

De voorzitter: Op verzoek van de heer Duyvendak stel ik voor, zijn motie (25422, nr. 21) van de agenda af te voeren.

Daartoe wordt besloten.

In stemming komt de motie-Van Velzen/Duyvendak (25422, nr. 22).

De voorzitter: Ik constateer dat de aanwezige leden van de fracties van de SP en GroenLinks voor deze motie hebben gestemd en die van de overige fracties ertegen, zodat zij is verworpen.

Aan de orde zijn de stemmingen over moties, ingediend bij het debat over de zelfslachtende slaggers, te weten:

- de motie-Atsma c.s. over door de RVV erkende reinigings- en ontsmettingsplaatsen in de regio's (28600-XIV, nr. 30);
- de motie-Van den Brink/Tichelaar over het reinigen en ontsmetten van wagens bij vorst (28600-XIV, nr. 31).

(Zie vergadering van 7 november 2002.)

In stemming komt de motie-Atsma c.s. (28600-XIV, nr. 30).

De voorzitter: Ik constateer dat de aanwezige leden van de fracties van de VVD, Leefbaar Nederland, het CDA, de ChristenUnie, de SGP en de Groep De Jong voor deze motie hebben gestemd en die van de overige fracties ertegen, zodat zij is aangenomen.

In stemming komt de motie-Van den Brink/Tichelaar (28600-XIV, nr. 31).

De voorzitter: Ik constateer dat de aanwezige leden van de fracties van de PvdA, Leefbaar Nederland, de LPF en D66 voor deze motie hebben gestemd en die van de overige fracties ertegen, zodat zij is verworpen.

Aan de orde is de stemming over het voorstel van de vaste commissie voor Buitenlandse Zaken om de brieven BuZa 02-394 en BuZa 02-409 niet meer controversieel te beschouwen (28641, nr. 7).

De voorzitter: Ik stel voor, conform het voorstel van de vaste commissie voor Buitenlandse Zaken te besluiten.

Daartoe wordt besloten.

De vergadering wordt enkele minuten 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 7 november 2002.)

De algemene beraadslaging wordt hervat.

Mevrouw Dijkzma (PvdA): Voorzitter. Soms is het goed dat je een paar dagen kunt nadenken over hetgeen tijdens de eerste termijn van een begrotingsbehandeling is gewisseld. Dit heeft mij tot de conclusie geleid dat ik niet tevreden ben over het voorstel van de minister voor de kortingen op het stads- en streekvervoer en zijn poging om die wat te verzachten. Dit voorstel van de minister komt er op neer dat de GDU-gelden moeten worden aangewend om de bezuinigingen weg te werken. Daarmee legt hij de regiovervoerders de keuze voor of zij hun linker- of hun rechterarm willen amputeren. Hij maakt dan nog een gebaar door te zeggen dat zij dit zelf mogen doen en dat zij zelf mogen kiezen. Omdat wij hierover niet tevreden zijn, hebben wij samen met de fracties van GroenLinks, D66 en de LPF een trits amendementen ingediend om het leed bij het openbaar vervoer wat te verzachten.

Ik hoop dat dit uiteindelijk een positief resultaat zal opleveren.

Ik zet ook de nodige vraagtekens bij hetgeen op de reizigers van de NS afkomt. Wij hebben met de minister gesproken over de tweede tariefverhoging die thans is voorzien. Mijn fractie wil om die reden een uitspraak aan de Kamer voorleggen. Die luidt als volgt.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

van mening dat de voorgestelde dubbele tariefsverhoging van de treintickets niet in de geest is van het overgangscontract met de NS;

van mening dat de kwaliteit van het spoorproduct geen rechtvaardiging biedt voor een extra tariefsverhoging;

verzoekt de regering, in een hernieuwd gesprek met de NS te bewerkstelligen dat de tweede verhoging van de tarieven in juli 2003 niet aan de orde zal zijn,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter: Deze motie is voorgesteld door de leden Dijkzma, Duyvendak, Gerkens, Jense, Van der Staaij, Van Haersma Buma, Giskes en Van Dijke.

Zij krijgt nr. 25 (28600-XII).

Mevrouw Dijkzma (PvdA): Ook op het gebied van de verkeersveiligheid is de regering met een beleid op de proppen gekomen dat ons tot ontevredenheid stemt. Het is goed dat de minister iets meer wil gaan doen aan verbetering van de streefcijfers om het aantal verkeersongevallen tot 2010 terug te dringen, maar wij willen toch twee moties indienen om hem op het rechte spoor te houden.

De eerste motie luidt als volgt.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de regering de streefcijfers in het ontwerp-NVVP-

deel 3 van het aantal verkeersongevallen tot en met 2010 gaat aanpassen;

constaterende dat de nieuwe streefcijfers uitgaan van een veel lagere daling van het aantal doden en gewonden in het verkeer;

van mening dat iedere dode en gewonde in het verkeer er een te veel is;

constaterende dat de regering erkent dat de maatschappelijke kosten van de nieuwe streefcijfers bijna 1 mld euro hoger zullen liggen dan de kosten van de te nemen maatregelen om de oude NVVP-doelstelling te halen;

verzoekt de regering, de oude NVVP-streefcijfers te handhaven en hiervoor de nodige middelen vrij te maken,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter: Deze motie is voorgesteld door de leden Dijkisma, Van der Staaij en Duyvendak. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 26 (28600-XII).

Mevrouw Dijkisma (PvdA): Ik heb begrepen dat het Team Alert dat in Nederland bekend is geworden door de campagne "Ben jij de BOB" om het alcoholgebruik in het verkeer terug te dringen, op de tocht staat. Daarom stel ik de volgende motie voor.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat jongeren de grootste slachtoffergroep vormen in het verkeer;

van mening dat de werkzaamheden van Teamalert een grote eigentijdse bijdrage leveren bij het bewustwordingsproces onder jongeren om zich veilig te gedragen in het verkeer;

van mening dat zonder jongeren zelf er geen sprake kan zijn van effectief verkeersveiligheidsbeleid voor jongeren;

spreekt uit dat de werkzaamheden van Teamalert onverkort dienen te worden gecontinueerd in de komende vier jaar,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 27 (28600-XII).

Mevrouw Dijkisma (PvdA): Over de Spoedwet wegverbreding heb ik twee moties en een vraag. Ik heb namelijk begrepen dat de juridische procedures in tegenstelling tot hetgeen de minister beweert, eigenlijk niet kunnen worden verkort en dat de minister hooguit aan de slag kan gaan met het verkorten van de uitvoering. Is dat waar? Als dat namelijk het geval is, dan zou deze "love baby" van het kabinet niet zo'n fantastisch mooie boreling zijn als ons wordt voorgespiegeld.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de Spoedwet wegverbreding vooral via spitsstroken de doorstroming op een aantal rijkswegen wil bevorderen;

van mening dat doelgroepstroken voor bus- en vrachtverkeer daaraan een belangrijke bijdrage leveren en ook de verkeersveiligheid verbeteren zonder een forse aanslag op extra financiële middelen;

verzoekt de regering, een deel van de geplande spitsstroken te reserveren voor doelgroepstroken voor bus- en vrachtverkeer,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 28 (28600-XII).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de regering 460 mln euro extra beschikbaar stelt voor de aanleg van spits- en bufferstroken in de periode 2004 tot en met 2006;

constaterende dat de extra middelen voor het eerst zullen worden opgenomen in de begroting van Verkeer en Waterstaat voor het jaar 2004;

overwegende dat de aanleg van spits- en bufferstroken is gekoppeld aan het wetsvoorstel Spoedwet wegverbreding dat de Kamer begin 2003 zal ontvangen;

van mening dat de kans groot is dat de Spoedwet vertraging oploopt door de vele juridische en planologische problemen rondom het versnellen van de procedures;

overwegende dat hierdoor de beschikbare gelden niet vanaf 2004 volledig zouden kunnen worden ingezet;

verzoekt de regering om eventuele niet-bestedbare gelden voor de Spoedwet wegverbreding in 2004 in te zetten voor achterstallig onderhoud spoor,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 29 (28600-XII).

Mevrouw Dijkisma (PvdA): Mijn laatste motie gaat over Hart voor Dieren. De heer Oplaat en ik zeggen altijd tegen elkaar dat wij zo'n groot hart hebben, en zeker voor Dieren! Vandaar de volgende motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat geld (70 mln euro) is vrijgesteld voor het project Hart voor Dieren middels unaniem gesteunde amendementen in de begrotingen van VROM, V&W en LNV (kamerstukken 28303, nr. 3; 28304, nr. 4; 28308, nr. 4);

overwegende dat de regionale overheden, de provincie Gelderland

en de gemeente Rheden, de helft van de totale kosten van het project Hart voor Dieren voor hun rekening nemen en via een haalbaarheidsstudie aantonen dat een gecombineerde verdieping van weg en spoor door de gemeente Rheden (Dieren) mogelijk is;

overwegende dat de eerste allocatie van het geld (14 mln euro) voor dit project in de diverse rijksbegrotingen voor het jaar 2002 wel is gereserveerd, maar voor de jaren daarna (tot 2006) niet;

verzoekt de regering, zo snel mogelijk duidelijkheid te verschaffen over de beloofde financiële middelen en dit jaar te starten met de planfase voor het project Hart voor Dieren,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 30 (28600-XII).

Mevrouw Dijkisma (PvdA): Mijn laatste opmerking. Gisteravond sprak de staatssecretaris bij een congres over integraal waterbeheer. Zij was in staat om het hele land in rep en roer te brengen door haar aankondiging om de integrale aanpak van het waterbeheer ter discussie te stellen, veiligheid voorop te stellen en bijvoorbeeld verdroging en allerlei andere elementen van een integraal waterbeheer op een lager pitje te zetten. Klopt dit, is die ophef nodig? Zo niet, dan kan zij vandaag de onrust tot bedaren brengen.

Voorzitter. Ik beseft dat ik veel heb moeten doen in weinig tijd. U begrijpt dat ik de mij resterende vragen in de interrupties naar voren zal brengen.

De voorzitter: Dan denk ik dat ik geen interrupties meer toesta!

□

De heer Van Haersma Buma (CDA): Voorzitter. Ik dank de bewindslieden voor de beantwoording in eerste termijn. Ook mijn tijd is zeer beperkt, dus ik kan alleen maar een paar hoofdpunten noemen waarop ik een reactie van de regering belangrijk vind.

Er is veel gesproken over het openbaar vervoer. Het pakket van de

minister kwam enigszins als een verrassing. Een deel daarvan herkende ik, omdat ik daartoe een voorstel had gedaan. Met dat deel stem ik dan ook graag in. Het betreft de 10 mln euro van de regionale luchthavens vanaf 2004 en de 35 mln euro van het fonds dat is bedoeld voor de infrastructuur vanaf 2006. Ik heb nog wel een vraag over de kleinere post van 2 mln euro, oplopend vanaf 2003, die door de minister wordt opgevoerd. De minister zegt niet waarvan dat ten koste gaat. Ik zou dat graag willen weten voordat ik ermee akkoord ga.

Mevrouw Dijkisma heeft al het nodige gezegd over de ontschotting van de GDU-middelen. Ik ben een groot voorstander van ontschotting, maar ik vind dat daarbij moet worden aangegeven waarvan dit ten koste gaat. Het geld komt niet uit de lucht vallen; er gaat dus iets niet door. Er moeten keuzes worden gemaakt. Wat mij betreft mag het geld worden ingezet, maar het probleem is daarmee niet opgelost. Er worden daardoor nieuwe problemen gecreëerd.

Mijn volgende punt betreft een vraag die ik al eerder heb gesteld, maar waarop ik nog geen antwoord heb mogen krijgen. Wat moeten de regio's doen die al hebben aanbesteed en nu worden geconfronteerd met de bezuiniging? Ik hoop niet dat net gestarte lijnen moeten worden opgeheven. Over de chipcard is al uitgebreid gesproken. De minister zegt dit punt over te laten aan de regio's en de bedrijven. Dat is allemaal mooi, maar ik zie wel degelijk een taak voor de overheid als dit niet goed van de grond komt. De regering moet dus meedenken over de inzet van het geld dat beschikbaar is voor de chipcard.

Over de bekostigingssystematiek wil ik een motie indienen, omdat ik het van belang vind dat in deze systematiek ook in de toekomst een prikkel is ingebouwd om veel reizigers te vervoeren.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de regering een voorstel heeft gedaan tot wijziging van de bekostigingssystematiek van het stads- en streekvervoer;

constaterende dat in de nieuwe systematiek geen prikkel is ingebouwd voor het vervoeren van meer reizigers;

van oordeel dat het wenselijk is om een groei in reizigersopbrengst te honoreren;

verzoekt de regering, in het nieuwe NVVP een bekostigingssystematiek op te nemen waarin een dergelijke prikkel is verwerkt, aanvullend op een regionale toedeling;

verzoekt de regering derhalve, geen onomkeerbare beslissingen te nemen voor de besluitvorming over het NVVP,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter: Deze motie is voorgesteld door de leden Van Haersma Buma, Alblas, Oplaat en Van Dijke. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 31 (28600-XII).

De heer Van Haersma Buma (CDA): In mijn eerste termijn heb ik over het fietsbeleid gesproken. De minister heeft gezegd dat fietsendiefstal tot de portefeuille van de minister van Justitie behoort. Wil hij vanuit zijn belang, het stimuleren van het fietsgebruik, met de minister van Justitie in overleg treden over een handhavingstaak voor parkeerwachten op dit gebied?

Ik kom te spreken over de grote projecten en de daarbij behorende overschrijdingen. Wat mijn fractie betreft, stemmen wij pas over deze begroting als er duidelijkheid bestaat over het hoe en waarom van deze overschrijdingen. Er komt nog een overleg. Wat mij betreft, wachten wij dat af voordat er wordt gestemd over deze begroting. De Zuiderzeelijn is een groot project, waarover de vorige keer nauwelijks is gesproken. Ik werd zeer verrast door de uitspraken van minister Kamp, die naar mijn idee een dienaar van de Kroon is en namens de ministerraad behoort te spreken. Minister Kamp zei dat de Zuiderzeelijn wat hem betreft niet nodig was. Wil deze minister dat toelichten? Wil de minister alsnog ingaan op Randstad-Rail? Ik blijf mij erover verbazen dat in deze begroting staat dat het geld op termijn wordt gezet, terwijl zelfs in de stellingnamebrief die wij vorige week van het ministerie van VROM

kregen, staat dat die projecten voorrang hebben.

Over de GDU-uitkeringen wil ik een motie indienen, omdat ik van mening ben dat decentralisatie niet kan worden losgezien van het ophogen van het bedrag dat daarvoor staat.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de discussie over decentralisatie van projecten tot een bedrag van 225 mln euro en de daarvoor benodigde ophoging van de GDU-gelden nog niet in de Kamer is gevoerd;

overwegende dat op dit moment geen zicht is op een budget dat de ophoging tot 225 mln euro rechtvaardigt;

verzoekt de regering, de beslissing over decentralisatie aan de Kamer voor te leggen in samenhang met het op dit punt te wijzigen NVVP;

verzoekt de regering, voordien geen onomkeerbare beslissingen ter zake te nemen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter: Deze motie is voorgesteld door de leden Van Haersma Buma, Alblas en Oplaat. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 32 (28600-XII).

De heer Van Haersma Buma (CDA): Voorzitter. Ik ben erg blij met de toezeggingen van de minister over variabilisatie van snelheden. Op een punt is hij terughoudend en dat betreft de vraag of de snelheid van vrachtwagens naar 90 km kan. Hij reageerde daar negatief op, maar ik wil dat hij, als hij het hele pakket bekijkt, ook de mogelijkheid beziet of de snelheid van vrachtwagens naar 90 km kan.

Ik wil een motie indienen over de venstertijden. Ik meen dat het voor de steden van belang is dat daar goed geleverd kan worden.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de huidige venstertijden bijdragen aan de files tijdens de spits;

constaterende dat de venstertijden momenteel sterk per gemeente verschillen;

verzoekt de regering, te bepalen dat de starttijd van de venstertijden op werkdagen niet later wordt vastgesteld dan zes uur 's ochtends en tegelijkertijd wordt bepaald dat ook 's avonds buiten de spits distributie mogelijk is,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter: Deze motie is voorgesteld door de leden Van Haersma Buma, Alblas en Oplaat. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 33 (28600-XII).

