer Van Haersma Buma weet ook dat het openbaar ministerie de handhaving regelt. Ik snap het probleem. Ik begrijp ook dat het zwaar ligt bij de sector. De sector heeft dat ook bij mij aangekaart. Buiten het feit dat ze veel strenger gecontroleerd worden,

komt er ook nog een verdubbeling van het boetesysteem. Dat zal ook onderdeel zijn van de gesprekken die ik met mijn collega van Justitie zal hebben.

Voorzitter. Een slimmere en betere benutting houdt ook in dat wij kijken of wij de inhaalverboden moeten uitbreiden. Dan heb ik het uiteraard over de inhaalverboden voor vrachtwagens. Ik ben begonnen met een onderzoek hiernaar. Afhankelijk van de uitkomsten bekijk ik waar een verdere uitbreiding van het inhaalverbod op de autosnelwegen zinvol is en, indien dat zinvol is, onder welke voorwaarden dat kan geschieden. Begin volgend jaar zal ik de Kamer mijn conclusies en voornemens voorleggen.

Een slimmere en vooral betere benutting betekent ook dat wij personenwagens en vrachtwagens nog sneller van de weg halen na een ongeluk. Verkeersongelukken op de weg veroorzaken maar liefst 12% van het fileleed in dit land. Dat betekent dat goed incidentenmanagement een zeer effectieve manier is om de files te bestrijden. De heer Alblas sprak over berichten over slecht incidentenmanagement en de noodzaak van een onafhankelijk onderzoek. Ik zou de heer Alblas willen zeggen dat zo'n onderzoek er ligt, uitgevoerd door bureau Berenschot. Het is de Kamer deze zomer toegestuurd. De conclusie van dat rapport is dat de doelen zijn bereikt, maar dat er nog verbeteringen mogelijk zijn. Daarom heb ik al eerder aan de vaste kamercommissie toegezegd, begin volgend jaar met plannen te komen om die verbeteringen uit te voeren. Ik geef mevrouw Giskes toe dat het conflict tussen bergers en de alarmcentrale buitengewoon ongelegen komt. Toch zal ik vooralsnog niet ingrijpen. Alle automobilisten zijn via hun WA-polis verzekerd voor de bergingshulp. De verzekeraars hebben de hulpverlening op hun beurt ondergebracht bij de alarmcentrales. Deze hebben van de Nederlandse Mededingingsautoriteit ontheffing gekregen om gezamenlijk de bergingshulp aan te besteden. Tegen deze aanbesteding bestaat in de bergingsbranche veel verzet. Zij wenst dat de overheid deze aanbesteding verricht. Ik bestrijd dat standpunt. De rechtbank heeft mij daarin ook gesteund. Verdeling van de markt is een zaak van betrokken partijen. Waar nodig is de NMa bevoegd om in te grijpen.

Een deel van de bergers heeft een klacht ingediend bij de NMa. Over enkele weken verwacht ik daarover een uitspraak. Het lijkt mij verstandig om die uitspraak af te wachten. Daarna zal ik mij beraden over de mogelijke effecten hiervan op de doorstroming en de veiligheid op het hoofdwegennet. Zoals men begrijpt, staat die voor mij centraal.

De heer **Oplaat** (VVD): Voorzitter. Het gaat de VVD-fractie er niet om wie er gelijk heeft, de bergers of het incidentenmanagement, maar feit is wel dat het bijna 1 december is en dat het dreigt mis te gaan. Dat is op het IM-symposium ook uitgesproken door iemand van de KLPD in een speech tegenover 400 man. Hij sprak zijn grote zorg uit dat het na 1 december op de A-wegen vast gaat lopen. Dat betekent dat de files langer zullen worden. De datum van 1 december komt heel dichtbij. Ik denk dat nu actie genomen moet worden.

Minister **De Boer**: Voorzitter. Ik begrijp de opmerkingen van de heer Oplaat heel goed. Het is ook een belangrijk punt. Er ligt echter een klacht bij de NMa en het lijkt mij verstandig om af te wachten wat daaruit komt. Alsdan wil ik bekijken wat wij er verder mee moeten doen. Het lijkt mij echter niet wenselijk om daar op dit moment te interveniëren. De heer Oplaat heeft echter gelijk dat er zorg bestaat, en niet alleen bij politiediensten, over wat dit kan betekenen als het fout mocht gaan. Als het fout gaat, doen wij het natuurlijk niet goed.

Mevrouw **Giskes** (D66): Mag ik daaruit begrijpen dat de minister ook de indruk heeft dat er al iets fout gaat, dus dat wij er bovenop moeten zitten en ervoor moeten zorgen dat snel gehandeld wordt als de NMa tot een conclusie komt?

Minister **De Boer**: Ja.

Mevrouw **Giskes** (D66): Er is dus een probleem.

Minister **De Boer**: Er is op dit moment geen probleem, want het functioneert nog. Er is een probleem als het conflict uiteindelijk niet tot een oplossing wordt gebracht. Ik zei dat zojuist bij de beantwoording van de opmerkingen die u daar gisteren over gemaakt heeft.

De Boer

De heer **Oplaat** (VVD): Heeft u in dat geval een aanvalsplan achter de hand? U erkent dat de kans groot is dat het misgaat.

Minister **De Boer**: Wij denken na over plannen als alles niet gaat zoals wij denken dat het zou moeten gaan. Als u dat een "plan achter de hand" noemt, is het antwoord daarop "ja".

De heer **Van Dijke** (ChristenUnie): Voorzitter. Kunnen wij dan een beeld krijgen wat de mogelijkheden van de minister zijn? Volgens mij zijn de mogelijkheden niet erg uitgebreid, als het fout gaat. De minister heeft niet veel instrumenten om in te grijpen.

Minister **De Boer**: Wij kijken op dit moment of Rijkswaterstaat daar zelf een rol in zou kunnen spelen, maar dat zou alleen kunnen in een periode dat het niet naar behoren geregeld zou zijn. Dat is ook een antwoord op de vraag van de heer Oplaat of wij aan een alternatief denken om dat mogelijk alsnog te kunnen inregelen. Het is natuurlijk beter, mijnheer Van Dijke, als we er gewoon uitkomen.

Voorzitter. Een slimmere en betere benutting betekent ook dat we de weggebruiker beter informeren. Ik zei zojuist al dat we het gat tussen de overheid en de burger moeten dichten. Ik vraag in aansluiting op de schriftelijke beantwoording graag aandacht voor de proef met testwagens die Rijkswaterstaat onlangs heeft gehouden. Er zijn vorige maand testwagens op de A20 ingezet om de weggebruiker aan te geven dat het asfalt op dat traject aan het afkoelen was. Dat klinkt wat banaal maar het is toch prettig als je dat weet. Wij zijn van mening dat de acceptatie bij de automobilist die daar staat en leest wat er aan de hand is, veel groter is. Wij hebben daarna aan honderd weggebruikers gevraagd of de wagen met de teksten was opgevallen en zo ja, wat zij ervan vonden. Meer dan 60% van de weggebruikers bleek dit soort informatie zeer op prijs te stellen. Dat is een bemoedigend resultaat, zeker als je weet dat afzettingen waarvan onduidelijk is waarvoor zij er staan, zeer hoog scoren op de lijst van ergernissen van de automobilist.

De heer **Alblas** (LPF): Voorzitter. De opmerkingen van de minister ter zake worden door mij met instemming aangehoord. Mijn vraagstelling

betreft echter meer de maatregel die bij Overschie is getroffen. Wij vinden die maatregel goed, maar hij moet niet functioneren als boetemachine. Er zijn vergelijkbare situaties als die in Overschie, waarbij de automobilist op een autosnelweg ineens geconfronteerd wordt met een snelheid van 80 km per uur, wat niet door alle automobilisten wordt gewaardeerd. Het lijkt me goed dat dit dan duidelijk uiteengezet wordt aan de automobilist.

Minister **De Boer**: Voorzitter. Ik ben het met de heer Alblas eens. De vraag is alleen of je dat moet doen door dit soort testopstellingen met aanwijzingen langs de weg of dat je dit soort structurele veranderingen ook via de media moet bekendmaken. Ik heb die vraag voor mezelf nog niet helemaal kunnen beantwoorden, maar ik neig naar het laatste. Veel mensen blijken vaak op hetzelfde wegdek terug te keren. Zij kunnen beter via de media geïnformeerd worden dan via ingewikkelde oplossingen langs de weg, als het over structurele problemen gaat. Het voorstel dat ik deed en waarop de proeven betrekking hebben, is bedoeld om de automobilist adequaat te informeren in een situatie waarin het ad hoc anders is.

De heer **Alblas** (LPF): Voorzitter. Ik ben het in grote lijnen met de minister eens. Ik heb echter geconstateerd dat er tienduizenden boetes zijn uitgedeeld. Bij een groot gedeelte van de mensen zijn de mediacampagnes dus niet helemaal overgekomen. Dat baart mij zorgen. Ik vind dat jammer. Dat had voorkomen moeten worden.

Minister **De Boer**: We moeten lering trekken uit de wijze waarop we dit hebben gecommuniceerd naar de automobilist. Wij zullen er bij volgende gevallen zeker opnieuw over nadenken hoe we dat het beste kunnen communiceren.

Voorzitter. Nederland kan op de lange termijn niet volstaan met het antifeplan. Er zullen daarom belangrijke knelpunten moeten worden opgelost. In het Strategisch akkoord is beloofd vaart te maken met de aanpak van de A2-Maastricht. De premier heeft tijdens de algemene beschouwingen toegezegd dat ik over dit onderwerp spoedig zou spreken met Maastricht en vervolgens zou komen tot een plan

van aanpak. Ik kan melden dat mijn werkbezoek aan Maastricht vruchten heeft afgeworpen. Er wordt op dit moment gewerkt aan een intentie-overeenkomst met daarin de procesafspraken over de planstudie, de financiering en de gebiedsontwikkeling. Met alle betrokken partijen is besloten tempo te maken met het bereiken van het doel om in 2006, of zoveel eerder als mogelijk is, een tracébesluit te nemen. Publiek-private samenwerking is ook in dit project nadrukkelijk aan de orde. Voor dit project is tot 2010 geen geld voorzien in het MIT. Ik weet echter van de regio dat men een zeer grote waarde hecht aan dit project. Ik kon mij daar ook iets bij voorstellen toen ik Maastricht onlangs bezocht. Ik heb vernomen dat men bereid is om via een PPS-constructie hieraan bij te dragen. Ik kan mij voorstellen dat wij een goed werkbaar oplossing vinden. De inzet is in ieder geval een PPS-constructie met een taakstellend budget in de vorm van een maximale bijdrage die wordt uitgekeerd van 2011 tot 2015.

De heer **Van Haersma Buma** (CDA): Het CDA heeft bij de financiële beschouwingen voorgesteld geld apart te zetten opdat met de aanleg van de tunnel kan worden begonnen, en niet in 2011, maar zoals de regio wil in 2006. Heeft de regio tegen de minister gezegd dat men graag in 2011 wil beginnen? Volgens mij wil de regio in 2006 beginnen.

Minister **De Boer**: Ik heb mij klaarblijkelijk niet goed genoeg uitgedrukt. Het plan is om in 2006, of zoveel eerder als mogelijk is, een tracébesluit te nemen en daarna zo spoedig mogelijk te beginnen met de uitvoering van de werkzaamheden. Men ziet echter geen mogelijkheden om de gelden die in het MIT zijn voorzien, naar voren te halen. Daarom wordt in overleg met Maastricht naar een vorm van voorfinanciering gezocht, waardoor het project geen vertraging hoeft op te lopen.

De heer **Van Haersma Buma** (CDA): Het Rijk begint in uw voorstel dus niet te betalen voor 2011. De CDA-fractie vindt dat in het regeerakkoord de verantwoordelijkheid is neergelegd om op het tijdstip te beginnen dat eerder is afgesproken. Het Rijk zou daar dan geld moeten bij leggen vanaf het moment

De Boer

dat het werk kan beginnen. Volgens mij is dat in 2006, 2007 of 2008.

Minister **De Boer**: De ondertunneling van de A2 bij Maastricht en de A4-Noord Midden-Delfland vormden een integraal onderdeel van het Strategisch akkoord. Ik gaf al aan dat gesprekken met Maastricht worden gevoerd. Ik denk dat wij daar met elkaar op constructieve wijze mee bezig zijn. De vaart zit erin. We moeten bezien hoe de overheids-gelden die ter beschikking zijn gesteld, kunnen worden gebruikt. Deze kunnen eerder worden ingezet – maar dat is een beetje lastig – of er kan worden gezocht naar een vorm van voorfinanciering. Daar moeten wij het nog over hebben. Ik hecht eraan te zeggen dat het kabinet het belangrijk vindt dat de ondertunneling van de A2 bij Maastricht er komt.

Het tweede project is de A4 Midden-Delfland. Ik wil ook wat zeggen over Randstadrail. De komende week vindt over de MIT-projecten overleg plaats met de regio Zuid-Holland, waaronder Rotterdam. Randstadrail en de A4 Midden-Delfland zullen daarin wat mij betreft centrale onderwerpen zijn. Ik hoop de Kamer daar nader over te kunnen informeren voor de behandeling van het MIT. Ik hoop dan ook de heer Oplaat te kunnen informeren over het verdere verloop van de tracé-MER-procedure inzake de A4 Midden-Delfland.

Voor de A4 Midden-Delfland is 113 mln euro beschikbaar. Het project komt echter alleen van de grond met aanvullend budget. Ik roep het bedrijfsleven dan ook met nadruk op hieraan een bijdrage te leveren. Ik voer gesprekken met de regio over een versoberde A4-Noord. De inzet van de spitsstrook A13 – een suggestie van de heer Van Haersma Buma – lijkt mij daarbij geen reële optie omdat deze spitsstrook juist is bedoeld om de congestieproblematiek op de A13 al voor 2006 te verminderen. In dat geval gaan dingen door elkaar lopen, want aan de ene kant plannen wij op de lange termijn en aan de andere kant proberen wij problemen snel en zichtbaar op te lossen. De spitsstrook is een voorbeeld van dat laatste.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Vorig jaar heeft de Kamer een motie van de heer Dijsselbloem over de A4 Midden-Delfland aangenomen. Ik

begrijp niet waarom u dan nu nog aarzelt over de inzet van de Tracé-MER-studie. Dat had u toch al lang kunnen doen?

Minister **De Boer**: Ik kan deze vraag heel goed begrijpen, maar er was nog niet voldoende duidelijkheid over de exacte plaats en de manier waarop het traject moest komen te liggen om tot actie over te gaan. In dat geval hadden wij eigenlijk drie studies moeten doen en dat is de reden dat wij nog even hebben gewacht met een Tracé-MER-studie. Wij bestuderen nu een variant van het plan-Noorder en proberen die met behulp van een studie tot een goed einde te brengen.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Het blijft ingewikkelde materie. U verdedigt vast een spoedwetsvoorstel wegverbreding in de Kamer, waarin u zegt af te willen van die eendeloze procedures. Bent u het niet met mij eens dat dit een voorbeeld is van een zaak die te lang op uw eigen departement is blijven liggen?

Minister **De Boer**: Als mevrouw Dijksma vindt dat het allemaal veel te lang heeft geduurd, ben ik het van harte met haar eens. Ik geloof dat dit dossier 25 jaar oud is en dat vind ik wel een heel eind teruggaan in de geschiedenis. Ik twijfel eraan of dit alleen te wijten is aan het departement, want volgens mij spelen heel andere dingen een rol. Nogmaals, het is onze inzet om de A4 Midden-Delfland te realiseren – dat staat ook in het Strategisch akkoord – en de stappen daartoe worden ook gezet.

De heer **Van Haersma Buma** (CDA): Ik had twee redenen voor mijn voorstel om de spitsstrook in te zetten. De minister heeft het bedrijfsleven net opgeroepen om bij te betalen. Dat vind ik een mooie oproep, maar men zal dan ook van het Rijk iets verwachten. Neem daarom geen beslissing, maar laat de regio kiezen tussen een spitsstrook op het traject Rotterdam-Den Haag op korte termijn, die dus maar een tijdelijke functie heeft, of een wachttijd van twee jaar om de middelen in te zetten voor de A4.

Minister **De Boer**: Ik ben best bereid iets dergelijks naar voren te brengen tijdens gesprekken met vertegenwoordigers van de regio, maar ik vraag mij ten zeerste af of, zoals u

denkt, het laten vallen van de spitsstrook ten faveure van de aanleg van de A4-Noord de afweging zal zijn. Nogmaals, de spitsstrook zal op korte termijn gerealiseerd worden, namelijk vóór 2006 als het spoedwetsvoorstel door de Tweede Kamer wordt aangenomen. De andere plannen bestrijken een veel langere termijn. Ik weet niet of je deze zaken op die manier met elkaar in verband kan brengen, maar ik ben gaarne bereid daar tijdens overleggen aandacht aan te besteden.

Mevrouw **Giskes** (D66): De minister heeft het ook over Randstadrail, maar het ontging mij enigszins wat hij daarover zei. Heb ik goed begrepen dat dit project, net als andere projecten, wordt getemporeerd?

Minister **De Boer**: Ik kom zo te spreken over Randstadrail.

De **voorzitter**: Ik vraag de kamerleden een tikje terughoudend te zijn met het plaatsen van interrupties. Het is mijn indruk dat de minister in het vervolg van zijn betoog over een groot aantal onderwerpen te spreken komt die nu tijdens interrupties aan de orde worden gesteld.

Mevrouw **Giskes** (D66): Voorzitter. Daarin hebt u groot gelijk. Het is mij alleen niet helder waarom de minister in zijn inleiding zo veel onderwerpen aanstipt als die later in zijn betoog terugkomen. De structuur is niet helder.

De **voorzitter**: Ik zal geen interrupties weigeren, maar ik vraag om terughoudendheid. Ik zou graag zien dat de leden het betoog van de minister afwachten en aan het eind bezien of alle vragen beantwoord zijn.

Minister **De Boer**: Voorzitter. Mijn verhaal is natuurlijk in hoge mate opgebouwd naar aanleiding van vragen die de Kamer gisteren heeft gesteld. Die thema's kunnen in mijn betoog worden teruggevonden. Wat dat betreft, ga ik dus graag door met mijn verhaal.

Aan het eind van het verhaal over antifileprogramma's wil ik nog iets zeggen over het milieu. Het is duidelijk dat dit programma, gecombineerd met de teruggave van het kwartje van Kok en een uitstel van de kilometerheffing ook een

De Boer

keerzijde heeft, zoals de uitstoot van schadelijke stoffen. Volgens de huidige berekeningen zou de uitstoot van koolstofdioxide zonder aanvullende maatregelen op 29,2 megaton in 2010 liggen. Dat is een stijging van 2 megaton. Men zal begrijpen dat ik mij bezin op aanvullende maatregelen waarmee ik deze stijgingen dan ook weer ongedaan kan maken. De uitkomst daarvan laat nog even op zich wachten, maar ik wil wel dat dit kostenefficiënte maatregelen zijn. De tijd van "zaaien en wij zien wel waar het op aankomt" is, wat mij betreft, voorbij. Inmiddels zijn mij ook de berichten in de verschillende media over twee onderzoeken inzake de invloed van verkeer op luchtkwaliteit en de gezondheid van omwonenden bekend. Samen met mijn collega van VROM bekijk ik in hoeverre wij met aanvullende maatregelen de vervuiling kunnen tegengaan. Verkeer en Waterstaat zal concrete maatregelen verder uitwerken in het nieuwe NVVP.

Mijn huidige beleid bevat overigens ook elementen die gunstig uitpakken voor een schoon milieu. Zo stimuleert mijn ministerie de vervanging van vrachtverkeer over de weg door scheepvaart en vervoer per spoor. Ik ben het hierover dus eens met de heer Alblas. De binnenvaart heeft een belangrijke rol in een betere benutting van de totale infrastructuur. De overheid kan daarin een stimulerende maar ook een ondersteunende rol spelen. En dat doe ik ook. Ik investeer in vaarwegen en ik heb twee subsidie-regelingen voor de realisatie van nieuwe overslagpunten ingesteld: de subsidieregeling openbare inlandterminals en de subsidieregeling bedrijfsgebonden vaarweg-aansluitingen. Verder bekijk ik de mogelijkheden voor nationale en regionale distributie via het water. Daar hebben ook de regionale overheden een belangrijke taak in, omdat zij de regionale vaarwegen beheren.

Ook zet mijn departement in op veiliger en schoner alternatieven voor vervoer met personenauto's. In aanvulling op mijn schriftelijke beantwoording wil ik het volgende zeggen. Van 2000 tot en met 2006 is 208,7 mln euro gereserveerd voor fietsenstallingen bij stations. Het fietsbeleid valt in mijn begroting onder mobiliteitsmanagement. Nog dit jaar stuur ik een nota over

mobiliteitsmanagement naar de Kamer. Daarin zal ik ook nadrukkelijk aandacht besteden aan de fiets.

De heer **Van Dijke** (ChristenUnie): Dat zijn allemaal heel mooie woorden. Ik dank de minister voor de toegezegde nota. Het betreft een belangrijk punt, zoals ik al in eerste termijn naar voren heb gebracht. Ik kan de woorden van de minister over de vaarwegen van harte onderschrijven, maar de benodigde financiële middelen voor het wegwerken van achterstallig onderhoud bij vaarwegen ontbreken. Dat lijkt mij in tegenspraak met de warme woorden die de minister heeft gesproken over de mogelijkheden van de binnenvaart.

Minister **De Boer**: Ook hierover kom ik nog te spreken in de loop van mijn betoog. De Kamer kan ervan uitgaan dat de binnenvaart mijn warme belangstelling heeft.

De **voorzitter**: Ik zie dat de heer Duyvendak bij de interruptiemicrofoon staat. Ik ga ervan uit dat het onderwerp van zijn vraag ook later in het betoog van de minister aan de orde komt. Ik doe niet voor niets een dringend beroep op de Kamer om enige terughoudendheid te betrachten. Ik wil niet graag dat het zover komt dat ik straks interrupties moet verbieden. Dat roept de Kamer echter zelf over zich af. Ik sta de heer Duyvendak deze interruptie nog toe.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): De minister heeft gesproken over het milieu en het personenautoverkeer. Hij zei dat er een fiks gat geschoten werd in de klimaatdoelstelling van het kabinet, dat er meer broeikasgassen uitgestoten zullen worden door het autoverkeer, en dat het zijn inzet was om dat weer goed te maken. Kan hij daar iets meer over zeggen? Hoe hard is die inzet? Het gaat immers om een forse overschrijding. Hoe zal de minister dat goedmaken? Dat is mijn eerste vraag.

De **voorzitter**: Ik sta één vraag toe. Dit lijkt mij een heldere vraag. Het woord is aan de minister.

Minister **De Boer**: Auto's worden schoner. Wat dat betreft, zijn wij goed op weg. Wij zien immers dat er minder milieuvriendelijke zaken optreden. De overheid zal dat goed

moeten monitoren. Er is echter een regeling geweest die eigenlijk niet zoveel regelde, omdat iedereen al vanzelf veel meer in de richting van die zuinigere auto's dacht. De premie die de overheid daarop zette, komt eigenlijk neer op het "free rider"-idee, want iedereen deed het toch al. Wij moeten als overheid kijken naar de mogelijkheden die wij hebben, bijvoorbeeld in het kader van de gisteren gedane voorstellen over de flexibilisering van de maximumsnelheid, waarop ik straks zal ingaan. Veel vuiligheid komt uit auto's die optrekken en dan weer langzamer gaan rijden. Als je dat in een pakket bekijkt, kun je ervoor zorgen dat je dichter in de buurt van de oorspronkelijke doelstelling komt.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Als ik het...

De **voorzitter**: Nee, de minister zei net dat hij hier straks concreet op terug zal komen. Dat heeft hij ook al bij de eerdere punten gezegd. Langzamerhand moet zelfs u tot de ontdekking komen dat er een zekere opbouw zit in het verhaal van de minister en dat hij eerst het algemene neerzet en later ongetwijfeld concreet zal ingaan op de aparte punten.

Minister **De Boer**: Ik denk dat ik nu overstap naar het spoor, want anders gaat het heel erg lang duren. Een groot deel van het spoor in Nederland is de komende twee decennia aan het eind van zijn technische levensduur. De bovenbouw en een aantal spoorconstructies met technische problemen zijn aan vervanging toe. In het Strategisch akkoord krijgt het spoor tot en met 2006 300 mln euro extra voor dit noodzakelijke onderhoud. In totaal is tot 2010 570 mln euro extra beschikbaar voor dit onderhoud; dat is gisteren niet zo duidelijk naar voren gekomen. De heer Van Haersma Buma heeft gevraagd wat wij daarmee gaan doen. Wij gaan het geld inzetten om de huidige piek in de onderhoudsbehoefte op te vangen. Het programma houdt onder andere rekening met het vervangen van constructies met gebreken, zoals het Nefit-spoor, waar wij echt iets aan zullen moeten doen. Wat de langere termijn betreft: door een combinatie van preventief onderhoud en hoge veiligheidseisen kunnen wij het

De Boer

spoorstelsel nog beter benutten. Hiervoor zijn in Japan aansprekende voorbeelden te vinden. Daarom zal ik nog dit jaar met de taakorganisaties en de vervoerders een plan presenteren voor een betere benutting van het spoor in de toekomst.

De heer **Van Dijke** (ChristenUnie): Ik wil over dit punt graag een vraag stellen.

De **voorzitter**: De minister is nog steeds bezig met zijn algemene inleiding. Aan het eind van zijn betoog zult u zien dat hij op concrete punten zal ingaan. Als hij dat niet doet, zal ik u royaal de gelegenheid geven om uw interrupties te plegen.

De heer **Van Dijke** (ChristenUnie): Met alle respect, wij hebben een debat met elkaar. Een kenmerk van een debat is dat op elkaar gereageerd wordt.

De **voorzitter**: Dat weet ik, maar de minister krijgt nauwelijks de kans om een punt goed neer te zetten, want als hij twee of drie zinnen heeft gezegd, staan er alweer een, twee of drie mensen bij de interruptiemicrofoon. Er moet ook de mogelijkheid zijn om echt een debat te voeren.

De heer **Van Dijke** (ChristenUnie): Het debat is drie kwartier gaande en dit is mijn tweede interruptie, dus u kunt mij, met alle respect, niet verwijten dat ik overmatig gebruik maak van mijn recht op interruptie.

De **voorzitter**: Ik verwijt niemand iets. Ik wil alleen dat de minister de kans krijgt om zijn betoog neer te zetten.

Minister **De Boer**: Wij hadden het over een betere benutting van het spoor in de toekomst. Daarbij denken wij aan eenvoudiger stadsgewestelijk spitsvervoer. Bij voldoende vervoersvraag, bijvoorbeeld in de Randstad, is het dan mogelijk dat elke tien minuten een stoptrein of een sneltrein het station aandoet. Voor dit plan is echter nog geen dekking gevonden in de begroting. Ik kijk dan ook nadrukkelijk naar de mogelijkheden van publiek-private samenwerking. De wijze waarop is nog onderwerp van onderzoek, maar ook van overleg. In december zal ik komen met een brief over het vervolg. Kortom: eerst werken aan

een betere kwaliteit van het bestaande spoor en vervolgens ervoor zorgen dat je dat spoor ook beter kunt gaan benutten. Pas als de grenzen van de capaciteit in zicht komen, moet je de volgende stap – dat is: nieuwe spoorlijnen aanleggen – maken. De beleidskeuze komt ook tot uiting in de voorliggende begroting. Dit betekent dat ik, gelet op de budgettaire krapte, een aantal spoorprojecten financieel naar achteren heb geschoven, bijvoorbeeld de Hanzelijn.

Ik heb nog eens goed gekeken naar de planning en de financiering van de Hanzelijn. Ik concludeer daarbij dat de oorspronkelijke planning, met een start in het jaar 2003, op technische en procedurele gronden niet mogelijk is. Het project zou op zijn vroegst daadwerkelijk kunnen starten in het jaar 2006 of het jaar 2007. Dat brengt een financieringsprobleem met zich.

Ik heb goede nota genomen van de wens van de Kamer, gisteren geuit, en de wens van de regio om de Hanzelijn zo spoedig mogelijk uit te voeren. De dekking daarvoor wordt in de verschillende amendementen van de Kamer voor een groot gedeelte gezocht binnen andere begrotingshoofdstukken. Ik wil dit in het kabinet bespreken. Ik stel mij voor om met de Kamer over de uitkomst daarvan bij de behandeling van het MIT nader te overleggen.

Tegen de heer Van der Staaij zeg ik dat uitstel van de Hanzelijn op korte termijn geen overbelasting op het spoornet zal veroorzaken. De lijn is immers bedoeld om knelpunten in de toekomst op te lossen.

Mevrouw Gerkens vroeg mij gisteren: of ik de bende bij de NS niet meer dan zat ben, of ik mij niet erger aan de puinhopen die zijn ontstaan en wat ik ervan vind dat de NS herfstbladeren als excuus gebruikt om het eigen wanbeleid te camoufleren.

De **voorzitter**: Ik vraag de minister om aan te geven als hij een thema heeft afgerond. Ik kan dan de kamerleden de kans geven om een interruptie te plegen. Die staan al klaar, zoals u ziet.

De heer **Van Haersma Buma** (CDA): De minister zegt niet eerder dan in het jaar 2006 of het jaar 2007 te kunnen beginnen. Tot het regeerakkoord was in het MIT toch een

afpraak opgenomen dat in het jaar 2005 begonnen zou worden? Wat is er in de tussentijd veranderd? Bestaat er financiering om in het jaar 2007 te beginnen?

Minister **De Boer**: Het huidige uitvoeringsplan brengt mij, ook na overleg met alle betrokkenen, tot de conclusie dat wij niet kunnen starten voor het jaar 2006 of het jaar 2007. Dat betekent dat de zaak sowieso opschuift in de tijd. Ook hier moet ik constateren dat ik nog over dit onderwerp zal komen te spreken. Dat geldt ook voor het geld.

De **voorzitter**: Ik wil met de minister afspreken dat hij aangeeft als hij klaar is met een thema. Dan krijgen de kamerleden daarna kans om interrupties te plegen.

Minister **De Boer**: Ik doet dat graag. Sommige zaken komen echter op een ander moment terug in het verhaal, zeker als het over financiering gaat.