De heer Van Haersma Buma (CDA): Mijn laatste motie betreft de handhaving van de asbelasting. Terecht wordt sterk gehandhaafd omdat het een belasting van de wegen betreft, maar waarom wordt tegelijkertijd een verdubbeling van de boetes per 1 januari a.s. ingevoerd? Ik dien daartoe de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de handhaving op de regels voor overbelading recent is geïntensiveerd;

voorts overwegende dat de boetes binnenkort drastisch worden verhoogd;

overwegende dat de sector al kwetsbaar is;

roept de regering op, de sector de tijd te geven, zich op de regelgeving in te stellen en de voorgestelde boeteverhoging niet te laten doorgaan,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter: Deze motie is voorgesteld door de leden Van Haersma Buma, Oplaat en Dijkema. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 34 (28600-XII).

De heer Van Haersma Buma (CDA): Voorzitter...

De heer Van der Staaij (SGP): Ik wil een vraag stellen over de motie betreffende de venstertijden. Hoe verhoudt zich de inhoud van de motie met de visie van de CDA-fractie op de ruimte voor de decentrale overheden? Is dit niet een vergaande inperking van de gemeentelijke beleidsvrijheid?

De heer Van Haersma Buma (CDA): Aanvankelijk is gekozen voor een gemeentelijke beleidsvrijheid op dit punt. Uit het staatje bij de beantwoording van de schriftelijke vragen blijkt dat iedere stad een andere starttijd en eindtijd kent en soms 's middags nog een levering. Men weet dat dit op elkaar moet worden afgestemd, maar dat is niet gebeurd. Ik meen dat de transportsector hier onmogelijk mee kan werken. Sommige gemeenten bijvoorbeeld beginnen pas om 7.00 uur. Op die manier komen nog meer vrachtauto's in de spits terecht. Wij moeten het signaal afgeven dat dit punt beter door het Rijk moet worden opgenomen.

Ik heb daarnet een gewijzigd amendement doen rondgaan over de SWOV. Ik had gevraagd om € 750.000. De minister gaf aan waarom hij dat geen goed voorstel vindt. Een bedrag van € 400.000 vind ik van belang. Wij zullen nader moeten spreken over het geld dat door een eventueel extra onderzoek van de SWOV nodig is om efficiënter om te gaan met veiligheidsmaatregelen.

De heer Oplaat (VVD): Mijn collega pleitte in eerste termijn voor handhaving van de subsidieregeling voor de zuinige auto's. Hij wil dit financieren door de gangbare auto's meer BPM te laten betalen. Ik vind dit niet terug in een kameruitspraak. Ziet hij daarvan af of komt hij daarop later terug?

De heer Van Haersma Buma (CDA): Ik heb dat nu niet in een kamer-



De heer De Boer en mevrouw Schultz van Haagen-Maas Geesteranus, respectievelijk minister en staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat

© M. Sablerolle – Gouda

uitspraak neergelegd omdat ik mij realiseerde dat dit meer is voor een overleg als gisteren gevoerd is over het Belastingplan 2003. Het was mijn idee dat dit daar aan de orde zou komen. Ik vraag de regeling voor zuinige auto's te bewaren voor de A-categorie, maar dat kost 7 à 7,5 mln euro. Als dit niet mogelijk is, is mijn voorstel nog steeds een variabilisatie van de BPM, waarbij de vervuulende auto iets duurder wordt en de schonere iets goedkoper. Op die manier blijft het verschil tussen schoon en zuinig bestaan.

Mevrouw Dijkzma (PvdA): In het aanvankelijk royale amendement van de CDA-fractie voor de SWOV, dat ook op steun van mijn fractie kon rekenen, heeft de heer Van Haersma Buma iets van dat bedrag afgeknibbeld. Tegelijkertijd zegt hij dat als de minister het wil en nieuw onderzoek moet worden gedaan, ook over meer geld moet worden gesproken. Kunnen wij erop rekenen dat de heer van Haersma Buma dan opnieuw een amendement of motie zal indienen om de minister daartoe over te halen?

De heer Van Haersma Buma (CDA): Absoluut, wanneer er overeenstemming is. Ik vind echter dat de minister dit moet doen met de organisaties. Als er bepaalde taken bij moeten komen, moet ook het

geld erbij komen. Daarover moeten wij ook zelf denken.

Het ging mij echter om het volgende. Wij zitten in een periode van krimp, er is heel weinig geld. Het ging hier om extra geld dat buiten de begroting erbij is gevraagd. Ik ben dan zo zuinig dat ik een extra een bezuinigingstaakstelling terugdraai. Ik vind echter, hoe vervelend het ook is, dat wij dit nu niet moeten geven, omdat wij het dan aan meer organisaties moeten geven.

Mevrouw Dijkzma (PvdA): Maar u behoudt wel het commitment voor het meerdere dat eventueel op termijn nodig is?

De heer Van Haersma Buma (CDA): Ja, absoluut. Ik vind dit ook van groot belang. Ik vind alleen dat wij dit moeten afwegen tegen de verantwoordelijkheid om bij deze begrotingsbehandeling extra geld voor een bepaald project uit te trekken, terwijl ik mij realiseer dat er heel veel projecten zijn waarvan ik ook vind dat er extra taken bij zouden moeten waarvoor dan ook het geld erbij moet worden gegeven.

De heer Van Lith (CDA): Mijnheer de voorzitter. Ik dank de staatssecretaris voor de antwoorden op de door ons gestelde vragen. De antwoorden

waren helder. Ik wil kort terugkomen op een aantal punten, vooral toezeggingen, waarmee wij erg blij zijn.

De staatssecretaris heeft toegezegd dat zij bij de onderhandelingen over het Nationaal bestuursakkoord water gaat voor een volledige financiële dekking om ervoor te zorgen dat wij ook naar buiten toe aangeven wat wij willen bereiken en hoe wij dat willen bereiken. In eerste termijn had ik een motie aangekondigd, maar die motie is nu niet meer nodig. Ik zal haar dus ook niet indienen.

Wij zijn ook blij met de toezegging om bij nieuwe maatregelen de effecten veel beter in beeld te brengen. Bij veiligheidsmaatregelen gaat het niet alleen om de berekening van de kans op overstromingen, maar ook over de effecten van mogelijke overstromingen. Het is vanzelfsprekend dat bij een maatregel van noodoverloop ook in beeld wordt gebracht wat de mogelijke effecten daarvan zijn.

Wat de delfstoffenwinning betreft moet de staatssecretaris de regierol houden. Dat is van belang om een stok achter de deur te houden voor de provincies. Anders ontstaat nog meer achterstand bij de winning van delfstoffen en dat brengt de nodige bouwactiviteiten in gevaar. Wat gaat de staatssecretaris hieraan doen?

De heer Duyvendak (GroenLinks): Mijnheer de voorzitter. In eerste termijn typeerde ik minister De Boer als een asfaltboer en vijand van de openbaarvervoerreiziger. Helaas is dit beeld overleefd. Hij presenteert slechts een symbolische vermindering van de enorme bezuinigingen op het stads- en streekvervoer. Daarnaast is dat voor een belangrijk deel een sigaar uit eigen doos, die hij maar liefst drie maal presenteert. Ook vanochtend zag ik weer een persbericht erover. Hij kiest niet voor extra geld voor onderhoud aan het spoor, maar hij gaat wel akkoord met een prijsverhoging van 9% bij de spoorwegen. Kortom, een vijand van de openbaarvervoerreiziger.

In de Kamer blijkt gelukkig grote steun voor het amendement van GroenLinks om de miljoenen die gereserveerd zouden moeten worden voor de overschrijdingen bij de Betuwelijn en de HSL, te besteden

ten gunste van de bezuinigingen op het stads- en streekvervoer. Dat is een goede zaak en een belangrijk signaal aan de minister. GroenLinks steunt van harte de motie van de PvdA om de prijsverhoging van de NS komend jaar te beperken tot 4,9%. Maar er is nog een probleem bij de NS, namelijk dat in juli 2002 alle prestatie-eisen uit het contract tussen overheid en NS geschrapt zijn. De minister heeft in eerste termijn helaas geweigerd, toe te zeggen om deze prestatie-eisen alsnog in het contract op te nemen. Daarom dien ik de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

van mening dat zonder prestatieafspraken met de NS de maatschappelijke doelen in het reizigersvervoer uit het oog verloren worden,

constaterende dat de prestatieafspraken met de NS over punctualiteit en reizigersgroei uit het overgangscontract geschrapt zijn;

verzoekt de regering, in het overgangscontract vast te houden aan de prestatieafspraken uit het verbeterplan van de NS,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter: Deze motie is voorgesteld door de leden Duyvendak, Van Dijke, Giskes, Dijksma, Van der Staaij en Van Haersma Buma.

Zij krijgt nr. 35 (28600-XII).

De heer Van Haersma Buma (CDA): U spreekt over de dekking van 43 mln euro uit de pot overschrijdingen, mijnheer Duyvendak. Ik heb natuurlijk zelf ook naar die pot gekeken. Is het niet verstandig om eerst overleg te voeren over wat die overschrijdingen inhouden en of daarvan inderdaad iets kan worden afgeknabbeld en dan pas de politieke afwegingen te maken hoeveel wij waar willen inzetten?

De heer Duyvendak (GroenLinks): Wij kiezen als uitgangspunt dat deze overschrijdingen onaanvaardbaar zijn en dat deze 43 mln niet naar deze projecten gaan maar naar het

openbaar vervoer omdat daar de nood groter is. Die afweging maken wij. Dat is de achtergrond van ons amendement.

De minister stelt dat er nog veel efficiencywinst te behalen valt bij het stads- en streekvervoer als er wordt aanbesteed. Door heel veel deskundigen wordt dit betwist en ook internationale ervaringen leren dat dit niet altijd zo is. Daarom dien ik de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de minister van Verkeer en Waterstaat een versneling van de aanbesteding van de gemeentelijke vervoerbedrijven en het overige stads- en streekvervoer overweegt;

constaterende dat de Wet personenvervoer 2000 voor 1 december 2004 een evaluatie voorschrijft van de eerste ervaringen van aanbesteding met het oog op de eventuele aanbesteding van de gemeentelijke vervoerbedrijven en van het overige stads- en streekvervoer;

van mening dat de conclusie van het debat over de Wet personenvervoer in 2000 om een evaluatie te houden voorafgaande aan verdere aanbesteding, nog steeds van kracht is;

verzoekt de regering, bij verdere aanbesteding eerst de evaluatie af te wachten,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter: Deze motie is voorgesteld door de leden Duyvendak, Giskes en Gerken. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 36 (28600-XII).

De heer Duyvendak (GroenLinks): Over de plotselinge koerswijziging van de minister met betrekking tot de verplaatsing van het zeer gevaarlijke goederenrangeerterrein in Venlo is heel veel onrust ontstaan. Woede in Venlo heeft gisteren de opmerking van minister Kamp gewekt, dat hij het rendement van de investering onvoldoende vindt. Dat is naar mijn mening op een onverant-

woorde manier het risico dat duizenden mensen lopen afzetten tegen de benodigde investeringen. Minister Kamp heeft overigens wel gezegd dat financiële overwegingen de doorslag geven om niet akkoord te gaan met de plannen, terwijl minister De Boer in eerste termijn praktische en technische redenen heeft gegeven. Ik hoor hierop graag een reactie want de regering kan niet met twee monden spreken. Duidelijkheid is hier gewenst. Klopt het dat financiële overwegingen de reden zijn om zich niet te houden aan eerder gedane beloftes om die plannen in Venlo uit te gaan voeren?

Uitstel van verplaatsing van dit rangeerterrein is voor GroenLinks onaanvaardbaar. Hoe gevaarlijk rangers in stedelijke gebieden is, bleek deze zomer nog in Amersfoort. Als het echt misgegaan was, hadden daar dodelijke slachtoffers kunnen vallen tot op maar liefst 1500 meter van het terrein, zo zegt de minister in antwoord op vragen over deze kwestie. Daarom dien ik de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat:

- het spooreplacement in Venlo te grote veiligheidsrisico's met zich meebrengt;
- er geen alternatieven zijn om de veiligheidsrisico's binnen de vigerende normen terug te brengen dan uitplaatsing;

van mening dat er voldoende inzicht is in de haalbaarheid van de uitplaatsing;

constaterende dat het Rijk vooralsnog geen sluitende bijdrage aan de financiering heeft gegeven;

constaterende dat hierdoor de gemeente Venlo geen nieuwe milieuvergunning voor het behandelen van gevaarlijke stoffen zal verlenen;

verzoekt de regering:

- zo spoedig mogelijk met betrokkenen afspraken te maken over de uitplaatsing van het spooreplacement in Venlo;
- bij de eerstvolgende gelegenheid

de benodigde middelen hiervoor vrij te maken,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 37 (28600-XII).

De heer Van Dijke (ChristenUnie): Ik sta sympathiek tegenover de bedoeling van deze motie, maar ik heb er wel een vraag bij. Wat maakt Venlo erger dan Roosendaal? Waarom wordt Roosendaal niet bij motie geholpen?

De heer Duyvendak (GroenLinks): Eind november zal een algemeen overleg over externe veiligheid worden gehouden. Dan zullen wij ook over Roosendaal spreken. Dit speelt dezer dagen heel acuut in Venlo, omdat de gemeente heeft aangegeven een milieuvergunning te zullen afgeven volgens de normen van de wet. Dat betekent dat er straks nog maar 20% van de goederentreinen in Venlo door kunnen. De gemeente wil zich zo strikt aan de wet houden omdat op termijn de rijksoverheid geen zicht geeft op die uitplaatsing. Een uitspraak hierover nu is gewenst, ook voor de voortgang in Venlo.

De heer Van Dijke (ChristenUnie): Ik begrijp dat argument, maar hier maken wij geld vrij voor zulk soort initiatieven. Het geld kan maar één keer worden uitgegeven. Mijn vraag blijft waarom Venlo erger is dan Roosendaal, want ook daar is het probleem zeer urgent. Zo zijn er meer plaatsen; de heer Duyvendak heeft Amersfoort genoemd.

De heer Duyvendak (GroenLinks): De heer Van Dijke kent de inzet van mijn fractie. Wat ons betreft is het in deze gevaarlijke situaties niet of-of, maar en-en.

□

De heer Alblas (LPF): Mijnheer de voorzitter. Gaarne begin ik mijn bijdrage aan deze tweede termijn met een woord van dank aan de minister en staatssecretaris voor de geïnteresseerde en constructieve wijze waarop zij hebben gereageerd op mijn bijdrage in eerste termijn. Ik

wijs met name op de onderwerpen billboards langs snelwegen, autoverkeer voor de korte afstand, dubbeldeks autosnelwegen en regionale vliegvelden, naast andere voorstellen ter verbetering van de bereikbaarheid van ons land.

Helaas zijn door de bewindslieden niet op alle gebieden de problemen van mijn fractie opgelost. Zo blijft de voorgestelde korting op stadsvervoer en regionaal openbaar vervoer mede gezien het sociale aspect, waaronder het ouderenbeleid, een groot probleem. De door de minister aangereikte dekking voor het tenietdoen van deze korting door het gebruiken van de gebundelde doeluitkering kunnen wij niet goed waarderen, vanwege het "sigaar uit eigen doos-aspect". Zolang er geen betere dekking gevonden kan worden dan in het door PvdA, GroenLinks en LPF ter zake ingediende amendement, zullen wij aan het amendement vasthouden. Wij gaan er overigens van uit dat wij in gemeenschappelijk overleg nog tot een betere en voor de minister meer aanvaardbare dekking zullen komen.

Wij vragen ons af of de bij de algemene financiële beschouwingen ingediende voorstellen voor een subsidiedienst en een zoeklichtactie mogelijkheden opleveren. De pot grote projecten is nog steeds een betere bron van middelen.

Mijn fractie heeft er absoluut geen vrede mee dat door het megalomane bouwen van vorige kabinetten de begroting van Verkeer en Waterstaat langdurig dichtgetimmerd zou zijn, nu niet en ook in de toekomst niet. Wij hebben er geen moeite mee dat deze budgetten worden aangesproken. Ik wil dit zo snel mogelijk ook voor de toekomst regelen. Ik stel daartoe een motie voor.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat politieke besluitvorming ten aanzien van grote infrastructurele projecten moet plaatsvinden op basis van bedragen die zo dicht mogelijk bij de werkelijke kosten van een groot infrastructureel project liggen;

constaterende dat grote kostenoverschrijdingen bij grote infrastruc-

turele projecten meer regel dan uitzondering zijn;

constaterende dat deze overschrijdingen beslag leggen op financiële middelen die hard nodig zijn voor de oplossing van problematiek elders;

verzoekt de regering, te onderzoeken of een betere systematiek kan worden gevonden om de kosten in kaart te brengen, zodat de concrete consequenties van de politieke besluitvorming aangaande deze projecten eerder manifest worden,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter: Deze motie is voorgesteld door de leden Alblas, Van Haersma Buma en Gerkens. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 38 (28600-XII).