De heer **Van der Staaij** (SGP): De minister zegt in het kabinet te willen bekijken wat de mogelijkheden zijn. Zegt de minister daarmee dat het in politieke zin niet onbespreekbaar is om te proberen om te voorkomen dat er vertraging optreedt bij realisering van de Hanzelijn?

Minister **De Boer**: Wij hebben gezegd de zaak vijf jaar uit te stellen. Wij gingen daarmee van het jaar 2009 naar het jaar 2014. Het daadwerkelijke uitvoeringsniveau en de plaats in de planning leiden mij tot de stellige overtuiging dat, als wij volledig inzetten, realisatie kan plaatsvinden in het jaar 2012. Wij moeten bekijken of wij daaraan tegemoet kunnen komen. Wij kunnen door met de planning zoals die er ligt en wij kunnen daadwerkelijk beginnen in het jaar 2006/2007 met wellicht een realisatie in het jaar 2012. Dat is twee jaar eerder dan 2014. Dit betekent geen vijf jaar uitstel, maar drie jaar uitstel. Dat is een aanpassing aan het daadwerkelijke uitvoerings- en realisatieniveau.

Ik heb zo-even de vragen herhaald die mevrouw Gerkens gisteren heeft gesteld. Die vragen zijn een beetje suggestief. Het is moeilijk om daarop een genuanceerd antwoord te geven. Ik zal het toch proberen. De realiteit is immers ook genuanceerd. Het is waar dat het niet goed gaat met het

De Boer

spoor. Ik denk ook dat wij er heel hard aan zullen moeten trekken, maar dat doen wij ook. Dat doen wij onder andere door de aandacht te verschuiven van uitbreiding naar onderhoud op het spoor en door in nauw overleg met de NS te werken aan een verbeterplan. Zoals het spoorstelsel nu is ingericht, is in 2005 een maximale punctualiteit te behalen van 84 tot 88%. Dat laten de laatste berekeningen zien. Het stelsel is op punten verouderd en over de hele lijn redelijk complex geworden. Daar kunnen wij de ogen niet voor sluiten. In het plan Beter benutten spoor bekijk ik de mogelijkheden daartoe samen met de taakorganisaties en de vervoerders.

Ik voeg hier nog een opmerking aan toe. Sinds 1 november is er een nieuwe directeur aangetreden. De hele gang van zaken rond de NS is ermee gediend om deze nieuwe directeur de kans te geven de problemen daadwerkelijk aan te pakken. De nieuwe directie moet ook de kans krijgen om de situatie te verbeteren. Allerlei wisselingen van het management aan de top dragen niet bij aan het creëren van rust in de organisatie.

De heer **Van Dijke** (ChristenUnie): Ik ben het zeer met u eens. Nu is vaak de vraag aan wie het ligt. Ligt het aan de infrastructuur of aan de bedrijfsvoering van de NS? De minister heeft aangegeven te willen starten met een meldpunt voor de weggebruiker met het oog op de klantvriendelijkheid van de overheid. Zou het geen aanbeveling verdienen om een meldpunt te maken voor treinbestuurders waaraan zij de klachten over de infrastructuur kunnen doorgeven? Laat die klachten dan ook maar openbaar worden, zodat wij kunnen kijken waar de daadwerkelijke problematiek van de vertragingen en de prestatienormen van de NS vandaan komt.

Minister **De Boer**: U hebt het over een klachten- en informatielijn die wij willen invoeren voor de automobilist en u stelt voor om dit meteen door te trekken voor het spoor in de vorm van een meldpunt voor treinbestuurders, maar dan ga ik op de stoel van de directie van de NS zitten. Ik heb zojuist al gezegd dat de directie van de NS de kans moet krijgen om het karwei te klaren. Dat laat onverlet dat die suggestie daar niet neergelegd kan worden. Ik vind

niet dat ik als minister kan zeggen dat dit moet worden ingevoerd.

De heer **Van Dijke** (ChristenUnie): De NS is verantwoordelijk voor het product dat zij levert, maar niet voor het onderhoud van de infrastructuur. Daar is de overheid primair voor verantwoordelijk. Ik wil weleens weten wat de treinbestuurder vindt van de problemen die hij op de rails aantreft. Ik zou het goed vinden als hij dat kan melden bij degene die daar ook verantwoordelijk voor is. Laat ons dan maar eens kijken wat voor type klachten er komen. Dan kunnen wij zien wat de aard van de vertragingen is en of de overheid daar een grote verantwoordelijkheid in heeft met betrekking tot onderhoud en vernieuwing van de infrastructuur.

Minister **De Boer**: Op zichzelf is dit een aardige gedachte, maar ik vind dat het meer op de weg van de directie van de NS ligt om dat te stimuleren. Anders grijp ik in de processen van de NS in. Dan zeg ik tegen een bepaalde groep mensen die bij de NS werkt dat zij direct aan de minister moeten rapporteren. Ik denk dat dit uit het oogpunt van bedrijfsvoering onjuist en onwenselijk is. Dat neemt niet weg dat wij deze suggestie kunnen doorgeven aan de NS.

Mevrouw **Gerken** (SP): U citeert mij bijna letterlijk, maar u laat een deel weg. Ik heb gevraagd of dit niet het schoolvoorbeeld van een mislukte verzelfstandiging is. Ik ben het met u eens dat de situatie bij de NS zeer complex is en dat het almaar wisselen van directies niet altijd de oplossing is. Bent u het niet met mij eens dat wij de afgelopen jaren iedere vorm van zeggenschap over de NS uit handen hebben gegeven? Is het niet beter om de NS weer terug te pakken en ervoor te zorgen dat u als minister daar weer wat over te zeggen hebt? Dan kunnen wij als Kamer dat op een juiste manier controleren.

Minister **De Boer**: De beslissing om de NS op afstand te zetten is niet door deze minister genomen, maar door een vorige minister. Die beslissing werd ook breed gedragen door de Tweede Kamer. Ik denk dat wij nu een heel andere discussie aangaan als wij zeggen dat wij dat weer moeten terugdraaien. Ik ben

daar vooralsnog niet voor. Het lijkt mij ook niet gewenst. Ik vind dat de NS ook in verzelfstandigde vorm en onder het nieuwe management de gelegenheid moet krijgen om een adequaat beleid te voeren dat leidt tot de verbeteringen die wij allemaal willen. Ik wil die uiteraard ook.

Mevrouw **Gerken** (SP): De minister zegt dat hij "vooralsnog niet voor" is. Dit betekent volgens mij dat hij dit niet uitsluit.

Voorzitter: Weisglas

Minister **De Boer**: Deze minister sluit nooit iets uit, maar het ligt niet op mijn weg om hierover op dit moment een mening te hebben. Ik zie dit niet zo. Ik zie dit ook niet als een mislukking of een foute beslissing. Die mening deel ik niet met u.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): De minister spreekt mooie woorden over het spoor, maar voor mooie woorden koopt de reiziger niets die voortdurend staat te wachten of moet staan in de trein. Ik vind de daden van de minister ongelooflijk teleurstellend. Voor de investering in het onderhoud van het spoor is 300 mln euro extra beschikbaar in de komende vier jaar. Volgend jaar overigens helemaal niets; dan zal het nog minder zijn dan Paars investeerde in het spoor en dit was al veel te weinig. De jaren daarna wordt dit iets bijgesteld, maar het blijft veel en veel te weinig. De minister zegt zelf in zijn antwoord dat maximaal 85% van de treinen op tijd zal rijden. De reiziger blijft dus wachten. Vervolgens schrappt hij de eisen uit het contract die de overheid nog stelde aan het spoor, namelijk dat de treinen op tijd moeten rijden. De NS kan doen en laten wat zij wil zonder dat de minister een stok heeft om te slaan als dit in het belang van de reiziger zou zijn.

Minister **De Boer**: Ik zocht net in mijn tekst waar ik ben gebleven en die tekst luidt: overigens wil ik de heer Duyvendak wel vertellen dat het een hardnekkig misverstand is dat wij geen kwaliteitseisen meer stellen. Misschien is het goed dat ik even verder ga met die tekst, want dan komt dit aspect aan bod.

Door de contractverlenging wordt in de overgangperiode tot de concessie onveranderd gestuurd op

De Boer

herstel van de kwaliteit en op de in het contract vastgelegde voorwaarden voor het vervoer op het hoofdrailnet. Via de reguliere rapportage lijn en de halfjaarlijkse monitor op het verbeterplan worden de naleving van het contract en de voortgang van het herstelprogramma bewaakt. Dit leidt tot transparantie en biedt de mogelijkheid om met de NS en de Tweede Kamer indien nodig in overleg te treden over additionele maatregelen. Het overgangscontract van NS is per 1 juli 2002 onveranderd verlengd ten opzichte van het voorgaande, omdat een contractloze periode niet wenselijk was. Dan zouden er geen voorwaarden voor en sturing op het hoofdrailnet meer bestaan.

Ik zet in op rust en herstel van de kwaliteit van het spoor op basis van het verbeterplan. De oorspronkelijke prestatienormen van het contract zijn onhaalbaar gebleken door de achtergebleven basiskwaliteiten in het productiesysteem. Dit is bij de verlenging ook expliciet bevestigd. Hoewel dit niet nieuw was, heeft dit wellicht de indruk gewekt dat er helemaal geen normen meer zouden gelden. Dit is dus niet het geval. In het verbeterplan is een realistisch herstelpad uitgestippeld om in 2005 in ieder geval weer de uitgangspositie van het contract te hebben bereikt. Overigens heb ik dit ook toegelicht in mijn brief aan de Tweede Kamer van 4 november jongstleden.

Mevrouw Gerkens zei gisteren dat het tijd wordt om de verzelfstandiging van de NS ongedaan te maken, omdat die mislukt zou zijn. Ik vermoed dat zij een denkfout maakt, doordat zij denkt dat de huidige problemen op het spoor zijn veroorzaakt door een bedrijfsmatige aanpak. Dit is niet zo. NS is altijd al een zelfstandig bedrijf geweest. In 1995 is het bedrijf alleen gesplitst en daardoor is – dit geef ik toe – de focus niet altijd meer gericht op de integrale aanpak en een integrale kwaliteit van het spoorproduct. Daarom is de nieuwe spoorwetgeving die nu bij de Eerste Kamer ligt, gericht op meer samenwerking tussen de infra-beheerder en de vervoerder. De overheid maakt in haar rol als concessieverlener harde afspraken waaraan die prestaties kunnen worden getoetst. Omdat daar een wettelijke basis onder ligt, hebben

wij bestuursrechtelijke mogelijkheden achter de hand.

Veel leden hebben mij gevraagd om een standpunt in te nemen over de zogenaamde tweede tariefsverhoging van de NS in juli 2003. Op basis van een juridische analyse van de heer Meijer is mij verzekerd dat ik als minister wel degelijk over de mogelijkheid beschik om deze tariefsverhoging niet door te laten gaan. Overigens beweren mijn juridische adviseurs weer heel wat anders. De reden dat die conclusies verschillen, is de volgende. De heer Meijer zegt nadrukkelijk dat hij niet bekend is met de inhoud van de onderhandelingen die de vorige minister met de NS heeft gevoerd. Hij veronderstelt echter wel dat er juridische ruimte ontstaat door te kijken naar de geest van het contract in plaats van naar de letter van het contract. Verder was er geen sprake van onderhandelingen. Het overgangscontract is namelijk ongewijzigd verlengd. Mijn ambtsvoorganger heeft aan de directie van de NS expliciet mondeling, schriftelijk en in het openbaar duidelijk gemaakt dat de staat de interpretatie van de NS van deze tariefsverhoging in overeenstemming met het contract acht te zijn. Mijn handen zijn dus gebonden. Het uitgangspunt was dat treinreizen een reële prijs mogen hebben. De prijzen mogen binnen grenzen elk jaar met iets meer dan de inflatie stijgen. Schriftelijk is vastgesteld dat het niet uitmaakt op welk moment in het jaar dat gebeurt.

Voorzitter. Dit is slechts de juridische kant van de zaak. Nu de praktijk. De Kamer weet dat de NS nog niet hebben besloten tot de juliverhoging. Zij zullen op 1 maart 2003 een beslissing nemen op basis van de inflatiecijfers en de eigen financiële situatie.

Mevrouw **Giskes** (D66): Voorzitter?

De **voorzitter**: Ik sta zelf ook graag aan het eind van de dag. Ik laat de minister dus nog maar even doorgaan.

Mevrouw **Giskes** (D66): U vindt het wel leuk om te kijken naar drie kamerleden die staan te wachten op het moment dat zij mogen interrumperen?

De **voorzitter**: Ja. U staat inderdaad mooi opgesteld.

Mevrouw **Giskes** (D66): De minister gaat wel over naar een ander blokje.

De **voorzitter**: Ik ben nu serieus. Ik heb van de ondervoorzitter vernomen tot welk systeem u heeft besloten, maar ik wil de minister toch echt het onderdeel NS iets verder laten uitdiepen.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Het onderdeel op tijd rijden is afgerond. Dat onderdeel is echt een interruptiedebatje waard.

De **voorzitter**: Gaat u nu niet met de voorzitter in debat! Ik geef de minister wederom het woord. Als hij iets verder is met zijn betoog, geef ik u de mogelijkheid om te interrumperen.

Minister **De Boer**: De manier waarop de dingen nu lopen, is niet voor herhaling vatbaar. Ik ben dat eens met de Kamer. Ik heb dat zowel schriftelijk als in het algemeen overleg van 1 oktober laten weten. In de toekomst wordt de afweging over de tarieven maar een keer per jaar gemaakt. Ik denk dat dat de meest zuivere gang van zaken is en ik wil dat dan ook graag met de NS afspreken. Op dit moment kan ik echter volgens mij niets meer doen, zonder daarbij financiële risico's te lopen.

Ik heb gisteren vernomen dat de heer Duyvendak een lagere tariefstijging wenst en deze zou willen verhalen op de zogenaamde gebruikersheffing. Ik ontraad de aanneming van het desbetreffende amendement op stuk nr. 9, omdat in het spoorvervoer de doorberekening van kosten aan de gebruiker nog steeds te beperkt is. Er is dus geen reden om af te wijken van de weg die het kabinet is ingeslagen. De Kamer heeft daar overigens ook mee ingestemd. Bovendien is het in lijn met de Europese regelgeving.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Wat de minister nu zegt, is ongelooflijk teleurstellend. Tegen alle punten waar de reiziger op zou kunnen hopen, zegt u "nee". U zegt "nee" tegen het afschaffen van de tweede prijsverhoging in juli van 4,5%, een maatregel die overigens kan rekenen op een meerderheid in de Kamer. U lijkt er op aan te koersen dat het volgend jaar 9% wordt. U zegt "nee" tegen meer geld voor het onderhoud van het spoor met als gevolg dat wij

De Boer

ook de komende jaren met vertragingen te maken zullen hebben. Bovendien zegt u ook nog eens "nee" tegen het voorstel om eisen aan de NS over het op tijd rijden van treinen vast te leggen. U zegt namelijk wel dat er allerlei eisen kunnen worden gesteld, maar de cruciale eis dat treinen op tijd moeten rijden, is wel per 1 juli uit het contract geschrapt, net zoals de eis dat er meer treinen moeten gaan rijden. U verdedigt dat door te zeggen dat dit niet kan worden geëist, omdat het spoorproduct op dit moment wat moeilijk is en wat te weinig kwaliteit heeft. Daar had u nu juist wat aan moeten doen! De kwaliteit van het spoor moet omhoog en u moet zich niet neerleggen bij de huidige situatie. Het kan nu eenmaal niet zo zijn dat de reiziger nog jaren en jaren moet wachten.

Minister De Boer: Ik ben bang dat de heer Duyvendak niet goed heeft geluisterd naar hetgeen ik heb gezegd. Ik heb juist gezegd, ook in het algemeen overleg, dat wij daar nog een keer met de NS verder over moeten praten. Wat wel bereikt is nu, is dat er een knip is gemaakt – volgens de wens ook van de Tweede Kamer, geuit in het algemeen overleg – tussen de twee verhogingen die aan elkaar gekoppeld waren en dat een tweede tariefverhoging nog gezien zal worden op een moment dat het inflatiecijfer bekend is en je ook de verdere ontwikkelingen bij de NS kunt inschatten en kunt zien hoe de kostenstructuur zich ontwikkelt. Dat zijn de afspraken die gemaakt zijn en daarover zal het gesprek met de NS gaan. Als de heer Duyvendak daarbij aanneemt dat die tariefsverhoging zo is als deze in eerste instantie is voorgesteld, dan zeg ik dat ik nog niet zover ben.

Wat betreft zijn opmerking inzake nee zeggen tegen meer onderhoud, heb ik al aangegeven dat tot 2006 300 mln euro extra is uitgetrokken voor het onderhoud en in de periode tot 2010 560 mln euro. Ik vind dat hele bedragen. Natuurlijk zouden wij met z'n allen, als wij gaan zitten rekenen, mogelijk op andere bedragen kunnen uitkomen; die wensen zijn mij niet onbekend. Maar ik denk dat wij over substantieel geld praten dat juist voor de verbetering van het spooronderhoud is, waardoor ook de punctualiteit omhoog kan. Wij hebben er ook

cijfers over gegeven wat onze verwachting te dien aanzien is.

Als de heer Duyvendak voorts spreekt van het niet vastleggen van een en ander, dan wijs ik erop dat ik het in mijn verhaal juist had over het verbeterplan waarin ook dit soort zaken zijn opgenomen en waar wij, wat mij betreft, met de NS over zullen moeten blijven praten om te zorgen dat de punctualiteit op dat niveau gaat komen.

De heer Duyvendak (GroenLinks): Ik geef een kort citaat uit het verlengde artikel: sturing en afrekening op reizigersgroei in de spits en punctualiteit zijn momenteel niet opportuun – dus niet aan de orde – en derhalve is afrekening hierop voor de looptijd van deze overeenkomst niet aan de orde. Hiermee gaf u uw wapens uit handen om de reiziger te geven wat de reiziger vraagt, namelijk treinen die eindelijk op tijd rijden.

Minister De Boer: Ik heb het over het verbeterplan dat wij met de NS...

De heer Duyvendak (GroenLinks): Maar dit komt in de plaats van het verbeterplan!

Minister De Boer: Ik heb het over het verbeterplan dat er ligt. Ik ben absoluut met de heer Duyvendak van mening dat wij heel sterk moeten inzetten op een verbetering van de punctualiteit. Daar zijn wij allemaal mee gediend. Ik ben mijn verhaal ook niet voor niets ermee begonnen dat men te lang wacht op de perrons. Ik vind dat wij daar als kabinet op in moeten zetten en dat zullen wij ook doen. Wel zeg ik en dat heb ik al een paar keer geroepen: laat hen nu ook even aan het werk gaan en het mogelijk maken dat het gebeurt. Met de heer Duyvendak ben ik van mening dat het heel belangrijk is dat wij de punctualiteit van het spoor, de betrouwbaarheid, omhoog krijgen. Daarin verschillen wij niet van mening.

Mevrouw Dijkema (PvdA): De minister bepleit eigenlijk rust en herstel, ook in zijn relatie met de directie van de NS, zo denk ik, en dat leidt misschien juist tot onrust en chaos op het spoor. Immers, wat hij doet, is tegen de Kamer zeggen: het overgangscontract dat nu nog geldt, biedt ons de ruimte om op al die terreinen te sturen. Als de Kamer

hem echter in meerderheid vraagt zich als minister uit te spreken tegen de tweede verhoging van de tarieven in juli 2003, dan zegt hij: daar moet ik nog eens even met de directie over gaan praten. Nu, op deze manier komen wij er natuurlijk nooit. Waarom kan hij niet gewoon, met de steun uit de Kamer in zijn rug, tegen de NS-directie zeggen: die tweede tariefsverhoging komt er niet, want ik heb de ruimte om nee te zeggen?

Minister De Boer: Ik heb zo-even een heel juridisch exposé gegeven over de situatie betreffende de NS. Wij praten telkens over de geest en de letter van het contract en daarover verschillen wij klaarblijkelijk van mening. De vraag is wat je naar de letter van de wet, ook in de richting van de NS, als minister van Verkeer en Waterstaat zou kunnen doen. Dat is één.

Het tweede is dit. Het zal zeker mijn insteek zijn – daarin ben ik het met u eens – om ervoor te zorgen, in goed overleg met de NS, dat niet alleen de punctualiteit, respectievelijk de betrouwbaarheid, omhoog gaat, maar dat er ook nog eens nadrukkelijk wordt gesproken over de tweede tariefsverhoging.

Aan de andere kant moet wel het volgende worden opgemerkt; je zit daarbij een beetje in een cirkel-discussie. Voor het verkrijgen van méér kwaliteit heb je over het algemeen, vanuit een oogpunt van bedrijfsvoering, meer geld nodig. Als wij nu blijven steken bij de tariefsverhogingen, dan is in ieder geval die mogelijkheid niet gegeven aan de NS om daarmee ook een aantal verbeteringen door te voeren.

Mevrouw Dijkema (PvdA): U moet zich niet achter al die juristen verschuilen. U heeft in uw rol als minister ook een politieke verantwoordelijkheid en u krijgt voor het nemen van die verantwoordelijkheid steun uit de Kamer. Wat wilt u nog meer? Dan begrijp ik niet dat u vandaag hier niet kunt zeggen dat u die tweede tariefsverhoging gewoonweg onacceptabel vindt. Is de minister het niet met mij eens dat, als hij dat zou zeggen en de Kamer hem daarin steunde, zijn onderhandelingspositie bij de NS er aanzienlijk beter op zou worden?

Minister De Boer: Ik ben natuurlijk blij met de steun die mevrouw Dijkema mij geeft, maar ik wil

De Boer

terugkomen op het idee dat ik mij achter allerlei juridische toestanden en achter juristen zou verschuilen. De Tweede Kamer zelf heeft een jurist geraadpleegd over dit traject. Dat heb ik niet gedaan. Ik heb aangegeven hoe ik de juridische structuren heb geïnterpreteerd. Ik vind dat de overheid zich daaraan heeft te houden; anders blijft zij ingrijpen in processen. Ik heb sympathie voor de ideeën van de reizigers die zich afvragen hoe het mogelijk is dat er eerst niets komt, dan aan het einde van het jaar wel iets en een half jaar later weer iets. Ik denk dat die punten heel gevoelig liggen; vandaar dat wij die gesprekken zijn aangegaan. Dat heeft ertoe geleid dat die knip inmiddels is gemaakt. Mevrouw Dijkema kan nu alleen niet van mij verlangen dat ik dit met steun van de Tweede Kamer tegen de NS zeg, omdat de juridische basis daarvoor ontbreekt.

Mevrouw **Dijkema** (PvdA): Er wordt gewoon een truc uitgehaald. Zodra de loketten aan het eind van het jaar worden gesloten, gaan de tarieven omhoog en halverwege 2003 nogmaals. Denkt de minister niet dat iedere rechter in dit land zo'n truc doorziet? Zou hij niet de eerste moeten zijn die daar doorheen prikt?

Minister **De Boer**: Voorzitter. Het woord "truc" zou ik niet hebben gebezigd. Ik kan mij voorstellen dat een heleboel mensen gehikt hebben bij het idee dat er een tariefverhoging komt en een half jaar later weer. Dat is heel erg vervelend en misschien voor de treinreizigers zelfs wel schrijnend. Ik kan mij daarin vinden. Ik geef de hele tijd aan dat ik het overleg met de NS wil voeren, maar dat ik dat niet kan losmaken van juridische verplichtingen over en weer.

Mevrouw **Giskes** (D66): Het is al treurig genoeg dat wij hier over zulke tariefverhogingen moeten spreken. De minister zegt: wij hebben het nu geknipt, tel uit je winst. Tegelijkertijd zegt hij: ik zit er juridisch net zo hard aan vast. Dat is natuurlijk een dode mus; dat is alleen optisch leuk. Het ergste is dat wij over deze tariefverhogingen spreken in een tijd dat het heel slecht gaat en de punctualiteitseis wordt terugschroefd van 89 naar 87%. De minister verwijst naar een herstelplan van de NS, maar het echte

probleem is dat de overheid ook in gebreke is gebleven. Wij vragen steeds om een plan van de overheid om een inhaalslag te maken, zodat wij eindelijk een normaal functionerend spoor hebben. Dan zal niemand meer op deze manier over die tariefbijstellingen hoeven te spreken.

Minister **De Boer**: Mevrouw Giskes heeft het over een dode mus, maar de Tweede Kamer heeft mij nadrukkelijk gevraagd om over die dode mus na te denken.

Mevrouw **Giskes** (D66): Ja, maar met een ander einddoel.

Minister **De Boer**: Nee, u heeft mij gevraagd het gesprek met de NS aan te gaan om het idee van die verhoging met ruim 9% in twee tranches aan het eind van dit jaar, begin volgend jaar opnieuw ter discussie te stellen. Dat heb ik gedaan. Ik kan mij voorstellen dat u nog niet tevreden bent met de uitkomst, maar ik kom telkens terug op de gemaakte afspraken. Dan zijn wij toch weer bij dezelfde discussie: wat kan er en wat kan er niet? Het is heel belangrijk dat je behoorlijk met elkaar in gesprek wilt komen over zulke onderwerpen. Dat is ook mijn insteek. Ik probeer dat. Ik snap wat er wordt gezegd over tarieven en over punctualiteit. Ik denk dat de NS het ook snapt. Je moet het alleen bij elkaar zien te brengen en je moet ervoor zorgen dat het naar voren gaat. Dat is absoluut mijn insteek.

Mevrouw **Giskes** (D66): Zou het dan niet helpen als de minister liet blijken dat het de overheid ernst is om ervoor te zorgen dat het onderhoud op peil komt en dat wij geen verkapte tariefverhogingen moeten gebruiken om een normale situatie op het spoor te bereiken? Anders wordt het toch echt de omgekeerde wereld.

Minister **De Boer**: Ik denk niet dat de overheid verkapte tariefverhogingen invoert om het onderhoud te kunnen bekostigen. De overheid heeft 300 mln vrijgemaakt om onderhoud te plegen. Tot 2010 is dat bedrag zelfs opgehoogd naar 560 mln.

Mevrouw **Giskes** (D66): Dat alles is niet genoeg om de achterstand in te lopen.

Minister **De Boer**: Dan moeten wij het hebben over de achterstand. Gisteren werd er uit het boek van de heer Fortuyn, De puinhopen van paars, geciteerd. Ik mag even herhalen wat gisteren hier werd gezegd. Ik denk dat wat u nu zegt niet kan. U heeft ook aan de andere kant van de tafel gezeten. Uw partij heeft acht jaar deel uitgemaakt van het kabinet. Wij proberen de achterstand op het spoor weg te werken.

Mevrouw **Giskes** (D66): Dat zijn leuke grappen, maar heel Nederland rekent op u. U gaat al die puinhopen wegwerken. Dan moet u beginnen bij het spoor dat een doorn in ieders oog is. Ik constateer echter dat u het ook niet doet.

De heer **Klein Molekamp** (VVD): De minister bedoelt dat hem de juridische basis ontbreekt om de verhoging met 9% te blokkeren. Als die juridische basis er wel was, zou zijn beleidsinzet dan zijn dat de verhoging geblokkeerd moet worden en dat het moet blijven bij een prijsstijging van 4,9% of 4,7% aan het einde van dit jaar? Hij zegt ook dat hem mede de juridische basis ontbreekt door de afspraken van mevrouw Netelenbos met de NS. Kan de minister ons die stukken doen toekomen, zodat wij kunnen controleren wat mevrouw Netelenbos heeft afgesproken? Is de minister bereid, de grenzen van de juridische mogelijkheden te zoeken, nu de juristen er zo verschillend over denken?

Minister **De Boer**: Ik heb geen bezwaar om inzicht te verschaffen in de afspraken van mijn voorganger. Ik zal zorgen dat de Kamer die krijgt. De heer Klein Molekamp vraagt naar mijn insteek voor deze tariefverhoging als de juridische kaders anders waren en er meer vrijheid om te handelen was. Ik denk dat ik dan een andere insteek zou hebben. Ik vind het een stijve verhoging aan het eind van een jaar waarin de tarieven niet verhoogd zouden worden. Ik denk dat wij het op dat punt niet oneens zijn. De vraag van heer Klein Molekamp is echter theoretisch. Het juridische kader voor die vrijheid ontbreekt immers.

Hij vraagt vervolgens of ik bereid ben, de grenzen te zoeken van wat mogelijk is. Kamer en kabinet hebben dat gedaan, waarbij de

De Boer

meningen tegenover elkaar staan. Mijn insteek is meer om in de verdere reeks gesprekken met de heer Veenman al deze zaken nog eens uit te spreken en te bezien hoe wij verder kunnen.

De heer **Klein Molekamp** (VVD): Als u er gezamenlijk met de heer Veenman uitkomt, loopt u het risico dat de Kamer er niet mee akkoord gaat en dan moet u in beroep gaan. Kunt u niet beter nu al de NS duidelijk maken dat er vrijwel zeker juridische procedures zullen volgen? Ik denk dat uw insteek steviger moet zijn.

Minister **De Boer**: Ik ben het niet geheel met u eens. Gelet op mijn ervaringen in het bedrijfsleven, kan ik zeggen dat er stevige gesprekken met de NS zijn gevoerd. Op dit front hebben de twee partijen echter tegengestelde belangen. De vraag is op welke wijze er een resultaat bereikt kan worden waar de Tweede Kamer en vooral de reizigers zich in kunnen vinden. Mijn inzet is erop gericht om met de nieuwe directie werkbare oplossingen overeen te komen. Dat is effectiever dan te gaan procederen. Juridische procedures zijn een laatste middel en daar moeten wij zeker niet mee beginnen.

Mevrouw **Gerkens** (SP): Ik ben het niet eens met degenen die zeggen dat het onderhoud aan het spoor dé oorzaak van de vertragingen is. Dat is één van de oorzaken, want de puinhopen zijn veel groter, zoals ik al eerder heb geprobeerd, uit te leggen. Het bedrag van 300 mln euro is veel te weinig. De minister weet ook dat dit 1,8 mld euro moet zijn. Een kind kan uitrekenen dat wij 1,5 mld te kort komen. Ik snap natuurlijk wel dat de minister dat geld niet zo uit zijn binnenzak wil toveren. Ik verzoek hem dan ook of hij een plan van aanpak wil maken, waarin hij inventariseert welke knelpunten als eerste opgelost gaan worden. Kan hij op korte termijn met een helder plan komen om al het achterstallig onderhoud van het spoor binnen afzienbare tijd op te lossen?