De heer Alblas (LPF): Voorzitter. Aan het amendement inzake de verhoging van de sociale veiligheid door het inzetten van meer conducteurs en de invoering van de chipcard willen wij, tenzij een betere financiering wordt gevonden, vooralsnog vasthouden.

Hoewel wij met genoegen hebben vernomen dat de minister het fietsgebruik verder wil stimuleren, is zijn antwoord ten aanzien van de bevordering van de gemotoriseerde tweewielers met name op de kortere afstand, onder meer door deze een andere juridische status te geven, teleurstellend. Het gaat immers om een efficiënte vorm van mobiliteit en daar kan deze categorie voertuigen een bijdrage aan leveren. Ik dien op dit punt een motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat het gebruik van gemotoriseerde tweewielers een belangrijke bijdrage kan leveren aan de doorstroming van het verkeer op het secundaire en stedelijke wegennet en daarmee ook – door ontlasting – aan de doorstroming op het hoofdwegennet;

constaterende dat het brom- en snorfietskenteken nog steeds niet is geïntroduceerd;

van oordeel dat een kenteken voor gemotoriseerde tweewielers de veiligheid zal bevorderen, diefstal zal tegengaan en handhaving door politie kan vereenvoudigen;

van oordeel dat het onderbrengen van tweewielers in een meer beschermend en juridisch regime het gebruik van gemotoriseerde tweewielers zal aanmoedigen;

verzoekt de regering, gemotoriseerde tweewielers onder te brengen in een ander meer beschermend juridisch regime, waarbij ook een kentekenplicht geldt zodat deze modaliteit een aantrekkelijker vervoersalternatief kan worden,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter: Deze motie is voorgesteld door de leden Alblas, Giskes en Van Haersma Buma. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 39 (28600-XII).

De heer Alblas (LPF): Voorzitter. De reactie op de voorstellen voor betere benutting van het mobiliteitssysteem door intensivering van het beleid inzake het vervoersmanagement, inclusief ICT, RO-maatregelen, volkshuisvestingsmaatregelen en fiscale maatregelen, stelt ons eveneens teleur. Zonder deze maatregelen zal de congestie in het vervoer ook na de extra inspanning om de infrastructuur uit te breiden, naar onze mening niet zijn op te lossen. Het verdriet ons zeer dat er nu voor het aangeduide beleidsterrein te weinig geld is uitgetrokken en wij, wegens de hiervoor genoemde dichtgetimmerde begroting, geen dekking hiervoor kunnen vinden. Wij hopen met nadruk dat hier geen sprake is van de cynische stelling "wat is een ministerie van Verkeer en Waterstaat zonder files".

Mede naar aanleiding van de opmerking van de kant van de VVD-fractie ter zake: het is inderdaad niet de bedoeling om bij het intensieve gebruik van de regionale vliegvelden de door de VVD bedoelde contracten open te breken. Wel vinden wij dat in principe elke vorm van nachtvluchten bestreden moet worden. Wij zullen het VVD-voorstel inzake het zoveel mogelijk verhogen van de limiet van 100 km per uur naar 120 km per uur steunen.

□

Mevrouw Gerkens (SP): Voorzitter. Ik dank de minister voor zijn overwegend duidelijke beantwoording. Wij hebben zelfs enkele toezeggingen gekregen waar wij tevreden mee zijn. Dat laat echter onverlet dat er nog enkele vragen onbeantwoord zijn.

De minister is niet ingegaan op het sluiten van de NS-loketten met als gevolg het vergroten van de onveiligheid. In eerdere antwoorden op schriftelijke vragen van mijn hand wees de minister erop dat de onveiligheid hierdoor niet zou toenemen. Ik heb negen verschillende stations bezocht waar de loketten sluiten en ik kan de minister meedelen dat heel veel mensen zich dan wel onveiliger voelen. Graag krijg ik hier alsnog een reactie op.

Verder zijn enkele antwoorden van de minister onbevredigend. Mijn amendement om de bezuinigingen op het stads- en streekvervoer ongedaan te maken, trek ik niet in. De motie-De Nerée tot Babberich ter zake is zojuist door de Kamer aangenomen, waardoor er nog een bezuiniging van 35 mln euro overblijft. Met mijn amendement op stuk nr. 12 hoop ik deze ongedaan te maken. Ik reken hierbij op ruime steun van de Kamer. De toegezegde gelden van de minister voor het stads- en streekvervoer kunnen in dat geval als een extra bijdrage gezien worden.

De SP pleit al geruime tijd voor de binnenvaart als het natuurlijke alternatief voor de Betuwelijn. Met het amendement op stuk nr. 11 druk ik dat nogmaals uit. Hopelijk kunnen wij een deel van de oplopende onderhoudsachterstand van de vaarwegen hiermee inlopen.

Een onderhoudsachterstand is er ook al geruime tijd bij het spoor. De minister zegt mondjesmaat een plan van aanpak toe, maar dat vind ik onvoldoende. Mevrouw Giskes zal straks mede namens de SP een motie indienen die van essentieel belang kan zijn voor de veiligheid en punctualiteit op het spoor. Aangezien het openbaar vervoer per spoor kwalitatief en kwantitatief erg slecht scoort, is het onverantwoord om de tarieven voor de trein te verhogen. Gelukkig wordt ons standpunt breed gesteund in de Kamer en hoef ik hier geen motie over in te dienen.

Ook bij het stads- en streekvervoer is nog niet alles goed geregeld, om een understatement te gebruiken. Ik

heb het dan niet alleen over de beoogde bezuinigingen voor het komende jaar, maar ook over de aanbestedingsgekte. Aanbestedingen leiden tot erg veel collectieve en individuele drama's. Veel lijnen vervallen, voor een groot deel ook buiten de aanbestedingsgebieden. Daarnaast is het voor veel personeelsleden een persoonlijk drama, zoals ik vorige week maandag merkte in de remise van Connexion in Nieuwegein. Een moratorium van aanbestedingen lijkt me dan ook op zijn plaats. Helaas wilde de minister dit niet toezeggen. Hopelijk zal de Kamer zich hier wel positief over uitspreken. Dat de Wet personenvervoer 2000 door de praktijk achterhaald is, is overduidelijk. Ik dien daarom de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

van mening dat Nederland met aanbestedingen in het openbaar vervoer niet voor de Europese regelgeving uit behoefte te lopen;

overwegende dat volgens Europese regels aanbestedingen in het openbaar vervoer niet verplicht zijn, en het Europees Parlement op 14 november 2001 uitsprak dat overheden het recht hebben om zelf te zorgen voor openbaar vervoer en bus, tram en metro niet behoeven aan te besteden;

voorts overwegende dat de Amsterdamse bevolking zich op 15 mei 2002 in een referendum heeft uitgesproken tegen de interne verzelfstandiging van het GVB, teneinde het gemeentelijk vervoer in overheidshanden te houden;

voorts overwegende dat de ervaring leert dat aanbestedingen van enkele regio's ook veel ongewenste gevolgen met zich meebrengen, zoals verschraling van het aanbod in de overige vervoersgebieden;

constaterende dat de regering ondanks de uitspraken van het Europees Parlement en de Amsterdamse bevolking, de aanbestedingen versneld door wil zetten zodat tussen nu en 1 januari 2004 het percentage stads- en streekvervoer dat aanbe-



Mevrouw Gerkens (SP)

© M. Sablerolle – Gouda

steed is, stijgt van 16 naar 35;

voorts constaterende dat de minister van Verkeer en Waterstaat niet van plan is een moratorium in te voeren voor de aanbestedingen zoals genoemd in de Wet Personenvervoer 2000;

verzoekt de regering om de Wet Personenvervoer 2000 dusdanig aan te passen dat deze niet meer vooruitloopt op de Europese verplichtingen, waarbij in ieder geval het percentage aanbesteed stads- en streekvervoer van 35 op 1 januari 2004 los wordt gelaten en er gehoor gegeven wordt aan de uitspraak van de Amsterdamse bevolking,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 40 (28600-XII).

Mevrouw Gerkens (SP): Met de taxi is het vaak niet beter gesteld. De taxioorlog in Amsterdam lijkt even bedaard te zijn, maar de problemen zijn nog lang niet opgelost. De Taxiwet heeft de consument ook niet gebracht wat hem beloofd is. De chauffeurspost die de minister mogelijk wil invoeren, klinkt ons nogal vaag in de oren. Wij willen

daarom graag een uitspraak aan de Kamer vragen over de op te leggen regels teneinde het taxivervoer te verbeteren.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

van mening dat de kwaliteit van het taxivervoer niet verbeterd is sinds de invoering van de Wet deregulering taxivervoer;

overwegende dat er erg veel klachten zijn van consumenten over onder andere de service;

constaterende dat een van de uitgangspunten van de Wet deregulering taxivervoer was dat de consument zou profiteren van de nieuwe wet;

verzoekt de regering om de taxibranche regels op te leggen in de vorm van wettelijk verplichte scholing en certificering, zodat een minimumniveau van vaardigheden, veiligheid en dienstverlening voor de klant is gegarandeerd,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter: Deze motie is

voorgesteld door de leden Gerkens, Duyvendak en Alblas. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 41 (28600-XII).

Mevrouw Gerkens (SP): Ik betreur het ten zeerste dat deze regering in mijn ogen niet de goede onderwerpen tot prioriteit verheft. Om deze regering enige steun te geven wil ik de Kamer vragen om een uitspraak te doen over de aanleg van een prestigeobject. Mijn laatste motie luidt daarom als volgt.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

van mening dat gezien de budgettaire krapte het inzetten van prestigeobjecten ongewenst is;

overwegende dat een zweeftrein of een HSL een eliteverbinding is, waar de belastingbetaler veel geld aan kwijt is, die bovendien gepaard gaat met een aantasting van de leefomgeving en het milieu, en waarvan de tarieven van de kaartjes ver boven de treintarieven zullen liggen;

voorts overwegende dat Noord-Nederland wacht op de snelle aanleg van een goede en betaalbare spoorverbinding met de Randstad, waar een intercityverbinding of Hanzelijn-plusvariant zich perfect voor leent;

verzoekt de regering om nu te stoppen met onderzoek naar de mogelijke aanleg van een zweeftrein of HSL tussen de Randstad en Noord-Nederland en over te gaan tot een onderzoek naar de aanleg van een intercityverbinding op dat traject of een Hanzelijn-plusvariant,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 42 (28600-XII).

Mevrouw Gerkens (SP): Voorzitter. Gelukkig is nu weer de keus aan de kiezer. Volgend jaar zit hier hopelijk een regering die meer aandacht heeft voor openbaar vervoer,

veiligheid en milieuvriendelijke vervoerswijzen.



De heer Oplaat (VVD): Voorzitter. Ik dank de beide bewindspersonen voor de beantwoording in eerste termijn. Ik ben blij met de ambitieuitspraak van de minister om in 2006 30% minder files te hebben, na het realiseren van de spitsstroken. Ik ben ook blij dat de eerste stap is gezet in het flexibiliseren van de maximumsnelheden. Waar dit 100 km is, kan dit misschien 120 km worden. De minister komt met voorstellen. Wij wachten die met graagte af. Wat de VVD betreft, gaat dit nog niet ver genoeg. De VVD wil graag verder flexibiliseren, waar het kan zelfs naar 130 km. Ik dien daartoe de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat op de autosnelwegen de snelheidslimieten zijn gedifferentieerd;

verzoekt de regering, deze differentiatie verder door te voeren en hierbij de maximumsnelheid voor auto's te verhogen naar 130 km/u,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 43 (28600-XII).

De heer Oplaat (VVD): Over de maximumsnelheid voor vrachtwagens en bussen dien ik de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de motie-Giskes/Van der Steenhoven/Hofstra (28000-XII, nr. 26), aangenomen bij de behandeling van de begroting van Verkeer en Waterstaat 2002, nog niet door de regering tot uitvoering is

gebracht;

verzoekt de regering, vóór 1 maart 2003 de motie tot uitvoering te brengen en daarmee de maximumsnelheid van bussen te verhogen naar 100 km/u;

verzoekt de regering tevens, gelijktijdig de maximum toegestane snelheid voor vrachtverkeer te verhogen naar 90 km per uur,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter: Deze motie is voorgesteld door de leden Oplaat, Alblas, Van Haersma Buma, Van Dijke en Van der Staij.

Zij krijgt nr. 44 (28600-XII).

De heer Duyvendak (GroenLinks): Heeft u al uw moties over de maximumsnelheid nu gehad of komen er nog meer?

De heer Oplaat (VVD): Ja, ik heb die allemaal gehad.

De heer Duyvendak (GroenLinks): Anderhalf jaar geleden heeft zich in de Kamer ook een discussie afgespeeld over rijnsnelheden. Minister Netelenbos heeft toen onderzocht wat dit allemaal kost. Waar vindt u de dekking voor deze moties? Meer snelheid betekent meer geluid en betekent hogere geluidsschermen. Dat is een wettelijke verplichting. De minister heeft toen berekend dat, als de maximumsnelheid van 100 naar 120 km per uur wordt verhoogd, dit 1 miljard gulden kost, dus zo'n 500 mln euro. Om die reden is daar toen van afgezien. Dat geldt ook voor de verhoging naar 130 km per uur en voor de verhoging van de maximumsnelheid voor vrachtwagens en bussen.

De heer Oplaat (VVD): Vorige week hebben wij uitgebreid gediscussieerd over veiligheid, geluidsnormen en milieurisico's. De inzet is flexibilisering waar het kan. Waar dit niet kan, omdat er problemen zijn met geluidsoverlast, doen wij het niet. Waar er problemen zijn met overlast op het gebied van milieu- en luchtverontreiniging, doen wij het niet. De inzet van de VVD is: daar waar het kan. Dat hoeft niet te veel te kosten.

De heer Duyvendak (GroenLinks):

Dus als er een gulden extra uitgegeven moet worden voor een geluidsscherm, dan doen wij het niet, want dan kost het geld. U heeft dan wel heel erg voor de bühne gesproken, mijnheer Oplaat.

De heer Oplaat (VVD): Wij geven geen gulden uit, maar euro's. Het zal inderdaad hier en daar geld kosten, want het vervangen van verkeersborden, dus het veranderen van een tweetje in een drietje, kost geld. De minister komt met voorstellen. Hij heeft de eerste stap gezet, namelijk van 100 naar 120 km per uur.

De heer Duyvendak (GroenLinks): U wenst dus niets extra's te betalen voor geluidsschermen. U heeft dan voor de bühne gesproken, mijnheer Oplaat.

De heer Oplaat (VVD): Nee, mijnheer Duyvendak, u maakt er een karikatuur van. U heeft vorige week niet goed opgelet. Het voorstel is: daar waar het kan, dus waar er geen problemen zijn met geluid en milieu, moet de maximumsnelheid gedifferentieerd worden. Daar blijft de VVD bij. Om die reden hebben wij daarover een motie ingediend.

Mevrouw Dijkema (PvdA): De heer Oplaat zegt: daar waar het kan. Waar het niet kan, wil hij dus geen extra geld uittrekken voor dit plan, of laat hij dat over aan de vrijheid van de minister? Als hij op zoek gaat naar geld, waar moet hij dat dan vinden?

De heer Oplaat (VVD): U geeft zelf al antwoord, namelijk: daar waar het kan. U heeft ook niet goed geluisterd. Daar waar het niet kan, verhogen wij de maximumsnelheid niet. Sterker nog, daar hebben wij haar zelfs nog wat verlaagd. Ik heb de voorbeelden gegeven, zoals in Overschie. Wij hebben gesproken over de A10, ring Amsterdam, en over de A2 en de traverse die daarbij hoort. Wij spreken over plekken waar het kan. Dat is geheel wat anders dan u suggereert.

Mevrouw Dijkema (PvdA): U moet dan ook een voorbeeld geven van waar u denkt dat het kan. Wij moeten in de Kamer weten waar wij precies over spreken. Gaat het om veel plaatsen waar gemakkelijk zonder aanpassingen die geld kosten harder gereden kan worden? Ik denk

dat bijna geen enkele plek in Nederland hiervoor geschikt is. Uw voorstel stelt dan eigenlijk niets voor.

De heer Oplaat (VVD): Het is mogelijk op vele plekken in Nederland. Ik heb vorige week een collega naar huis mogen rijden en heb toen op een aantal plekken gewezen waar het makkelijk kan. Dat werd ook ruim erkend. Mevrouw Dijkzma, misschien herinnert u zich dat nog? Er zijn veel plekken in Nederland waar het kan. Ik heb voorbeelden gegeven van de A1, A28, A74 en de A67. Kortom, er zijn plekken genoeg waar het makkelijk kan. Het betreft een groot deel van Nederland. Ik begrijp dat mevrouw Dijkzma daar niet in mee wil gaan. Dat is haar zorg. De minister heeft een grote stap gedaan. Hij heeft gezegd: ik ben bereid om, daar waar het kan, de maximumsnelheid te verhogen naar 120 km per uur. De VVD is daar heel blij mee. De eerste stap is gezet. Wat ons betreft, is de tweede stap om naar 130 km per uur te gaan. Ik begrijp echter dat daar geen meerderheid voor is. Dat neemt echter niet weg dat wij het nu wel gemarkeerd hebben.

Mevrouw Dijkzma (PvdA): U mag dat natuurlijk markeren, maar het blijft interessant om van u te vernemen of u bereid bent extra euro's uit te trekken voor het plan dat u nu lanceert. Die vraag kunt u alleen maar met "ja" of "nee" beantwoorden.

De heer Oplaat (VVD): Die vraag kan ik niet met "ja" of "nee" beantwoorden, omdat u voorbijgaat aan het plan van de VVD. Het plan van de VVD is: daar waar het kan. Op plekken waar geen problemen met geluid en milieu zijn, ga ik geen euro's uittrekken voor geluidsschermen. Dat is heel logisch. Je moet problemen ter plekke aanpakken. Waar die problemen er niet zijn, moet u geen beren op de weg gaan zien.

De heer Van Dijke (ChristenUnie): Hoe komt de heer Oplaat aan een maximumsnelheid van 130 km per uur? Waarom behelst zijn voorstel niet dat de burger op plekken waar dat mogelijk is, zo hard moet kunnen rijden als hij wil? Waarom stelt hij dat niet voor?

De heer Oplaat (VVD): Voorzitter. Nu

gaan wij de discussie van vorige week echt overdoen. Ik heb gezegd dat met een snelheid van 130 km per uur mooi wordt aangesloten bij een aantal landen in de Europese Unie. Duitsland kent zelfs een vrije limiet met een adviessnelheid van 130 km per uur. Frankrijk kent een maximumsnelheid van 130 km per uur. Behalve als het regent, dan mag men in Frankrijk maar 110 km per uur. Verder kennen Oostenrijk en Italië een maximumsnelheid van 130 km per uur. Laten wij ons daarbij aansluiten!

De heer Van Dijke (ChristenUnie): Wat het wegennet betreft, lijkt een aansluiting bij Italië mij niet zo handig. Het lijkt mij echter wel handig om aan te sluiten bij Duitsland. Wat legitimeert nu die 130 km per uur, daar waar in Duitsland automobilisten de ruimte wordt geboden om op plekken waar dat mogelijk is, zo hard te rijden als zij kunnen? U spreekt steeds over "daar waar het kan". Dan is "gaan tot het gaatje" uw leidmotief. Waarom stelt u dat dan niet voor?

De heer Oplaat (VVD): Dat is een goede vraag. Dan zou u aan Duitsland moeten vragen waarom men daar wel de maximumsnelheid vrijlaat.

De heer Van Dijke (ChristenUnie): Ik vraag het nu aan u.

De heer Oplaat (VVD): Ik ga niet over de vraag waarom Duitsland dat wel vrijlaat. De VVD kiest voor een maximumsnelheid van 130 km per uur, omdat zij dat een prettige snelheid vindt. De feitelijke snelheid op de wegen waar een maximumsnelheid van 120 km per uur geldt, komt al in de buurt van 130 km per uur. Wij hebben er derhalve geen enkel probleem mee. Wij gaan echt geen pleidooi houden voor het vrijlaten van de maximumsnelheid op plekken waar dat mogelijk is. Duitsland kent als gevolg van het vrijlaten van de maximumsnelheid wel een iets hoger aantal dodelijke ongelukken op de autosnelwegen. Dat willen wij dus niet. Wij hebben gezegd dat 130 km per uur een heel keurige snelheid is. Wij hebben ook een vergelijking met Portugal getrokken. Hoewel daar een maximumsnelheid van 120 km per uur geldt, vallen daar veel meer dodelijke slachtoffers op de wegen.

Onze wegen zijn makkelijk en goed ingericht voor een maximumsnelheid van 130 km per uur. Ik durf hier de stelling niet aan dat die zijn ingericht voor 200 km per uur. Dat weet ik niet. Ik ben geen deskundige op dat gebied.

De heer Van Dijke (ChristenUnie): Ik stel vast dat de VVD het voorstel niet heeft onderbouwd en dat zij slechts met het oog op de verkiezingen met zo'n ondoordacht voorstel komt. Ik wijs er ook op dat er in de Kamer absoluut geen draagvlak voor dit voorstel is en dat de heer Oplaat zelf aangeeft dat er wel degelijk een relatie is met het aantal verkeersslachtoffers en andere zaken.

De voorzitter: Ik stel vast dat dit een betoog is. De heer Oplaat hoeft hier niet op te reageren.

De heer Oplaat (VVD): Voorzitter. Er heeft vorige week ook een discussie plaatsgevonden over een ander systeem van beboeten. Wij willen af van die kleine irritatieboetes naar aanleiding van 1 tot 5 km per uur te snel rijden. Daarvoor hebben wij de volgende motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat zowel de motie-Niederer/Valk (26115, nr. 19), aangenomen bij de behandeling van de begroting van Verkeer en Waterstaat 2000, als de motie-Hofstra/Eurlings (28000-XII, nr. 22), aangenomen bij de behandeling van de begroting van Verkeer en Waterstaat 2002, nog niet door de regering tot uitvoering is gebracht;

constaterende dat personen die een incidentele keer tot 5 km/u te hard rijden, per keer even zwaar worden beboet als personen die dit regelmatig doen;

overwegende dat notoire snelheids-overtreders een groter risico vormen voor de verkeersveiligheid dan incidentele overtreders;

verzoekt de regering, vóór 1 februari 2003 met concrete voorstellen te komen voor het invoeren van een beboetingssysteem waarbij personen

die een incidentele keer een kleine snelheidsovertreding begaan, slechts de administratiekosten dienen te betalen, en waarbij meer prioriteit wordt gegeven aan de categorie notoire snelheidsovertreders door het invoeren van een sterk glijdende beboetingsschaal,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter: Deze motie is voorgesteld door de leden Oplaat, Alblas en Van Haersma Buma. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 45 (28600-XII).

De heer Duyvendak (GroenLinks): Nu ken ik de VVD als een partij die al maandenlang een pleidooi houdt voor streng, consequent en direct straffen bij allerlei vormen van overtredingen, maar voor de automobilist moet er plotseling een andere lijn gevolgd worden. De automobilist mag eerst een paar keer de fout in gaan, voordat hij een straf krijgt. Vanwaar deze inconsequentie?

De heer Oplaat (VVD): De inconsequentie zit in uw eigen betoog. De minister heeft in het interview in de Volkskrant aangegeven dat er vaak wordt gedoogd, maar dat willen wij niet. Dan moet je gewoon het lef hebben om een voorstel te doen om te komen tot een wijziging. Wij hebben er de vorige week uitgebreid over gediscussieerd. De VVD-fractie is ervoor dat de eerste en de tweede overtreding op nul of op administratiekosten worden gesteld met een invenienseffect. Als het dan in hetzelfde jaar niet weer gebeurt, komen de eerste overtredingen te vervallen. Doe je het vaker, dan zal de boeteschaal zo aantrekken dat die drie boetes makkelijk overtroffen worden.

Mevrouw Dijksma (PvdA): Dit valt in de categorie "kleine overtredingen". Zo ken ik er nog wel een paar, bijvoorbeeld wildplassen. Wil de VVD-fractie nu ook het boetesysteem voor kleine overtredingen van burgers veranderen of doet zij het alleen maar voor de automobilist?

De heer Oplaat (VVD): U gaat volledig aan de discussie voorbij. Wij hebben gesproken over de irritatie over de kleine boetes. Als je 120 mag rijden, weet je niet altijd of je 122, 123 of 119 rijdt. Mensen rijden

regelmatig te hard als zij even inhalen. Zij zijn zich er vaak niet eens van bewust dat zij de snelheid overtreden. Dat levert grote irritaties op en daar moeten wij vanaf. Mensen die drie of vier keer in hetzelfde jaar een snelheidsovertreding begaan, worden daarentegen zwaar bestraft.

Voorzitter. Dan kom ik bij de problematiek met de bergers en de bergingswerkzaamheden langs de Nederlandse autosnelwegen. Wij hebben er vorige week even over gediscussieerd met de minister. De beantwoording was wat ons betreft niet overtuigend.

De heer Van Dijke (ChristenUnie): Ik heb nog een vraag over de verkeersboetes voor snelheidsovertredingen. Ik heb een auto, waar niet alleen ik in rijd, maar waar ook mijn vrouw, mijn dochters en mijn schoonzons in rijden. Hoe kunt u controleren wie er te snel rijdt?

De heer Oplaat (VVD): Dat kun je niet controleren, want dat gaat op kenteken. Dat is nu ook zo.

De heer Van Dijke (ChristenUnie): Als een kenteken twee keer wordt geflitst met twee verschillende chauffeurs, dan leidt het al tot een beoordeling die niet rechtvaardig kan zijn.

De heer Oplaat (VVD): Het is niet anders dan nu. Het is niet relevant voor de discussie.

Voorzitter. De minister heeft onze vragen over de bergingsproblematiek niet bevredigend beantwoord. Wij voorzien grote problemen in dezen en daarom dienen wij de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat er vanaf 1 december 2002 problemen dreigen in de bergingssector op de snelwegen en het onderliggende wegennet;

overwegende dat de organisatie rondom bergingswerkzaamheden in Nederland niet voldoet;

dringt er bij de regering op aan om voor 1 december 2002 maatregelen

te nemen ter voorkoming van wantoestanden en onnodige stremming op het wegennet;

verzoekt de regering, binnen een halfjaar met een voorstel te komen voor het herzien van de organisatie rondom de bergingswerkzaamheden,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 46 (28600-XII).

De heer Oplaat (VVD): De laatste motie betreft de APK-keuring. De minister is daar niet op ingegaan tijdens de beantwoording in eerste termijn en wij hebben geen gelegenheid gehad om de minister daar nader over te ondervragen. Misschien kan de minister daar nu op reageren.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat Europese richtlijnen bepalen dat auto's na de eerste vijf jaren moeten worden gekeurd en daarna elke twee jaar;

overwegende dat auto's tegenwoordig veiliger, sterker en milieuvriendelijker zijn dan vroeger en dat hiermee de noodzaak tot het keuren minder sterk is dan vroeger;

verzoekt de regering, de APK-keuring te versoepelen en gelijk te stellen aan de Europese richtlijnen,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 47 (28600-XII).

Tegen de bewindslieden zeg ik nog even dat de heer Klein Molekamp aan het begin van de vergadering is afgemeld wegens persoonlijke omstandigheden.

□

Mevrouw Giskes (D66): Voorzitter. Ik

wacht met belangstelling de reactie af op de motie van de heer Oplaat over de bergingsproblematiek.

Het amendement van de fractie van D66 op stuk nr. 7 zal worden aangepast vanwege de precieze dekking.

De motie van de heer Duyvendak over Venlo zullen wij graag alsnog medeondertekenen, omdat wij het volledig eens zijn met de strekking ervan. Er is iets misgegaan met de communicatie. Vandaar dat wij de motie nog niet hebben ondertekend.

Over het door mij aangerode probleem van de GDU-gelden heb ik de volgende motie opgesteld die is medeondertekend door de heer Oplaat. Misschien is er iets misgegaan in het aantal keren dat hij zijn handtekening heeft uitgedeeld.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat het aangepaste NVVP nog aan de Kamer moet worden aangeboden en dat hierdoor een uitgewerkt plan voor de verdere decentralisatie van financiële middelen voor infrastructuur ontbreekt;

constaterende dat in de begroting van het Infrastructuurfonds voor 2003 een forse uitbreiding van middelen aan Kaderwetgebieden en provincies wordt voorgesteld;

verzoekt de regering, de in de begroting van het Infrastructuurfonds aangekondigde toevoeging van middelen voor projecten tussen de 11,3 en 22,5 mln euro aan de Gebundelde Doeluitkering een jaar uit te stellen en de decentralisatie van financiële middelen in samenhang met het aangepaste NVVP in een wetsvoorstel aan de Tweede Kamer aan te bieden,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 48 (28600-XII).

Mevrouw Giskes (D66): De volgende motie spreekt voor zichzelf en is medeondertekend door de heren

Alblas, Duyvendak en Jense en mevrouw Gerkens.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat te veel openbaarvervoerprojecten in de tijd naar achteren worden geschoven onder het mom van onvermijdbare bezuinigingen;

verzoekt de regering, vóór 1 december a.s. aan te geven welke financiële ruimte voor reparatie van deze temporiseringsen kan worden gecreëerd door de afbouw van de Betuwelijn op te schorten,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter: Deze motie is voorgesteld door de leden Giskes, Alblas, Duyvendak, Jense en Gerkens.

Zij krijgt nr. 49 (28600-XII).

Mevrouw Giskes (D66): De fractie van D66 ondertekent ook graag de motie die door mevrouw Dijkma is ingediend over de tarieven van de NS.

Wij constateren nogmaals dat de mensen de vertragingen en de volle treinen moe zijn, dat de NS bezig zijn met de uitvoering van een verbeterplan en dat het nu nodig is dat er een plan van de overheid komt voor de infrastructuur. Daarom hebben wij samen met de fractie van de SP een motie opgesteld om te proberen te zorgen voor een herstelplan. Deze motie wordt door mij ingediend en is medeondertekend door mevrouw Gerkens.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat een goede en betrouwbare spoorinfrastructuur van essentieel belang is voor een verbetering van de punctualiteit en het realiseren van de beoogde reizigersgroei;

constaterende dat er zowel sprake is van een onderhoudsachterstand als

van een verdere afname van het aandeel spoor dat conform de normen is onderhouden en dat dit niet goed is voor de veiligheid;

voorts overwegende dat de regering een gebruiksvergoeding vraagt voor het gebruik van de spoorinfrastructuur én medeverantwoordelijk is voor het nakomen van de afspraken over punctualiteit in het overgangscontract II;

voorts constaterende dat er momenteel een onderzoek gaande is naar de infrastructuur en de keuzes die gemaakt moeten worden om de betrouwbaarheid te verbeteren;

verzoekt de regering, aan de hand van dit onderzoek een meerjarig herstelplan op te stellen, waarin het tijdsplan, de maatregelen en de middelen zijn opgenomen die nodig zijn om de achterstanden in het spoor op te lossen en het spoor, conform de normen en punctualiteitseisen in het overgangscontract II, te onderhouden en waarbij de voortgangresultaten van het herstelplan worden gevolgd aan de hand van betrouwbaarheidsindicatoren die jaarlijks in de begroting en verantwoording zijn opgenomen,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 50 (28600-XII).

De heer Duyvendak (GroenLinks): Zo'n herstelplan komt hoogst sympathiek over, maar ik meen dat dit er al bij de formatie lag en 1,8 mld kostte. Dat geld is er niet gekomen. Volgens mij is het probleem niet zozeer dat er geen plan is als wel dat er geen geld voor wordt uitgegeven. Steunen mevrouw Giskes en mevrouw Gerkens ook mijn amendement om komend jaar daadwerkelijk 125 mln euro extra uit te trekken voor het onderhoud? Want met een plan alleen komen wij er niet.

Mevrouw Giskes (D66): Ik ben het met u eens dat er uiteindelijk ook een extra behoefte aan middelen ontstaat. Ik zou zeggen, laten wij onze zegeningen tellen. Wij krijgen heel binnenkort een nieuwe kans om het op de een of andere manier tot

een goed regeerakkoord te laten komen. In eerste instantie hoop ik dat het daarin helder wordt. Als er dan ondertussen ook aan dat plan wordt gewerkt, weten wij tenminste meteen waaraan dat geld moet worden uitgegeven.