Minister **De Boer**: Ik ben het geheel met mevrouw Gerkens eens dat het achterstallig onderhoud mede de oorzaak is van de problemen. Er zijn verschillende bedragen genoemd. Wij hebben het over 300 mln en over 560 mln gehad. Ook is gesproken

over een bedrag dat boven de markt zweeft van 1,8 mld dat uiteindelijk noodzakelijk is om alles op te lossen. Gisteren heeft mevrouw Gerkens ook gevraagd om een plan van aanpak. Ik ben altijd heel erg voor plannen van aanpak en ik kan haar dan ook toezeggen dat wij in december bij de discussie over benutten met een plan van aanpak zullen komen.

De vergadering wordt van 18.50 uur tot 20.15 uur geschorst.

De **voorzitter**: Ik zou vanavond graag een aantal dingen willen, namelijk dat de minister en de staatssecretaris hun antwoord kunnen geven, dat dit binnen een redelijke termijn kan gebeuren en we niet de nacht ingaan en dat de leden de kans hebben om af en toe een interruptie te plaatsen. Dat kan alleen wanneer ik vrij streng ga voorzitten bij de interrupties. Dat betekent niet meer dan twee interrupties in een beurt en heel erg kort. We komen de avond anders niet door en het zou vervelend zijn als een van de doelstellingen niet gehaald zou worden.

Ik vraag de minister van Verkeer en Waterstaat door te gaan met zijn antwoord in eerste termijn.

Minister **De Boer**: Mijnheer de voorzitter. Ik ga naar het onderwerp veiligheid. De burger in dit land voelt zich onveilig op straat, de perrons, in de trein, de tram, de metro en de bus. Ik heb daarom een programma opgezet dat op korte termijn de veiligheid in brede zin zal verbeteren, de sociale, de externe en de verkeersveiligheid.

Ik begin met de sociale veiligheid. Op 16 oktober heb ik het aanvalsplan sociale veiligheid gepresenteerd. Samen met vervoerders, politie en justitie wil ik het gevoel van onveiligheid wegnemen en het aantal incidenten in het openbaar vervoer op korte termijn terugbrengen. Ik denk bijvoorbeeld aan extra bevoegdheden voor toezichthouders, zoals handboeien, wapenstok, surveillancehonden en het opleggen van een reisverbod. Ik wil ook het cameratoezicht op de perrons uitbreiden. We gaan het vuil op de stations en in de fietsenstallingen aanpakken. Al met al wil ik dat de reizigers zich veiliger en vooral ook prettiger gaan voelen en dat het personeel van de vervoersbedrijven

weer met meer plezier aan het werk kan gaan.

Voor dit plan stelt mijn departement vanaf 2003 jaarlijks 34 mln euro ter beschikking. Van de 34 mln is ruim 9 mln extra. Dit bedrag is grotendeels bestemd voor extra toezichthouders bij metro en tram in Amsterdam, Rotterdam en Den Haag. Dit bedrag is goed voor 250 vaste banen. Ik beantwoord daarmee grotendeels de vraag die gisteren door de heer Alblas werd gesteld. Voor deze toezichtfuncties komen ook de zogenaamde doorstromers in aanmerking, die nu nog worden betaald op basis van de in- en doorstroomberegeling van het ministerie van SZW. Ik zie geen mogelijkheid om in mijn begroting nog meer middelen vrij te maken om de bezuinigingen van SZW te compenseren of om extra spoorwegagenten bij de KLPD aan te laten stellen.

De onrust die over deze bezuiniging is ontstaan, lijkt mij dan ook niet helemaal op zijn plaats. Vooral de gemeentes beslissen over de inzet van personeel. Vanuit Amsterdam, Rotterdam en Den Haag heb ik geen alarmerende signalen over dit onderwerp gekregen. Ik hoop dat ik hiermee mevrouw Dijkema en mevrouw Gerkens een beetje geruststel.

Voorzitter. Ik wil het amendement op stuk nr. 20 ontraden. Meer geld voor sociale veiligheid, namelijk 18 mln euro, een hoger dividend Schiphol namelijk 7 mln euro en uit algemene apparaatsuitgaven van RWS 11 mln euro. De dekking hiervan is wat mij betreft niet solide. Dividendopbrengsten komen ten goede aan de algemene middelen en niet aan de begroting van Verkeer en Waterstaat. Bovendien heeft een dergelijke dekking risico's voor Verkeer en Waterstaat bij tegenvallende dividenden of andere tegenvallers bij aan Verkeer en Waterstaat gerelateerde bedrijven. Ik denk bijvoorbeeld aan de NS of in het verleden KPN. Het algemene deel van Rijkswaterstaat heeft al een zeer forse taakstelling gehad van 13%. Meer geld is daar wat mij betreft niet verantwoord. De uitgavenkant is sympathiek, maar hier hebben we al fors extra middelen uitgetrokken. Ik denk niet dat we daar nog verdere middelen aan kunnen toevoegen.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Een korte opmerking over de dekking

De Boer

uit het dividend Schiphol. De kamercommissie voor de Rijks-uitgaven en de staf hebben zich daar ook in verdiept. De kwestie heeft eerder gespeeld toen het voormalig kamerlid de heer Van Gijzel aan een amendement ook deze dekking had gegeven. Dat had tot resultaat dat blijkt dat het kan. Het geld komt binnen bij Verkeer en Waterstaat en Verkeer en Waterstaat kan het besteden. Er schijnt alleen tegelijkertijd een informele afspraak tussen ministers te zijn om elkaars dividenden, mee- en tegenvallers, te verrekenen. Met deze informele afspraak van ministers heeft de Kamer echter niks te maken. Het kan en het is ook geëffectueerd.

Minister De Boer: Ik meen dat het niet kan. Een dividend wordt toegevoegd aan de algemene middelen en niet aan de begroting van mijn ministerie. Ik kan er dus niet veel mee. Ik wil de heer Duyvendak er nog eens op wijzen dat je op deze manier ook risico's loopt bij andere ondernemingen waarvan de Staat aandeelhouder is en dat moeten we niet willen.

De heer Duyvendak (GroenLinks): Het spijt me dat ik het moet zeggen, maar het is feitelijk onjuist. Het gaat niet naar de algemene middelen, maar naar een aparte post op de begroting van Verkeer en Waterstaat.

Mevrouw Dijkstra (PvdA): Ik wil graag iets zeggen over de inhoud van dit verhaal. Voor een verbetering van de sociale veiligheid in het openbaar vervoer is personeel nodig. Er moeten tramconducteurs bij komen. De vier grote steden hebben ons dat ook laten weten. Uit de reacties op het plan dat de minister op 16 oktober naar de Kamer heeft gestuurd, blijkt dat je dat bij de verschillende onderdelen gewoon kunt zien. De maatschappelijke reacties over de Melkertbanen, het OV-personeel of de spoorwepolitie zijn nou juist op dat punt aarzelend.

Minister De Boer: Volgens mij heb ik al een antwoord gegeven over de Melkertbanen. Daar heb ik niet zoveel aan toe te voegen. Ik denk dat wij met de extra middelen nog eens 250 mensen regulier aan het werk kunnen krijgen, maar dat is het dan ook. Ik zie geen mogelijkheden om daar nog andere zaken mee te doen.

Mevrouw Dijkstra (PvdA): Er zijn in ieder geval ook 250 man extra beloofd aan de spoorwepolitie. Deze regering doet die belofte geen gestand. Dat moet de minister toch pijn doen. Ik neem toch aan dat hij net als ik van mening is dat het ticket waarop dit kabinet er zo min of meer gekomen is, het ticket van de veiligheidsverbetering is. Het plan van de minister, 9 mln extra voor personeel, vind ik dan toch wel heel erg mager.

Minister De Boer: Veiligheid is een belangrijk item voor dit kabinet. Dat staat voor mij niet ter discussie. Tegenvallende financiële mogelijkheden staan helaas wel ter discussie. Wij weten allebei dat het oorspronkelijke plan was om 200 man toe te voegen. Ik ben ook teleurgesteld dat dit niet mogelijk is. Het ziet er nu naar uit dat wij uiteindelijk 51 man, drie keer zeventien, kunnen toevoegen aan het bestand. Ik vind dat ook weinig. De spoorwepolitie gaat echter meer controleren in de trein en de regiopolitie zal meer gaan controleren op stations. Ik hoop dat door deze mix die grotere veiligheid tot stand komt. Ik ben het met u eens dat dit ontzettend belangrijk is.

De heer Van Haersma Buma (CDA): Ik vind de doelen waar de indieners van deze amendementen geld naartoe willen sluiten, sympathiek. Ik heb echter nog wat vragen aan de minister over de dekking. Als ik het goed begrijp, zegt de minister dat hij niet zomaar zelf kan beslissen over de 7 mln uit het dividend Schiphol. Als de Kamer dit amendement aanneemt, moet de minister dan terug naar de ministerraad om de andere ministers te vragen of er alsjeblieft uit de algemene middelen iets extra's naar Verkeer en Waterstaat mag, wat anders door iedereen kan worden besteed?

Kan de minister iets concreter aangeven wat er kan gebeuren wanneer wij 11 mln uit de algemene uitvoeringsorganisatie halen?

Minister De Boer: Ik heb net gezegd hoe het volgens mij zit met het dividend en waar dat terecht komt. Het wordt toegevoegd aan de algemene middelen. Dat betekent dus dat het naar Financiën gaat. Het gaat niet naar Verkeer en Waterstaat. Als de Kamer dat wil, moet ik mijn collega Hoogervorst vriendelijk in de ogen kijken. Het vriendelijk in de

ogen kijken is wel mogelijk, maar ik kan niet zeggen of dit het gewenste resultaat oplevert.

Op de 11 mln ga ik in bij de behandeling van de voorstellen voor Rijkswaterstaat.

De heer Oplaat (VVD): De minister neemt met betrekking tot het dividend Schiphol woorden in de mond als "niet solide", "kan niet" en "loopt risico's". Er lijkt zich echter een kamermeerderheid voor dit amendement af te tekenen. Wat vindt de minister ervan dat het amendement mede is ondertekend door zijn LPF-collega Alblas?

Minister De Boer: Ik sta hier niet als LPF-man, maar als dienaar van de Kroon. Ik verdedig het beleid van het kabinet. Als gevolg van de dualistische verhouding tussen regering en Kamer, kan de heer Alblas een andere mening verwoorden. U zult mijn handtekening nooit onder een amendement aantreffen.

De heer Oplaat (VVD): U gebruikt wel de woorden "niet solide", "het kan niet" en "wij lopen grote risico's". Dat is nogal wat.

Minister De Boer: Dat is mijn inschatting. Iedereen in deze zaal heeft mijn woorden gehoord en ik heb daar niets aan toe te voegen. Voorzitter. Ook dit kabinet heeft veel aandacht voor verkeersveiligheid. Ondanks de financiële krapte heeft het kabinet voor de periode 2004-2007 130 mln euro vrijgemaakt voor een vervolg op Duurzaam veilig en dat is een verdubbeling ten opzichte van het afgelopen jaar. De overheid verbetert de verkeersveiligheid door middel van infrastructurele maatregelen, gedragsbeïnvloeding en technologiebeleid. Daarbij zet ik sterk in op groepen die een relatief groot risico vormen op de weg, zoals beginnende bestuurders, mensen onder invloed van geneesmiddelen, drugs of drank en mensen die door agressief gedrag anderen en zichzelf in gevaar brengen. Zo kan het ministerie met bescheiden middelen een maximaal maatschappelijk rendement behalen. Voorlichtingscampagnes combineert het kabinet met een strenge handhaving om de effectiviteit te vergroten. Daarnaast kijk ik naar de mogelijkheid om regelmatige overtreeders zwaarder aan te pakken. Daartoe ga ik met mijn collega's van Justitie en

De Boer

Binnenlandse Zaken de mogelijkheden onderzoeken voor de invoering van een puntensysteem. De heer Alblas pleit voor een puntenrijbewijs en strengere straffen voor elke volgende overtreding. Op zich sta ik daar positief tegenover en ik zal de mogelijkheden hiervoor, samen met de minister van Justitie, onderzoeken. Ook blijf ik mij inspannen voor de verbetering van de rijgeschiktheid en rijvaardigheid van verkeersdeelnemers in het personen- en goederenvervoer.

Wellicht waren de verkeersveiligheidsdoelstellingen van het vorige kabinet ambitieuzer. Dit kabinet is, behalve ambitieus, ook van mening dat een programma geloofwaardig en haalbaar moet zijn. De doelstellingen van het vorige kabinet waren helaas niet voorzien van de benodigde financiële middelen en mijn doelstelling moet dat wél zijn. In de begroting is ingeschat dat met de beschikbare middelen in 2010 950 doden en 17.500 ziekenhuisgewonde haalbaar zouden moeten zijn. Dat is op zichzelf geen slechte prestatie bij een toenemende mobiliteit. Omdat elk slachtoffer er een te veel is, onderzoek ik samen met de decentrale overheden de komende maanden in hoeverre door een creatievere invulling van het maatregelenpakket meer ambitie mogelijk is. Het resultaat hiervan zal als doelstelling worden opgenomen in het nieuw te schrijven NVVP.

Veel woordvoerders hebben mij gisteren gevraagd of ik de verkeersveiligheidsdoelstelling uit het oude NVVP niet wilde overnemen. Het belangrijkste argument was dat de kosten van investeringen in verkeersveiligheid lager zijn dan de maatschappelijke kosten. Uiteraard weet ik dat ook, maar is het wel een realistisch argument? De kosten zullen immers toch moeten worden opgebracht. Ik heb geen 2,3 mld euro extra beschikbaar zoals dat in het oude NVVP het geval was. Het vorige kabinet had dat geld trouwens ook niet. Daarom kies ik liever voor een realistische doelstelling die dan ook gehaald kan worden. De suggestie dat ik straks een aantal verkeersdoden op mijn geweten zou hebben, werp ik ver van mij.

Van gebrek aan ambitie is geen sprake, maar je moet het wel waar kunnen maken. Zelfs in deze moeilijke economische situatie is er 130 mln euro extra beschikbaar voor de verkeersveiligheid. Ik wil met de

decentrale overheden nog naar mogelijkheden zoeken om de effecten te verbeteren en te zien wat wij daaraan kunnen doen.

De heer Van Haersma Buma wil in amendement op stuk nr. 13 de bezuinigingen op de bijdrage SWOV ongedaan maken ten koste van het programma Duurzaam veilig. In beide gevallen gaat het om een verbetering van de verkeersveiligheid. Ik denk dat het goed is dat als het geld naar de SWOV gaat, het vooral wordt aangewend voor verkeersveiligheidsmaatregelen die de uitvoering van het project Duurzaam veilig ten goede komen. De verlaging van de SWOV-subsidie bestaat overigens uit twee onderdelen: € 400.000 uit een eerdere taakstelling en een aanvullende taakstelling uit het Strategisch akkoord. Die laatste loopt van € 80.000 in 2003 tot € 320.000 in 2006. Men zal begrijpen dat ik grote moeite heb met het terugdraaien van een taakstelling uit het Strategisch akkoord. Het is een brede en naar mijn mening ook zorgvuldige afweging geweest. Ik vind het niet verdedigbaar daarbij een subsidieontvanger te ontzien. Ten aanzien van de € 400.000 wil ik het oordeel aan de Kamer overlaten.

De heer **Van Dijke** (ChristenUnie): Voordat de minister met zijn cijferexercitie begon, heeft hij zijn plannen ontvouwd met betrekking tot de verkeersveiligheid, het gebruik van alcohol, drugs, enz. Hoe moet ik mij dat nu voorstellen in de concrete situatie dat op zondagmorgen half acht een houseparty leegloopt, waarbij een fiks deel van de bezoekers – als ik even een voorzichtige schatting maak, zo'n 60% – XTC heeft gebruikt? Zij stappen allemaal in de auto en gaan allemaal op weg. Ik heb er zelf bij gestaan en heb gezien hoe zo'n situatie verloopt. Zij stappen met vierkante pupillen de auto in en zijn dus zwaar onder invloed van drugs. Hoe gaat de minister die mensen van de weg halen omdat zij deze drugs hebben gebruikt?

Minister **De Boer**: Wij verschillen er met elkaar niet van mening over dat een dergelijke situatie volstrekt ontoelaatbaar is.

De heer **Van Dijke** (ChristenUnie): Het gebeurt elk weekend!

Minister **De Boer**: Ik weet het. Het gebeurt veel meer dan wij allemaal zouden willen en het gebeurt ook veel meer dan verantwoord is. De vraag is alleen hoe je ervoor kunt zorgen dat dit niet meer of veel minder gebeurt. Dat is een kwestie van controle, handhaving en zorgen dat je er bovenop zit. Die vraag is natuurlijk niet zo makkelijk te beantwoorden. Ook op dit punt is het immers weer een kwestie van geld. Dat bepaalt wat je daar wel en niet kunt bereiken. Wij proberen er scherp op te zitten. Ik denk dat dat een goed beleid is. Dat geldt niet alleen voor het gebruik van XTC-pillen, maar ook voor andere vormen van drugs- en voornamelijk drankgebruik. Dat is een heel belangrijk onderdeel ter verbetering van de verkeersveiligheid.

De heer **Van Dijke** (ChristenUnie): Ik constateer dat de minister, hoewel wij, wat de ambitie betreft, misschien wel bij elkaar in de buurt zouden komen, de door mij geschetste situatie gewoon laat voortduren.

Minister **De Boer**: Dat zou ik niet zo willen zeggen. Wij hebben het over de ambitie met betrekking tot het aantal verkeersslachtoffers. In het oude NVVP werd gesproken over 750. Daar zijn de door de heer Van Dijke geschetste situaties waarschijnlijk ook in verdisconteerd. Ik kwam in eerste instantie niet verder dan 980. Ik denk dat wij de zaken in een nieuw NVVP nog wel licht naar beneden kunnen bijstellen, maar niet in dezelfde vorm als dat in het oude NVVP het geval was. De kosten om van 950 naar 750 verkeersdoden te gaan, bedragen ongeveer 2 mld euro.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): De minister zegt dat de maatschappelijke kosten die zijn gemoeid met het loslaten van die oude doelstelling op het terrein van verkeersveiligheid eigenlijk hoger zijn dan wanneer die doelstelling gewoon in de begroting zou worden gehandhaafd en het bedrag ervoor zou worden geleverd. Hij zegt vervolgens: maar eigenlijk zou je dat niet mogen meerekenen. Ik neem aan dat hij hier niet alleen maar staat namens zijn eigen departement, maar dat hij ook de eenheid van regeringsbeleid vertegenwoordigt. Zou het niet slim zijn om gewoon eens met zijn collega's van bijvoorbeeld Volksge-

De Boer

zondheid en Sociale Zaken om de tafel te gaan zitten, die dan wel op termijn met al die WAO-uitkeringen en ziekenhuiskosten geconfronteerd kunnen worden? Zou het niet slim zijn om namens de regering op dit punt een plan te presenteren waarbij wordt uitgegaan van die oude doelstelling? De minister hoeft het immers niet alleen op te knappen.

Minister **De Boer**: Ik ben absoluut bereid om in het kader van de exercities die wij doen voor het NVVP, in het voortraject ook met anderen te overleggen teneinde te bezien of daar met elkaar iets te bereiken is. De formulering van die doelstelling in het NVVP zal overigens worden overgelaten aan een nieuw kabinet. Wij zouden de plannen voor een NVVP immers rond april/mei aan de Tweede Kamer presenteren en het lijkt er niet op dat wij er dan nog zitten, dus dat zal een volgend kabinet doen. Mevrouw Dijkema heeft gesproken over de maatschappelijke kosten. Je hebt dat geld niet staan. Het zijn kosten achteraf die veroorzaakt worden en die dan uitgegeven worden, maar het zijn geen gelden waar je over beschikt. Ik denk dat wij het heel goed met elkaar eens kunnen zijn dat het beeld er anders uit zou zien als je die ongelooflijk hoge maatschappelijke kosten niet zou hebben, maar zo werkt het sommetje niet. Uw suggestie over de invulling in het NVVP neem ik echter graag mee.

Mevrouw **Giskes** (D66): U sprak positief over het puntenrijbewijs. U zal ongetwijfeld vanuit het departement verteld zijn dat daar al jaren discussie over wordt gevoerd, maar dat die altijd blijft hangen omdat wij de Mulder-wetgeving hebben en dus niet net zo makkelijk als in Duitsland dat soort rijbewijzen kunnen invoeren. U gaat nu met uw collega van Justitie overleggen, maar dat doen wij al jaren; dat zal dus niet opschieten. Is er inmiddels sprake van een doorbraak? Ik heb daar al menig suggestie voor aangedragen.

Minister **De Boer**: Ik zal bij het aangaan van deze discussie nog eens goed kijken naar de suggesties die in dit verband eerder door u zijn gedaan. Natuurlijk heb ik begrepen dat daar in het verleden moeilijkheden over geweest zijn, maar het draagvlak voor introductie van een puntensysteem groeit. Dat lijkt mij

op zich een heel bruikbaar instrument. Ik ben het met u eens dat het lastig is, maar dat wil niet zeggen dat de inzet van de minister niet zou kunnen zijn om daar opnieuw naar te kijken en te bekijken of wij het toch niet voor elkaar kunnen krijgen.

Mevrouw **Giskes** (D66): Dat lijkt mij heel mooi, voordat u vertrekt. Ik ben benieuwd.

De heer **Van der Staaij** (SGP): Het is in ieder geval positief nieuws dat de doelstellingen weer worden opgeschroefd in de richting van het oude NVVP, ook al zegt de minister dat hij niet zover zal kunnen gaan als de oude NVVP-doelstellingen, wat wij jammer vinden. Mijn vraag is: zou je niet toch zonder heel veel extra geld winst kunnen boeken, in het bijzonder op de provinciale wegen?

Minister **De Boer**: Daar zit wel de pijn. Dat hebben wij gisteren gehoord; de heer Oplaat heeft er uitgebreid over gesproken dat het hoofdwegennet in dit land eigenlijk heel erg veilig is, zeker in vergelijking met andere landen. De pijn zit 'm dus in het provinciale wegennet, maar trouwens ook in de stad. Je kunt zeker kijken naar de mogelijkheden om daar tot een reductie te komen, maar ik herhaal dat het ook gaat om de budgetten die je ter beschikking hebt om dat soort maatregelen te nemen. Ik ben echter te allen tijde bereid om met het provinciale bestuur over dit soort zaken te praten. Je kunt immers altijd praten over het cijfer, want het is gewoon altijd te hoog. Je moet dus bekijken hoe het kan afnemen. Ik wil alleen wel dat we naar een doelstelling gaan die je ook haalt; dus niet naar een doelstelling die er op papier fantastisch uit ziet, maar die uiteindelijk niet haalbaar blijkt. Wij moeten ook inzien dat wij te maken hebben met een toenemende mobiliteit en dus met meer beweging op de weg, terwijl het aantal slachtoffers nog steeds afneemt. Ik zal uw suggestie echter in de gaten houden.

De heer **Oplaat** (VVD): De VVD-fractie is op voorhand geen groot fan van een puntenrijbewijs; daar hebben wij ook niet voor gepleit. Wij hebben ervoor gepleit om te komen tot een ander systeem van beboeten door bijvoorbeeld de eerste twee

keer op nul of op administratiekosten te zetten en de boete voor de derde keer zo fiks te verhogen dat die drie boetes flink worden overtroffen. Er is zelfs een inderdieneffect: als er bijvoorbeeld één jaar na de tweede keer geen derde keer is, begin je weer met een schone lei. Zo komen wij af van de kleine boetes voor overschrijdingen met 1 tot 5 km per uur.

Minister **De Boer**: Ik kom daar in het kader van de maximumsnelheid op terug.

De heer **Van Haersma Buma** (CDA): Ik heb inderdaad voorgesteld om de bezuiniging op de SWOV niet door te laten gaan. Mijn bedoeling is dat men innovatief onderzoek blijft doen, omdat die miljarden niet beschikbaar zijn en er dus blijkbaar nooit waren. Dan zeg ik: doe in ieder geval onderzoeken met minder geld, zodat men innovatief bezig kan zijn. Ik begrijp de minister goed; hij zegt dat hij daarover zal nadenken. Eerder is een korting van € 400.000 totstandgekomen; de korting van ongeveer € 350.000 stamt uit het regeerakkoord. Als dat zo is, zal ik dat deel heroverwegen, want daar heb ook ik voor getekend.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Gaat u het nog hebben over de zijfascberming of is het punt "veiligheid" hiermee afgerond?

Minister **De Boer**: Ik ga nu over op de maximumsnelheid.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Ik heb gisteren een punt gemaakt van de zijfascberming bij vrachtwagens, zodat die aan de zijkant, bij de wielen, gesloten worden. Blijkbaar is mijn vraag niet helemaal begrepen. In de schriftelijke beantwoording is op die vraag gereageerd als had ik het over een open zijfascberming. Dat is iets anders. Dat is goedkoper, gemakkelijker, maar ook gevaarlijker. De vrachtwagen is dan niet echt dicht aan de zijkant. Gisteren is nog iemand overleden als gevolg hiervan. Dat kan helaas nog gebeuren, ook al hebben vrachtwagens een dodehoekspegel. Ik wil hiermee mijn appel aan de minister herhalen om ambities te formuleren en om te komen tot gesloten zijfascberming van vrachtwagens. Dat scheelt mensenlevens bij fietsers. Het kost een beetje geld. Er is een

De Boer

subsidie voor uit te trekken. Het is ook op termijn verplicht te maken. Het is een heel belangrijke veiligheidsmaatregel. De discussie over de dodehoekspiegel is gelukkig afgerond. Dit is de volgende stap.

Minister De Boer: De dodehoekspiegel is vanaf 1 januari volgend jaar verplicht. Dat is een grote stap in de goede richting voor de verkeersveiligheid in met name de steden, als het gaat om het voorkomen van aanrijdingen met slechte en vaak dodelijke afloop met fietsers en voetgangers. De heer Duyvendak weet ook welk gevecht hiervoor gevoerd is in Europa, omdat alle wet- en regelgeving met elkaar moet worden afgestemd. Wij lopen daarbij duidelijk voor de Europese ontwikkelingen uit.

Wij hebben vandaag schriftelijk geantwoord op het punt van de zijafscherming. Ik wil dat antwoord plaatsen in de context dat wij ervoor moeten zorgen dat de sector in de pas blijft lopen en niet elke keer met aanpassingen moet komen. Die kosten geld. Ik realiseer mij overigens dat wij in het traject van de dodehoekspiegel als overheid gesubsidieerd hebben.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Ik ben erg teleurgesteld, omdat de minister helaas het perspectief van de sector kiest. De sector moet er natuurlijk offers voor brengen. Ik heb liever dat de minister het perspectief van de fietser kiest die mogelijk onder een auto komt. Ik zie van een verkeersminister liever dat die het perspectief van de fietser kiest en ambities formuleert op dit terrein.

Minister De Boer: Ik ben droef gestemd over de opmerking van de heer Duyvendak. Nederland is als eerste overgegaan tot de introductie van de dodehoekspiegel, met name om ongelukken te vermijden met fietsers en voetgangers. Wij zijn voorloper op dat gebied. Ik kan het dan ook niet eens zijn met de formulering van de heer Duyvendak.

Ik ga over naar een volgend onderwerp, de flexibele maximumsnelheid. Gisteren heeft de heer Oplaat de discussie gestart, en ook het nodige gezegd, over flexibilisering van de maximumsnelheid. In plaats van te kiezen voor een verhoging tot 130 km per uur kies ik een wat bredere insteek. Tegenover de heer Van Haersma Buma verklaar

ik op zichzelf positief te staan ten opzichte van flexibele maximumsnelheden, waarbij onderscheid gemaakt kan worden naar tijd en plaats. Daarbij spelen wet-, handhavings-, milieu- en verkeersveiligheidsaspecten een heel belangrijke rol.

Ik zie mogelijkheden om bij een beginnende file de te tonen maximumsnelheid af te stemmen op het verkeersaanbod. Dat is winst. Bij filevorming hebben grote snelheidsverschillen een groot effect op het ontstaan van files en op de verkeersveiligheid. Via een lopende proef op de A1 tussen Apeldoorn en Deventer wordt getracht een juiste mix te vinden van snelheden, tussen de 80 km per uur en 100 km per uur, en om meer kennis te verkrijgen over het waargenomen gedrag van de automobilist. Als de proef positief uitvalt, kunnen wij de maatregelen op meerdere lokaties toepassen. De verhoging van de maximumsnelheid voor vrachtauto's is thans niet aan de orde. Over de verhoging van de maximumsnelheid voor bussen, van 80 km per uur naar 100 km per uur, waarvoor de heer Oplaat en mevrouw Giskes de aandacht vroegen, ben ik bereid een gesprek aan te gaan met mijn collega van VROM. Daar zit een stukje van het overleg en de besluitvorming. Wij moeten goed kijken naar de milieueffecten van zo'n stap. Ik sta in beginsel positief tegenover dit voorstel. De Kamer zal zo spoedig mogelijk worden geïnformeerd over de uitkomst van een en ander.

Overigens vind ik wel dat wij af moeten van de irritatieboetes. Dat was ook mijn insteek in het interview in de Volkskrant dat gisteren een paar maal door de heer Oplaat is gememoreerd. Ik doel daarmee op de boetes die worden gegeven bij schijnbaar geringe snelheids-overtredingen. Overigens wordt er bij de controles wel degelijk een marge gehanteerd. Bij de eerste paar te hard gereden kilometers volgt ook geen bekeuring. Er is verwarring ontstaan omdat het Centraal Justitieel incassobureau op de acceptgiro's alleen de gecorrigeerde snelheid vermeldt. Daaraan wordt in overleg met het CJIB en het openbaar ministerie een einde gemaakt. Binnenkort zal de gemeten snelheid uitdrukkelijk op de acceptgiro worden vermeld. De benodigde technische aanpassingen van de systemen vergen natuurlijk enige tijd. Mensen begrijpen niet waarom

zij voor een paar kilometers te hard rijden worden beboet. Als je de werkelijk gereden snelheid op de acceptgiro tot uitdrukking brengt, dan denk ik dat je een stap in de goede richting zet.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Waar eindigt uw irritatie over de irritatieboetes dan? U zegt dat dit een eerste stap is. Wat volgt daar dan wat u betreft op?

Minister De Boer: Ik heb mij klaarblijkelijk niet helemaal correct uitgedrukt. Irritatieboetes zijn boetes die je eigenlijk nauwelijks kunt begrijpen, omdat de snelheids-overtreding te gering is. Mensen vragen zich af waar ze op het CJIB mee bezig zijn. Als je dat goed uitlegt op de acceptgiro, dan denk ik dat de irritatie een stuk inzakt. Dat was de bedoeling van mijn verhaal.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Het lijkt mij ook goed dat wij uitleggen dat er een correctiefactor is en dat je niet meteen een boete krijgt. U zegt net dat u dit een goede eerste stap vindt en dan vraag ik aan u wat daar nog op volgt. Als u dit gedaan hebt, dan is het wat mij betreft einde verhaal.

Minister De Boer: Dan heb ik het misschien niet helemaal goed gezegd. Ik vind dat dit de stap is om de irritatie, die breed leeft, zeker bij de mensen die zo'n acceptgiro op de mat krijgen, weg te nemen.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Dat betekent dus dat wij verder geen voorstellen krijgen, bijvoorbeeld om de maximumsnelheid die is afgesproken in de woongebieden of de snelwegen te verhogen.

Minister De Boer: Nou, ik heb het net gehad over een heel programma. Ik heb gezegd dat ik sympathie heb voor de flexibilisering van de snelheden en dat wil ik als gevolg van uw interruptie niet helemaal van de tafel vegen. Daar gaan wij gewoon mee aan de slag.

De heer **Oplaat** (VVD): Het is niet helemaal wat de VVD-fractie voorstaat, want feitelijk verandert er niet veel. U geeft alleen aan hoeveel het eerst was en dat het na een meetcorrectie zoveel is geworden. Dat is het enige dat erbij komt. Ik denk niet dat wij daardoor de irritatie kunnen wegnemen.

De Boer

U geeft de A1 als voorbeeld, maar het enige dat wij daar doen, is de snelheid verlagen. De VVD-fractie pleit ervoor om daar waar het mogelijk is ook de snelheid te verhogen, bijvoorbeeld op een snelweg waarvoor nu een maximumsnelheid van 100 km per uur geldt. Bent u daartoe bereid?

Minister De Boer: Ik heb net al gezegd dat ik daartoe bereid ben. Ik heb gesproken over de flexibilisering. Dat kan op sommige punten betekenen dat de maximumsnelheid zal dalen – dat zien wij bij Overschie gebeuren – maar op andere punten kan het betekenen dat de maximumsnelheid wordt verhoogd. Ik heb net al gezegd dat je dat kunt aanpassen aan de tijd en de plaats. Ik vind dat je daar ook flexibiliteit in moet betrachten.

De heer Duyvendak (GroenLinks): Denkt u nu echt dat het mogelijk is dat mensen niet geïrriteerd zijn als zij een acceptgiro met een boete op de deurmat vinden? Natuurlijk zijn zij dan kwaad. Die irritatie blijft. U ondermijnt de handhaving door begrip te hebben voor die irritatie. Die irritatie neemt u nooit weg. Als je ergens maximaal 100 km per uur mag rijden, krijg je pas een boete als je 106 rijdt. Bij een maximale snelheid van 120 km per uur krijg je pas een boete als je 128 rijdt. Er worden al allerlei marges aangehouden. Er is dus verder niets meer op te rekken.

Minister De Boer: Ik verschil op dit punt met u van mening. Ik denk dat je de irritatie wel weg krijgt, als je het maar goed uitlegt. Natuurlijk staat niemand te juichen als hij een boete krijgt. Dat zal ik ook niet bereiken met deze stap. Ik denk wel dat het beter is dat wij het uitleggen, want dat doen wij op dit moment niet. Dat is de stap die wij willen zetten en ik denk dat dit een goede stap is.

De heer Van Haersma Buma (CDA): Ik heb eerder voorgesteld om de snelheid van vrachtauto's van 80 naar 90 km per uur te brengen. De minister zegt nu alleen dat hij daarvan geen voorstander is, maar heeft hij daarvoor argumenten? Ik had die wel, zoals het verkleinen van de snelheidsverschillen.

De minister zegt dat hij over het voorstel met betrekking tot de

bussen zal gaan praten met zijn collega van VROM. Dit werd enkele jaren geleden al gevraagd in de motie van mevrouw Giskes. Dit stadium zijn wij wat mij betreft voorbij. Ik kan mij niet voorstellen dat de minister van VROM daartegen zou zijn. Hij is nota bene van de partij van de heer Oplaat. Dit kan toch in de eerstvolgende minister-raad worden geregeld?

Minister De Boer: Ik begin met een antwoord op de tweede vraag. Als dit in een gesprek met de minister van VROM kan worden opgelost, is het wat mij betreft ook opgelost. Dit gesprek moet echter nog wel plaatsvinden. Mevrouw Giskes heeft gerefereerd aan eerdere verhandelingen over dit onderwerp waarin ik mij goed kan vinden. Dit zou snel kunnen gaan.

Ik ben nog niet zover dat ik een snelheidsverhoging van 80 naar 90 km per uur voor vrachtauto's onderschrijf en met name de motivatie daarvoor, namelijk om de snelheidsverschillen te verkleinen. Wij doen wel onderzoek naar een en ander, maar het gaat me te snel om hierover nu al een beslissing te nemen. Vooralsnog zeg ik dat ik hiervan geen voorstander ben. Als uit onderzoek andere gezichtspunten naar voren komen waaruit blijkt dat het verkeer door de invoering van die maatregel veiliger zal worden, zullen wij daarover nadenken. Zover ben ik echter nog niet.

Mevrouw Gerkens (SP): De minister zegt dat wij flexibeler moeten omgaan met maximumsnelheden. Wil hij harder gaan rijden dan 120 km per uur in Nederland?

Minister De Boer: Ik ben er niet voor dat wij harder rijden dan 120. Ik wil de grens laten liggen bij 120 km per uur.

De heer Van der Staaij (SGP): De minister sprak over irritatieboetes. Ik vind het een goede stap om de werkelijk gemeten snelheid weer te geven. Is dit de enige stap? Wil de minister geen wijziging brengen in de marges die nu worden aangehouden?

Minister De Boer: Nee, als je het uitlegt, lijkt mij dit niet noodzakelijk. Er zijn duidelijke meetcorrecties en ik denk dat men dit begrijpt. Men begrijpt het niet als men het niet ziet.

Dit was de reden waarom wij in overleg met Justitie bezien of wij het inzichtelijker kunnen maken voor degene die de boete moet betalen. Nogmaals, ik ben het geheel met de heer Duyvendak eens dat niemand hoera zal roepen als zo'n envelop op de mat valt.

Mevrouw Giskes (D66): Ik hoorde de minister net ook zeggen: daar waar het kan, gaan wij wel verhogen van 100 naar 120 km. Ik heb gisteren al gerefereerd aan die exercitie in de vorige periode. Toen bleek dat die niet zo goed mogelijk is zonder enorme kosten te moeten maken voor het terugdringen van geluidsoverlast, enz. Daarom hebben wij ook afgezien van verlaging naar 100 km op sommige plaatsen. Het klinkt dus wel leuk, maar het is niet haalbaar.

Minister De Boer: Ik denk dat het op sommige trajecten wel haalbaar is. Ik begrijp wat mevrouw Giskes zegt. Het is natuurlijk moeilijk. Ik heb ook alle argumenten genoemd die moeten worden beoordeeld om dit mogelijk te maken, want dit is niet zo maar even geregeld. Op bepaalde trajecten in dit land en zeker na bepaalde tijdstippen is het heel goed denkbaar dat de snelheid wordt opgevoerd van 100 naar 120 km. Als je de ene kant wilt uit denken om draagvlak te krijgen in deze maatschappij, moet je ook bereid zijn om die andere kant uit te kijken. Voor mij ligt de grens echter wel bij 120 km.

Mevrouw Giskes (D66): Betekent dit concreet dat wij op sommige plekken in Nederland vanaf 1 december een nieuwe maximumlimiet krijgen?

Minister De Boer: Dit soort zaken gaan niet zo snel als mevrouw Giskes misschien wel denkt. Wij gaan hier mee aan de slag, maar het zal echt wel even duren voordat wij met voorstellen komen die tot uitvoering kunnen worden gebracht. Dit is echter de gedachtelijn die wij willen volgen.

De heer Oplaat (VVD): De minister heeft nog steeds geen reactie gegeven op het plan van de VVD om tot een andere vorm van beboeting te komen. Dat wil zeggen dat niet alleen de bon zelf wordt aangepast, maar dat de eerste twee op nul worden gezet of op administratiekosten en dat daarna tot een progres-

De Boer

sieve verhoging wordt overgegaan met een inverdieneffect doordat je weer op nul begint als je een jaar lang geen nieuwe boete meer hebt gekregen.

Minister **De Boer**: Dit is een mogelijkheid. Het puntensysteem is daarmee redelijk te vergelijken. Dan kun je ook na verloop van tijd weer met een schone lei beginnen. Ik heb gezegd dat wij nadenken over voorstellen in die richting. Dit is nog geen afgerond geheel. Wij proberen een samenhangend pakket te smeden om straks aan u voor te leggen. Of het in de richting van een puntensysteem gaat of dat er nog enige bijstellingen nodig zijn, waarbij uw suggesties meegenomen worden, laat ik graag in het midden. Ik heb in ieder geval gehoord wat u hierover te zeggen heeft.

De bezuinigingen op de subsidies. Pijnlijke keuzes waren nodig. Zo schaf ik vele kleine subsidies af. Dat bespaart geld en biedt tegelijkertijd de mogelijkheid om de bureaucratie aan te pakken. Een belangrijke overweging bij het afschaffen van de premie voor zuinige en schone auto's is dat consumenten ervan profiteerden, terwijl ze toch al van plan waren, een schone en zuinige auto te kopen. Uit cijfers blijkt dat de verkoop van zuinige auto's met een A-label de eerste periode van dit jaar is gestegen. Als het effect van de premie feitelijk kan worden aangetoond, kan in samenspraak met de collega's van Financiën en VROM wellicht worden overwogen, in overleg te treden over de wenselijkheid van een dergelijke premie.

Uit de vele reacties, moties en amendementen begrijp ik dat in de Kamer breed de wens leeft om de taakstelling op de OV-exploitatie te ontzien. Het is inderdaad een forse taakstelling, 60 mln in 2003, oplopend tot 133 mln in 2006. Ik heb al eerder gezegd dat ik mij hiervoor zou willen inspannen. Ik zal ook enkele mogelijkheden noemen. Zoals ik op 30 oktober 2002 al heb toegelicht, heb ik besloten tot een beperkte tariefverhoging voor 2003, gemiddeld 5,5%. Gezien de kostenontwikkeling bij de vervoersbedrijven moeten de tarieven sowieso al ongeveer met 4% omhoog. Een verhoging met 1,5% extra is, gezien de totale bezuinigingen, in feite heel beperkt. Deze tariefstijging van 5,5% levert een

bijdrage van 2,5 mln euro aan de oplossing van de taakstelling.

De kortingspercentages voor ouderen, kinderen van vier tot en met elf en jeugdigen van twaalf tot en met achttien jaar blijven in 2003 ongewijzigd. De Kamer toonde begrip voor mijn beslissing. Ik heb de tarieven dus niet willen gebruiken om de taakstelling op te lossen. Ik heb nadrukkelijk rekening gehouden met mensen die op het openbaar vervoer zijn aangewezen. Ik heb willen voorkomen dat het tarief voor deze mensen een drempel opwerpt.

Vanaf 2003 wil ik de lagere overheden in de gelegenheid stellen om 35 mln per jaar te halen uit het GDU om de exploitatie te ontzien. Dit is geen afwenteling van een bezuiniging. De regio krijgt gewoon de flexibiliteit om infrastructuur-gelden aan te wenden voor de exploitatie van het openbaar vervoer. In het regionale openbaar vervoer zijn de decentrale overheden binnen de voorwaarden vrij in hun keuzes. Ik heb dus geen uitgesproken oordeel over de vraag van de heer Van Haersma Buma over het opheffen van net geopende lijnen als gevolg van de korting op het stads- en streekvervoer. Ik zeg dat niet om mij hier formeel van af te maken, maar omdat ik dat ook meen. Deze overheden zullen, naar ik aanneem, eerst de lijnen schrappen waar nauwelijks gebruik van wordt gemaakt. Verder worden deze gevolgen, zoals ik nog zal uitleggen, gecompenseerd doordat het CVV een structurele status heeft, waardoor maatwerk mogelijk wordt ter vervanging van de dienstverlening op de geschrapte lijnen.

Ik zie, mijnheer Van Haersma Buma, ook geen enkele reden om te wachten met een ophoging van de GDU-gelden naar 225 mln euro totdat het nieuwe NVVP is besproken. Dat plan is bepalend voor de concrete projecten die met GDU-gelden betaald kunnen worden, maar dat staat los van het belangrijke principe "decentraal wat kan en centraal wat moet". De dringende wens van de Kamer om de taakstelling voor het openbaar vervoer te ontzien heeft mij ertoe gebracht om 10 mln per jaar, die nu op artikel 11 voor de sector luchtvaart is gereserveerd, vanaf 2004 te gebruiken voor dit doel. Bovendien wil ik een aantal technologische instituten alsnog onderwerpen aan een efficiencytaakstelling en dat

levert 4 mln op in 2006. Ten slotte is er de vrijval van de De Boer-gelden – ik spreek liever over de Margreet de Boer-gelden – en dat geeft een vrijval in het begrotingsartikel van 35 mln euro in 2006. U heeft het desbetreffende overzichtje inmiddels uitgereikt gekregen. Ik ben het eens met het voorstel om deze vrijval in 2006 aan te wenden voor de verlichting van de taakstelling.

Met deze verlichting is er in 2006 slechts een marginale reductie van het budget voor de dienstregeling 2002. In 2007 is er ten opzichte van 2002 zelfs een kleine stijging over. Ik ben het ermee eens dat er een forse daling is ten opzichte van de verwachting, maar er is absoluut geen sprake van kaalslag in de dienstregeling.

Naast de genoemde punten zijn er nog twee wegen om de pijn van de taakstelling te verzachten: de aanbesteding en de ontschotting. Wat betreft de aanbesteding en de versnelling daarvan merk ik het volgende op. Ik zie in de toekomst ook andere mogelijkheden om de gevolgen van de taakstelling in het openbaar vervoer te beperken. Wij kunnen bijvoorbeeld het aanbestedingsbeleid daadkrachtiger voortzetten, want daar loopt de overheid niet mee op schema. Aanbestedingen blijken aanzienlijke efficiencyvoordelen te kunnen opleveren. Op basis van de eerste ervaringen blijkt nu al dat het mogelijk is dat vervoerders méér waar voor hetzelfde geld kunnen bieden. Dat zien wij onder meer in Zuid-Holland, Amersfoort en Leeuwarden. Dit doet mij vermoeden dat het ook mogelijk is om dezelfde dienstverlening voor minder geld in te kopen.

In sommige gevallen kunnen de medeoverheden in overleg met de consumentorganisatie zelf nog eens kritisch naar de dienstverlening kijken. Busritten waar nauwelijks gebruik van wordt gemaakt, kunnen wat mij betreft ook heel goed geschrapt worden. Dit hoeft niet te betekenen dat direct hele buslijnen worden geschrapt, maar op bepaalde tijden en plaatsen is meer maatwerk heel goed mogelijk en dit kan in de vorm van collectief vraagafhankelijk vervoer. Onlangs heb ik u medegedeeld dat ik de tijdelijke status van dit vervoer heb omgezet in een structurele status. De scepsis van Rover en de VNG over CVV, zoals aangehaald door de heer Van Dijke,

De Boer

is wat mij betreft dan ook onterecht. Uit de CVV-evaluatie is gebleken dat CVV tot nu toe met name is ingevoerd als aanvulling op het bestaande lijndienstvervoer. Wanneer echter CVV wordt ingezet als vervanging van lijndienstvervoer, dan resulteert een op de vraag toegesneden verkeersvoorziening voor minder geld.

Vorige week heb ik u medegedeeld dat ik de tijdelijke status van het verzoekvervoer heb omgezet in een structurele status. Ik kan mij voorstellen dat decentrale overheden in de opstartfase van het CVV het zekere voor het onzekere hebben genomen, maar nu CVV zich volgens de evaluatie toch heeft bewezen, is het in gebieden met weinig vraag niet langer zinvol om zowel lijndienstvervoer als CVV aan te bieden.

Ten slotte wil ik nog de volgende budgetten hierbij inzetten om het probleem nog wat te verlichten. Ik heb zo-even de dinerpauze gebruikt om nog eens goed te rekenen. Ik zou het volgende in het schema dat u van mij heeft gekregen, willen aanvullen. Wij hebben eerder een brief geschreven aan de Kamer over een dubbeltelling van 5 mln in het MIT. Dat betrof een dubbeltelling voor de transferiumvoorziening Amsterdam en die zouden wij kunnen toevoegen. Dan heb ik het met name over het jaar 2003, want daar zit de meeste pijn. Er is voorts nog een bedrag voor experimenten op de begroting van 2 mln. Als wij dat nu koppelen aan de chipkaart – de taakstelling binnen dit hele gebeuren is dat de chipkaart ook daaruit bekostigd zou moeten worden – dan kunnen wij nog een keer 2 mln toevoegen. Ten slotte ben ik bereid, na kasverschuiving, 2003 te ontzien voor nog een keer 6 mln euro ten laste van 2005, zodat je het over de reeks die u op uw schema heeft staan, wat beter verdeelt. Hierdoor ontstaat de facto een evenwichtiger beeld en is ook een stuk van de pijn opgevangen die met name, zo denk ik, drukt op 2003.

Concluderend merk ik op dat ik mij ervan bewust ben dat de bezuiniging in 2003 pijnlijk is; er zijn echter voldoende instrumenten om de ombuiging van deze ingreep over de periode 2002-2006 op te vangen.

De voorzitter: Samen met hetgeen vóór de dinerpauze is uitgedeeld en aan de Handelingen is toegevoegd,

is met wat nu in de Handelingen is gekomen, het beeld volledig.

Mevrouw Gerkens (SP): Voorzitter. De minister heeft ook in zijn schriftelijke antwoord gezegd dat aanbestedingen tot winst leiden, omdat je een groter aanbod voor hetzelfde geld zou krijgen. Is hij zich ervan bewust dat, als er in een bepaald gebied aanbestedingen kunnen worden gewonnen, vervoersmaatschappijen in andere gebieden bezuinigen omdat zij anders de kosten niet kunnen opbrengen? En beseft hij dat, zodra de aanbesteding gegund is, er moet worden geschoven in het aantal diensturen indien de wens bestaat dat er op een bepaalde plaats een bus gaat rijden? Die aanbesteding lijkt dan misschien heel gunstig, maar uiteindelijk staan er minder bussen dan aanvankelijk werd gedacht. Denkt de minister dat, als hij doorgaat met al deze aanbestedingen en kortingen, wij werkelijk nog goed openbaar vervoer kunnen bieden? Er rijden nu al taxibusjes rond met chauffeurs voor wie overigens totaal andere regels gelden, zodat er kan worden voldaan aan de eis dat gehandicapten van die busjes gebruik kunnen maken, dat ouderen op een veilige manier kunnen rondreizen en dat grote groepen kunnen worden vervoerd. Denkt de minister werkelijk dat dit later nog mogelijk zal zijn?

Minister De Boer: Ik denk werkelijk dat dit mogelijk is. Ik denk dat aanbesteding tot meer aanbod voor hetzelfde geld leidt en dat is een voordeel. Een ander belangrijk voordeel dat je uit aanbesteding haalt, is dat je hier en daar meer kwaliteit krijgt. **Mevrouw Gerkens** sprak over verschuivingen in de zin dat, als je aan de ene kant iets doet, je aan de andere kant iets kwijtraakt. Daarvan ben ik mij minder bewust. Ik denk dat je dankzij die aanbesteding echt meer efficiency kunt bereiken, waardoor het openbaar vervoer beter wordt. Als je vraagafhankelijk openbaar vervoer inzet in plaats van het huidige vervoer, zet je een stap in de goede richting.

Mevrouw Gerkens (SP): Ik ben mij, met alle respect voor de minister, ervan bewust dat hij onvolledig geïnformeerd is. Ook Rover zegt dat deze verschralling plaatsvindt. Er zijn tegenstrijdige berichten over deze

aanbesteding. De minister zegt dat het een geweldig instrument is. Ik pleit ervoor om ermee te stoppen, want wij ontkomen niet aan een verschraling van het openbaar vervoer. Zou het niet verstandiger zijn om, voordat wij in onomkeerbare processen terechtkomen, te besluiten om eerst te evalueren en tot dan een moratorium te hanteren?

Minister De Boer: Ik ben uitgebreid ingegaan op de voordelen die ik zie in het aanbestedingsmodel. Ik ben van mening dat wij de zaak daarmee verbeteren en niet verslechteren, zoals mevrouw Gerkens nu aanreikt. Ik zie dan ook geen reden om van die koers af te wijken.

Mevrouw Dijkema (PvdA): Er komt met het uur meer geld voor het openbaar vervoer. Ik ben echt verbaasd. Op zichzelf is het goed dat er ook bij de minister voortschrijdend inzicht is op het terrein van het tegengaan van die bezuinigingen, die in het land natuurlijk als een mokerslag zijn aangekomen. Ik heb een aantal vragen.

Misschien heeft de minister dit alles op de achterkant van een bierviltje bij elkaar gesprokkeld. Was deze hele operatie eigenlijk wel nodig geweest? Waarom is hij dan met zo'n taakstelling naar de Kamer gekomen?

Het lijkt wel alsof wij aan het kwartetten zijn met dekkingen. Onderdeel van mijn alternatief is onder andere de ontschotting van de GDU. Is dat niet een sigaar uit eigen doos? Eigenlijk zegt hij tegen de lokale overheden: ik ontschot uw budget en u mag zelf bekijken waar u de pijn legt. Wat stelt dat dan eigenlijk voor?

Mijn laatste vraag betreft de aanbesteding. Ik krijg de indruk dat de lokale overheden en regionale vervoerders die er echt werk van hebben gemaakt nu het gevoel krijgen dat zij er met terugwerkende kracht voor afgestraft worden.

Minister De Boer: Mevrouw Dijkema heeft een viertal opmerkingen gemaakt, onder andere over de achterkant van het bierviltje. Nee, u kunt echt van mij aannemen dat het zo niet werkt.

Ik mag toch hopen dat je in het debat met de Tweede Kamer tot voortschrijdend inzicht komt, want anders moet je niet met elkaar in debat willen gaan. Er is natuurlijk

De Boer

sprake van voortschrijdend inzicht, zij het niet alleen in het debat met de Tweede Kamer. Ik heb mij ook alle signalen van buitenaf over deze kortingen op het OV aangetrokken. Dat heeft ertoe geleid dat wij met veel gezoek waarschijnlijk de laatste beschikbare posten op de begroting van Verkeer en Waterstaat hebben gevonden. Wij menen die hiervoor te moeten inzetten. Zoals mevrouw Dijkema zegt, is het belangrijk dat wij met name in het jaar 2003 de pijn verzachten en daartoe alle mogelijke maatregelen treffen.

Met de sigaar uit eigen doos heeft mevrouw Dijkema tot op zekere hoogte gelijk, want het gaat om geld dat er al was. Door te ontschotten heeft de decentrale overheid echter de mogelijkheid om zelf te beslissen waartoe dat geld wordt aangewend. Gebeurt dat voor het openbaar vervoer, dan kan het niet ook voor iets anders worden gebruikt. In zoverre begrijp ik de redenering van mevrouw Dijkema. In het overzicht dat ik heb verstrekt, zijn twee scenario's tot 2006 te zien. Het eerste betreft een cijferreeks zonder de GDU en die leidt in 2006 tot een vermindering met 4%. In het tweede scenario is de GDU wel gebruikt, waardoor het verschil in 2006 wel heel erg klein is: slechts 1% lager. Wij praten dan over heel andere getallen.

Mevrouw **Dijkema** (PvdA): Op dat punt ben ik wel van mening dat de lokale overheden gevraagd moet worden welk deel van hun nek zij in welke strop steken. Kan het plaatje dat u op tafel legt, worden geknipt? Over de maatregelen voor 2003 willen wij meedenken, maar voor de overige maatregelen vinden de dekking niet solide.

Minister **De Boer**: Bij de NS werden vroeger kaartjes geknipt, maar ik wil hier geen knip aanbrengen. De dekking is solide. Ik heb een aantal maatregelen genoemd, met name ten aanzien van het jaar 2003, als de grootste problemen dreigen. De maatregelen voor de jaren daarna zijn zeker relevant.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Ik wil het vooral over 2003 hebben. Ik was verheugd toen ik gisteren op het Journaal de minister hoorde zeggen dat hij de korting op de exploitatie wilde goedmaken. In het restaurant heb ik nog extra actie ondernomen

en ik ben in de veronderstelling dat mijn opzet kan slagen. Ik maak even een rekensom. De korting was 60 mln, ongeveer 5%. De minister legt er 13 mln bij. Om het goed te maken, komt er 35 mln uit de zogenaamde ontschotting. Dit laatste werd al een sigaar uit eigen doos genoemd. In feite moeten de regio's dit zelf betalen. Dit doet pijn voor de regio's. De vraag is alleen of je je arm of je been breekt, maar pijn doet het. Er is geen sprake van extra geld. Mijn breed gesteunde amendement ter zake levert 43 mln op. Samen met de 13 mln van de minister kom ik op 56 mln. Dan komen wij nog 1 mln tekort om te doen wat de reiziger in het openbaar vervoer vraagt.

Minister **De Boer**: In het Journaal ben ik geïnterviewd en ik weet heel goed wat ik gezegd heb. Ik heb erop gewezen dat wij ernaar zouden kijken. Mijn inzet is om te bezien wat wij eraan kunnen doen. De heer Duyvendak kan hier niet uit afleiden dat ik het wel goed zal maken.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Dat doet u dus ook niet.

Minister **De Boer**: Nee, ik doe graag wat ik zeg. Dat probeer ik in dit geval ook te doen.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): U doet niet wat u kan.

Minister **De Boer**: Ik roep in het Journaal niets anders dan hier. Mijn insteek is om tot werkbare oplossingen te komen en de pijn voor 2003 te verzachten. Daarvoor wordt de reeks voor de volgende jaren aangewend, maar er worden ook andere gelden voor vrijgemaakt.

Mevrouw **Giskes** (D66): Voorzitter. Met deze geheel nieuwe opzet van de begrotingsbehandeling wil ik u aanraden om in de Kamer, net als in de tram hanglussen, te maken. Dan kunnen wij comfortabeler op onze beurt aan de interruptiemicrofoon wachten, maar misschien werkt ook dat kostprijsverhogend.

De **voorzitter**: Nog even en wij zijn weer terug bij het kopje koffie en het croissantje.

Mevrouw **Giskes** (D66): U volgt in ieder geval het debat goed.

De **voorzitter**: Uiteraard, mevrouw Giskes.

Mevrouw **Giskes** (D66): Voorzitter. De minister spreekt over het aanwenden van GDU-gelden alsof hij de tot nu toe geknevelde lagere overheden eindelijk de kans geeft, zich te bevrijden en zelf te kiezen hoe zij hun geld willen inzetten, maar het gaat hier natuurlijk om het inzetten van beperkte middelen. Hij weet net zo goed als ik dat de GDU-pot heel klein is. Daar is ook nog discussie over. Dus is het eigenlijk – het is door anderen ook al gezegd – een beetje kiezen tussen hangen of wurgen, maar het is geen echte oplossing voor het openbaar vervoer. De minister zegt te rekenen op betere aanbestedingen die leiden tot besparingen, maar die besparingen zijn eigenlijk al ingeboekt. Men moet namelijk steeds efficiënter gaan werken omdat er steeds meer sprake moet zijn van kostendekkendheid. Je kunt niet twee keer dezelfde efficiëncyslag maken. Dan blijft dus overeind dat er op andere fronten geld gezocht moet worden. Ik hoop dat de minister de ingediende amendementen nog langsloopt en dat hij daarbij niet het amendement overslaat dat mijn fractie bij de financiële beschouwingen heeft ingediend, waarin ook een aantal dekkingen wordt genoemd. Ik hoop dat wij er op die manier wel uitkomen, maar liever niet via de GDU. Is de minister het met mij eens dat GDU-gelden, nu het zo'n beperkte pot is, zich niet lenen voor de aanwending voor dit doel?

Minister **De Boer**: Wat het laatste betreft ben ik het niet mevrouw Giskes eens, anders zou ik dit voorstel niet gedaan hebben. Wel geef ik haar gelijk dat wij de amendementen nog eens moeten nalopen. Dat doen wij uiteraard.

De heer **Van Haersma Buma** (CDA): Voorzitter. Ik wilde voorstellen om te schorsen voor een extra dinerpauze, want dat levert ons 13 mln euro op. Maar dat is niet mijn vraag. Ik wil nog terugkomen op de klap die het openbaar vervoer mogelijk het komend jaar krijgt en op de regio's waar al is aanbesteed. Friesland, Noord-Brabant en Zeeland hebben allang geen leeg rondrijdende bussen meer. Zij hebben onlangs een concessie verleend. Ik vind dat concreet moet worden duidelijk

De Boer

gemaakt wat deze regio's te doen staat als zij zoveel minder geld hebben. Is het inderdaad zo dat een net geopende lijn of een pas afgeslankte lijn alsnog eraan gaat? Dat vind ik heel zorgelijk. Ik wil ook nog terugkomen op de GDU, waar de minister mij op aansprak. Toen het decentralisatievoorstel werd gedaan was er een directe koppeling met het extra geld dat beschikbaar zou komen uit de ICES-pot. Dat geld is niet beschikbaar gekomen. Tegen die achtergrond vind ik dat het GDU-decentralisatiedeel niet door moet gaan. Tot slot vraag ik de minister of hij nog komt te spreken over de bekostigingssystematiek. Zo ja, dan wil ik van hem weten of het niet veel beter is om nu niet over te gaan op een bekostigingssystematiek naar de structuur van de regio, want dat is geen prikkel om meer reizigers te vervoeren. Kunnen wij niet veel beter doorgaan met de bestaande systematiek, die het wel juist mogelijk maakt om af te rekenen op het aantal afgelegde kilometers of op het aantal reizigers? Dat lijkt mij een prikkel om meer mensen in de bus te krijgen.