Mevrouw Dijkema (PvdA): Dat wordt niks hoor met de VVD en het CDA.

Mevrouw Giskes (D66): Maar die halen het niet, mevrouw Dijkema.

De heer Van Dijke (ChristenUnie): Omdat ik maar één minuut heb, zal ik mij zeer moeten beperken. Daarom zal mijn uitbundigheid met betrekking tot de dankbetuigingen in de richting van de regering ook zeer beperkt zijn. Dank voor de gegeven antwoorden.

Ik wil nog slechts één punt aanroeren, namelijk het rijverbod voor vrachtwagens op zondag. Ik vind het jammer dat de minister ondanks de schriftelijke reacties die zijn gegeven langs mijn punt heengaat. Mijn bedoeling is niet alleen rust te bieden aan de chauffeur, maar ook om een bijdrage te leveren aan een collectieve rustdag voor de samenleving. Ik vraag de minister waarom het op zulke bezwaren stuit om mee te werken aan een harmonisering met betrekking tot dit punt, aan afstemming op de ons omringende landen. Waarom is er bezwaar tegen om ook in Nederland tot een rijverbod voor vrachtwagens op zondag te komen? Ik overweeg op dit punt met eigen initiatieven te komen.

Ik wil twee moties indienen. Zij luiden als volgt.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat:

- Duitsland in 2003 een kilometerheffing voor zware vrachtwagens introduceert;
- de opgebouwde technologische kennis betreffende de kilometerheffing op peil dient te blijven;
- door de afschaffing van het eurovignet kan worden overgegaan tot invoering van een kilometerheffing voor zware vrachtwagens,

zonder dat dit leidt tot een lastenverzwaring voor deze sector;

spreekt uit dat Nederland in 2004 overgaat tot invoering van een kilometerheffing voor zware vrachtwagens,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter: Deze motie is voorgesteld door de leden Van Dijke, Van der Staaij en Duyvendak. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 51 (28600-XII).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de beoogde teruggave van het "kwartje van Kok" en de aanleg van extra wegen, in combinatie met de forse bezuinigingen in het openbaar vervoer, leiden tot een verslechtering van de concurrentiepositie van het openbaar vervoer ten opzichte van de auto;

verzoekt de regering, in een notitie aan te geven hoe in de komende jaren kan worden voorkomen dat de concurrentieverhouding tussen het openbaar vervoer en de auto in het nadeel van het openbaar vervoer wordt gewijzigd,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter: Deze motie is voorgesteld door de leden Van Dijke, Van der Staaij en Duyvendak. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 52 (28600-XII).

De heer Van der Staaij (SGP): Voorzitter. Ik wil beide bewindslieden danken voor de duidelijke beantwoording van onze vragen.

Door de beperkte spreektijd kan ik in deze termijn niet meer op allerlei thema's terugkomen. Ik zal mij daarom beperken tot een enkel onderwerp.

Ik verwijs voor het onderwerp verkeersveiligheid naar onze steun voor de motie van mevrouw Dijkema. Wij willen vasthouden aan

de eerder op dit gebied geformuleerde ambities.

Ik handhaaf ons amendement over de vaarwegen. Wij vinden het van belang dat de structurele achterstand in het onderhoud van de vaarwegen wordt ingelopen.

Tot slot wil ik een motie indienen over de kilometerheffing. Op dit terrein zou ik graag wat meer ambitie zien. Dat wil zeggen dat de kennis niet alleen wordt bewaard, maar ook verder actief wordt ontwikkeld. Dit zou volgens mijn fractie de inzet moeten zijn. Daarom dien ik de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de invoering van de kilometerheffing op afzienbare termijn niet aan de orde zal zijn;

overwegende dat de kilometerheffing voor de langere termijn een adequaat instrument kan zijn om de autokosten op meer faire wijze te bepalen;

verzoekt de regering, de inmiddels opgedane kennis en ervaring met betrekking tot de kilometerheffing niet alleen "bij de tijd" te houden, maar ook nader te ontwikkelen – met onder meer verwerking van ervaringen ter zake uit het buitenland en zo mogelijk middels het uitvoeren van een proef – zodat eventuele soepele invoering op een desgewenst later moment mogelijk blijft,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter: Deze motie is voorgesteld door de leden Van der Staaij, Van Dijke, Duyvendak, Dijkema en Giskes.

Zij krijgt nr. 53 (28600-XII).

Ik stel voor dat wij eenzelfde werkwijze volgen als bij de behandeling van de begroting van het ministerie van Justitie, dat wil zeggen dat er niet wordt geïnterrumpeerd in de tweede termijn van de minister en de staatssecretaris. Na afloop van hun betoog in tweede termijn is er dan gelegenheid voor een opmerking over eventuele niet beantwoorde vragen of punten die

nog een korte nadere toelichting behoeven.

Aldus wordt besloten.

Minister De Boer: Voorzitter. In reactie op de vragen en moties van mevrouw Dijkma wil ik als volgt antwoorden. In haar eerste motie spreekt mevrouw Dijkma over de dubbele tariefverhoging van treinkaartjes. Die zou niet in de geest zijn van het overgangscontract. Ik zal binnenkort een gesprek hebben met de NS. Ik interpreteer haar motie zo dat de Kamer zegt dat een verdere tariefverhoging in 2003 herkenbaar tot een beter product moet leiden. Een eventuele tariefverhoging wil ik dan ook in dit licht beoordelen en tot inzet maken van mijn gesprek met de NS.

Mevrouw Dijkma heeft daarnaast een motie ingediend over het ontwerp-NVVP-deel 3 en het aantal verkeersongelukken. Ik ben het natuurlijk met haar eens dat iedere dode in het verkeer er een te veel is. Voor de oude taakstelling uit het verworpen NVVP is, zoals gezegd in eerste termijn, 2 mld euro nodig. Dat geld heb ik niet. Ik zal mij met de bestuurlijke partners zeker inspannen om zo dicht mogelijk bij de taakstelling te komen, maar de in de motie gevraagde actie en de daarvoor benodigde middelen kan ik niet toezeggen. Ik moet de motie derhalve ontraden.

Verder vroeg mevrouw Dijkma naar de juridische procedures met betrekking tot de Spoedwet. Die Spoedwet is vandaag bij de Kamer ingediend, dus het gaat best snel. De procedures kunnen dus zeker worden verkort. Over de Spoedwet komen wij uiteraard op een ander moment nog te spreken, maar de winst zit met name in de tijd die wordt uitgetrokken voor beroep en bezwaar en volgens mij ook in de gebundelde aanvraag van vergunningen. De motie van mevrouw Dijkma voor het inzetten van spitsstrookgelden voor onderhoud aan het spoor moet ik dan ook ontraden. Ook haar motie over het omzetten van spitsstroken in doelgroepstroken wil ik ontraden. Doelgroepstroken zijn, zoals gezegd in eerste termijn, aanzienlijk minder effectief, juist op de momenten dat er veel aanbod van woon-werkverkeer is. Bovendien zijn die stroken qua ondergrond en

fundering niet geschikt voor zware, permanente belasting.

De motie van mevrouw Dijkma met de overweging dat jongeren de grootste slachtoffergroep in het verkeer vormen, neem ik graag over. Jongeren vormen natuurlijk een belangrijke doelgroep. Op dit moment wordt bekeken hoe Teamalert kan worden geprolongeerd. De middelen daarvoor ontbreken, maar ik zal mijn best doen om invulling aan de motie te geven.

De laatste motie van mevrouw Dijkma ging over het project Hart voor Dieren. Ik moet u nadrukkelijk zeggen dat het voortouw in dezen ligt bij mijn collega van VROM. Die moet hierover op korte termijn een brief aan de Kamer sturen. Naar ik heb begrepen, zal hij dat ook doen. Daarmee is deze motie voor mij overbodig.

De heer Van Haersma Buma stelde in eerste termijn de vraag of het mogelijk is om te bezuinigen op in het openbaar vervoer reeds aanbestede zaken. Die vraag is inderdaad blijven liggen. De decentrale overheden weten dat de hoogte van de rijksbijdrage afhankelijk is van de in de begroting beschikbare middelen. Op basis van de mij bekende informatie over de contracten tussen de decentrale overheden en de vervoerders weet ik dat de meeste decentrale overheden in hun concessievoorwaarden rekening hebben gehouden met de mogelijkheid van een lagere rijksbijdrage dan bij de aanbesteding was voorzien. Veelal zullen de decentrale overheden dan ook het contract met de vervoerder tussentijds kunnen aanpassen.

Verder gaf hij aan dat hij mijn zoektocht naar middelen waardeert, maar die op punten niet helemaal kan doorgronden, met name de 2 mln bij de ontlasting van de taakstelling van het openbaar vervoer. Wij hebben nog gezocht naar efficiencytaakstellingen bij diverse instellingen, waaronder NLR met 1,2 mln, de Zoute Veren met 0,3 mln en Grondmechanica Delft met 0,7 mln. Daarvoor is de dekking dus gevonden.

Ik zeg toe dat ik graag met mijn collega van Justitie zal overleggen over de handhaving bij fietsdiefstallen. Daarin hebben gemeenten natuurlijk ook een rol, door ervoor te zorgen dat meer fietsenstallingen worden bewaakt. Dat

gebeurt al op redelijk grote schaal, maar het kan natuurlijk nog beter. Volgend jaar komt de chip eraan; ik denk dat die essentieel is voor een goede handhaving en voor diefstalpreventie. Ik zal over dit onderwerp overleg plegen met mijn collega van Justitie.

De heer Van Haersma Buma had het ook over de samenwerkingsovereenkomst inzake de Zuiderzeelijn. Er heeft nog geen definitieve besluitvorming plaatsgevonden in het kabinet over de samenwerkingsovereenkomst tussen Rijk en regio voor de Zuiderzeelijn. In dit kader vindt overigens binnenkort bestuurlijk overleg plaats tussen een kabinetsdelegatie en de betrokken regio's. Dit overleg wordt gevoerd met als achtergrond de risico-beheersing en het nog ontbreken van 180 mln euro in de regionale bijdrage. Ik hoop dat dit overleg op korte termijn kan plaatsvinden.

Ook sprak de heer Van Haersma Buma over RandstadRail. Zoals ik in eerste termijn al zei, voer ik deze weken bestuurlijk overleg met alle provincies en regio's over het MIT. Daarbij staat op de agenda de eventuele herprioritering binnen het bestaande programma tot en met 2010 en de verkenning van de prioriteiten voor de periode na 2010. Voor een goed begrip, herprioriteren binnen het programma tot en met 2010 vindt plaats binnen de vaststaande financiële randvoorwaarden van het gehele programma. Wij weten uiteraard dat er niet zo maar meer geld in zit. Dat betekent dat wanneer de urgente wens vanuit de regio bestaat om de uitvoering van het project eerder te laten starten en/of meer middelen uit te trekken dan nu is voorzien in het programma, dit ten laste van het uitvoeringstempo en/of de financiële reservering van andere projecten zal moeten gaan. Ook met de provincie Zuid-Holland en de regio's Rotterdam en Haaglanden wordt op dit moment overleg gevoerd, waarbij in dit geval RandstadRail en de A4 in Midden-Delfland heel belangrijke onderwerpen zijn. Over de uitkomst van dit en andere overleggen zal ik de Kamer tijdig per brief informeren. Dat zal op tijd gebeuren voor de behandeling van het MIT.

De heer Van Haersma Buma heeft een motie ingediend over de bekostiging van het stads- en streekvervoer. Ik denk te kunnen stellen dat mijn voorganger de

aanzet heeft gegeven om de verdeelsystematiek van de OV-subsidie te baseren op zogenaamde objectieve structuurkenmerken, bijvoorbeeld het aantal woningen. Het nadeel van de bestaande systematiek is immers de neerwaartse spiraal in landelijke gebieden, waardoor de sociale functie onder druk zou kunnen komen te staan. Ik heb dit kabinetsstandpunt overgenomen. Momenteel wordt gezocht naar een systematiek die zo dicht mogelijk aansluit bij de huidige verdeling. Die kan wat mij betreft per 1 januari 2004 worden ingevoerd.

Concreet betekent dit dat de decentrale overheden in 2004 hetzelfde aandeel uit het beschikbare budget ontvangen als in 2003. De verschuivingen in latere jaren blijven zeer beperkt en zijn redelijk voorspelbaar. De nieuwe systematiek biedt dus aanmerkelijk meer zekerheid dan de huidige opbrengstsuppletie. Bij de verdeling houden wij er uiteraard rekening mee dat in grootstedelijke gebieden, waar de groei in reizigers zich voordoet, ook meer geld wordt uitgekeerd. Als men overigens wil, kunnen de overheden een dergelijke prikkel zelf toepassen in de contracten die zij hebben afgesloten met de vervoersbedrijven. Ik stel dus de Kamer voor, het kabinetsstandpunt in een AO verder met mij te bespreken. Wellicht kan de voorzitter voorstellen om de motie aan te houden.

De voorzitter: Ik zou dat kunnen, maar ik laat het aan de indieners over.

Minister De Boer: De volgende motie betreft de decentralisatie van projecten tot een bedrag van 225 mln euro en de daarvoor benodigde ophoging van de GDU, waarover de discussie nog niet in de Kamer is gevoerd. De heer Van Haersma Buma heeft gevraagd waarom de decentralisatie van de GDU niet nog eens met een jaar kan worden uitgesteld. Laat ik beginnen met uiteen te zetten wat de invoering per 1 januari 2003 concreet betekent. Invoering betekent voor projecten tot de nieuwe grens van 225 mln euro – zoals bekend is het nu een veel lager bedrag van 11,3 mln euro – dat de decentrale overheden zonder enige rijksbemoeienis hun budgetten zelf kunnen besteden. Dit onder het motto “decentraal wat kan en alleen

centraal wat moet”. Ik benadruk nog eens dat dit een aantal belangrijke voordelen in zich draagt. De grote afstand tussen beslissen en betalen wordt daarmee kleiner, het drukke interbestuurlijke verkeer vermindert daardoor en, wat ik heel belangrijk vind, de decentrale overheden krijgen meer ruimte voor een integraal mobiliteitsbeleid. Daarbij is wachten op het NVVP niet noodzakelijk. De introductie van het principe is gestoeld op een eigen kabinetsstandpunt en daarmee heeft de Kamer eerder ingestemd.

Verder is de vraag aan de orde of het voor de decentralisatie noodzakelijk is, extra middelen beschikbaar te hebben. Naar mijn opvatting is dat niet zo. De over te dragen middelen bestaan uit het budget voor reeds lopende projectverplichtingen; niks meer en niet minder. Voor die projecten neemt de beleidsruimte eigenlijk alleen maar toe. Juist met krappe budgetten biedt het verhogen van de subsidiegrens de ruimte aan de regio voor het maken van eigen keuzes.

De heer Van Haersma Buma heeft een motie ingediend over de venstertijden. Het voorstel om de venstertijden in ieder geval vast te stellen op niet later dan zes uur 's ochtends grijpt naar mijn mening in in de gemeentelijke autonomie. Sommige gemeenten stellen het op prijs dat de bewoners van de binnenstad ook tussen zes uur en zeven uur 's ochtends rustig kunnen slapen. 's Avonds is er onder voorwaarden ook nu al distributie mogelijk. Ook dit is echter per gemeente maatwerk. Ik vind dat ook wel goed. Ik kan dus niet goed uit de voeten met de ingediende motie, waarvan aanvaarding door mij dan ook wordt ontraden.

De laatste door de heer van Haersma Buma ingediende motie betreft de handhaving van de regels voor overbelading en de boetes die naar zijn mening drastisch zijn verhoogd. In mijn antwoord in eerste termijn heb ik al aangegeven, dat ik bereid ben om met mijn ambtsgeenoot van Justitie contact op te nemen over verhoging van de boetes bij overbelading. Daarmee heb ik aangegeven dat ik begrip heb voor de situatie in de sector. Ik zeg toe dat ik de Kamer van de resultaten van deze gesprekken op de hoogte zal stellen. Hiermee heb ik voldoende aangegeven wat mijn voornemens

zijn. In dat licht is de voorgestelde motie mijns inziens overbodig.