Minister **De Boer**: Zou de heer Van Haersma Buma zijn eerste vraag nog eens willen herhalen?

De heer **Van Haersma Buma** (CDA): Of het goed is om te schorsen voor een extra dinerpauze.

De **voorzitter**: Die vraag was meer aan mij gericht, geloof ik.

De heer **Van Haersma Buma** (CDA): Mijn vraag ging over de regio's die recentelijk hebben aanbesteed en die eigenlijk niet efficiënter kunnen gaan werken, omdat zij dat pas hebben gedaan. Zij hebben hun leeg rondrijdende bussen al opgeheven. Dat vind ik een knelpunt waar zowel de Kamer als het kabinet serieus over na moet denken.

Minister **De Boer**: De suggestie van een extra dinerpauze wijs ik sterk af, want dan blijft er helemaal niets over bij mijn begroting. Dat wordt veel en veel te duur. Op de vraag over de net aanbestede lijnen wil ik graag in tweede termijn terugkomen. Ik handhaaf mijn stelling over de GDU-gelden. Dat betekent niet koppelen aan het NVVP, maar ervoor kiezen om een aantal zaken centraal te regelen en een aantal zaken terug

te geven aan de lokale overheid. Ik vind dat wij hier de mogelijkheid hebben om dat laatste te doen. Daardoor is het keuzepakket op dat niveau uitgebreid en dat juich ik alleen maar toe. Op de bekostigingssystematiek kom ik in een later stadium terug.

De heer **Van Haersma Buma** (CDA): De minister zegt dat hij geen koppeling wil leggen tussen het decentraliseren en de GDU-gelden. Dan verzoek ik de minister eens goed na te kijken wat er vorig jaar is afgesproken bij de begrotingsbehandeling. Daar is namelijk afgesproken dat er extra geld komt om die decentralisatie mogelijk te maken. Decentraliseren zonder geld is immers een lege huls?

Minister **De Boer**: Voorzitter. Ik handhaaf de stelling dat het goed zou zijn om het wel te doen. De heer Van Haersma Buma verwijst naar dingen die in het verleden gebeurd zijn, toen ik daar nog wat minder bij betrokken was. Ik zal dat zeker in de overweging meenemen en daar zelf nog een keer naar kijken.

De heer **Oplaat** (VVD): Voorzitter. De minister heeft geld gevonden binnen zijn eigen begroting om de pijn en het leed voor het openbaar vervoer wat te verzachten. Gaat hij nu zijn collega Hoogervorst vriendelijk in de ogen kijken en vertellen dat hij 100 mln euro voor hem heeft teruggekregen door in de eigen begroting geld te vinden? Ik refereer aan de motie over de Hanzelijn en de A2, waarin vier maal 25 mln euro is opgenomen voor exploitatiekortingen openbaar vervoer. Gaat hij dat geld teruggeven? Of komt dat geld er bovenop? Dan is de korting namelijk weer van de baan.

Minister **De Boer**: Het verhaal dat ik collega Hoogervorst vriendelijk in de ogen moet kijken, kan ik goed volgen, maar het tweede gedeelte kunt u misschien nog iets beter uitleggen.

De heer **Oplaat** (VVD): U weet dat er een motie ligt over de Hanzelijn en de A2 met een dekking. Daarover wordt nog opnieuw gesproken. In de dekking is vier maal 25 mln euro opgenomen voor de komende jaren ter dekking van het exploitatietekort op het openbaar vervoer. U vindt nu binnen de eigen begroting een

dekking, plus de andere dekking die uit de motie over het hoger onderwijs voortvloeit. Mijn vraag is of die laatste dekking er bovenop komt. Of laat u die dekking varen en gaat deze terug naar OCW?

Minister **De Boer**: Voorzitter. Ik zou ook op deze vraag graag in tweede termijn even terugkomen.

Voorzitter. Het volgende onderwerp is de chipkaart. Vele fracties hebben hiervoor terecht aandacht gevraagd. De chipkaart leidt tot een betere kwaliteit van het openbaar vervoer. De sociale veiligheid die hier al enkele malen aan de orde is geweest, wordt erdoor bevorderd. Op korte termijn zullen de inkomsten stijgen en de kosten dalen. Dat is een goede zaak. Ik was afgelopen zaterdag bij de opening van de Benelux-metrolijn in Rotterdam. Deze is uitgerust met zeer moderne, adequate toegangspoints voor het chipkaartsysteem. We kunnen ze alleen nog niet bedienen, want het is een proefopstelling. Er wordt al twintig jaar over vervanging van de strippenkaart gesproken. Het is nu denk ik tijd voor actie.

Er loopt op dit moment een initiatief van een aantal vervoersbedrijven waaronder de RET, een tender voor een chipkaartsysteem. Volgend voorjaar wordt bekend hoe dat eruit gaat zien en wat dat gaat kosten. Duidelijk is in ieder geval dat in de overgangperiode waarin zowel de strippenkaart als de chipkaart geldig is, de kosten voor de openbaarvervoersbedrijven zullen stijgen. Zoals gebruikelijk gaat daar ook de kost voor de baat. Omdat ik de invoering van de chipkaart erg belangrijk vind en zie dat daarvoor in de Kamer een breed draagvlak bestaat, verbind ik aan de reductie van de bezuiniging op het OV-budget die ik zojuist heb genoemd, uitdrukkelijk de voorwaarde dat decentrale overheden en de OV-bedrijven samen de chipkaartproblematiek oplossen. Door het terugbrengen van de taakstelling ontstaat er ruimte voor de decentrale overheden om voor financiering van de chipkaart vanaf 2003 ook met de uitvoering te beginnen. Ik zal met de provincies, de kaderwetgebieden en de bedrijven overleggen om uiterlijk in 2006 de chipkaart volledig tot uitvoering te brengen, mede in het licht van de door de Kamer aanvaarde wijziging van de Wet personenvervoer die de kaart-

De Boer

integratie regelt. Ik denk dat we op deze wijze de chipkaart voor het openbaar vervoer ook kunnen realiseren. Er is een structureel perspectief. Het is op korte termijn mogelijk om op een aantal plaatsen met de invoering daadwerkelijk te beginnen. Ik deel niet het beeld dat het IPO hierover recentelijk heeft geschetst.

Voorzitter. Ik heb tot zover verteld hoe ik de taakstellingsproblematiek rond het streekvervoer wil en kan aanpakken. Er zijn echter ook een aantal zaken die ik niet kan en wil doen.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Ik wil toch nog het een en ander vragen over de chipkaart. De minister heeft gezien dat ik daarover een amendement heb ingediend. Ik begrijp nu dat de regionale vervoerders en overheden het geld dat de minister hun beloofde om het stads- en streekvervoer op orde te krijgen, ook moeten gebruiken voor het realiseren van de chipkaart. Dat zit allemaal in diezelfde pot. Klopt dat?

Minister **De Boer**: Dat klopt.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Eerder werd 100 mln euro uitgetrokken voor de chipkaart. Het lijkt mij juist van belang dat wij in de gaten blijven houden of dat allemaal van datzelfde geld kan. Natuurlijk hoor ik graag het oordeel van de minister over mijn amendement, maar ik vraag hem ook te reageren op het feit dat voor zo'n grootschalige introductie, niet alleen maar in de grote steden, maar ook op het platteland of in Twente, waar ik zelf vandaan kom, geld nodig is. Men denkt dat men dat niet allemaal kan, zelfs niet als de minister een deel van de bezuinigingen terugdraait.

Minister **De Boer**: Ik heb gezegd welk belang ik hecht aan de landelijke introductie van de chipkaart. Het grote voorbeeld is de chipkaart die men in Hongkong heeft geïntroduceerd. Daar heeft men buitengewoon goede ervaringen mee opgedaan. Mij lijkt dat een project op deze schaal, nationaal, zoals wij dat in Nederland willen, een absolute voorloper kan zijn in Europa. Over de voordelen hoeven wij het niet meer te hebben. Het gaat om de financiering. Ik ben van mening dat, als je het openbaar vervoer voor zijn subsidietaakstelling zo ontziet als ons

nu voor ogen staat, het stukje financiering van de chipkaart daarmee kan worden gerealiseerd. Daar ben ik van overtuigd.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Mijn conclusie is dat de minister zelf niets bijdraagt, terwijl hij dit project ongelooflijk belangrijk vindt. Daarnaast meent hij dat hij bij zo'n onderwerp voor een dubbeltje op de eerste rang kan zitten.

Minister **De Boer**: "Voor een dubbeltje op de eerste rang", lijkt mij hierbij niet de juiste uitdrukking. Mevrouw **Dijksma** kent de financiële situatie van het Rijk net zo goed als ik. De begroting van Verkeer en Waterstaat kent zij ook goed. Zij weet dat er geen middelen zijn om dat op een andere wijze in te plannen dan de wijze die ik heb geschetst.

De heer **Van Haersma Buma** (CDA): Voor zover mij bekend, is door het vorige kabinet ooit gezegd dat er 100 mln beschikbaar zou zijn voor de chipkaart. Is voor deze toezegging helemaal geen geld gereserveerd?

De minister zegt dat met dit geld ook de chipkaart moet worden betaald. Ik realiseer mij dat er heel weinig geld is. Wie beslist uiteindelijk welk deel van het geld naar exploitatiesubsidies gaat en welk deel naar de ontwikkeling van de chipkaart?

Minister **De Boer**: De 100 mln die in vorige periode is genoemd, staat niet meer op deze begroting. Daar hebt u kennis van kunnen nemen. Het bedrag is niet meer geormerkt voor de introductie van de chipkaart. Wij hebben naar andere mogelijkheden gezocht om de chipkaart geïntroduceerd te krijgen. Ik denk dat wij het kunnen doen op de wijze die ik hier heb voorgesteld.

Wat was uw tweede vraag?

De heer **Van Haersma Buma** (CDA): Wie beslist welk deel van het geld dat nu bij elkaar is gesprokkeld, voor de chipkaart moet zijn en welk deel voor de exploitatiebijdrage?

Minister **De Boer**: Bedoelt u de exploitatiebijdrage voor de chipkaart als die eenmaal is geïntroduceerd?

De heer **Van Haersma Buma** (CDA): U zegt dat er extra geld komt om de bezuinigingen voor een deel weg te werken. De chipkaart moet daarmee

ook worden geïntroduceerd. Ik realiseer mij dat de middelen beperkt zijn en dat er keuzes moeten worden gemaakt. Wie bepaalt uiteindelijk welk deel van dit bedrag bestemd is voor de chipkaart en welk deel voor exploitatie?

Minister **De Boer**: De decentrale overheid bepaalt hoeveel aan het een wordt besteed en hoeveel aan het ander. Ik ben misschien niet helemaal volledig geweest. De tegemoetkoming van 45 mln voor de chipkaart in 2006 wordt structureel. Wellicht kan hieruit worden voorgefinancierd. Dat had ik mevrouw **Dijksma** misschien ook moeten zeggen.

Mevrouw **Giskes** (D66): Nu wordt het toch een beetje al te dol. Voor de introductie van de chipkaart is permanente subsidiëring niet nodig. Gedurende een overgangperiode moeten bussen zijn voorzien van twee systemen en daar is extra geld voor nodig. U doet nu alsof dat onderdeel uitmaakt van de exploitatie, maar dat is natuurlijk niet zo. Gezien de bedragen die gemoeid zijn met exploitatiesubsidies, kun je niet met droge ogen beweren dat je daarvan 100 mln euro kunt besteden aan de introductie van de chipkaart. De chipkaart zal de efficiency van het openbaar vervoer juist enorm verbeteren. Ik denk dat u "penny wise, pound foolish" bent als u die 100 mln aan de exploitatiesubsidies onttrekt.

Minister **De Boer**: In antwoord op de vraag van mevrouw **Giskes** heb ik al gezegd dat de tegemoetkoming van 45 mln euro in 2006 structureel is en dat daaruit ook een deel voorgefinancierd kan worden. Zojuist heb ik duidelijk gemaakt dat de twee systemen een bepaalde periode naast elkaar bestaan, met alle gevolgen van dien. Ik ben het met u eens dat deze situatie op enig moment voorbij is, waarna wij alleen doorgaan met de chipkaart.

De **voorzitter**: Ik zie dat mevrouw **Giskes** wil reageren, maar ik heb liever dat de minister zijn betoog voortzet.

Mevrouw **Giskes** (D66): Voorzitter. Het is heel belangrijk voor deze sector om te weten of de ontwikkeling van de chipkaart voortgezet kan worden.

De Boer

De **voorzitter**: Voor de voorzitter is álles belangrijk. De minister gaat door met zijn betoeg.

Minister **De Boer**: Voorzitter. Er zijn zaken die ik niet kan doen, maar er zijn ook zaken die ik niet wil doen. Een aantal amendementen en moties bevat een volumetaakstelling voor Rijkswaterstaat als dekking voor extra uitgaven. Ik acht dat niet mogelijk. In het Strategisch akkoord is voor Rijkswaterstaat een efficiencytaakstelling van 4% opgenomen. Rijkswaterstaat is uitgezonderd van de zogenaamde volumetaakstelling, omdat een dergelijke taakstelling leidt tot een vermindering van de productie. Een volumetaakstelling zou niet in lijn zijn met de extra inspanningen waarvoor Rijkswaterstaat de komende jaren wordt gesteld door alle plannen die wij hebben gepresenteerd. Bij de invulling van de taakstellingen door het ministerie van Verkeer en Waterstaat is gekozen voor een gedifferentieerde aanpak. Daarbij is een deel van Rijkswaterstaat dat niet direct aan infrastructuurele producten is gekoppeld, zowel de efficiency- alsook de volumetaakstelling van 13% opgelegd. Ik vind het belangrijk dit nog eens onder de aandacht van de Kamer te brengen. In een aantal amendementen wordt op dit terrein naar extra ombuigingen gezocht. Mijns inziens is dat niet mogelijk.

Daarnaast heeft Rijkswaterstaat de opdracht gekregen, de uitvoering van het fileplan uit het Strategisch akkoord uit te voeren, zonder dat daaraan extra budget voor het apparaat is gekoppeld. Normaal bedraagt dat circa 20% van de totale kosten van zo'n project. Dit betekent in feite een efficiencytaakstelling die oploopt tot 52 mln euro in 2006. Rijkswaterstaat is in deze begroting, zo meen ik te mogen concluderen, zeker niet ontzien bij het opleggen van taakstellingen, zoals het dekkingsvoorstel van de CDA-fractie suggereert.

Een extra taakstelling daar bovenop zal directe consequenties hebben voor de producten van Rijkswaterstaat, aangezien deze uitgaven direct aan producten zijn gekoppeld. Ervan uitgaande dat beheer en onderhoud moeten worden ontzien, ook met het oog op de veiligheid, betekent dit dat de bedragen gevonden moeten worden in het aanlegprogramma. Gelet op

de omvang komt alleen het wegenprogramma daarvoor direct in aanmerking. Aangezien temporiseren in reeds gestarte projecten altijd leidt tot meerkosten, is het dunkt mij verstandig om te kiezen voor projecten die nog moeten worden opgestart. In 2003 zijn dat met name de A2 Holendrecht-Oude Rijn, de A2 Everdingen-Deil-Zaltbommel en de A4 Burgerveen-Leiden. Deze projecten kun je als uitvoeringsorganisatie als gevolg van deze kortingen domweg niet meer doen. Op grond hiervan kom ik tot de conclusie dat het amendement op stuk nr. 3 van mevrouw Giskes niet aanvaardbaar is.

Ook haar amendement op stuk nr. 4 met een taakstelling van Rijkswaterstaat van 43 mln voor arbeidsvoorwaarden onderwijs is daarom naar mijn mening niet haalbaar. Aanvaarding van haar amendement is bovendien zeer onwenselijk. Bij een dergelijke taakstelling verliest Rijkswaterstaat maar liefst 550 fte's, noodzakelijke fte's.

Het amendement van mevrouw Dijkma en de heer Duyvendak dat ertoe strekt, de chipkaart te financieren uit een extra taakstelling voor het ministerie van Verkeer en Waterstaat ontraad ik om soortgelijke redenen. Bovendien heb ik door een verzachting op de OV-taakstelling ruimte gemaakt voor de chipkaart.

Ik ontraad de Kamer voorts de aanvaarding van het amendement op stuk nr. 12 van mevrouw Gerkens, waarmee wordt getracht de taakstelling in het stads- en streekvervoer ongedaan te maken door ondermeer te schrappen in het onderzoek naar efficiënt goederenvervoer. Daarmee zie ik nog af van commentaar op de dekking die zij wil realiseren door afroming bij het ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid. Dit amendement heeft negatieve gevolgen voor de beleidsprogramma's, voor logistieke efficiency, marktwerking en toegang en gezonde vervoerssectoren. Ook moet mijn ministerie hiervoor veel lopende programma's en – ook niet onbelangrijk – internationaal overleg afbreken. Daarmee zal een aantal beleidsterreinen onmiddellijk in de knel komen. Dan heb ik het over het securitybeleid in de haven- en de zeevaartsector, over de innovatie in de binnenvaart, die hier toch ook is genoemd als een heel belangrijke ontwikkeling voor dit land, over projecten op het gebied van de

implementatie van het Europese spoorgoederenbeleid en met name ook over de corridor aanpak in deze sector. Voorts noem ik de diverse subsidiemaatregelen, zoals die ten behoeve van KSV Schuttevaer, Nederland distributieland en het voorlichtingsbureau Shortsea Shipping. Met het amendement wordt, wat mij betreft, dus tevens gekort op onze steun aan derden. Ik noem het vervoer ten behoeve van het Koninklijk Huis, de Raad voor de transportveiligheid en de stichting Connect. Het departement kan zonder deze bijdragen dus niet werken. Op het personeel is al een korting van 13% van toepassing.

Met het amendement op stuk nr. 14 van de heer Duyvendak en mevrouw Dijkma wordt beoogd om het dividend van de luchthaven Schiphol te gebruiken om in 2003 de tariefstijging in het stads- en streekvervoer te beperken. De dividendopbrengsten komen echter ten goede aan de algemene middelen. Ik wil er nogmaals op wijzen dat dividenden ook erg afhankelijk zijn van de resultaten. Zelfs al zouden de dividendopbrengsten voor rekening van Verkeer en Waterstaat komen, dan is er niet alleen een eventueel hoger dividend van Schiphol. Dan zou ook de koppeling gemaakt kunnen worden met andere bedrijven. Ik heb daar eerder al iets over gezegd. Dit zou een extra belasting voor de begroting van Verkeer en Waterstaat betekenen, met extra taakstellingen in plaats van de beoogde verlichting. Ik ben overigens al te laat voor 2003, want ik ben contractueel verplicht tariefaanpassingen drieënhalve maand van tevoren aan te melden.

Mevrouw Giskes wenst met haar amendement op stuk nr. 7 een volumetaakstelling van 11 mln euro voor Rijkswaterstaat en een aanbestedingstaakstelling van 32 mln euro om arbeidsvoorwaarden in het onderwijs te dekken. Ik merk allereerst op dat daarvoor geen dekking is. Voorts vind ik een besparing van 32 mln euro op aanbestedingen niet werkbaar. Immers, in de ramingen wordt al uitgegaan van een succesvolle aanbesteding. Ik ben van mening dat ik niet zomaar een forfaitair bedrag als taakstelling kan noemen. Men zou mij dan achteraf het verwijt kunnen maken dat ik de problemen eigenlijk moedwillig aan het vooruitschuiven ben. Voor de

De Boer

algemene volumetaakstelling verwijs ik dan ook naar mijn eerdere reactie.

Voorzitter. Reeds in mijn betoog van enige tijd geleden ben ik ingegaan op de alternatieven voor de taakstelling. Mevrouw Dijkma heeft gevraagd waarom ik de motie van het CDA heb afgekeurd waarmee wordt beoogd 25 mln euro terug te sluisen om kortingen op stads- en streekvervoer terug te draaien en de tariefverhoging te beperken tot inflatiecorrectie. Ik neem aan dat zij daarbij doelt op de CDA-motie die is ingediend bij de financiële beschouwingen. Behalve een beperking van de OV-taakstelling beoogde deze het creëren van ruimte voor de Hanzelijn en de A2 bij Maastricht. Mijn ambtsgenoot van Financiën heeft al aangegeven dat het kabinet ernstige bezwaren heeft tegen de dekking van deze motie, zoals de volumetaakstelling bij Rijkswaterstaat en de financiering van woningbouw.

Mevrouw **Gerken** (SP): Voorzitter. Ik wil de minister even corrigeren. Hij heeft gezegd dat de dekking van mijn amendement op stuk nr. 12 deels wordt gerealiseerd door afroming bij Sociale Zaken en Werkgelegenheid. Dat moet zijn Defensie.

De heer **Van Haersma Buma** (CDA): Voorzitter. Ik realiseer mij dat de korting op Rijkswaterstaat die samenhangt met de tijdens de financiële beschouwingen ingediende motie, fors is. Maar dat is wat wij in heel Nederland op dit moment doen: fors korten om financieel binnen de kaders te blijven. Wij doen hiermee hetzelfde met Rijkswaterstaat. Wij doen niets anders dan een uitzondering opheffen die elders niet is gemaakt. Wil de minister daarop reageren? Er is bij het onderhoud aan wegen ook heel veel overlap tussen Rijkswaterstaat en de provinciale waterstaat. Op dat punt kan veel worden gewonnen. Bovendien werken provinciale waterstaten veel efficiënter. Het doemscenario met allemaal wegen die niet zouden worden aangelegd, zie ik dus absoluut niet. Er kan efficiënter worden gewerkt en er kan beter samengewerkt worden. Dan hebben wij minder bureaucratie en meer wegen.

Minister **De Boer**: Ik ben van mening dat er fors gekort wordt op Rijkswaterstaat. De facto kunt u met mij concluderen dat de bezuinigin-

gen die in de loop der jaren bij V en W oplopen tot 32 mln euro in 2006, mede een gevolg zijn van de bezuinigingen op Rijkswaterstaat. Het gaat niet om het hoofdkantoor of beleidsafdelingen, want ook daar passen wij de volumekorting wel toe; op het punt van de uitvoeringsorganisaties deel ik echter niet uw mening dat daar nog heel veel in kan worden bereikt. Ik ben absoluut altijd voorstander van efficiencymaatregelen en van goed bekijken of er op dat punt in je organisatie nog iets te halen is, maar mijn waarschuwing is: als je snijdt in een uitvoeringsorganisatie, loop je het risico dat je een aantal dingen gewoon niet meer kunt doen. Dat wilde ik u niet onthouden; vandaar dat ik die projecten benoemd heb. Op dit moment, zo snel, kan ik er natuurlijk niets mee, want het is echt een kwestie van tijd, maar ik ben het er mee eens dat je altijd moet kijken naar je organisatie en dat je daarbij ook altijd moet bekijken wat Rijkswaterstaat zelf moet doen en wat je misschien kunt overlaten aan provinciale waterstaat. Dat helpt ons op dit moment echter niet veel verder.

De heer **Klein Molekamp** (VVD): Bij een aantal amendementen heeft de minister duidelijk gemaakt hoe onwenselijk de dekking daarvan is, maar bij een aantal andere amendementen heeft hij duidelijk gemaakt dat zij gewoon niet kunnen. Als die amendementen aangenomen worden, ontstaat dus in wezen een tekort op de begroting. Hoe zal hij ermee omgaan als die amendementen toch worden aangenomen?

Minister **De Boer**: Dan hebben wij een probleem. Ik zou dat in de ministerraad moeten bespreken om te bekijken wat de gevolgen daarvan zijn voor het departement, maar ook voor de rijksfinanciën in totaliteit. Ik heb aangegeven dat een aantal dingen, wat mij betreft, gewoon niet kunnen.

De heer **Klein Molekamp** (VVD): Dan is er dus in wezen een tekort op de begroting; dat kan niet in dit huis.

Minister **De Boer**: Nee, daar ben ik het niet mee eens. Dit is geen begroting waar de facto tekorten in zitten. De begroting is sluitend, maar wij hebben gekeken naar de dekkingen; er waren vraagtekens of

die dekkingen nou wel zo sluitend waren.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Ik trek mijn amendement over de prijsverhoging van de strippenkaart in, mede vanwege de dekking vanuit Schiphol. Dat doe ik niet omdat ik daar niet in geloof; ik geloof daar zeer in, maar omdat die dekking nu gebruikt wordt voor het "conducteursamendement" van de LPF-fractie.

De **voorzitter**: Aangezien het amendement-Duyvendak/Dijkma (28600-XII, nr. 14) is ingetrokken, maakt het geen onderwerp van beraadslaging meer uit.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Er gebeurde zojuist overigens iets opmerkelijks. De minister zei dat hij een aangenomen amendement niet kan uitvoeren, maar volgens mij bestaat dat niet. Een amendement is wet en daar heeft hij zich aan te houden. Hij kan volgens mij dus ook niet terug naar het kabinet. Hij kan in het beste geval zeggen: ik maak dat niet mee. Hij kan echter niet zeggen dat hij een aangenomen amendement niet kan uitvoeren. Misschien moet hij dus zeggen dat hij het niet meemaakt of misschien moet hij er nog even over denken.

Minister **De Boer**: "Ik maak het niet mee" maakt volgens mij niet veel indruk meer.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Dan moet u het uitvoeren.

Minister **De Boer**: De heer Duyvendak wijst mij op dingen die ik, misschien doordat ik dit ambt pas drieënhalve maand bekleed, nog niet tot in de finesses weet. Ik moet mij daar dus even over beraden. Het kan zo zijn; dan moet ik daar nog even goed naar kijken.

Mevrouw **Giskes** (D66): Hoorde ik de minister zeggen dat ik een ongedekt amendement heb voorgesteld?

Minister **De Boer**: Dat heb ik inderdaad gezegd.

Mevrouw **Giskes** (D66): Het is mij niet helder wat er in de amendementen niet gedekt zou zijn.

Minister **De Boer**: In reactie op het amendement op stuk nr. 7, waarin

De Boer

een volumetaakstelling van 11 mln voor rijkswaterstaat wordt gevraagd en een aanbestedingstaakstelling van 32 mln voor arbeidsvoorwaarden in het onderwijs, merk ik op dat daarvoor geen dekking is. Ik vind tevens een besparing van 32 mln op de aanbesteding niet werkbaar.

Mevrouw **Giskes** (D66): Het gaat hier om een dekkend amendement voor een ander amendement dat geld kost. De minister kan dus niet zeggen dat het amendement niet gedekt is. Het is ons voorstel om het geld te gebruiken. De minister zegt moeite te hebben om het geld te vinden bij Rijkswaterstaat. Ik wijs echter op de bouwenquête. Is het niet denkbaar dat op de aanbesteding het een en ander valt te verdienen in de toekomst?

Minister **De Boer**: Ik ben vrij uitputtend geweest in mijn behandeling van de volumetaakstelling Rijkswaterstaat. Ik heb gezegd dat ik meen dat dit daar niet weg te halen valt. Ik kan daar nu niet ineens iets anders over zeggen.

Er is sprake van financiële krapte. De budgetten voor onderhoud en beheer kan men niet in een klap ophogen. Het gaat immers om aanvullingen van honderden miljoenen euro's. Ik zou ervoor willen zorgen dat het tij keert. Ik kan er in ieder geval voor zorgen dat de situatie niet slechter wordt. Ik heb daarom de budgetten voor beheer en onderhoud van wegen en waterwegen zo veel mogelijk ontzien. Het budget voor vaarwegen zal worden opgehoogd als daarvoor ruimte is. In de Najaarsnota kunnen de heer Van Dijke en de heer Van der Staaij zien dat aan het onderhoudsbudget waterbeheer en vaarwegen in 2002 79 mln euro is toegevoegd. Hiervan is 45 mln euro het gevolg van de motie-Van den Berg/Ravesteijn. De achterstanden lopen hiermee in de jaren tot en met 2004 minder op dan het in de externe audit geconstateerde tekort. Daarnaast zal er in de periode na 2005 door extrapolatieafspraken ruimte ontstaan om de ingelopen achterstand verder in te lopen.

Tegen mevrouw Giskes zeg ik dat er geen bezuinigingen plaatsvinden op het beheer en het onderhoud van vaarwegen. De budgetten zijn ondanks het ongunstige economische klimaat gehandhaafd. Wel is er sprake van een structureel tekort,

waardoor de achterstand oploopt. Alle projecten zijn gericht op een door het kabinet voorgestane betere benutting van het vaarwegenstelsel. Daarbij spelen ook verkeersmanagement, verkeersleiding en een verruiming van bedieningstijden van bruggen en sluisen een belangrijke rol. Ik ben bereid, de Kamer in de loop van 2003 te informeren over betere benutting van het vaarwegenstelsel door mogelijkheden te verkennen om de nationale en regionale distributiefunctie van de binnenvaart te versterken. Hierbij zie ik overigens een belangrijke taak weggelegd voor de regionale overheden, die een belangrijk deel van het regionale vaarwegennet in beheer of in eigendom hebben.

Ik begrijp de zorg van de heer Duyvendak over het achterstallig onderhoud aan het spoor. Zoals eerder is geschetst, heeft de onderhoudsproblematiek op het spoor extra aandacht nodig. Voor een plan van aanpak van het spoor zijn fikse bedragen beschikbaar: 300 mln tot het jaar 2006 en 560 mln tot het jaar 2010. Daaruit kan men afleiden dat het kabinet de problematiek serieus neemt. Mede daarom ontraad ik het amendement op stuk nr. 10 van de heer Duyvendak over toevoeging van extra middelen voor onderhoud spoor. Ik heb gezegd eind van dit jaar met een beeld te komen over het meerjarig onderhoud bij het spoor. Ik heb dat mevrouw Gerkens ook toegezegd. Zij sprak in dat verband over een plan van aanpak.

In het jaar 2003 is bijna 70 mln extra uitgetrokken. Ik heb nadrukkelijk aangegeven dat er geen risico's met betrekking tot veiligheid worden en mogen worden genomen. Ik vind het dan ook te vroeg om te schrappen in de aanleg van wegenprojecten. Ik herhaal dat er de laatste jaren extra geld voor onderhoud is vrijgemaakt en daarmee kom ik tot de conclusie dat het amendement op stuk nr. 10 van de heer Duyvendak niet nodig is.

Mevrouw Dijkma wilde mij gisteren blijkbaar een hart onder de riem steken; zo heb ik het althans ervaren. Zij vroeg of het een ondersteuning van mijn beleid is als wij in 2003 een deel van het budget voor extra onderhoud van het spoor kunnen inzetten. Mijn antwoord op die vraag is dat 2003 te vroeg is. Railinfrastructuur wil het graag, maar wij moeten eerst zeker weten of het kan. Er moet voldoende capaciteit

zijn bij de bouwbedrijven. In december kom ik dan ook met een voorstel. Ik nodig mevrouw Dijkma van harte uit om mij daarbij te ondersteunen, want dat zou ik zeer op prijs stellen.

Op welke manier zal, zo vraagt mevrouw Giskes, tezamen met de taakorganisaties verantwoordelijkheid worden genomen voor het wegwerken van onderhoudsachterstanden op het spoor en het herstel van de spoorinfrastructuur. Ik zei zojuist al dat het kabinet veel geld beschikbaar stelt voor onderhoud van het spoor. In combinatie met de reeds beschikbare middelen is het mogelijk een intensief onderhoudsprogramma te starten dat technisch uitvoerbaar is door de aannemersmarkt binnen de afspraken over het maximale aantal buitendienststellingen voor het onderhoud. De inspanningen van de beheerder zijn erop gericht om de functionaliteit, zoals de maximumsnelheid en de maximale aslasten waarmee de vervoerder gebruik kan maken van het spoor, in stand te houden. Het tijdig vervangen van elementen die aan het eind van de levensduur zijn, is daarbij erg belangrijk. De inspanningen zijn er verder op gericht om het afgesproken kwaliteitsniveau, de "performance", te verbeteren, met name de betrouwbaarheid.

Ter vergroting van die betrouwbaarheid neemt de beheerder op het bestaande spoortraject in de periode tot 2007 een aantal extra maatregelen. Deze zullen in hoge mate leiden tot het verminderen van de storingen die aan de infrastructuur zijn te wijten. Het gaat daarbij om de volgende maatregelen: vervanging van de bovenleiding, 400 cruciale wissels in de Randstad en bovenbouw, het plaatsen van zogenaamde noodschakelaars op emplacementen, verbetering van verbindingen tussen kabels en spoorstaven, verbetering van de beveiliging van overwegen, uitbreiding van de energievoorziening, verbetering van de robuustheid van beveiligings- en beheersingsystemen. Eind dit jaar zal ik de Kamer informeren of het geld dat thans ter beschikking wordt gesteld voldoende is of dat er meer geld nodig is. Ik heb daarvoor echter meer gegevens nodig van Railinfrastructuur voor de onderbouw en de uitvoerbaarheid van wat wordt voorgesteld. Dat geldt ook voor de programma's die er liggen om op

De Boer

langere termijn een betere betrouwbaarheid te garanderen binnen de milieuraandvoorwaarden. De projectorganisatie Benutten en bouwen is vandaag al eerder genoemd. Daarbij wordt dan ook de relatie gelegd met de te faciliteren toekomstige groei van het spoorvervoer.

Mevrouw **Gerkens** (SP): Ik ben een beetje verbaasd over uw opmerkingen over de waterwegen. Als de binnenvaart even goed zou zijn georganiseerd als de autolobby, dan zou heel Nederland op z'n kop staan over het onderhoud van de vaarwegen. Dat is werkelijk abominabel. U kunt wel stellen dat het gelukkig niet verder achteruitholt, maar er is wel een structureel onderhoudstekort op dit moment. Ik denk dat wij hiermee een belangrijke kans laten liggen om de problematiek van het transport op de weg op te lossen. Sterker nog, om de binnenvaart een impuls te geven, zou je de vaarwegen moeten verbeteren. Dan zou je veel meer goederen op een veilige en milieuvriendelijke wijze kunnen vervoeren. Ik heb daartoe een amendement ingediend, maar u zegt daar niets over. Denkt u niet dat er moet worden gezocht naar mogelijkheden om meer geld te vinden voor de vaarwegen? Moeten wij de vaarwegen niet nu al als prioriteit stellen in plaats van op het moment dat er geld over is?

Minister **De Boer**: Ik denk dat de binnenvaart een belangrijk item is en dat heb ik vandaag ook al enige keren gezegd. Wij kijken ook naar mogelijkheden om de onderhoudstekorten van de vaarwegen in te lopen, bijvoorbeeld door het naar voren halen van het budget. Voor 2003 en 2004 is er budget naar voren gehaald. Vanaf 2005 is er sprake van een extrapolatie van middelen. Het bedrag dat dan beschikbaar is, is deels toereikend om het gat te dichten dat is ontstaan door het naar voren halen van de budgetten. Het resterende bedrag is voldoende om te voorkomen dat er verdere achterstanden ontstaan. Ik denk dat wij dus behoorlijk bezig zijn met de binnenvaart. Als mevrouw Gerkens dan zegt dat vervoer van de weg zou moeten worden overgeplaatst naar het water, kan ik dat alleen maar ondersteunen. Er zijn ook allerlei initiatieven in die richting; die

worden ook ondersteund door mijn ministerie. Nog niet zo lang geleden hebben wij een programma gestart voor distributie, de regionale stadsdistributie, opdat de binnenvaart daarbij ook een rol kan spelen. Er zijn veel meer van dit soort initiatieven. Wij zullen daarmee ook zeker door gaan, want dit is belangrijk.

Mevrouw **Gerkens** (SP): Ik denk dat ik met deze minister nog uren kan praten over de vele mogelijkheden van de binnenvaart die wij nu nog niet gebruiken. Dit weet de minister net zo goed als ik. Wedt hij niet op het verkeerde paard door voor de oplossing van de fileproblematiek alleen in te zetten op wegverbreding en niet te kiezen voor een inhaalslag op de vaarwegen en daarvoor meer geld in te zetten?

Minister **De Boer**: Ik heb aan het begin van mijn beantwoording al gezegd dat wij kiezen voor én-én-én. Dit betekent dat wij niet alleen kijken naar de mobiliteit langs de weg, maar ook naar het spoor en ook naar de binnenvaart. Ik ben blij dat mevrouw Gerkens daarover een hele avond met mij zou kunnen praten, want het omgekeerde geldt ook. De binnenvaart is een belangrijk gegeven en er is nog zoveel vrije capaciteit op het water terwijl de wegen vol staan en er ook problemen op het spoor zijn al wordt nu extra capaciteit gecreëerd voor het goederenvervoer. Ik denk dat wij op goede weg zijn. Er zijn veel fondsen beschikbaar en wij moeten de binnenvaart stimuleren.

De heer **Van der Staaij** (SGP): Erkent de minister dat er een structurele achterstand bij het onderhoud van de vaarwegen blijft bestaan van ongeveer 100 mln euro per jaar?

Minister **De Boer**: Ik meen dat ik zojuist heb verteld hoe dit eruit ziet. Er zijn inderdaad tekorten, maar wij proberen budgetten van voor naar achter te schuiven om veel te kunnen doen aan het onderhoud van de vaarwegen. Er is een structureel tekort en dit kan hiermee niet in een keer worden ingelopen, maar er ontstaat geen verdere tekort. Wij zetten ons hiervoor in, ondanks het feit dat de financiële middelen beperkt zijn. Ik denk dat het heel belangrijk is dat wij de binnenvaart

steunen en daarvoor veel geld beschikbaar stellen.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Ik heb een amendement ingediend om volgend jaar 125 mln euro extra uit te trekken voor het onderhoud van het spoor. De regering trekt hiervoor volgend jaar namelijk geen cent extra uit. Dit komt pas in de jaren daarna. De minister zegt dat dit niet nodig is. De reizigers die op het perron staan te wachten, denken daar vast anders over als zij weer horen dat er een draad is gebroken of een sein kapot. Volgens mij is extra geld hard nodig en dit blijkt ook uit de cijfers. Het komende jaar wordt er minder geïnvesteerd in het onderhoud van het spoor dan dit jaar. Daarna wordt het weer ongeveer op het niveau van Paars gebracht, maar dit is honderden en honderden miljoenen te laag. In de begroting is ook te zien dat de begrotingsnorm die nu nog op 100% staat in 2006 zakt naar 80%. Dan weet je dus dat het wachten op die stations nog langer zal duren.

Minister **De Boer**: Ik denk dat wij nu in kringetjes rond draaien. Er is heel veel gezegd over achterstallig onderhoud en over het geld dat daarvoor beschikbaar is. Ik ben mee gegaan in de gedachte dat wij hierop in december nog eens terug moeten komen in de vorm van een plan van aanpak voor het benutten. Ik kan er niet meer van maken dan ik er nu van heb gemaakt. Ik meen dat ik dit goed heb uitgelegd.

Voorzitter. Een ander punt dat aandacht behoeft zijn onze megaprojecten. Ik denk dan in de eerste plaats aan de Betuweroute. De aanleg van de Betuweroute loopt vertraging op als gevolg van de aanpassing van de contracten voor de bovenbouw, de discussie over de tunneltechnische installaties en de complexiteit van het ontwikkelingsprogramma Beveiliging en besturing in de 21^{ste} eeuw. Hierover heb ik u uitvoerig gerapporteerd in de voortgangsrapportage. De datum van de ingebruikstelling zal waarschijnlijk verschuiven naar december 2006. Ik heb de Kamer hierover in de voortgangsrapportage van 7 oktober geïnformeerd.

In oktober 2006 wordt het zuidelijk deel van de HSL-Zuid opgeleverd. Het noordelijk deel volgt in april 2007. Dat betekent dat het commerciële vervoer kan starten in het

De Boer

voorjaar van 2007. Bij de aanleg van de HSL-Zuid is onderzocht of met nieuwe contractvormen zou kunnen worden gewerkt voor de onder- en bovenbouw. Duidelijk is geworden dat een aantal financiële risico's kleefde aan de wijze waarop dat is gegaan. Ik heb de Kamer hierover in het vertrouwelijk overleg dat ik met de Kamer mocht hebben, uitgebreid geïnformeerd. Vorige week donderdag heb ik verteld over de risico's die zijn verbonden aan dit soort megaprojecten. In mijn begroting heb ik een reservering opgenomen van 985 mln euro om deze risico's tot het jaar 2010 af te dekken. Ik heb de Kamer hierover gisteren een uitgebreide brief doen toekomen, waarin ik een onderscheid maak tussen reguliere projecten en megaprojecten als de Betuwelijn en de HSL-Zuid.

De megaprojecten zijn uniek en daardoor vele malen complexer dan reguliere projecten. Ik ben er daarom van overtuigd dat het absoluut noodzakelijk is om risico's in te calculeren. Als je dat niet doet, gaat de kop in het zand. Het nu gereserveerde bedrag van 985 mln euro is mijns inziens in ieder geval noodzakelijk voor de afdekking van het risicoprofiel. Zoals ik in de brief over de procedureregeling voor grote projecten heb aangegeven, zal ik in een vertrouwelijk overleg over de voortgangsrapportage over de HSL en de Betuweroute de mogelijke consequenties van de verschillende risico's gaarne nader toelichten. Het vertrouwelijk karakter van dit overleg dient ter voorkoming van de aantasting van de belangen van de Staat.

De opmerking dat de kosten van grote infrastructurele projecten achteraf nooit in de buurt blijken te liggen van de werkelijke kosten, wil ik nuanceren. Zo geldt voor de Betuweroute dat de kosten ten opzichte van het tracébesluit uit 1995 gestegen zijn van 3,7 mld euro naar 4,7 mld euro. Voor de HSL is dat een stijging ten opzichte van het PKB-3 van 3,4 mld euro naar 4,7 mld euro. 20% van de kostenstijging is het gevolg van reguliere inflatie. In de onlangs door mij verstuurde voortgangsrapportages over de HSL, de Betuweroute, WST, Deltaplan grote rivieren en Maaswerken vindt de Kamer een volledig overzicht van de scooptmutaties en de kostenstijging als gevolg van de inflatie, afgezet tegen de oorspronkelijke

raming, zoals zij zijn gemeld aan de Kamer. Voor het verzoek om inzicht te krijgen in de ramingen van grote projecten over de afgelopen 30 jaar verwijs ik voor de recente grote projecten naar de voortgangsrapportages.

Ik ben overigens van mening dat kostenramingen nooit op een niveau moeten worden gelegd dat alle risico's zijn uitgesloten. Het voorstel van de LPF-fractie om in de besluitvorming over grote infrastructurele projecten de voorgestelde bedragen automatisch te verdubbelen, neem ik dan ook niet over. De raming is een reële inschatting van de kosten van een project op dat moment, hetgeen onverlet laat dat een project later door allerlei extra wensen ook duurder kan worden. Door nu de reële raming voor grote projecten te verdubbelen, wordt de rem op de ontwikkeling van de kosten losgelaten en dat lijkt mij een onwenselijke ontwikkeling te zijn. Het schept op voorhand financiële ruimte voor de opname van allerlei extra wensen en plannen die dan immers binnen het verdubbelde projectbudget zouden passen. Ik denk niet dat dit de bedoeling van de Kamer zou kunnen zijn.

Ik vind het dan ook niet verantwoord om bij de besluitvorming over grote projecten nu reeds een beslag te leggen op de financiële middelen die hard nodig zijn voor de oplossing van de problematiek elders. Het voorstel van mevrouw Giskes om de opbouw van de Betuweroute op een laag pitje te zetten, neem ik dan ook niet over. Het project is voor het overgrote deel al aanbesteed en het nu op een laag pitje zetten ervan leidt vrijwel zeker tot schadeclaims van de kant van de aannemers en zal bij voltooiing in een later stadium alléén maar leiden – ik zeg dit met nadruk – tot hogere kosten. Het zou ook het uitzicht op een rendabele exploitatie verkleinen.

Wat betreft het onderzoek naar de rentabiliteit van de Betuweroute meld ik u dat ik van plan ben om het toegezegde rapport over mogelijkheden om de rentabiliteit van de Betuwelijn te verbeteren eind januari aan uw Kamer toe te sturen.

De wens van de heer Duyvendak en mevrouw Dijkema, neergelegd in het amendement op stuk nr. 15, om de reservering voor de risico's te verlagen ten gunste van het openbaar vervoer, acht ik niet verantwoord. In het besloten overleg

dat wij met elkaar hadden op donderdag 31 oktober, zijn de risico's in extenso met elkaar besproken. Naar mijn waarneming was er erkenning voor de omvang van de risico's; op een gegeven moment ontstond toch echt dat beeld. Het verlagen van de reservering betekent wat mij betreft dat je de problemen naar voren schuift en dat zou de Kamer mij later als onjuist financieel beheer kunnen aanrekenen. U begrijpt dat ik het hier niet mee eens kan zijn. Ook voor het amendement op stuk nr. 6 van de heer Van der Staaij en dat op stuk nr. 11 van mevrouw Gerkens, die middelen voor extra beheer en onderhoud van vaarwegen uit diezelfde dekking van risico's zouden willen halen, voel ik dan ook, op grond van wat ik zojuist heb gezegd, niets.

Trekt nu Verkeer en Waterstaat lering uit de huidige verhouding tussen grote investeringen in megaprojecten en het bestaande achterstallig onderhoud, zo luidde de vraag van de heer Van der Staaij. Het antwoord is: ja. Dat gebeurt overigens al langer dan vandaag. Sinds 1998 wordt er in het onderhoudsbudget rekening gehouden met een uitbreiding van het netwerk en intensiever gebruik. Sinds 2000 houden wij al bij de aanleg rekening met het toekomstige onderhoud en maken wij met beheerders afspraken over de betrouwbaarheid. Bij de HSL-Zuid hebben wij het onderhoud voor 25 jaar in een contract vastgelegd en bij de Betuweroute mikken wij vooralsnog op vijf jaar.

De heer Jense heeft zijn zorg geuit over de informatie die de Kamer over grote projecten krijgt. Ik ga ervan uit dat zijn vraag betrekking heeft op het rapport van de Algemene Rekenkamer inzake informatievoorziening grote projecten. Zijn conclusie – ik zie de heer Jense nu even niet – dat er in het algemeen sprake is van slechte informatievoorziening aan de Kamer, deel ik op grond van dit rapport zeker niet. Integendeel, mijn departement springt er volgens de Algemene Rekenkamer bij de uitvoering van projecten juist in positieve zin uit. Zo constateerde de Algemene Rekenkamer dat de informatievoorziening over de projecten van Verkeer en Waterstaat de afgelopen jaren is verbeterd. In lijn met de aanbeveling van de Algemene Rekenkamer zal ik mij

De Boer

overigens blijvend inspanssen om u adequaat op dit onderwerp te blijven informeren.

De heer **Alblas** (LPF): Ten aanzien van de begrote prijs van de Betuweroute ten tijde van de tracévaststelling denk ik dat de minister ongetwijfeld juist heeft geantwoord. Waar wij echter op doelen, is dat in de politieke besluitvorming daaraan voorafgaande, waarbij er een duidelijke intentie in deze Kamer is ontstaan vóór aanleg van de Betuweroute, er sprake was van veel lagere bedragen. Ik meen dat het iets was van 1,6 mld. Ik vraag de minister of dit gegeven onjuist is.

Minister **De Boer**: Ik heb daarnet, in de aanzet van het verhaal, aangegeven waar het stond in de originele gedachte en waar wij uiteindelijk terecht zijn gekomen door onder andere inflatie. Dat zijn de cijfers die ik u kan geven en die ik ook zo ken.

De heer **Alblas** (LPF): Ik doel meer op de bedragen waarvan begin jaren negentig werd uitgegaan en niet in 1995.

Minister **De Boer**: Op het antwoord op die vraag kom ik terug in tweede termijn, want dat heb ik hier niet direct bij de hand.

De heer **Van Haersma Buma** (CDA): Begrijp ik het goed dat de minister nogmaals vertrouwelijk met de Kamer wil spreken? Wij hebben al in vertrouwelijkheid met hem gesproken. Het gaat om een overschrijding met 1 mld euro. Wij zullen verantwoording moeten afleggen tegenover de Nederlandse bevolking wat er precies wordt gecalculeerd, zij het niet zodanig dat bedrijven er iets mee kunnen. Het moet de Kamer toch mogelijk worden gemaakt om in het openbaar helder te maken of zij bepaalde beleidsafwegingen afwijst dan wel beschouwt als een direct gevolg van het aanbesteden van die lijnen.

Minister **De Boer**: Ik begrijp welke afweging hier moet worden gemaakt. Je wilt het proces met de Staat als opdrachtgever niet schaden. Je kunt bepaalde dingen niet in de volle omvang prijsgeven aan de markt, omdat je dan te maken krijgt met de self-fulfilling prophecy dat je datgene wat je hebt weggezet ook daadwer-

kelijk kwijt bent, terwijl wij het hebben over een inschatting van risico's. Ik begrijp het spanningsveld waarin u verkeert, omdat u daarover adequaat naar buiten wilt berichten. Ik stel daarom voor om nog een vertrouwelijk algemeen overleg met u te voeren over de projecten en met name over de systematiek. In mijn brief is veel uitgelegd over de gang van zaken. Ik bied u aan om bij zo'n vertrouwelijk overleg ook enige specialisten te halen die dergelijke modellen hebben uitgewerkt en ingebracht om bij u draagvlak te krijgen voor de gehanteerde systematieken. Daar gaat het om: hoe gaat het met dergelijke megaprojecten, die onvergelijkbaar zijn met alles wat wij in het verleden hebben gedaan? Ik krijg graag nogmaals de gelegenheid om u in een vertrouwelijk overleg daarin inzicht te verschaffen, maar ik begrijp dat u ook iets moet kunnen zeggen over die 985 mln.

De **voorzitter**: De manier waarop u verder met elkaar gaat overleggen, wil ik graag aan procedurevergaderingen van de commissie overlaten.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): De minister hanteert een vrij heldere redenering. Hij zegt dat het voorstel van de heer Alblas om bij megaprojecten alvast dubbel te ramen onverstandig is. Waarin verschilt dat voorstel van de heer Alblas eigenlijk met dat van de minister zelf? Ook hij schat alvast een aantal risico's in, oplopend tot 1 mld. Als dat echt keiharde risico's zijn, zou hij toch ook de ramingen van de desbetreffende projecten kunnen bijstellen? Ik begrijp dat de minister dat niet doet.

Minister **De Boer**: Wij hebben deze vraag al schriftelijk beantwoord. Het is een inschatting van risico's, geen budgetoverschrijding. Dat systeem zie je ook bij levensverzekeringen: de gemiddelde leeftijd is zoveel, maar sommigen halen dat niet en anderen worden ouder; daarmee moet die verzekeringsclub kunnen omgaan. Wij hebben in het verleden bij vele projecten met middelen geschoven en risico-inschattingen gemaakt. Dat compenseerde elkaar, maar in de megaprojecten ligt dat toch net iets anders. "Net" is een understatement, want ik ben het met u eens dat 985 mln euro heel veel geld is. Het is een inschatting van mogelijke risico's,

maar daarmee is het nog geen budgetoverschrijding. Daarom kan ik het ook niet toevoegen. Ik snap uw vraag wel, maar dat gaat technisch gezien gewoon niet.

De heer **Oplaat** (VVD): De minister zegt dat hij niet de geschiedenis wil ingaan met een onjuist financieel beheer. Wij vinden het toch raar dat pas in de laatste vier maanden aan het licht is gekomen dat er mogelijke risico's zijn. Vindt hij dat mevrouw Netelenbos een onjuist financieel beheer heeft gevoerd? Zij heeft altijd gezegd dat er geen overschrijdingen zijn, dat er misschien enige spanning is tussen budgetten en projecten en dat het MIT zelfs in beton is gegoten.

Minister **De Boer**: Dat zou mij toch echt fors te ver gaan. Ik heb in de brief van 5 november jongstleden uitgebreid aangegeven wat daarover in de voortgangsrapportages heeft gestaan en in uw richting is gezegd. Men kan hoogstens zeggen dat een en ander nu expliciet in de begroting is opgenomen. In de verklarende teksten staat heel duidelijk dat dit bestemd is voor het afdekken van risico's. Uiteindelijk gaat het om een bedrag van 985 mln euro. Gelet op het overzicht meen ik te kunnen stellen dat de informatieverstrekking aan de Kamer zeer behoorlijk is geweest. Er kan niet ineens geconcludeerd worden dat dit helemaal nieuw is.

De heer **Jense** (Leefbaar Nederland): De Rekenkamer meent dat de controle op de projecten slecht is. De Kamer blijkt daar slechte informatie over te krijgen. Ik vind het te simpel om dan als volgt te redeneren. Een project kost X mld. Dan maken wij er 2X mld van. Als het dan uiteindelijk minder dan 2X blijkt te kosten, valt het allemaal nog mee. Het gaat echter om de systematiek van de controle en daar spreekt de Rekenkamer harde woorden over.

Minister **De Boer**: De Rekenkamer heeft over ons niet zo'n hard oordeel. Zij heeft dit systeem mede beoordeeld en wij hebben het geheel laten auditten door Lloyds. Wij hebben dit zeker niet even snel verzonnen. Er is geen sprake van overschrijdingen tot een bedrag van 985 mln, maar het gaat om een risicoanalyse. Deze analyse is niet nieuw voor de Rekenkamer.

De Boer

De heer **Jense** (Leefbaar Nederland): Zegt u nu dat op uw ministerie niet het probleem speelt dat door de Rekenkamer is gesignaleerd?

Minister **De Boer**: Ik heb in algemene zin geantwoord. Verkeer en Waterstaat doet het heel behoorlijk bij het rapporteren aan de Kamer over projecten. Ik ben er echter van overtuigd dat het ook op mijn ministerie niet perfect gaat en dat het op onderdelen beter kan. Ik zal er alles aan doen om de gang van zaken te optimaliseren, want de informatievoorziening richting Kamer is van zeer groot belang.

De **voorzitter**: Als laatste sta ik nog een interruptie van de heer Duyvendak toe. Daarna kan de minister zijn betoog afronden, want de staatssecretaris moet ook op een redelijk moment kunnen antwoorden. Ik wijs de leden erop dat er nog een tweede termijn is.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Ik zal geen inhoudelijke discussie over de overschrijdingen beginnen, maar ik doe alleen een politieke constatering. De Kamer moet zelf een afweging maken ten aanzien van de nieuwe post van 43 mln euro. De minister zegt niet dat het geld al weg is, dus de Kamer kan ook een andere prioriteit stellen voor de besteding van dit bedrag, hoe moeilijk dat misschien ook is. Dat geldt echter voor alle beslissingen waarmee geld weggehaald wordt dat eigenlijk nodig is.

Minister **De Boer**: In dit geval is goed financieel beheer van toepassing. Wij zijn tot de conclusie gekomen dat met de risicoanalyse een bedrag van 985 mln gemoeid is. Het zou van ondeugdelijk financieel beleid getuigen als ik 43 mln daarvan voor andere doeleinden zou bestemmen. In het besloten AO is goed inzichtelijk gemaakt dat het bedrag van 985 mln er niet voor niets staat. Het is grondig door-gerekend en daar wil ik aan vasthouden.

Voorzitter. Ik heb een groot aantal problemen geschetst. Dit demissionaire kabinet krijgt helaas onvoldoende tijd om die allemaal op te lossen. Met behulp van de Kamer kan ik wel een aantal zaken op het spoor zetten, hoewel dit misschien niet de juiste beeldspraak is. In de begroting ben ik heel duidelijk over

het belang dat ik hecht aan een goede ontsluiting van de Vinex-locaties. Het Rijk levert daaraan een aanzienlijke financiële bijdrage, namelijk 482 mln tot het jaar 2010. Maar de verantwoordelijkheid ligt uiteindelijk bij de regionale overheid. De convenanten die hierover met de regio gesloten zijn, zijn geëvalueerd en veelal ook positief beoordeeld. Volgende week spreek ik met bestuurlijke partners over het Meerjarenprogramma infrastructuur en transport. Daarbij spreken wij over eventuele intensiveringen en verschuivingen in de programma's tot en met het jaar 2010. Ik wil daarbij echter ook kijken naar de tijdshorizon van het MIT. In december deel ik de uitkomsten van dat gesprek met uw Kamer. Dan kunnen wij samen bespreken en ook verkennen welke prioriteiten voorrang zouden moeten krijgen. Dit overleg biedt ook de gelegenheid om de ideeën voor de langere termijn in het nieuwe NVVP te bespreken. Ondanks de demissionaire status van dit kabinet kunnen wij wat mij betreft gewoon doorgaan met het overleg en de voorbereiding van een NVVP. Duidelijk is – dat heb ik al eerder gezegd – dat een volgend kabinet dan de keuzes zal moeten maken om die vervolgens aan de Kamer te presenteren.

In antwoord op een vraag van de heer Van Dijke naar de concurrentiepositie van het OV ten opzichte van de auto verwijs ik daarom ook naar het nieuwe NVVP. Dat zal het beleidskader zijn voor een samenhangend mobiliteitsbeleid voor de auto, maar ook voor het openbaar vervoer. Het gaat er trouwens niet zozeer om de concurrentie tussen openbaar vervoer en auto centraal te stellen, maar om een zo sterk mogelijke positie van iedere vervoersvorm die wij kennen.

Ik wil nog opmerken dat de in de begroting gemaakte keuzes verantwoord zijn in het licht van het totale mobiliteitsbeleid. Eerst extra investeren in de betrouwbaarheid van het spoor en de spitscapaciteit op de weg. Niet alles kan nu eenmaal tegelijk. Ik zeg dan gewoon maar "first things first". In het MIT tot en met 2010 en in het nieuwe NVVP krijgen de aanpak op de middellange en lange termijn ook een duidelijk concrete uitwerking. Ik zie dan ook mogelijkheden de bezuinigingen op het OV te verlagen.

Ten slotte hoop ik dat de Kamer binnenkort de spoedwet inzake wegverbreding zal goedkeuren. Daarmee wordt het mogelijk dat er over vier jaar 150 km aan extra spitsstroken ligt. Ik denk dat wij daarmee een grote slag slaan in de strijd tegen de files. Wat dat betreft zullen wij de zaken grondig moeten voorbereiden. Laten wij nu vast een aantal beslissingen nemen die de dagelijkse situatie voor de burger concreet en zichtbaar verbeteren.

Voorzitter. Ik rond nu af. Stilstand is achteruitgang. Dat kunnen wij ons in het huidige economische klimaat absoluut niet permitteren. De problemen die wij hebben zijn daarvoor veel te groot. Ik dank de aanwezigen voor hun aandacht.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Voorzitter. Ik heb nog een punt van orde. Ik verzoek de minister om een aantal vragen die niet zijn beantwoord schriftelijk af te handelen.

De **voorzitter**: Dat verzoek is bij dezen gedaan namens de Kamer.

□

Staatssecretaris **Schultz**

Verhaegen-Maas Geesteranus: Voorzitter. Dit is mijn maidenspeech in deze Kamer. Ik was even bang dat het er vanavond niet meer van zou komen, terwijl ik toch het gevoel had dat men uitgebreid met mij wilde discussiëren over lucht en water. Zeker nadat mevrouw Dijksma mij heeft uitgedaagd om mijn brede visie op het water te geven, heb ik nog een energiedrankje laten aanrukken. Dus ik ben er helemaal klaar voor.

Voorzitter. Ik zal allereerst ingaan op de vragen over het water en vervolgens op de luchtvaart. Bij water maak ik de tweedeling: waterveiligheid en waterkwaliteit en dan specifiek het integrale water-beheer.

Ik durf te zeggen dat Nederland veiliger is dan ooit, maar wij zijn er nog niet. Wij zijn hard bezig met allerlei maatregelen om overal het wettelijke veiligheidsniveau te houden of eraan te voldoen. De beelden uit Dresden en Praag en andere plaatsen onderstrepen eens te meer de noodzaak om vooruit te kijken. Wij moeten in de toekomst rekening houden met meer water. Ons klimaat verandert, wordt natter en de zeespiegel stijgt. Willen wij in de toekomst echt droge voeten

Schultz Verhaegen-Maas Geesteranus

houden, dan moeten wij het water ook en vooral meer ruimte geven, voordat het die ruimte zelf neemt.