De eerste motie van de heer Duyvendak gaat over een versnelling van de aanbesteding door de gemeentelijke vervoerbedrijven. Het is niet mijn bedoeling om de wettelijke termijnen voor de evaluatie aan te passen. Wel ben ik in gesprek met de GVB's om de stand van zaken bij de verzelfstandiging op te nemen. Ik wil daarvan zelf een goed beeld krijgen – dat heb ik op dit moment nog niet helemaal – om pas volgend jaar te bezien wat voor acties centraal nodig zijn.

Uit binnenlandse en buitenlandse voorbeelden blijkt dat bij het streekvervoer wel degelijk efficiencywinst mogelijk is, vaak zelfs tot 10%. Er wordt daar met méér busuren gereden als gevolg van de aanbestedingswinsten die wel gerealiseerd worden. Die kunnen ook voor de opvang van eventuele bezuinigingen worden gebruikt. Het is mijn insteek om vast te houden aan deze lijn. Derhalve ontraad ik aanvaarding van deze motie.

De heer Duyvendak heeft een motie op stuk nr. 35 ingediend over de prestatieafspraken met de NS over de maatschappelijke doelen van het reizigersvervoer, als zouden wij die uit het oog verloren hebben. Ik heb in mijn eerste termijn al gezegd dat ik wil vasthouden aan de normen zoals die zijn vastgelegd in het verbeterplan en dat gebeurt ook. Het is wat mij betreft een onderdeel van het contract. Hierover wordt iedere kwartaal gerapporteerd. Als het niet goed gaat, zullen wij aanvullende maatregelen moeten nemen. Ik vind deze motie derhalve overbodig.

Verder heeft de heer Duyvendak een motie op stuk 37 ingediend over het spooreplacement in Venlo. Wij zijn in goed overleg met alle betrokkenen bezig om te zoeken naar een oplossing voor dit probleem. Nog niet zo lang geleden ben ik in Venlo op bezoek geweest. Ik heb daar met het gemeentebestuur gesproken en ook gezien wat het betekent dat dit emplacement daar ligt midden in de stad. Natuurlijk zou het een goede zaak zijn om op termijn ervoor te zorgen dat het uit die dichte bebouwing weggaat. De motie beperkt ons echter tot uitsluitend één mogelijke oplossing en dat is ongewenst. Wij hebben die punten met elkaar besproken. Mijn collega van VROM en ik zijn het beiden

erover eens dat de plek die nu gekozen is, naar ons idee niet de juiste is. Er zal daarover nog overleg moeten plaatsvinden. Wat mij betreft loopt dat overleg gewoon door. Ik zal mij daarvoor verder inzetten en dat geldt ook voor mijn collega van VROM. Ik zou derhalve aanvaarding van deze motie willen ontraden.

Dan kom ik bij de moties van de heer Alblas en allereerst bij zijn motie over de politieke besluitvorming ten aanzien van grote infrastructurale projecten. Die zou moeten plaatsvinden op basis van bedragen die zo dicht mogelijk bij de werkelijke kosten van een groot infrastructureel project liggen.

Het is van belang te benadrukken dat aan ieder project risico's verbonden zijn die tot afwijking van de raming kunnen leiden. Uitsluiten van kostenrisico's betekent dat ramingen gemaakt zouden moeten worden op maximaal mogelijk niveau. Daarmee zou nog veel meer beslag worden gelegd op de financiële middelen die nodig zijn voor oplossing van problematiek elders. Om die reden heb ik gekozen voor het treffen van een voorziening van de risico's. Ik heb een en ander nader toegelicht in mijn brief ter voorbereiding van deze tweede termijn. Daarnaast wordt binnen mij departement reeds lange tijd geïnvesteerd in het verbeteren van de kostenbeheersing. Ik doel hierbij bijvoorbeeld op wat dan wel het betonnen MIT genoemd wordt dat in de afgelopen jaren toch zijn nut heeft bewezen, op de door Rijkswaterstaat ontwikkelde PRI-systemiek (project ramingen infrastructuur) en de recent ontwikkelde beheersmodellen specifiek voor de Betuweroute en andere grote projecten die overigens ook zijn goedgekeurd door deze Kamer. Kortom, binnen Verkeer en Waterstaat wordt reeds grote aandacht besteed aan het verbeteren van de systematiek. Ik beschouw deze motie derhalve als een aansporing om daarmee door te gaan.

In de overweging van de motie van de heer Alblas op stuk nr. 39 wordt gesteld dat het gebruik van gemotoriseerde tweewielers een belangrijke bijdrage kan leveren aan de doorstroming. Ik stem in met de strekking van de motie, maar ik zou de inhoud graag een tikkeltje anders gemotiveerd zien. Ik ben het met de heer Alblas eens dat het kentekenen van brom- en snorfietsen de

verkeersveiligheid zal bevorderen, diefstal zal tegengaan en handhaving door de politie zal vereenvoudigen. Echter, met name op het gebied van de verkeersveiligheid is kentekenen alleen niet voldoende om een wezenlijke reductie op het relatief zeer grote aantal verkeersslachtoffers in deze categorie te bewerkstelligen. Het gaat daarbij ook om opleiding en handhaving. Ten aanzien van de brom- en snorfietsen zal ik binnen enkele maanden komen met een integraal beleidsplan, waarin ook het kentekenen is opgenomen. Ik zie geen reden om het gebruik van brom- en snorfietsen fiscaal te stimuleren. Het kiezen tussen een auto, een bromfiets of een snorfiets is zo ingrijpend, dat fiscale stimulering nagenoeg geen invloed op de keuze zal hebben. Fiscale stimulering zal de facto dus alleen maar geld kosten, zonder dat het beleidsmatig in termen van bijvoorbeeld filevermindering iets oplevert.

Ik kom bij de vragen en moties van mevrouw Gerkens. Zij heeft gevraagd naar een antwoord op de vraag wat er gebeurt met het service- en veiligheidsniveau als loketten worden gesloten. Dat antwoord heeft zij reeds op 26 juli gekregen naar aanleiding van een schriftelijke kamervraag. Service- en veiligheidsniveaus hoeven niet achteruit te gaan, omdat er alternatieven zijn, zoals de service- en alarmzuil met een audioverbinding met een callcentre direct naar een alarmcentrale in combinatie met passief cameratoezicht. Overigens zijn de mogelijkheden van loketmedewerkers relatief beperkt als ingegrepen moet worden. Hij of zij overziet over het algemeen maar een klein stukje van het station. Als er dan iets gebeurt, is de procedure dat de politie moet worden gebeld.

Nederland zou met aanbestedingen in het openbaar vervoer niet voor de Europese regelgeving moeten uitlopen. Met deze motie wordt ingegaan op allerlei Europese overwegingen, maar de Wet personenvervoer 2000 is niet in strijd met die Europese regelgeving. Wij hebben het systeem van marktwerking stapsgewijs ingezet en evalueren dat ook in de komende jaren. Uit tussenevaluaties die constant plaatsvinden zijn ons geen drama's bekend. Integendeel, wij hebben het geld juist nodig om geld vrij te maken voor een betere kwaliteit in het OV of om andere

bezuinigingen op te vangen. Ik ontraad aanvaarding van de motie.

Mevrouw Gerkens heeft ook een motie ingediend over de kwaliteit van het taxivervoer. Deze zou niet verbeterd zijn sinds de invoering van de Wet deregulering taxivervoer. De motie is sympathiek in haar bedoelingen, ook al wil ik de letterlijke tekst niet voor mijn rekening nemen. Ik ben bezig met het toevoegen van opleidingseisen aan de uitgifte van het zogenaamde chauffeursdiploma. Dit komt in vergaande mate tegemoet aan de wens die in de motie is neergelegd. In de eerste helft van volgend jaar zal ik erop terugkomen met een brief aan de Kamer. Ik vind de motie overbodig.

Dan heeft mevrouw Gerkens nog een motie ingediend over de budgettaire krapte en het inzetten van prestigeprojecten. Een en ander zou ongewenst zijn. Eind deze maand, begin volgende maand is er overleg tussen een kabinetsdelegatie en Noord-Nederland over de conceptsamenwerkingsovereenkomst. Deze bevat overigens alle door mevrouw Gerkens genoemde varianten, zoals de intercity en de Hanzelijn-plus. Bij de voortgang van het overleg zullen deze varianten volledig aan bod komen. Het lijkt mij niet zinvol om hierop vooruit te lopen. De motie is dus voorbarig en om die reden moet ik aanvaarding ervan ontraden.

De heer Oplaat heeft bij motie gevraagd om de differentiatie van snelheidslimieten op autosnelwegen aan te passen, zodat op rustige tijdstippen 120 km per uur wordt toegestaan op plaatsen waar nu maximaal 100 km per uur mag worden gereden. Ik onderschrijf de strekking van de motie, maar ik zie haar graag iets anders geformuleerd. Ik heb vorige week reeds aangegeven dat ik op zichzelf positief sta tegenover flexibele maximumsnelheden, waarbij onderscheid wordt gemaakt naar tijd en plaats. Daarbij spelen uiteraard wet-, handhavings-, milieu- en verkeersveiligheidsaspecten een belangrijke rol. Op bepaalde trajecten en zeker na bepaalde tijdstippen is het heel goed denkbaar dat de maximumsnelheid wordt opgevoerd van 100 tot 120 km per uur. Die flexibilisering betekent ook dat op drukke momenten de maximumsnelheid daalt. Ik zal voorstellen op dit punt doen.

De heer Oplaat heeft een motie ingediend over verhoging van de snelheidslimiet op autosnelwegen tot 130 km per uur. Ik ontraad aanvaarding hiervan. Ik ben er niet voor dat harder wordt gereden dan 120 km per uur. Een verdere verhoging van de maximumsnelheden brengt extra risico's met zich voor de verkeersveiligheid en leidt tot meer uitstoot van CO₂ en van NO_x. Tevens leidt zij tot meer geluidshinder. Ik zag de heer Oplaat even aarzelen bij de verkeersveiligheid. Ik weet dat het om een relatief klein percentage verkeersdoden gaat, maar toch neemt het risico toe als de snelheden omhoog gaan. Ik handhaaf graag het plafond op 120 km per uur.

De volgende motie van de heer Oplaat betreft de verhoging van de maximumsnelheid voor bussen tot 100 km per uur. In eerste termijn heb ik gezegd dat ik positief sta tegenover een dergelijke verhoging, maar alleen voor zogenaamde "tempo 100-bussen". De bussen moeten aan allerlei technische eisen voldoen, zoals een speciaal remsysteem en veiligheidsgordels. Voorts spelen hierbij natuurlijk ook de eventuele gevolgen voor het milieu mee. Ik ben hierover in overleg met mijn collega van VROM. Ik zie de motie als een ondersteuning van mijn inzet. De Kamer kan begin 2003 een kabinetsstandpunt in dezen tegemoet zien.

Ik ben van mening dat een verhoging van de maximumsnelheid voor vrachtwagens niet aan de orde kan zijn vanwege de gevolgen voor de verkeersveiligheid en voor het milieu. Het feit dat de snelheidsbegrenzer een marge heeft die het in de praktijk mogelijk maakt om 90 km per uur te rijden, is voor mij geen argument. Dat deel van de motie kan ik dus niet onderschrijven.

Voorzitter. Ik kom bij de motie van de heer Oplaat op stuk nr. 45. Het dictum daarvan luidt: constaterende dat personen die een incidentele keer tot 5 km/u te hard rijden per keer even zwaar worden beboet als personen die dit regelmatig doen. Ik denk dat deze motie mijn beleid ondersteunt. Ik heb over deze kwestie al overleg gevoerd met mijn collega van Justitie. Wij zullen om redenen van verkeersveiligheid en het beteugelen van snelheids-overtredingen onderzoeken welke mogelijkheden er zijn om automobilisten die herhaaldelijk in de fout gaan – de heer Oplaat sprak over dat

soort automobilisten – zwaarder aan te pakken. Hiervoor bestaan diverse mogelijkheden. De heer Oplaat had daar mogelijkheden voor. Ik had daar mogelijkheden voor in de vorm van een puntensysteem. Een en ander zal verder worden uitgewerkt. De verwachting is dat de Kamer hierover in het eerste trimester van 2003 nader wordt geïnformeerd.

Voorzitter. De motie van de heer Oplaat op stuk nr. 46 handelt over de bergingswerkzaamheden in Nederland en het incidentenmanagement. Of er problemen ontstaan, is in belangrijke mate afhankelijk van de uitspraken die binnenkort door de NMa moeten worden gedaan. Ik zei dat ook al in eerste termijn. Het hangt van die uitspraken af welke maatregelen ik kan en mag treffen op dat moment. Mocht het nodig zijn, dan grijp ik in met extra units die beschikbaar zijn voor het bergen van vrachtwagens. In die zin is de motie overbodig. Overigens beschouw ik het tweede deel van de motie als een ondersteuning van mijn beleid. De situatie na 1 december 2002 zal moeten worden geëvalueerd. Daaraan zullen al dan niet consequenties verbonden moeten worden. Bovendien heb ik de Kamer reeds eerder toegezegd de kwaliteit van de dienstverlening ook op dit punt te willen bezien.

Voorzitter. Ik kom aan de laatste motie van de heer Oplaat op stuk nr. 47 over de keuring. Er wordt volgend jaar een wettelijk verplichte evaluatie van de APK uitgevoerd. De elementen, zoals in de motie verwoord, zullen daar zeker aan de orde komen. Eind 2003 moet de evaluatie zijn afgerond. Daarna zal de Kamer aan de hand van die resultaten worden geïnformeerd. Wat mij betreft is de motie daarom voorbarig. Ik ben van mening dat we eerst die evaluatie zouden moeten afwachten.

Voorzitter. Ik kom bij de beantwoording van de moties van mevrouw Giskes. In de motie op stuk nr. 50 wordt gevraagd om een plan van aanpak voor het onderhoud van het spoor. Naar mijn mening is dat een overbodige exercitie. De motie is wel een ondersteuning van het beleid. Ik ben van plan om het op deze wijze te doen en ik heb ook aangekondigd dat we het zullen doen. Ik zeg toe dat de Kamer eind december hierover een brief zal krijgen.

De motie op stuk nr. 49 handelt over het creëren van financiële

ruimte in het openbaar vervoer door het temporiseren van de Betuwe-route. Als eerste reactie op het doel van het voorstel zou ik willen zeggen dat temporiseren niet direct extra geld oplevert, hooguit extra kasritme. Waarschijnlijk zal bewust temporiseren van de Betuwelijn zelfs geld kosten. Dat is in eerste termijn ook uitgebreid aan de orde geweest. De kans dat daardoor versneld extra geïnvesteerd zou kunnen worden in openbaar vervoer is wat mij betreft zeer beperkt. De ervaring is juist dat het vaak tegenvalt.

Voorzitter. Ik kom bij de beantwoording van de door de heer Van Dijke gestelde vragen en ingediende moties. De heer Van Dijke heeft gevraagd waarom er geen rijverbod wordt ingesteld op zondag. Er is geen aanleiding om de transportsector anders te behandelen dan andere sectoren die noodzakelijkerwijze op zondag arbeid moeten verrichten. Rijverboden op zondag betekenen een extra belasting voor het wegennet op andere momenten in de week. Rijverboden beperken de soms noodzakelijke flexibiliteit van andere ondernemers. Ik ontraad deze gedachte dan ook.

Ik neem de afweging zoals opgenomen in de motie van de heer Van Dijke over de teruggave van het kwartje van Kok mee in het uit te brengen NVVP. Dat lijkt mij het kader om daarover te debatteren. Vooralsnog lijkt de motie mij overbodig.

De heer Van Dijke heeft gesproken over de kilometerheffing in Duitsland voor zware vrachtwagens. In het regeerakkoord is afgesproken dat geen prijsbeleid voor het wegverkeer zal worden ingevoerd. Nederland blijft op de hoogte van de ontwikkelingen in Duitsland, maar ook elders in Europa en zal zich natuurlijk op die ontwikkelingen verder beraden. Het afschaffen van het Eurovignet levert onvoldoende op om kilometerheffing in te voeren, gelet op de hoge inningskosten. Het is niet mogelijk om in 2004 die heffing in te voeren. Om die reden ontraad ik aanvaarding van de motie.

De heer Van der Staaij heeft bij motie gesteld dat de kilometerheffing op afzienbare tijd niet aan de orde is en vraagt, de opgedane kennis en ervaring met betrekking tot de kilometerheffing niet alleen bij de tijd te houden, maar ook nader te ontwikkelen. Ik kan instemmen met het bij de tijd houden van onze

exercities uit het verleden en onze kennis nader te ontwikkelen, ook internationaal. Ik ben echter niet van plan om op dit moment of in de nabije toekomst dienaangaande proeven uit te voeren. Aanvaarding van dit deel van de motie ontraad ik.