Dat is in het kort waar het om draait in het nieuwe waterbeleid voor de 21ste eeuw. Deze nieuwe aanpak houdt niet op bij de grenzen van Nederland. Ook op Europees niveau moeten wij het water eerst vasthouden, dan bergen en tot slot pas afvoeren. Daarnaast blijven wij natuurlijk werken aan dijkversterkingen en andere technische ingrepen. Maar het waterbeleid is een dynamisch proces. Ons inzicht in klimaatontwikkeling wordt voortdurend gevoed door nieuwe kennis. Nu al bereiken mij signalen dat de klimaatveranderingen leiden tot meer neerslag met hogere piekafvoeren van onze rivieren en een versterkte golfaanval op de waterkeringen. Daar wil ik nu en in de toekomst actief op blijven inspelen. Ik kom straks nog specifiek op dit onderwerp terug.

Ik wil het allereerst hebben over een aantal concrete projecten, werk in uitvoering. Er zijn op dit moment een aantal projecten in uitvoering die ervoor moeten zorgen dat we aan ons wettelijk veiligheidsniveau voldoen. Er is gesproken over het Deltaplan grote rivieren. Dat is, zoals bekend, gericht op dijkverbetering en versterking langs onze grote rivieren. Dit project is bijna afgerond. De laatste projecten zijn naar verwachting klaar in 2005. Dijkverhoging en versterking langs het IJsselmeer en bij de Noordoostpolder in Flevoland is in 2004 klaar. Ook de dijkverbeteringen in Zeeland zullen binnen de gestelde termijn worden afgerond.

Daarnaast wordt in ons land ook al gewerkt aan projecten die passen in het nieuwe beleid om het water meer ruimte te geven. Een voorbeeld daarvan is de spoorbrug bij Oosterbeek die volgend jaar zo goed als klaar zal zijn. Van een spoordam over een uiterwaard wordt dan een spoorbrug gemaakt die waterdoorlatend is. Een project waar enige tijd minder hard aan gewerkt is, is de Zandmaas. De heer Duyvendak heeft daarnaar gevraagd. Hij heeft gelijk als hij zegt dat veiligheid in de verkiezingscampagne een speerpunt was, maar zijn conclusie dat het onbegrijpelijk is dat er niet snel 15 mln beschikbaar komt voor dit project is te kort door de bocht. Ik sta voor 100% garant voor het toegezegde beschermingsniveau. In het kader van het Deltaplan grote

rivieren is echter een duidelijk onderscheid gemaakt tussen het eerste en het tweede Zandmaaspakket. Het eerste is gericht op het zo snel mogelijk realiseren van hoogwaterbescherming. In het tweede pakket staat natuurontwikkeling centraal. Daarin heeft het departement van LNV een trekkende rol dat samen met andere departementen en convenantpartners naar de financiële gevolgen moet kijken. Het eerste deel is nu al voorgelegd. Daarbij is de veiligheid absoluut niet het issue. Die twee dingen hebben niet met elkaar te maken.

Ik was gisteren ook lichtelijk verbaasd om van de heer Klein Molekamp te horen dat hij zich in relatie tot het Deltaplan al jaren zorgen maakt over de moeizame procedures bij de Raad van State. Het Deltaplan, een product van een spoedwet, de allereerste echte spoedwet – want de Spoedwet wegverbreding was niet de eerste spoedwet van Verkeer en Waterstaat – is met een nog nooit vertoonde snelheid uitgevoerd. Dat geldt natuurlijk niet voor alle projecten maar wel voor bijna alle projecten. Als u mij vraagt wat ik concreet kan doen om de laatste projecten te versnellen, is mijn antwoord dat de Raad van State zijn eigen afweging maakt. Wij kunnen niet versnellen en daarmee ook de elementaire rechtsbescherming van burgers schaden. Wel hebben we er als kabinet bij de Europese Commissie op aangedrongen dat zij zo snel mogelijk de afhandeling van de procedure rond het dijkvak Sliedrecht behandelt. Ik hoop dat ik u daarmee een antwoord heb gegeven op uw vraag.

De heer **Klein Molekamp** (VVD): Voorzitter. De staatssecretaris zegt duidelijk dat ik had kunnen weten dat er juist in dit geval een zeer bijzondere procedure is toegepast. Zij merkt op dat een aantal problemen wellicht nog urgenter is dan we dachten. Mijn vraag is of zij bij toekomstige projecten verder gaat uitwerken dat wij de procedure rond deze waterbeschermingsprojecten op een efficiëntere wijze gaan doen, ook ná het Deltaplan grote rivieren?

Staatssecretaris **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Het hangt er een beetje van af wat de problematiek is. Als het om

veiligheid gaat en we erachter komen dat bepaalde gebieden op sommige plekken in Nederland onveilig zijn als gevolg van de hoge waterstand, moet je aan dit soort spoedwetten denken. Bij sommige andere projecten kun je zien dat er pas in de loop der tijd een probleem zal zijn met de veiligheid. Dan hoeft dat weer niet te doen. Maar als veiligheid in het geding is, is urgentie natuurlijk het allerebelangrijkste en is het ook wat mij betreft het meest aantrekkelijk om naar dit soort procedures te grijpen.

Voorzitter. Sommige sprekers vroegen wanneer wij een begin gaan maken met WB21. Ook op dat punt bestaan er volgens mij nog wat misverstanden. Wij zijn daar al volop mee bezig, niet alleen in concrete projecten, maar ook bestuurlijk. Ik noem het Nationaal bestuursakkoord water, de Watertoets, Ruimte voor de rivier en de afwegingen rond noodoverloop als voorbeeld. Over al deze onderwerpen zal ik dadelijk iets meer zeggen.

Allereerst het bestuursakkoord en de middelen. Water is niet alleen een rijksverantwoordelijkheid en trekt zich ook niets aan van bestuurlijke grenzen. Dat is ook de reden waarom de VNG, het IPO, de Unie van waterschappen en het ministerie van Verkeer en Waterstaat in 2001 een startovereenkomst hebben gesloten over het op orde brengen van het watersysteem in 2015. Volgend jaar krijgen deze afspraken een vervolg in het Nationaal bestuursakkoord water. Daarin maken alle waterbeheerders taakstellende afspraken over de concrete aanpak en financiering. Eenvoudig gezegd spreken we af welke overheid wat gaat doen in het nieuwe waterbeleid.

De heer Klein Molekamp vroeg of ondertekening in februari nog haalbaar is. Dat is het vanwege de demissionaire status van het kabinet niet. Ik zal er wel voor zorgen dat het akkoord zover is voorbereid dat het nieuwe kabinet er snel zijn handtekening onder kan zetten. Sterker nog, ik heb alle partners gevraagd om begin januari hun gegevens klaar te hebben, zodat deze eventueel ingebracht kunnen worden in een nieuw regeerakkoord.

De heer Van Lith vroegen ook naar de financiering. Over dat laatste wil ik hen meteen geruststellen. Als het aan mij ligt, komt er geen bestuursakkoord zonder financiële dekking. Ik

Schultz Verhaegen-Maas Geesteranus

vraag mij ook af waarom je dat aan een VVD'er zou vragen; dat is bij ons immers automatisch het antwoord.

Zoals bij de startovereenkomst is afgesproken, draagt ieder zijn deel in die financiering. Het Rijk betaalt de maatregelen voor het hoofdwatersysteem en de waterschappen en de gemeenten die voor het regionaal systeem. Het Rijk heeft ook middelen gereserveerd voor de noodzakelijke ingreep in het hoofdwatersysteem, tot 2020 zelfs. Het gaat om een totaalbedrag van zo'n 4,5 mld euro.

Over de financiering van de maatregelen voor het regionale watersysteem zullen wij in het Nationaal bestuursakkoord water duidelijke afspraken maken. De integrale deelstroomgebiedvisies, die inmiddels onder de regie van de provincie voor heel Nederland zijn opgesteld, leggen daarvoor de basis. Als blijkt dat de lokale lasten hier en daar de pan uit gaan rijzen, ben ik bereid om te bekijken of ik daar nog wat aan kan doen. Het principe dat in eerste instantie de eigen broek moet worden opgehouden blijft echter vooropstaan. Het zou dan dus moeten gaan om een tijdelijke impuls. Dat zeg ik ook in antwoord op de vraag van de heer Klein Molekamp. De financiële ruimte is beperkt.

Hiermee kom ik tegelijkertijd op de opmerking van de heer Van der Staaij over de noodzakelijke financiële reservering, oplopend tot 10 mld euro, zoals ingeschat door de VROM-raad. Dit bedrag gaat vooral om de bijdrage aan het regionale systeem. We hebben daarover afspraken gemaakt. Ik ben niet van plan om dat het Rijk geheel te laten overnemen.

De heer **Van Lith** (CDA): Ik wil de opmerking van de staatssecretaris onderschrijven. Ik ben erg blij met de opmerking dat alleen maatregelen worden afgesproken die financieel gedekt zijn. De staatssecretaris vroeg zich even af waarom dat aan haar werd gevraagd, maar in het verleden zijn er nogal wat convenanten afgesloten waarbij het Rijk wel betrokken was, maar waarvoor geen financiële dekking was. Ik wil daartegen waken. Het gaat om de betrouwbaarheid van de overheid. Laten we alsjeblieft duidelijk afspreken wat nodig is en hoe wij dat willen financieren. Als we de financiering niet rond kunnen krijgen, moeten we de afspraak niet maken.

De heer **Klein Molekamp** (VVD): Als ik de staatssecretaris goed begrijp, staan in het bestuursakkoord de doelen, de middelen en het tijdpad. Dat komt precies neer op wat dit kabinet zegt: je moet kunnen afrekenen.

Staatssecretaris **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Klopt. Ik kan daar kort op antwoorden.

De heer **Van der Staaij** (SGP): Welk uitgangspunt wordt gehanteerd voor het regionale systeem? De staatssecretaris zegt dat dit niet de hoofdverantwoordelijkheid is van het Rijk. Daarmee ben ik het graag eens, maar is het de bedoeling dat bij die bestuursakkoorden duidelijkheid wordt gegeven over een eventuele rijksbijdrage, ook voor het regionale systeem?

Staatssecretaris **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ja, dat is zeker de bedoeling. De deelstroomgebiedvisies vormen daarbij het uitgangspunt. Op basis daarvan kunnen wij heel goed zien wat het probleem is. Tussen partijen is afgesproken dat de eigen broek wordt opgehouden door iedere partij die een eigen verantwoordelijkheid draagt. Zijn er echter extremen, waarbij een bijdrage door het Rijk wenselijk wordt geacht, dan zal dat in het Nationaal bestuursakkoord worden opgenomen. Dat wil ik dan wel bewezen zien. Ik heb de deelstroomgebiedvisies al voor een groot deel gezien. Sommige zijn heel goed, andere hebben nog wat werk nodig. Er zitten ook veel aanvragen in waarvan ik vind dat ze niet thuishoren in dit akkoord omdat het daarbij gaat om achterstallig onderhoud en dat soort zaken. Als zij geschoond zijn en duidelijk is waar de problematiek zit, moet je bekijken of bijvoorbeeld de lasten zo extreem over de gebieden verdeeld zijn dat je daaraan nog wat zou willen doen. Nogmaals, het gaat mij om een beperkte financiële bijdrage, want wij hebben al een heel forse opgave voor het hoofdsysteem. Mijns inziens moet je meer met stimuleringsgelden en tijdelijke werken.

De heer Van Lith stelde mij ook een vraag over de lasten. Die komen ook aan de orde als de kosten voor het regionaal systeem omhoog gaan. Het Nationaal bestuursakkoord water is echter geen ideaal moment om de lasten zoveel mogelijk in te dammen.

Ik wil daar heel eerlijk over zijn. De doelstelling om het watersysteem op orde te krijgen in 2015 kost geld, veel geld. Dat zal onvermijdelijk een lastenstijging tot gevolg hebben. Een recent gestart IBO-onderzoek zal ingaan op alle kosten van de waterketen en de vraag hoe de lasten verdeeld moeten worden. Het lijkt mij goed, na te gaan of verandering in de verdeling van de lasten mogelijk is, maar wij kunnen er niet van uitgaan dat het niet met lastenstijging gepaard kan gaan. Wij moeten ook wat over hebben om ons te kunnen beveiligen tegen het water en tegen wateroverlast. Als je ziet wat de kosten zijn als je die maatregelen niet had genomen, maar achteraf de ellende die het water heeft aangericht, moet herstellen, dan lijkt mij die investering zeker de moeite waard. In het Nationaal bestuursakkoord water zullen er zeker afspraken gemaakt worden over de verdeling van de lasten.

Het feit dat wij het hoofdsysteem hebben geregeld, neemt niet weg dat wij de komende jaren ook nog andere opgaven op het gebied van waterbeheersing zullen krijgen. Het is een dynamisch beleidsterrein, waarbij nog meer zaken op ons afkomen. Als die zich voordoen, zijn daaraan ongetwijfeld financiële consequenties verbonden. Ik zal ervoor zorgen dat die zo snel mogelijk in beeld te krijgen zijn. Ik zal tevens pleiten voor extra inzet, omdat ik vermoed dat wij ons de komende jaren nog voor veel opgaven gesteld zullen zien.

De heer Klein Molekamp vroeg wie de regierol heeft bij het NBW. Die regie heb ik als voorzitter van het bestuurlijk overleg WB21. Het is ook heel belangrijk dat er verschillende partijen nu eindelijk eens goed samenwerken. Ik zorg er vooral voor dat die samenwerking tot stand komt en dat de vaart erin gehouden wordt. Mijn ervaring tot nu toe in de paar keer dat ik ermee te maken heb gehad, is dat men al heel erg naar elkaar toegroeit en wat minder zoals vroeger alleen de eigen rol wil bekijken.

De heer **Klein Molekamp** (VVD): Ik neem aan dat zodra alle handtekeningen onder het akkoord staan, u als staatssecretaris verantwoordelijk bent voor het hele proces en voor de voortgangscntrole. Ik vraag dat omdat bij het beheer van het

Schultz Verhaegen-Maas Geesteranus

grondwater veel gedecentraliseerd is naar de provincies. Wij zien dat de normen niet gehaald worden, maar bijna niemand is daarop aanspreekbaar.

Staatssecretaris **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Als wij afspraken maken, zijn wij verantwoordelijk voor het proces. Je maakt ook afspraken over de individuele verantwoordelijkheden van de waterschappen, de gemeenten en de provincies. Die kan ik niet allemaal op mij nemen. Dat vraagt u ook niet.

De heer **Klein Molekamp** (VVD): U bent verantwoordelijk voor het proces.

Staatssecretaris **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ja en voor het feit dat het goed door de verschillende overheden gedaan wordt.

De heer Klein Molekamp vroeg mij ook of de systematiek van het rioolrecht nog wel voldoet en of de heffingsgrondslag verbreed moet worden, zoals is gesuggereerd door VNG. De vraag is terecht, maar eigenlijk moet de minister van VROM die beantwoorden, omdat hij daarvoor verantwoordelijk is. Ik weet dat op dit moment een standpunt wordt voorbereid met het ministerie van BZK en de VNG. Ik weet ook dat dit punt aan de orde komt in het recent gestarte IBO-onderzoek naar de bekostiging van het waterbeheer. U hoort er ongetwijfeld binnenkort meer over, maar niet op dit moment van mij.

Mevrouw Dijkema vroeg naar de watertoets en de introductie daarvan. Voor mij is de watertoets een van de belangrijke instrumenten in het nieuwe waterbeleid. Ik kan dan ook zeggen dat het goed gaat met de introductie. Samen met andere waterpartners en het bedrijfsleven ben ik daarmee bezig. Er is een helpdesk waar praktische vragen worden beantwoord. Er zijn opleidingsmogelijkheden voor ambtenaren en andere betrokkenen. Wij hebben er breed over gecommuniceerd. Op dit moment lopen er drie proefprojecten die ons inzicht moeten geven in de procesgang. Komend jaar ontvangt de Kamer van mij een evaluatie van dit geheel die kan leiden tot de aanpassing van de handreiking watertoets. Zoals in de Kamer is besloten zullen wij de watertoets nog in 2003 vastleggen in

het besluit op de ruimtelijke ordening.

Ik kom te spreken over de PKB Ruimte voor de rivier. Een groot deel van de rijksreservering voor het hoofdwatersysteem is bedoeld voor de uitvoering van de planologische kernbeslissing Ruimte voor de rivier, een heel belangrijk project. Besluitvorming daarover is voorzien in 2005. Achter dit project "Ruimte voor de rivier" gaat een pakket aan maatregelen schuil, bijvoorbeeld voor het rivierstelsel van de Rijn voor maar liefst 1,9 mld euro. Het is het eerste grote uitvoeringsprogramma dat expliciet aansluit bij de principes van het nieuwe waterbeleid. Als het in 2015 volgens planning is uitgevoerd, is er sprake van maximaal veilige waterafvoer van 16.000 m³ per seconde. Op dit moment is dat nog 15.000 m³ per seconde.

Samenhangend met het project "Ruimte voor de rivier" kom ik op de noodoverloopgebieden. Wij moeten nog een belangrijke beslissing nemen over de mogelijke inrichting van noodoverloopgebieden. Mevrouw Dijkema heeft mij gevraagd om een tipje van de sluier op te lichten en ook anderen hebben gevraagd hoe het kabinet met dit vraagstuk omgaat. De primaire afweging waar wij in Nederland voor staan, is: kiezen wij in een situatie van extreem hoge waterafvoer en een acute noodsituatie voor een ongecontroleerde overstrooming of kiezen wij voor noodoverloopgebieden die een gecontroleerde overstrooming mogelijk maken? Het gaat dan echt om een extreme situatie die niet kan worden opgevangen met het normale veiligheidsregime.

Noodoverloopgebieden werken als een soort verzekeringspolis. Zij maken het mogelijk om veel schade en persoonlijk leed te voorkomen die een ongecontroleerde overstrooming met zich brengt. Tegelijkertijd heeft de aanwijzing van een noodoverloopgebied natuurlijk ook grote gevolgen voor een regio. Daarom vind ik het heel belangrijk dat het proces zorgvuldig en in nauw overleg met de betrokken overheden en burgers wordt vormgegeven. Ik heb onlangs aan de provinciebestuurders gevraagd of zij namens de provincie een reactie willen geven, of zij ook met alternatieven willen komen en daarmee het debat starten. Dat overleg wil ik de

komende maanden gewoon laten doorgaan, omdat dit kabinet niet met een standpunt over noodoverloopgebieden kan komen. Ik zal overigens wel mijn standpunt daarover geven. Het niet kunnen komen met een standpunt hangt onder andere samen met de financiële inbedding. Ook daar kom ik nog over te spreken.

Ik zie het in ieder geval als mijn taak om ervoor te zorgen dat wij geen tijd verliezen en dat wij het draagvlak voor de beslissing van een volgend kabinet zo groot mogelijk maken. Mijn mening is dat een vorm van gecontroleerd overstrooming noodzakelijk is. De middelen voor de aanwijzing van deze gebieden zijn echter nog niet gereserveerd in deze begroting. Ik vind ook dat er financiële dekking moet zijn als je tot deze gebieden zou komen. Wat mij betreft, is dat dan ook een opgave voor het nieuwe kabinet.

De heer **Jense** (Leefbaar Nederland): Hoe ziet de staatssecretaris haar rol in de richting van partijen die al sinds 1998 met elkaar aan het overleggen zijn? Ik ken zelf een paar van die gebieden waar dit het geval is. In die gebieden bestaat klaarblijkelijk een halsstarrigheid tussen waterschappen enerzijds en gemeenten anderzijds over de aanwijzing van zulke gebieden. Het lijkt wel alsof er een patstelling is ontstaan. Vervolgens lopen wij een enorm risico dat zo'n situatie zich straks weer voordoet. En dan is er sindsdien niets veranderd. Hoe denkt de staatssecretaris dat proces in te richten? Ik ben het met haar eens dat een en ander zorgvuldig moet verlopen. Er is inmiddels echter wel haast geboden, gezien de steeds grotere frequentie van het vallen van grote hoeveelheden regenwater.

Staatssecretaris **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Het gaat hier niet om gebieden waarin regenwater wordt opgevangen. Het gaat bij noodoverloopgebieden om een extreem hoge waterafvoer door rivieren. Op het moment dat de rivieren boven de 16.000 m³ per seconde moeten afvoeren, zijn die gebieden nodig. De heer Jense heeft gesproken over de samenwerking tussen de verschillende partijen. Ik heb inmiddels reacties van provincies, diverse gemeenten, de TAW en waterschappen binnen. Het merendeel van hen ziet de nut en

Schultz Verhaegen-Maas Geesteranus

noodzaak van deze gebieden in. Men heeft wel nog een aantal vragen. Wij bekijken die vragen nog, onder andere die van de TAW, maar wij willen ook graag nog een nadere discussie voeren met de provincies over de mogelijkheden die zij zien. Zij geven aan dat zij op sommige punten alternatieven hebben. Die alternatieven kunnen voor mij alleen gelden als zij ook werkelijk genoeg ruimte bieden, als zij binnen financiële kaders zitten en als zij niet in Duitsland liggen. Dat laatste alternatief hoor ik namelijk ook nog weleens. Ik heb het vermoeden dat wij er op korte termijn uit kunnen komen. Ik kan daar alleen nu niet over besluiten, omdat er geen budget voor beschikbaar is.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): De staatssecretaris geeft een persoonlijk standpunt. Het is natuurlijk heel interessant om dat te vernemen, maar tegelijkertijd kan ik daar ook niet zoveel mee. Wij moeten hier in de Kamer immers uiteindelijk vooral onze afweging maken op basis van standpunten van het kabinet. De staatssecretaris heeft gezegd dat er nu nog niets gedaan kan worden omdat er geen geld beschikbaar is. Ik vraag mij af of deze opmerkingen over de noodoverloopgebieden echt louter en alleen zijn ingegeven door financiële motivatie of dat zij ook nog bereid is om daar principieel verder over na te denken. Er zijn voor dat rapport van Luteijn immers ook alternatieven neergelegd waarmee andere keuzes worden gemaakt.

Staatssecretaris **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Volgens mij heb ik dat ook gezegd: mijn mening is dat een vorm van gecontroleerd overstromen noodzakelijk is. Je kunt dus niet zeggen dat wij er helemaal niets mee doen. Ik heb ook gehoord over een aantal alternatieven, waarvan sommigen zeggen dat zij geen alternatieven zijn: "Doe maar bij de burens" is geen alternatief. Sommige andere alternatieven vind ik echter interessant. Daarom heb ik beide provincies uitgenodigd om met mij mee te denken en om aan te geven welke alternatieven zij zien; dat moeten echter wel reële alternatieven zijn die kunnen zorgen voor die opvang. U hoort dus dat ik er open voor sta. Dat is een opgave voor het nieuwe kabinet, maar er zal in de

komende maanden al aan gewerkt worden.

De heer Van Lith pleitte gisteren voor het voorkómen van overlappingsen tussen retentiegebieden en andere waterbergingsgebieden. Ik neem aan dat hij daarmee doelt op de retentiegebieden uit de spankrachtstudie "Ruimte voor de rivier" en op het voorstel voor noodoverloopgebieden van de commissie-Luteijn. De retentiemogelijkheden hangen af van de beslissing die wij in de toekomst over noodoverloopgebieden zullen nemen, maar ik zeg alvast dat wat mij betreft geen dubbele functie mogelijk is. Het gaat ofwel om een retentiegebied – dat is een structureel middel waarmee je de wettelijke veiligheidsnormen haalt; dat kan met weinig schade – ofwel om een noodoverloopgebied, waar bij een uitzonderlijke overstroming de inzet gepleegd wordt. Dat zijn grote gebieden, dus gebieden met meer bebouwing en meer bewoners, maar het komt veel minder aan de orde. Het is dus een keuze tussen één van die twee. Dat hebben wij ook aangegeven aan alle regionale partijen, waarmee wij nu ook over de deelstroomgebiedsvisies praten. Wij zullen er dus uiteindelijk voor moeten zorgen dat er maar één soort aanwijzing komt voor een gebied.

De suggestie van de heer Van Lith om een proef of experiment te nemen met noodoverloop lijkt mij overigens geen goed idee, want als je met één ding niet moet experimenteren, is dat met noodoverloop. Ik weet dat de heer Van Lith in de Beerse Overlaat woont. Ik neem niet aan dat hij die proef in het noordoosten van Noord-Brabant wil uitvoeren, maar ik heb niet helemaal kunnen bevatten wat hij hiermee wilde.

De heer **Van Lith** (CDA): Mijn opmerkingen over het experimenteren gingen met name over waterberging. U noemde zelf al de Beerse Overlaat. Ik ben daar afgelopen maandag nog geweest en je ziet dan de dilemma's: aan de ene kant heb je daar te maken met het in de uiterwaarden realiseren van natuur en aan de andere kant heb je daar te maken met het realiseren van veiligheidsmaatregelen, waaronder mogelijk waterberging. Je zou moeten bekijken in hoeverre waterberging een bijdrage kan leveren aan het waarborgen van de veiligheid van die regio. Daarom zei

ik dat wij eigenlijk meer moeten weten over het effect van waterberging op de veiligheid.

Staatssecretaris **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Als ik u goed begrijp, zegt u dat je ook kunt kijken naar retentie in plaats van noodoverloop. Dat is echter vaak een structurele inzet, terwijl je bij noodoverloop het risico hebt dat je eens in de 1250 jaar het gebied moet laten vollopen. Dat kan overigens ook morgen zijn; dat zegt dus niet zoveel. Bij retentie is het vaak veel structureler, namelijk eens in de 50 of 100 jaar. Je kunt dus veel minder met het gebied.

De heer **Van Lith** (CDA): Wij zijn het met elkaar eens dat die veiligheid gewaarborgd moet worden. Op dit moment hebben wij daar een veiligheidsnorm voor, namelijk de kans dat er één keer per 1250 jaar een overstroming zou kunnen plaatsvinden. Ik vind het echter interessant om na te gaan welk effect de maatregelen die wij nu nemen, zullen hebben. Neem bijvoorbeeld de Ooijpolder. Daar heeft een dijkversterking plaatsgevonden; er vindt nu waterberging plaats en ook in de uiterwaarden zijn nieuwe maatregelen op komst. Wat levert ons dat op? Wat is het effect van die maatregelen voor die regio? Je kunt de ene regio immers niet met de andere vergelijken. Het gaat dus veel meer om het meten van de effecten ervan, los van de kans op een overstroming.

Staatssecretaris **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik begrijp wat u bedoelt. Natuurlijk vinden wij het heel belangrijk om dat te zien. Het hele idee van "Ruimte voor de rivier" is er natuurlijk ook om ervoor te zorgen dat in de uiterwaarden veel meer ruimte wordt geschapen, zodat je op een ander moment geen overlast hebt van een teveel aan water. Wij onderzoeken natuurlijk ook wat de precieze effecten zijn en hoeveel extra maatregelen je daarnaast nog nodig hebt. Het gaat hier om extreme situaties waarbij men niet meer met alle extra berging die wordt gerealiseerd uit de voeten kan.

Ik stap van Brabant over naar Europa. De heer Klein Molekamp bevestig ik graag in zijn vermoeden dat goede internationale afspraken cruciaal zijn voor een laaggelegen

Schultz Verhaegen-Maas Geesteranus

land zoals Nederland. Voor Nederland is het belangrijk dat ook andere landen meer ruimte geven aan het water en kiezen voor vasthouden, bergen en afvoer als ordenend principe bij bouwactiviteiten en ruimtelijke functieverandering. Wij moeten proberen om het probleem niet benedenstrooms af te wentelen, niet in Nederland, maar ook niet in Europees verband. In de Internationale commissie voor de Rijn zijn hierover concrete afspraken gemaakt. De internationale verdragen voor Maas en Schelde worden eind dit jaar in die richting aangepast. De hoogwaterproblematiek staat daarmee samen met de Europese kaderrichtlijn water op de agenda van de commissies voor Maas en Schelde.

Het hoge water dat nu ook bij onze burens steeds meer opkomt, heeft in de laatste jaren tot veel initiatieven geleid om Europees samen te werken. Wij staan daar heel positief tegenover. Wij werkten al lang samen met Nordrhein-Westfalen. Wij proberen ons waterbeleid ook steeds in Europa aan de man te brengen.

Ik maak een uitstapje naar het mondiale niveau. Water was een van de vijf hoofdthema's bij de VN-top voor duurzame ontwikkeling in Johannesburg. Deze top heeft voor de aanpak van de waterproblematiek een aantal nieuw impulsen opgeleverd en het voor de VN nieuwe instrument van publiek-private partnerships mogelijk gemaakt. Nederland heeft gezegd actief te zullen participeren in de verdere uitwerking van die partnerships. Dat biedt wat mij betreft een goede kans om de inzet van Nederland in het buitenland te versterken. Dat kan door bestaande programma's zoals Partners voor water en een samenwerkingsverband zoals het Netherlands Water Partnership, maar ook door een en ander nauw te koppelen aan inzet op het watergebied. Voor mij is het van belang dat daarbij ook de betrokkenheid van de private sector, het bedrijfsleven, kennisinstituten en maatschappelijke organisaties wordt vergroot en dat de watercrisis in vele delen van de wereld kunnen worden opgelost. Ik ben hierover in overleg met mijn collega voor Ontwikkelingssamenwerking. Het is essentieel dat wij dit samen en gedegen aanpakken en dat wij beiden gebruik maken van elkaars kennis.

De heer **Klein Molekamp** (VVD): Denkt de staatssecretaris van Buitenlandse Zaken daar ook zo over? De vorige keer was het probleem dat minister Herfkens daar fundamenteel anders over dacht dan staatssecretaris De Vries.

Staatssecretaris **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik heb tot nu toe twee keer overleg gevoerd met mevrouw Van Ardenne. Zij vindt het ook belangrijk om de partnerships te bevorderen, om het bedrijfsleven een belangrijke rol te geven en om gezamenlijk te bekijken waar de budgetten het beste ingezet kunnen worden. OS en Verkeer en Waterstaat hebben daarbij een eigen verantwoordelijkheid. Afsproken is om de zaken op elkaar af te stemmen en om te voorkomen dat in het nieuwe kabinet wordt voortgezet wat onze voorgangers deden. Wij kunnen dus goed samen door een deur!

Tot nu toe is vooral gesproken over de rivieren. Natuurlijk is ook het kustbeleid een belangrijk aandachtspunt voor dit kabinet. Dat kan ook niet anders, want de zeespiegel blijft stijgen en het is een zaak om ervoor te zorgen dat de waterkeringen op peil zijn. Op dit moment laat ik onderzoeken hoe veilig de waterkeringen in de toekomst zullen zijn. Dat gebeurt ondermeer op basis van nieuwe kennis en inzichten over de golfaanval op waterkeringen. Het klinkt heel eng. Dat is het ook. Het kan ertoe leiden dat wij in de toekomst andere prioriteiten moeten stellen. Zeer recent heeft de Technische adviescommissie waterkeringen hierover een advies uitgebracht, dat de Kamer inmiddels heeft bereikt. Dat bevestigt wat mijn voorganger de Kamer in januari van dit jaar heeft gemeld: de golfbelasting op de Nederlandse kust is zwaarder dan wij tot nu toe hebben gedacht. Wij moeten daarmee rekening houden. Het advies kan aanzienlijke consequenties hebben. Dat is voor mij reden om op korte termijn de bevindingen van TAW te laten toetsen door een onafhankelijk instituut. Ook TAW beveelt aan om nader onderzoek te doen, omdat zij aangeven dat hun instrumentarium nog niet voldoet om de zaken precies uit te vinden. Ik heb begrepen dat dit onderwerp op 14 november aan de orde zal zijn in een AO. Ik stel voor, dan verder van gedachten te wisselen.

De heer **Van Lith** (CDA): Ik begrijp dat er onderzoek moet plaatsvinden om een en ander duidelijk in beeld te krijgen. Alleen vraag ik mij af of wij niet nu al maatregelen moeten nemen. Het rapport van de adviescommissie is opzienbarend. Daarin staat dat een aantal schakels in duinen en dijken niet voldoet aan de veiligheidsnorm. Er wordt zelfs gesproken van een verontrustende situatie. Dan vraag ik mij af hoe u ervoor zorgt dat onze zorgen worden weggenomen. Is het niet verstandiger om nu al maatregelen te nemen?

Staatssecretaris **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Nee. De conclusies zijn inderdaad vrij vergaand, maar een stukje verderop staat dat het ondanks de verontrustende resultaten niet noodzakelijk is om onmiddellijk op grote schaal tot dijk- en duinverzwaringen te besluiten. De commissie geeft in haar advies aan dat zij op sommige punten nader onderzoek wenselijk vindt en daarbij wordt een aantal termijnen aangegeven. Wij nemen het heel serieus, maar ik geloof niet dat er op dit moment echt een veiligheidsprobleem is. Wij moeten wel snel in beeld zien te krijgen over welke termijn het dan wel gaat en wanneer wij daarin moeten gaan investeren. Eind dit jaar zal ik overigens ook, mede namens mijn collega's van VROM en LNV, de beleidslijn voor de kust uitbrengen. Die geeft een integraal kader voor alle veiligheids- en inrichtingsmaatregelen voor het kustgebied, inclusief de kustplaatsen en de zwakke schakels.

Dan kom ik bij de bewustwording. Als wij het water meer ruimte willen geven, kunnen wij niet volstaan met technische maatregelen en ruimtelijke ingrepen. Wij moeten er ook voor zorgen dat zowel burgers als bestuurders nut en noodzaak inzien van het nieuwe waterbeleid. Het is nog weleens een probleem dat dit niet op voldoende draagvlak berust. Wij zijn de afgelopen jaren gestart met de campagne Nederland leeft met water. Wij zijn begonnen met de bestuurders en in het voorjaar zullen wij starten met de burgers. Dat is hoogst noodzakelijk, want de kans dat je als inwoner van Nederland te maken krijgt met wateroverlast is twee keer zo groot als de kans dat je huis in brand vliegt. Tegen het laatste heeft iedereen zich verzekerd, maar tegen het eerste niet. Men

Schultz Verhaegen-Maas Geesteranus

verbaast zich er vaak over dat dit nodig is. Een mevrouw uit Dresden zei al in het NOS-journaal, staand in haar ondergelopen winkel, dat zij zich tegen alles had verzekerd behalve tegen hoog water. Ik denk dat de meeste inwoners in Nederland in die situatie hetzelfde zullen zeggen.

De heer **Klein Molekamp** (VVD): In de schriftelijke beantwoording staat dat er binnenkort een wetsvoorstel komt over de aansprakelijkheid als het voortvloeit uit overheids-handelen. Kunt u iets meer over de termijnen zeggen? Ik noemde in dit verband de gemeenten Eindhoven en Bloemendaal.

Staatssecretaris **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Daar kom ik in mijn tweede termijn op terug.

Voorzitter. Binnenkort zal in ieder geval een grote campagne starten om aandacht en ruimte voor het water te vragen.

Een ander waterthema is het integraal waterbeheer. Ook daar moet de komende jaren flink wat aan gebeuren. Het is misschien in de publieke opinie geen erg actueel thema, maar het is zeer urgent om daar wat mee te doen. De heer Duyvendak en mevrouw Dijksma vroegen mij naar mijn visie op een integrale aanpak van het waterbeheer en de ketenbenadering. Wat mij betreft is integraal waterbeheer een belangrijk instrument om onze doelstellingen op het gebied van water, maar ook op het gebied van ruimte en milieu, te halen, niet alleen in Nederland, zoals het nationaal bestuursakkoord water laat zien, maar ook op Europees niveau. In dat verband heb ik een aantal lopende trajecten rond WB21 en de Europese kaderrichtlijn water nauw aan elkaar gekoppeld en de nodige organisatorische voorzieningen getroffen om de uitvoering van die kaderrichtlijn begin volgend jaar van start te laten gaan. Ik denk aan de benoeming van stroomgebiedcoördinatoren en het opzetten van samenwerkingsverbanden in die stroomgebieden. Juist nu wij vanuit veiligheidsoverwegingen grote ingrepen plannen in het watersysteem, ontstaan er goede mogelijkheden voor natuurontwikkeling en een grotere ruimtelijke kwaliteit. Wat mij betreft is de veiligheid van de burger daarbij het belangrijkste criterium. Is die

veiligheid gewaarborgd, dan kan Verkeer en Waterstaat samen met de departementen van LNV en VROM en met de provincies de kansen grijpen die er liggen om de leefomgeving te verbeteren. Elk van deze partijen moet daaraan natuurlijk een steentje bijdragen, ook financieel. Het kan niet zo zijn dat dit alleen op het waterproject komt te rusten, want de veiligheid moet toch voorop staan.

Op dit moment wordt er hard gewerkt aan een integrale rijkswisie op de waterketen. Doelmatigheid en het gebruiken van milieukansen zijn daarin centrale begrippen. Ik verwacht deze visie begin 2003 bij u te kunnen afleveren.

Overigens zal ik op korte termijn in overleg treden met de minister van Landbouw over het specifieke project Haringvlietsluizen waarnaar de heer Duyvendak gisteren heeft gevraagd. U weet dat het de bedoeling is die sluisen per 1 januari 2005 op een kier te zetten. Het gereserveerde budget van 32 mln euro is echter ontoereikend om alle compensatiemaatregelen te betalen die wij inmiddels in beeld hebben gekregen. Ik zal hierover met mijn collega van Landbouw praten en ik zal ook kijken naar de mogelijkheden om de kosten van dit project te beperken. Zodra ik meer duidelijkheid heb, zal ik u laten weten wat mijn besluit is. Het zal echter duidelijk zijn dat ik bij een al te groot beslag op het totale budget dat beschikbaar is voor dit soort natuurprojecten, een keuze zal moeten maken tussen de mogelijkheid om voor vele jaren maar één project te doen of de mogelijkheid om het budget over meerdere projecten te verdelen. Ik zal hierop terugkomen.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Er waren al wat onheilspellende berichten over het op een kier zetten van de Haringvlietsluizen waardoor het water in het Haringvliet brak wordt. De staatssecretaris bevestigt die nu. Zij zegt dat er waarschijnlijk te weinig geld voor dit project beschikbaar is. Over dit project was al besloten, maar het dreigt nu te stranden. Wil de staatssecretaris de Kamer hierover een brief sturen op een zodanig moment dat wij hierover nog ruim voor het kerstreces met haar van gedachten kunnen wisselen?

De staatssecretaris maakt in haar antwoord over de Zandmaas naar

mijn idee een te strikt onderscheid tussen de veiligheid en de natuurontwikkeling. De veiligheid is nu gewaarborgd met die kades, maar voor de natuurontwikkeling is te weinig geld. De staatssecretaris wekt de indruk dat zij denkt: dit hoort bij andere departementen. Dit is niet de beleving in de regio. Die kades zijn tijdelijke voorzieningen, maar zij vormen nog steeds een flessenhals. Als het water daarover heen gaat, is het meteen goed mis. Daarom is het wel degelijk van belang dat er een integrale, duurzame aanpak tot stand komt. De Kamer heeft hiertoe destijds de motie-Depla aangenomen. Ik verzoek de staatssecretaris die motie uit te voeren.

Staatssecretaris **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Wij zijn al met diverse organisaties in gesprek over het project Haringvlietsluizen op een kier. Ik heb al aan Natuurmonumenten gevraagd hoe die organisatie hierover denkt. Verder heb ik met een aantal lokale partijen gesproken. Ik wil de Kamer best op korte termijn een brief sturen waarin ik schrijf dat wij de mogelijkheden bestuderen in samenwerking met andere, maar ik denk dat het interessanter is om even af te wachten waarop wij uitkomen met die partijen. De heer Duyvendak moet maar aangeven waaraan hij de voorkeur geeft. Ik verwacht overigens wel dat wij voor het kerstreces tot een besluit kunnen komen.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Mijn collega Van den Brand heeft bij de regeling van werkzaamheden al om een brief gevraagd en ik wil daaraan vasthouden. Ik wil graag nu een brief over de stand van zaken en de problemen, opdat wij daarover in de commissie van gedachten kunnen wisselen.

De heer **Klein Molekamp** (VVD): Ik heb er meer behoefte aan dat de staatssecretaris met partijen nagaat hoe zij het beste hieruit kan komen en het resultaat daarvan aan ons laat weten. Ik vind niet dat wij op dit moment een hele discussie over dit onderwerp moeten voeren die dit proces kan doorsnijden.

Staatssecretaris **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik stuur de Kamer in ieder geval een brief waarin ik inga op de stand van

Schultz Verhaegen-Maas Geesteranus

zaken op dit moment. De leden moeten dan onderling maar uitmaken of zij mij willen uitnodigen om met hen van gedachten te wisselen voordat ik met partijen heb gesproken of daarna.

Ik probeerde duidelijk te maken dat er twee projecten zijn voor de Zandmaas. Voor het eerste project geldt dat wij zo snel mogelijk voor 2005 de veiligheid willen garanderen. Daarover zijn nu besluiten genomen en daarvoor zijn kaders nodig, want dit is de snelste methode om dit te realiseren. Dat wordt nu uitgevoerd. Het tweede project is nog niet voor besluitvorming rijp, omdat het ministerie van LNV heeft aangegeven dat zij daar ICES-gelden voor had willen krijgen. Er zal daarom eerst moeten worden onderzocht of een andere invulling mogelijk is. Deze tweede stap zal pas later worden gezet. De eerste stap is het zo snel mogelijk realiseren van dit project. U gaf zelf al aan dat het om een tijdelijke situatie gaat.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): De Kamer heeft u hier middels de motie van de heer Depla al toe opgeroepen. Verder zijn hierover ook afspraken gemaakt met de regio. Het probleem is dat het kabinet hiervoor geen geld heeft uitgetrokken in het Strategisch akkoord.

Staatssecretaris **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Goed.

Wij zijn op de goede weg met het integraal waterbeheer. De versnipperde wetgeving is mij echter nog wel een doorn in het oog. Ik ben ervan overtuigd dat wij uiteindelijk zullen moeten kiezen voor een integrale waterwet die de andere wetten overbodig maakt. Er is bij medeoverheden terecht grote behoefte aan minder regels, duidelijkheid en een loket voor alle wateronderwerpen. De Kamer zal begrijpen dat dit kabinet geen nieuwe wet in gang kan zetten, maar ik noem deze gedachte toch, omdat ik denk dat het waterbeheer in Nederland ermee gediend is.

Bij het begrotingsonderzoek van vorige week is de afbouw aan de orde geweest van de taak van mijn ministerie op het terrein van bouwgrondstoffen. De heer Klein Molekamp drong gisteren aan op een regierol van het Rijk bij de winning van bouwgrondstoffen. Hij gaf daarbij wel aan dat het hem niet zoveel uitmaakte welk departement

deze rol op zich zou nemen. Verder heeft ook de heer Alblas zich zorgen gemaakt over dit onderwerp.

Naar aanleiding van de taakstelling in het regeerakkoord voor rijksambtenaren heb ik kritisch gezocht naar taken waar minder overheidsregulering mogelijk is. Het bouwgrondstoffendossier is zo'n taak. Daarbij speelt ook dat de verantwoordelijkheid die nu bij Verkeer en Waterstaat ligt, niet wordt ondersteund door een instrumentarium dat die verantwoordelijkheid kan waarmaken. Er is volgens mij dan ook sprake van schijnbeleid. Heel recentelijk heeft de commissie-Tommel – ik heb u vandaag de stukken toegestuurd – mij geadviseerd om over te gaan tot afbouw. Uiteraard moet een eventuele afbouw van deze regierol heel zorgvuldig gebeuren. Om deze afbouw zorgvuldig vorm te kunnen geven zal er in ieder geval contact moeten zijn met het bedrijfsleven, collega bewindslieden en provincies. Ik zou hier graag later op terugkomen om met de Kamer hierover een fundamentele discussie te kunnen voeren.

De heer **Klein Molekamp** (VVD): Ik wil u het volgende punt meegeven voor deze discussie. De reden waarom de markt niet geheel vrij is, is het feit dat het allesbepalend is wat de overheid toestaat aan winning en wat niet. Ik denk dat die specifieke positie zeer sterk zal moeten meewegen bij uw besluitvorming. In deze context kan ik mij voorstellen dat u kiest voor het ministerie van VROM als coördinerend ministerie, maar dat neemt niet weg dat het Rijk – wie dat ook mag zijn – te allen tijde die verantwoordelijkheid en regierol moet hebben. Heeft zij die niet, dan kan het bedrijfsleven niet functioneerden als gevolg van het nimby-effect.

Staatssecretaris **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik kan mij uw zorg of er wel voldoende op de markt zal komen, heel goed voorstellen, ook gezien de rol die provincies en gemeenten tot op dit moment gespeeld hebben. Tegelijkertijd zie je dat ook bij andere belangrijke grondstoffen zoals aardolie en aardgas, de regierol van het Rijk ontbreekt. Het Rijk heeft hier wel een stimulerende rol. Ik ben dan ook van plan om in de komende maand te onderzoeken of het

mogelijk is om een prikkel in te bouwen die het voor provincies en gemeentes aantrekkelijk maakt om mee te werken aan dit soort projecten. Maar nogmaals: wij zullen met de verschillende partijen om de tafel moeten gaan zitten om te onderzoeken hoe de afbouw het beste vorm kan worden gegeven. Ik neem uw ideeën daarbij zeker mee.

In de komende jaren zal het bij het waterbeheer gaan om veiligheid en integraal waterbeheer. Binnen deze doelstelling staan wij voor twee grote nieuwe uitdagingen. De eerste is WB 21 zelf: meer ruimte geven aan water vraagt om een enorme cultuuromslag. De tweede uitdaging is om dat nieuwe waterbeleid en de ruimtelijke kwaliteit integraal met elkaar te verbinden. Dat is wat mij betreft in een notendop waar het bij het waterbeheer in de komende jaren om draait.

In het dossier luchtvaart spelen twee belangrijke onderwerpen, te weten de toekomst van Schiphol en de toekomst van de kleine en de regionale luchthavens. Op deze twee onderwerpen zal ik zo meteen graag ingaan, maar eerst wil ik nog kort iets zeggen over het economische belang van de luchtvaart en het veiligheidsaspect.

Onlangs heb ik een rapport in ontvangst genomen van de Stichting verenigde Nederlandse lucht- en ruimtevaart. Dat rapport ging over de economische betekenis van de luchtvaart. Daar bleek weer eens te meer hoe groot die betekenis is, zowel voor de regio's met grote als voor die met kleine luchthavens. Alleen voor Schiphol al geldt dat 1 miljoen extra passagiers 0,5 mld euro méér welvaart oplevert in de regio Amsterdam en 8600 extra arbeidsplaatsen. Ik denk dat dit cijfers zijn waar wij niet aan voorbij kunnen gaan, zeker niet nu het economisch minder gaat. Het stimuleren van die economische potentie is voor mij dus ook een belangrijk uitgangspunt bij het luchtvaartbeleid. Ik ben ook blij dat de groei er na 11 september 2001 weer in zit, zowel op Schiphol als op de andere vliegvelden. Overigens is die groei niet alleen in het belang van de sector maar ook in het belang van de consument, want meer vliegmogelijkheden betekent ook grotere keuzevrijheid. Bovendien zien wij dat groei leidt tot mogelijkheden om de bedrijfsvoering voor low-cost carriers rendabel te maken, waardoor

Schultz Verhaegen-Maas Geesteranus

vliegen ook nog een stuk goedkoper wordt.

De veiligheidsdoelstelling is het tweede punt en dit is niet tegengesteld aan het economische belang, zoals dat nog weleens wordt aangegeven, maar ligt wat mij betreft juist in het verlengde daarvan. Veiligheid is zowel voor de overheid als voor de luchtvaartsector core business. Objectief gesproken is de luchtvaart al heel veilig, maar de herdenkingen van 11 september 2001 en de Bijlmerramp hebben ons er onlangs nog eens aan herinnerd hoe kwetsbaar wij zijn. Daarom moet veiligheid, naast het economische belang, het andere uitgangspunt zijn van het luchtvaartbeleid. Waar regelgeving rond veiligheid ontbreekt of verouderd is, moeten wij daarin voorzien. Waar ik niet vóór ben, zijn eindeloze nieuwe model- of vormdiscussies. De kaders voor Schiphol liggen vast, onder andere in de Wet luchtvaart, maar aanvullende afspraken moeten wat mij betreft binnen die kaders passen en vooral praktisch en concreet zijn, bijvoorbeeld afspraken over minder vliegbewegingen boven stedelijk gebied.

Op dit moment werk ik aan de beleidsagenda voor de jaren 2003-2010, waarin ik de verschillende concrete issues rond veiligheid in samenhang aan u zal voorleggen. Naast de veiligheid van het vliegen zelf zijn er daarbij ook de issues die te maken hebben met externe veiligheid voor de omgeving en de beveiliging van luchthavens.

Ik kom nu op het onderwerp van de vijfde baan, waar de heer Klein Molekamp naar vroeg, en ik ben dan aangeland bij de toekomst van mainport Schiphol. Afgelopen vrijdag zijn in de ministerraad de AMvB's vastgesteld, waardoor op 20 februari eindelijk de vijfde baan in gebruik genomen kan worden. Overigens zijn de AMvB's met verwerking van de motie-Hofstra vastgesteld; daar vroeg de heer Klein Molekamp naar.

Of ik de baan zelf in gebruik kan nemen, zo luidde een vraag. Ik wil dat uiteraard graag zelf nog doen en waarschijnlijk lukt het ook wel. Alhoewel ik natuurlijk hoop op een heel snelle formatie, is een maand wel erg kort. De datum van 20 februari staat vast, zodat ik denk dat dit nog wel door dit kabinet gedaan kan worden. Daarmee komt een einde aan de jarenlange discussie en procedures en krijgt Schiphol weer

voldoende ruimte om te groeien, in ieder geval tot 2010. Uiteraard moet die groei plaatsvinden binnen de geldende normen voor veiligheid en milieu; dat spreekt voor zich. De inspectie van Verkeer en Waterstaat controleert als onafhankelijk toezichthouder of Schiphol zich daadwerkelijk aan de normen houdt.

Dat wij de vijfde baan nu in gebruik kunnen nemen, is mede te danken aan de GIS-regeling. Die is opgesteld om de groei van Schiphol mogelijk te maken. De keuze destijds was: groei ja, maar dan wel onder de voorwaarde van een goed geluids-isolatieprogramma voor de woningen in de omgeving. De heer Klein Molekamp wees er terecht op dat de kosten van dit programma flink hoger uitvallen dan in de oorspronkelijke ramingen was voorzien. Dit heeft er alles mee te maken dat er een vertraging is ontstaan. Het werd eerst door Schiphol uitgevoerd als verantwoordelijke instantie en vervolgens aan het Rijk overgedragen; in de tussentijd bleken de marktprijzen flink gestegen te zijn. Ik ben echter nog steeds van mening dat deze kosten wel aan de sector moeten worden doorberekend.

De vijfde baan heeft als positief effect dat er minder boven stedelijk gebied gevlogen zal worden, maar het jaar 2003 zal een heel lastig overgangsjaar worden. Alle partijen – omwonenden, luchtvaartmaatschappijen, LVNL, luchthaven en overheid – moeten ervan doordrongen zijn dat je niet van de ene op de andere dag van een vierbanenstelsel naar een vijfbanenstelsel omschakelt. De verdeling van het geluid over de omgeving zal in het jaar 2003 ook voortdurend veranderen. Dat is moeilijk, want mensen die vroeger last hadden maar nu minder, zullen niet opbellen om te zeggen dat het wat beter geworden is; tegelijkertijd zullen mensen die nu wel last ondervinden nog extra bellen. Maar net als bij een verhuizing verwacht ik eigenlijk van iedereen enige inschikkelijkheid in zo'n overgangsjaar. In ieder geval zal het van belang zijn om goede en tijdig informatie aan de bewoners te leveren.

Dan kom ik op de aandelenverkoop. Het kabinet vindt het voor de versterking van de mainportfunctie van Schiphol belangrijk dat de luchthaven als een gewoon slagvaardig bedrijf kan opereren. Op dit moment is dat moeilijk, want de

overheid is nu zowel enig aandeelhouder als regelgever en toezichthouder. Schiphol wil naar de beurs, bijvoorbeeld om geld te zoeken op de kapitaalmarkt of om strategische allianties te kunnen aangaan met andere luchthavens. Beide wensen liggen in elkaars verlengde: de scheiding van de verschillende functies die wij willen en hun wens om als een echt bedrijf te kunnen functioneren. Dit kabinet heeft er dan ook voor gekozen om een minderheidsaandeel van Schiphol te verkopen op een financieel gunstig moment. De toekomst van Schiphol als een gewoon bedrijf komt daarmee een stap dichterbij. Het kabinet wil ook de publieke belangen zekerstellen. De heer Van Lith heeft ze gisteren opgesomd. Ik evalueer op dit moment of het wetsvoorstel voor de verkoop van de aandelen, dat nu bij de Kamer ligt, hiervoor voldoende garanties biedt. Ik heb met KLM en Schiphol afgesproken, in samenwerking met andere luchtvaartmaatschappijen, dat zij zelf afspraken maken over tarieven en gebruiksvoorwaarden en die voor ons op papier zetten. Aan de hand van de evaluatie en deze afspraken zal ik kijken of het nog nodig is om aanvullende regelgeving hierop te maken.

Ik kom bij de regionale en de kleine luchthavens, want het is natuurlijk meer dan Schiphol alleen. Deze regionale en kleine luchthavens worden steeds belangrijker voor de zakelijke reiziger en de toerist. In het eerste kwartaal van 2003 kom ik daarom met voorstellen voor nieuwe regelgeving voor deze vliegvelden op de terreinen van milieu en veiligheid. Deze regelgeving zal vergelijkbaar worden met het systeem dat wij op Schiphol hebben ingevoerd: bedrijven kunnen binnen de gestelde normen vrij opereren, maar wie ze overschrijdt heeft een probleem. Ook hier geldt dat eventuele aanvullende afspraken per luchthaven binnen de kaders moeten passen en vooral praktisch moeten zijn, dus geen nieuwe principiële discussies. Die nieuwe regels zijn nodig, maar verder ben ik absoluut niet van plan om de regionale en kleine luchtvaart vanuit Den Haag tot in detail te sturen.

De heer Klein Molekamp vroeg mij gisteren of ik voorstander ben van meer zeggenschap van de regio's over de regionale luchthavens. Het antwoord is "ja". Ik denk dat

Schultz Verhaegen-Maas Geesteranus

decentralisatie van verantwoordelijkheden een belangrijk onderdeel moet zijn van de nota over de kleine en regionale luchtvaart. De provincies krijgen een sterke rol als vergunningverlener. In mijn visie beslissen zij samen met de gemeenten over de toekomst van hun regionale luchthaven. Zo zie ik zelf een belangrijke rol voor deze vliegvelden in de groei van het luchtverkeer, maar er moet wel regionaal draagvlak zijn. Met andere woorden, de regio moet er zelf voor kiezen. Dat geldt ook voor de interessante suggestie die de heer Alblas gisteren deed om meer vakantiecharters in de regio te laten vertrekken en aankomen. Als de regio dat wil en ik het decentralisatiebeleid heb doorgezet, wie ben ik dan om dat tegen te houden? De eerste stap op weg naar meer autonomie is dan ook dat deze luchthavens meer als een bedrijf gaan werken. Ook hiervoor geldt net als voor Schiphol dat de overheid een minder grote vinger in de pap moet hebben als grootaandeelhouder of misschien zelfs als enige aandeelhouder. Daarom ben ik inmiddels vergewoerd met de voorbereidingen om aandelenverkoop mogelijk te maken.

Overigens zal ik los van de nieuwe regelgeving voor de regionale en kleine luchthavens de afspraken over de omvorming van Lelystad tot een zakenluchthaven en over een ruimer gebruik van de Noordzuidbaan in Maastricht gewoon nakomen. Op dit moment wordt daarvoor beleid ontwikkeld. Voor het einde van het jaar zal ik de bijbehorende ontwerp-PKB in procedure brengen.

Het luchtvaartbeleid is vaak een kwestie van lange adem. Als men mij vraagt waar in 2003 in het luchtvaartdossier op gefocust moet worden, dan denk ik aan drie concrete zaken die wat mij betreft eind volgend jaar gerealiseerd moeten zijn. De overstap van vier naar vijf banen op Schiphol moet soepel verlopen. Dit is in het belang van omwonenden en van de luchthaven. Er moeten concrete voorstellen zijn ontwikkeld voor de verkoop van het minderheidsaandeel in Schiphol, zodat dit snel als een gewoon bedrijf kan opereren. Tot slot noem ik het nieuwe wettelijke kader voor de kleine regionale luchthavens, opdat deze zich op een gezonde manier verder kunnen ontwikkelen.

De algemene beraadslaging wordt geschorst.

De **voorzitter**: Hoewel het niet de gewoonte is om bewindslieden te feliciteren met maidenspeeches, maak ik voor één keer een uitzondering. Het is heel gevaarlijk om dat te doen met een bewindspersoon die afkomstig is uit de partij waar de voorzitter in zijn vrije tijd ook toe behoort. Ik kan deze woorden ook niet eens schrappen uit de Handelingen.

Maar nu even serieus. Ik heb bij het noemen van de voornemens voor deze avond niet gezegd dat wij ook nog een tweede termijn zouden houden. Ik hoopte wel dat dit zou lukken, maar het lijkt mij niet verstandig om daar om 23.30 uur nog mee te beginnen, ook al is er niet veel spreektijd. Ik stel voor, deze tweede termijn volgende week op een nader te bepalen moment te houden.

Daartoe wordt besloten.

Sluiting 23.23 uur



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

1. vier koninklijke boodschappen, ten geleide van de voorstellen van (rijks)wet:

Wijziging van de Wet op de inlichtingen- en veiligheidsdiensten 2002 en enige andere wetten (28649);

Wijziging van de Wet grensoverschrijdende betaaldiensten in verband met de uitvoering van de verordening betreffende grensoverschrijdende betalingen in euro (28650);

Kleine wijzigingen en reparaties in diverse wetten op het terrein van volkshuisvesting, ruimtelijke ordening en milieubeheer (28651);

Uitvoering van de verordening (EG) nr. 1346/2000 van de Raad van de Europese Unie van 29 mei 2000 betreffende insolventieprocedures (PbEG L 160) (Uitvoeringswet EG-insolventieverordening) (28654).

Deze koninklijke boodschappen, met de erbij behorende stukken, zijn al gedrukt en rondgedeeld;

2. de volgende brieven:

een, van de minister van Buitenlandse Zaken, over vragen gesteld door het lid Koenders over Irak: besluitvorming Veiligheidsraad (23432, nr. 62);

twee, van de staatssecretaris van Buitenlandse Zaken, te weten: een, ten geleide van het kwartaaloverzicht m.b.t. de implementatie van EG-richtlijnen naar de stand van 30 september 2002 (21109, nr. 112); een, ten geleide van vier fiches die werden opgesteld door de werkgroep Beoordeling nieuwe commissievoorstellen (BNC) (22112, nr. 248);

vier, van de minister van Justitie, te weten:

een, over de quick scan (24077, nr. 111);

een, ten geleide van de nota naar aanleiding van het verslag inzake Goedkeuring van het op 16 oktober 2001 te Luxemburg tot stand gekomen protocol bij de overeenkomst betreffende de wederzijdse rechtshulp in strafzaken tussen de lidstaten van de Europese Unie, door de Raad vastgesteld overeenkomstig artikel 34 van het Verdrag betreffende de Europese Unie (28352 (R1712), nr. 5);

een, over camera's in de rechtzaal (28600-VI, nr. 12);

een, over informatieverstrekking aan slachtoffers (28600-VI, nr. 13);

een, van de minister van Onderwijs, Cultuur en Wetenschappen, ten geleide van de vierde voortgangsrapportage Weer samen naar school (21860, nr. 68);

een, van de staatssecretaris van Onderwijs, Cultuur en Wetenschappen, ten geleide van een toelichting op de culturele agenda van de Raad onderwijs, jeugd en cultuur die op 11 november plaats zal hebben (21501-34, nr. 2);

een, van de minister van Financiën, inzake vermeende risico's die zijn verbonden aan het fenomeen automatische incasso's (27863, nr. 11);

een, van de minister van Defensie, ten geleide van een overzicht van de defensie-uitgaven van de NAVO-partners over de laatste 5 jaar (21501-28, nr. 9);

een, van de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, ten geleide van een reactie op de motie van het lid De Ruiter (nr. 18) over klantcontactpunten (28 464, nr. 21);

een, van de staatssecretaris van Volkshuisvesting, Ruimtelijke