Ik kom in algemene zin nog even terug op een aantal amendementen die in eerste termijn zijn behandeld. In sommige amendementen wordt dezelfde dekking genoemd. Mevrouw Giskes geeft in amendement op stuk nr. 4 als dekkingsruimte aan de nog niet juridische verplichtingsruimte op artikel 3 goederenvervoer. Eenzelfde ruimte wordt in amendement op stuk nr. 12 door mevrouw Giskes en mevrouw Van Velzen genoemd. Hetzelfde geldt voor de ruimte in artikel 21, die zelfs drie keer wordt gebruikt. Ik heb met betrekking tot de reservering voor risico's in eerste termijn al aangegeven dat ik het absoluut ongewenst vind om die reservering aan te tasten. In mijn brief van gisteren heb ik voorgesteld op welke wijze wij daar wat mij betreft mee om moeten gaan. Het vergroten van taakstellingen voor RWS en departementsbreed is niet haalbaar zonder het productiepakket fundamenteel aan te pakken. Daardoor zijn mijns inziens amendementen die dekking zoeken in de algemene uitgave van het departement en/of rijkswaterstaat niet acceptabel. Dit zijn de amendementen op de stukken nrs. 18 van de heer Alblas, 4 van mevrouw Giskes en 21 van mevrouw Dijkma en anderen.

De extra uitgave voor extra onderhoud van vaarwegen, waarover door de heer Van der Staaij en mevrouw Gerkens amendementen zijn ingediend, is in de huidige omstandigheden niet haalbaar.

Ik wil nog even ingaan op de Hanzelijn. In mijn brief heb ik de reële planning aangegeven. Ik weet dat hier en daar andere berichten circuleren, maar ik heb dit andermaal in kaart gebracht om te toetsen hoe de planning werkelijk ligt. Dat staat ook in mijn brief. Tevens heb ik duidelijk gemaakt dat die lijn gewoon in het MIT blijft staan. Het is mijns inziens zeer ongewenst om daarvoor nu al andere projecten te schrappen. Als alles in het gehele investeringspakket op schema loopt, is zo'n besluit sowieso pas aan de orde zijn in 2005 en 2006.

Over de procedure ten aanzien van de onderhoudsproblematiek op het

spoor heb ik uitvoerig gesproken. Eind dit jaar weten wij precies waar wij aan toe zijn. Een verhoging van dit budget ten laste van wegen, zoals voorgesteld door de heer Duyvendak in amendement op stuk nr. 9, is nu niet nodig.

Ik kom ten slotte te spreken over de amendementen met betrekking tot het openbaar vervoer. Ik neem daarbij ook de amendementen over de chipkaart en de conducteurs mee. Als ik alle amendementen op dit punt optel, kom ik in totaal in 2003 ver over de 160 mln euro uit. Ik heb in eerste termijn al aangegeven dat ik de problematiek die de Kamer heeft aangekaart, ook best zie. Daarom heb ik ook gezocht naar mogelijkheden om die taakstelling te verlichten. In bijlage 1 bij mijn brief heb ik de situatie waarin wij ons nu bevinden, duidelijk aangegeven. Met het structureel toekennen van 49 mln euro – dat is die 45 mln euro plus 4 mln euro vanaf 2006 – kan de chipkaart naar mijn overtuiging heel goed gefinancierd worden. Ik heb dat in mijn brief ook toegelicht. Met betrekking tot de conducteurs ben ik van mening dat met extra gelden de sociale veiligheid structureel verbeterd.

Op dit moment is een verdere groei van de beschikbare middelen in het licht van de totale financiële problematiek niet gewenst. Ik begrijp de bezorgdheid van deze Kamer ten aanzien van het jaar 2003 heel goed. Ik noem met name het jaar 2003 als het gaat om de kortingen op het openbaar vervoer. Voor mij is een uitgangspunt dat in het Strategisch akkoord afspraken zijn gemaakt over een taakstelling van 24 mln euro. Die kenden wij, die zaten erin. Van die 60 mln euro was 24 mln euro dus onderdeel van het Strategisch akkoord. Ik heb al toegezegd dat ik in 2003 een verlichting van 15 mln euro kan geven. Dat was die dure eetpauze aan het einde van de dag. Ten opzichte van de totale taakstelling is er dan per saldo nog een verschil van 21 mln euro. Er was 60 mln euro, er gaat 24 mln euro af en er is een gevonden verlichting van 15 mln euro. Ik heb goed kennisgenomen van de opvattingen die hier breed naar voren zijn gebracht over besteding van de GDU. Ik wil daarom in het kabinet bespreken of er voor het probleem van 2003 een oplossing te vinden is met betrekking tot de GDU. Ik zeg de Kamer toe, mij daar persoonlijk voor in te zetten en

haar daarover begin volgende week te informeren.

De voorzitter: Ik zie dat veel leden de behoefte hebben om nog een enkele vraag te stellen. Het spreekt vanzelf dat er geen nieuwe punten moeten worden aangesneden.

Het woord is aan mevrouw Dijkma.

Mevrouw Dijkma (PvdA): Mijn eerste vraag gaat over de reactie van de minister op de motie over de NS-tarieven. De minister heeft op dat punt een staaltje van naar zich toe redeneren ten beste gegeven. Hij interpreteert deze motie van de Kamer echt volkomen onjuist. Wij zijn niet op zoek naar argumenten op een tweede tariefsverhoging wel te kunnen laten doorgaan, maar wij geven de minister een stok in handen om die tweede tariefsverhoging niet te laten doorgaan. Ik zou het zeer op prijs stellen als de minister de motie ook zo verstaat als zij is opgeschreven, en niet anders. Ik vraag hem dat te herhalen.

Mijn tweede vraag gaat over een motie die ik eventueel wil intrekken. Ik heb een motie op stuk nr. 27 ingediend om het Teamalert alert te houden. De minister heeft daar wel wat mooie woorden over gesproken, hij heeft erkend dat het werk van dat team belangrijk is, maar kan hij mij de garantie geven dat het werk van dat Teamalert gewoon onverkort doorgaat, ook met dat team? Als hij dat toezegt, ben ik bereid om mijn motie in te trekken.

De minister heeft voorts mooie woorden gesproken over de Zuiderzeelijn. Is het niet zo dat zijn VVD-collega's in de regio al hebben laten weten dat zij niets meer in die Zuiderzeelijn zien? Ik neem aan dat een dergelijke opmerking niet had mogen worden gemaakt. Kan de minister hier wellicht rechtzetten wat zijn collega's in het kabinet...

De voorzitter: Ik wil dat er alleen korte vragen worden gesteld. Anders gaat iedereen een soort derde termijn houden. Dat is niet mijn bedoeling.

Mevrouw Dijkma (PvdA): Mijn laatste vraag betreft ook een interessante uitleg die aan de motie van de heer Oplaat over de boetes wordt gegeven. U spreekt over een verzwaaring van boetes voor notoire overtreders.

De voorzitter: Het spijt mij dat ik u moet onderbreken, maar ik maak hier toch bezwaar tegen. Ik wil dat u korte vragen stelt en dan alleen over uw eigen vragen die de minister naar uw mening niet heeft beantwoord. Ik vind het niet goed dat u een vraag stelt naar aanleiding van de reactie van de minister op een motie van iemand anders.

Mevrouw Dijkzma (PvdA): Dat betekent wel dat ik mijn fractie niet kan adviseren of zij voor of tegen deze motie moet stemmen. Dan zullen wij moeten tegenstemmen.

De voorzitter: Nu gaat u via mij het stemgedrag van de fractie tot stand laten komen. Daar ben ik niet verantwoordelijk voor.

Mevrouw Dijkzma (PvdA): Misschien mag ik mijn punt duidelijk maken. Ik vind dat de minister moet reageren op het dictum van de moties die zijn ingediend.

De voorzitter: Goed. U mag een korte vraag stellen.

Mevrouw Dijkzma (PvdA): Mijn vraag is wat de minister het belangrijkste vindt van de motie. Vindt hij het belangrijk dat de notoire overtreders hogere boetes krijgen of hecht hij meer belang aan wat er werkelijk staat, namelijk dat mensen die een kleine overtreding begaan niet meer beboet worden?

Minister De Boer: Ik ben blij met de constatering van mevrouw Dijkzma dat ik mooie woorden spreek. Ik interpreteer het maar als een compliment, hoewel ik niet zeker weet of zij het zo bedoeld heeft.

Mevrouw Dijkzma heeft nog eens toegelicht wat de strekking van de motie over de NS was. Ik heb aangegeven hoe ik die motie interpreteer. Ik zou willen dat er bij de tariefverhoging ook wordt gekeken naar de kwaliteit. Het gaat mij om de vraag of die twee zaken met elkaar in verband gebracht kunnen worden.

Ik heb al gezegd dat ik mij zou inzetten voor het Team Alert, maar die uitspraak valt waarschijnlijk in de categorie mooie woorden. Ik zeg nu dat het werk kan doorgaan. Ik garandeer de Kamer ook dat dit gebeurt.

Met wat andere collega's over de Zuiderzeelijn zeggen, kan ik niet

zoveel. Men kan mij wel vragen wat ik daarvan vind. Ik kan alleen herhalen wat ik al eerder gezegd heb. Er zal op korte termijn een bestuurlijk overleg plaatsvinden met de regiobestuurders en een delegatie uit het kabinet over de samenwerkingsovereenkomst die nu getekend zou moeten worden. Dit overleg zullen wij in deze regeerperiode nog voeren. Een andere mening kan ik daar niet over geven.

Dan kom ik bij de boetes van de heer Oplaat. Mevrouw Dijkzma heeft het over notoire overtreders die harder moeten worden aangepakt. De andere kant van het verhaal was dat mensen die een enkele keer een kleine overtreding begaan niet worden aangepakt. Ik heb gezegd daar in het kader van een integrale reactie, een puntensysteem of iets dergelijks, uitgebreid op terug te zullen komen en die toezegging herhaal ik nu.

Mevrouw Gerkens (SP): Ik kom nog even terug op mijn motie over de Zuiderzeelijn, want ik denk dat u mij niet helemaal begrepen hebt. U hebt gezegd dat alle varianten in de getekende conceptovereenkomst zitten. Dat klopt niet, want de samenwerkingsovereenkomst onderzoekt alleen de zweeftrein en de HSL-variant. Mijn vraag was of het gezien de budgettaire krapte en alle andere overwegingen die in de motie genoemd worden geen wijsheid is om deze twee varianten uit te sluiten en de andere twee te onderzoeken.

Minister De Boer: Wij praten op dit moment over twee varianten: de magneetzweeftrein en de snelle intercity. Dat is onderdeel van het contract. Ik kan nu niet zeggen dat de Hanzelijn-plusoptie ook nog mogelijk is. Dat is geen onderdeel van het bestuurlijk overleg. Er is een duidelijke afbakening gemaakt en dat betekent dat alleen deze varianten daarin aan de orde komen. Het kabinet heeft ook toegezegd dit te zullen doen. Het is bekend dat mijn voorgangster die samenwerkingsovereenkomst van de zomer al bijna had getekend, nadat tien van de elf gemeenten hun handtekening onder het convenant hadden gezet. Alleen Almere had dat niet gedaan omdat men een integrale aanpak zocht voor de groeiproblematiek die deze gemeente kent. Dat is de stand van zaken en de inzet van dit gesprek.

Mevrouw Gerkens (SP): Ik hoop dat de minister in zijn bestuurlijk overleg ook de vraag meeneemt welke overschrijdingen er nu al zijn op de HSL en op Betuwelijn. Ook hoop ik dat hij de regio's waarschuwt voor mogelijke overschrijdingen op de Zuiderzeelijn.

Minister De Boer: Die suggestie neem ik graag over. Wij hebben al gezegd dat het bij 2,73 mld blijft. De risico's liggen daarmee per definitie bij de regio. Ik wijs er graag nog een keer op dat overschrijdingen of risicoanalyses bij andere projecten hebben geleid tot reserveringen die nog boven de kosten van het project uitgaan.

De heer Oplaat (VVD): Ik kom even terug op de motie van de VVD-fractie over de bergingsproblematiek. De minister maakte gebruik van een handigheidje door te zeggen dat het om ondersteuning van beleid gaat, maar zo is het absoluut niet bedoeld.

Minister De Boer: Jammer!

De heer Oplaat (VVD): Op 1 december gaat er een groot probleem ontstaan, omdat dan zo'n zestig bedrijven zullen "omvallen". U onderkent dat er misschien een probleem is. Als die zestig bedrijven weg zijn, kunt u dat niet meer herstellen. De strekking van de motie is tweeledig: in de eerste plaats moet het kabinet voor 1 december met een oplossing komen en in de tweede plaats moet er structureel een andere oplossing worden gevonden. Ik heb u gesuggereerd om een en ander weg te halen bij incidentmanagement en het Rijkswaterstaat zelf te laten doen. Het moet echt anders, want het loopt helemaal vast. Wij worden zelfs gebeld door politiedistricten met de mededeling dat men zich niet meer aan de regels houdt en het anders gaat doen, omdat het helemaal fout loopt.

Minister De Boer: Uw woorden zijn mij uit het hart gegrepen. De situatie baart veel zorgen en wij moeten daaraan iets doen. Er moet in het proces echter een aantal stappen gezet worden. Het is heel lastig om in dat traject in te grijpen en van tevoren al dingen te doen. Ik noemde al de uitspraak van de NMa, die voor ons ook richtinggevend is. Ik ken de mening van het Korps Landelijke Politiediensten en ik geef toe dat de

zaak goed geregeld moet zijn. Ik zeg u toe dat ik daar ook zelf zeer nadrukkelijk naar zal kijken. Ik doe dat echter wel binnen de afspraken die gemaakt zijn, met dien verstande dat ook de NMa zich over deze zaak zal moeten uitspreken.

De heer Oplaat (VVD): Als wij pas gaan stemmen na het MIT, doet zich het probleem voor dat het kabinet in de motie wordt verzocht om voor 1 december maatregelen te nemen.

De voorzitter: Dat zullen wij bezien wanneer wij nadere afspraken maken over het stemmoment.

De heer Van Haersma Buma (CDA): Ik heb vier korte vragen. Bij Verkeer en Waterstaat zijn de sleutelprojecten in de grote steden in de planning naar achteren geschoven, terwijl deze bij VROM nog steeds als speerpunten genoteerd staan, bijvoorbeeld in de stellingnamebrief. Worden de afspraken op dit terrein nagekomen? Mijn tweede vraag gaat over regio's die hebben aanbesteed en al contracten hebben gesloten met vervoersbedrijven. Door de motie die vanmiddag is aangenomen, is er nu extra geld beschikbaar om de kortingen voor het jaar 2003 voor meer dan de helft terug te draaien. Kan er dan in eerste instantie niet toch gekeken worden naar die plekken waar op zeer korte termijn klappen gaan vallen, omdat daar nog niet aanbesteed is en de klappen ook niet zijn op te vangen?

De voorzitter: Dan nu de echt korte vragen.

De heer Van Haersma Buma (CDA): Ik vond deze vragen al ongelooflijk kort, maar ze worden steeds korter.

De voorzitter: U moet echt korte vragen stellen, niet dat studentikoze gedoe.

De heer Van Haersma Buma (CDA): Wil de minister de Kamer mededelen welke afspraken hij heeft gemaakt met de regio's, bijvoorbeeld over Randstadrail, voordat het MIT wordt behandeld? De Kamer heeft de minister verder gevraagd daadwerkelijk met de NS te gaan praten, met als invalshoek dat een tweede tariefsverhoging naar het oordeel van de Kamer in strijd is met het overgangscontract.

Minister De Boer: Ten aanzien van de sleutelprojecten lijkt mij sprake te zijn van een misverstand, in die zin dat wij als Verkeer en Waterstaat de zaak zouden vertragen. Dat is niet zo. Ik herinner mij discussies daarover op andere momenten. Wij hebben alleen gezegd dat wij de projecten moeten aanpassen aan de daadwerkelijke snelheid die erin zit. U zegt dat ze bij VROM wel goed op de rol staan en bij V&W niet. Wij zullen met elkaar tot afstemming komen, maar het is niet de bedoeling dat wij de grote sleutelprojecten – en dan hebben wij het over de stations – vertragen.

Wij zullen zeker vóór de behandeling van het MIT doorgeven welke afspraken zijn gemaakt. Gevraagd is om met de NS te praten over het niet laten doorgaan van de tariefsverhoging. Dat vind ik lastig. Ik heb dat hier ook in eerste termijn uitgebreid betoogd. De Tweede Kamer heeft mij gevraagd de tariefverhoging van 9,4% in één keer niet te laten doorgaan en bij de NS te gaan kijken wat er aan de hand is. Ik ben naar de NS gegaan en die heeft toen in ieder geval die verhoging in tweeën geknipt: een verhoging aan het eind van dit jaar en een verhoging midden volgend jaar. Ik heb ook heel nadrukkelijk gezegd dat kwaliteit en tarieven iets met elkaar te maken hebben. Je kunt dan twee kanten uit redeneren. Je kunt zeggen: er is geen kwaliteit, dus kunnen wij het tarief niet verhogen. Je kunt ook zeggen: als wij het tarief niet verhogen, komt die gewenste kwaliteit er nooit. Ik zeg serieus toe om heel nadrukkelijk die discussie te voeren met de nieuwe NS-directie; de heer Veenman zit er ook pas een paar dagen. Ik vind dat heel belangrijk en meen de signalen uit de Kamer in dezen goed te hebben opgepikt.

Kan de heer Van Haersma Buma zijn vraag over de regio's herhalen? Die heb ik namelijk niet goed opgeschreven.

De heer Van Haersma Buma (CDA): Is het mogelijk om nu er extra geld beschikbaar is extra rekening te houden met de plekken waar al is aanbesteed?

Minister De Boer: Ik denk dat wij dan gaan schuiven daar waar wij nadrukkelijk niet zouden moeten schuiven. Ik meen dat wij heel ver zijn gegaan in het laatste voorstel dat

ik heb gedaan om ervoor te zorgen dat de kortingen voor het vrije deel, niet vallend onder het Strategisch akkoord, de facto vrijwel geheel teniet worden gedaan. Ik zal uw suggestie evenwel meenemen en kijken of wij daaraan een plek kunnen geven. Meer kan ik u op dit moment dienaangaande niet toezeggen.

De heer Duyvendak (GroenLinks): Ik heb over vier onderwerpen enkele korte vragen en opmerkingen.

U zegt dat u vrijdag in het kabinet opnieuw gaat praten over de bezuinigingen op het stads- en streekvervoer. Begrijp ik het goed dat u de oplossing daarvoor zoekt buiten de budgetten die er nu zijn voor stads- en streekvervoer, dus ook buiten de GDU-gelden? Zo ja, gaat u tot 60 mln of beter tot de 57 mln die als bezuiniging is opgelegd? Zo nee, wat is dan het bedrag dat u zoekt?

Mijn tweede vraag gaat over het antwoord dat u gaf in reactie op mijn motie over de evaluatie van de aanbestedingen van het openbaar vervoer. Ik snapte niks van uw antwoord: u houdt zich aan de evaluatie, maar gaat tegelijkertijd versnellen. Dat gaat niet samen. Ik verzoek u de Kamer bij brief te informeren over hoe u omgaat met de evaluatie en met eventuele versnellingen van de aanbestedingen, zodat wij daarop zo nodig kunnen terugkomen. Als u die brief toezegt, kan ik mijn motie aanhouden tot het moment dat die duidelijkheid er is.

Mijn derde opmerking heeft betrekking op Venlo. Ik vond het antwoord zeer teleurstellend. Ik had gehoopt dat de stofwolken konden neerdalen, maar ze zullen slechts groter worden. Kunt u zeggen of het gewoon een financieel probleem is? Minister Kamp heeft namelijk gisteren in Venlo gezegd dat dit het geval is. Vervolgens heeft u allerlei praktische problemen. Erkent of ontkent u dat?

Ten slotte moet ik zeggen dat ik vind dat de manier waarop u omgaat met het dictum van de motie over tweede tranche van de prijsverhoging van de NS, niet kan. Dat dictum is glashelder: u gaat bij de NS bewerkstelligen dat die tweede tranche niet doorgaat. U probeert nu toch ruimte voor een overleg te creëren en dat is niet wat de Kamer vraagt. De Kamer vraagt: schrap die tweede 4,5%.

Minister De Boer: Ik begrijp niet hoe de heer Duyvendak ineens 60 mln uit de hoge hoed tovert voor het stads- en streekvervoer. Dat is niet het gat waarover wij het hebben. Wij hebben een aantal reducties van de bezuinigingen aangegeven. Daarover heeft de Kamer ook een brief gekregen. Er is nog een gat van 21 mln. Voor dat gat ga ik binnen het kabinet kijken of wij buiten de begroting van V&W om nog een stuk naar ons toe kunnen halen. Daarop komt in mindering het GDU-geld dat wij in eerste instantie wilden gebruiken. Binnen de Kamer is dat breed een sigaar uit eigen doos genoemd. Dat is het bedrag waarvoor ik naar de ministerraad ga. U kunt nu niet ineens doen alsof ik 60 mln ga halen, want dat doe ik natuurlijk niet, mijnheer Duyvendak.

Ik zeg toe dat ik schriftelijk terug zal komen op de evaluatie openbaar vervoer.

Ik meen dat ik al vrij uitgebreid ben in gegaan op de opmerkingen over Venlo. Dit is een probleem dat ik onderken, maar het is geen probleem van vandaag of gisteren. Ik verbaas mij daarom over de commotie die nu ontstaat. Er is een aantal overlegsituaties gecreëerd en er is een stuurgroep ingesteld waarin vertegenwoordigers van Venlo, van de lokale besturen en van het ministerie zijn opgenomen. Ik zal hier nog eens naar kijken en met het gemeentebestuur van Venlo het gesprek aangaan.

Opnieuw wordt aan mij de vraag gesteld wat minister Kamp hiervan vindt. Ik kan natuurlijk alleen maar zeggen wat ik zelf vind. Dit is niet primair een financieel probleem. Er moet natuurlijk wel een evenwicht zijn tussen de uitplaatsing en de kosten, maar om dit nu meteen af te doen als een budgettair probleem waarvoor geen oplossing is te vinden, gaat mij te ver. Mijn ambtsvoorganger heeft een convenant getekend met Venlo over de uitplaatsing. Ik ben er zelf ook geweest en heb toegezegd dat ik welwillend wil meedenken. Nu krijgt deze zaak een dimensie die ik in ieder geval niet zinvol vind.

Ik ben uitgebreid in gegaan op de motie over de NS.

De voorzitter: Een aantal leden keek in mijn richting toen u zei dat u niet kunt zeggen wat minister Kamp vindt, maar alleen kunt aangeven wat u zelf vindt. Als voorzitter van de

Kamer wijs ik erop dat wat u hier zegt, u zegt namens het kabinet.

De heer Alblas (LPF): Voorzitter. Ik vrees dat er iets is mis gegaan met mijn motie over de bevordering van het gebruik van gemotoriseerde tweewielers. In de versie die aan de minister is uitgereikt, staat ten onrechte iets over de verbetering van het fiscaal regiem. Dit was niet de bedoeling. Dit zou ook onrecht doen aan de medeondertekenaars. Ik heb wel goede nota genomen van de woorden van de minister over het fiscaal regiem. Ik deel die ook.

Ik heb echter niets gehoord over verbetering van het juridisch regiem. Ik denk dat dit met name voor de oudere gebruikers extra bescherming zou geven bij het gebruik van deze modaliteit.

De minister heeft over de besluitvorming grote projecten gezegd dat die niet ten laste mag komen van andere beleidsterreinen. Dit is echter wel het geval aan het einde van het verhaal. Ik vraag mij bijvoorbeeld af of een risicofactor van 20% voor de Betuweroute destijds niet veel te laag is geweest.

De voorzitter: Ik weet niet over welke versie van uw motie u heeft gesproken. Ik wijs erop dat wij uitgaan van motie 39 zoals die hier is rond gedeeld.

Minister De Boer: Ik zal nog even naar die motie kijken en hierop op een later moment terugkomen.

In antwoord op de opmerking van de heer Alblas over de grote projecten wijs ik erop dat ik op dit onderwerp al uitputtend ben in gegaan. Over de risicoanalyse is de Kamer in een besloten algemeen overleg tot in detail geïnformeerd. Ik ben erop tegen om in de raming al zoveel extra op te nemen. Als je dit doet, kun je er bijna zeker van zijn dat je het geld kwijt bent. Ik vind dit niet verstandig. Ik herhaal mijn aanbod om nog eens uitgebreid terug te komen op de risicoanalyse en de systematiek die daarbij wordt gevolgd.

Mevrouw Giskes (D66): Ik kom terug op het antwoord van de minister op de motie over het temporiseren van de Betuwelijn. Hij zegt dat temporiseren alleen extra kasritme oplevert, maar dit is nu ook juist de bedoeling van temporiseren. Het kost wellicht zelfs geld. Daar hoor ik graag nog

een toelichting op, juist omdat u op andere terreinen ook hoopt met temporisering uit de financiële problemen te komen. Verder zegt u dat de ervaring leert dat dit soms tegenvalt. Ik vind dit een wel heel magere afdoening van de suggestie om kasritme problemen op te lossen.

Mijn tweede vraag betreft de NS. Ik hoop dat de minister begrijpt dat de indieners, en met name de eerste ondertekenaar, het recht hebben de bedoeling van de motie uit te leggen. Hij kan proberen haar op honderden manieren uit te leggen, maar als de motie wordt aangenomen, krijgt de minister een andere opdracht van de Kamer dan hij in dat geval denkt. Het is daarom goed dat hij zich prepareert op de mogelijkheid dat hij met deze motie de boer op moet. De bedoeling is duidelijk: niet alleen knippen, maar één keer een tariefsverhoging in het aanstaande jaar. Dat is voor iedereen de bedoeling.

De motie van mijzelf en mevrouw Gerkens vraagt om een plan van aanpak. De minister zegde de brief toe en vond de motie dus niet nodig. Zal in die brief het plan van aanpak staan, inclusief alle criteria en de overige zaken die in de motie staan? In dat geval kunnen wij haar eventueel intrekken.

Voorzitter. Ik kan u overigens zeggen dat dit de meest bijzondere behandeling van de begroting voor V&W was die ik in mijn carrière heb meegemaakt!

Minister De Boer: Ik kan u antwoorden dat het voor mij ook de meest bijzondere begrotingsbehandeling was die ik ooit heb meegemaakt. Het is namelijk de enige. Ik kan haar hierin dus gelijk geven.

Voor het kasritme van de Betuwelijn levert een en ander inderdaad winst op, maar mevrouw Giskes heeft ongelijk als zij suggereert dat we ook echt iets met die winst kunnen doen. Het temporiseren en vertragen van de Betuwelijn heeft natuurlijk onmiddellijk tot gevolg dat rente over het project moet worden betaald; dat zijn aanzienlijke bedragen. Ook het niet exploiteren van de Betuwelijn levert financiële problemen op.

Mevrouw Giskes (D66): Dat zou het geval zijn als dit een uiterst rendabel project was, dat zodra het klaar was erg veel geld zou opleveren. U weet zelf dat dit niet echt de verwachting



De heer Van Dijke (ChristenUnie)

© M. Sablerolle – Gouda

is. Wij hebben voor lief genomen dat dit enige tijd zal duren, maar het gaat ver om te zeggen dat u daardoor geld te kort gaat komen.

Minister De Boer: Ik zeg de Kamer toe dat ik in januari een berekening zal tonen over de rentabiliteit van de Betuwelijn. Ik denk dat wij daarop niet vooruit kunnen lopen. Als mevrouw Giskes zegt dat de resultaten niet schitterend zullen zijn, dan loopt zij erop vooruit. Ik waarschuw slechts voor het gevaar dat je met temporiseren en dingen niet doen, aan de ene kant geld binnenhaalt, maar aan de andere kant veel kosten voor je kiezen krijgt. Ik denk dat haar sommetje dus niet klopt. Het lijkt mij zeer ongewenst. Ook wilde mevrouw Giskes mij de boer opsturen. Mij lijkt dat, voor mij, lastig. Ik begrijp wat zij zei in de richting van de NS. Hoe dan ook, mijn reactie op haar motie moet duidelijk zijn; ik heb hier weinig aan toe te voegen.

De heer Van Dijke (ChristenUnie): Een vraag over onze motie over het plan van aanpak. Kan ik aannemen dat in december een plan op tafel ligt?

Minister De Boer: Het plan van aanpak hebben wij gekoppeld aan beter benutten. Wij vinden dat hierbij

een plan van aanpak hoort en dat zullen wij dan ook zeker leveren.

De heer Van Dijke (ChristenUnie): Wellicht wordt de motie dienaangaande dan ingetrokken.

Een andere motie die misschien kan worden ingetrokken omdat de minister heeft uitgesproken dat die niet kan, is de motie op stuk nr. 43. De heer Oplaat had het telkens over "daar waar het kan". Welnu, de minister heeft aangegeven dat het niet kan. Mag ik dit zo verstaan, dat de motie onmogelijk is en de heer Oplaat haar derhalve zal intrekken?

De heer Oplaat (VVD): De VVD zal deze motie handhaven.

Minister De Boer: Over de motie op stuk nr. 39 van de heer Alblas c.s. zal ik de Kamer een brief sturen.

□

Staatssecretaris Schultz van Haegen-Maas Geesteranus: Voorzitter. Mevrouw Dijkzema zei dat ik gisteravond grote opschudding in Nederland zou hebben veroorzaakt. Ik zat toen te eten in Le Bistroquet. Ik weet dat daar nog weleens politieke aardverschuivingen vandaan komen, maar ik denk dat zij doelde op het IPO-congres van gisterenmiddag. Ik begrijp dan ook hoe de verwarring kan zijn ontstaan. Dat congres ging

heel specifiek over de concept-deelstroomgebiedsvisies die onlangs tot ons zijn gekomen. Ik was daar met provinciale bestuurders en ambtenaren, die ik een compliment heb gegeven voor de volgende stap in het nieuwe waterbeleid. Deze deelstroomgebiedsvisies zijn per definitie integraal, zowel vanwege de partners die erbij zijn betrokken als vanwege de inhoudelijke aanpak. Zij behelzen een zeer grote opgave, zowel op financieel gebied als op het gebied van de benodigde inzet. Dat betekent dat niet alles tegelijkertijd kan worden gerealiseerd.

Ik heb in eerste termijn reeds aangegeven dat wij in het Nationaal bestuursakkoord water alle problemen tot 2015 willen aanpakken. Dat betekent dat wij omgaan met een teveel aan water, met een tekort aan water en met te vies water. Omdat je niet alles tegelijk kunt aanpakken, heb ik gezegd dat de eerste stap voor de deelstroomgebiedsvisies moet zijn het verwerken van het veiligheidsaspect. Vóór 2005 moeten de ruimtelijke claims namelijk in de provinciale streekplannen worden opgenomen. Tegelijkertijd wordt natuurlijk op allerlei manieren gezorgd dat de koppeling met andere thema's als verdroging en waterkwaliteit tot stand komt. Het is heel belangrijk om in ieder geval die ruimtelijke claims, die vooral met veiligheid te maken hebben, in de streekplannen op te nemen.

Daarnaast koppelen wij WB21 aan de Europese kaderrichtlijn water, die zich natuurlijk volledig op de waterkwaliteit richt. De Kamer hoeft zich dus geen zorgen te maken over de integrale aanpak; die vind ik zelf ook erg belangrijk. Binnen de termijn tot 2005 kiezen wij op bepaalde momenten evenwel eerst voor een bepaalde aanpak. Dat heeft zowel te maken met de financiën als met de streekplannen.

De heer Van Lith vroeg mij om twee toezeggingen te bevestigen. Wat de dekking van het Nationaal bestuursakkoord water betreft, vroeg hij in eerste termijn naar de rijksmiddelen, maar gebruikte hij later het woord "volledig". Dat woord doet mij altijd de oren spitsen. Op het moment dat wij het Nationaal bestuursakkoord water sluiten, moet de dekking duidelijk zijn. Dat betekent evenwel niet dat wij de dekking van alle andere kosten voor het regionaal systeem zullen garanderen. De rijksdekking moet

duidelijk zijn. Ook voor de regionale systemen moet duidelijk zijn waar het geld vandaan dient te komen.

Ook vroeg de heer Van Lith of de effecten van waterberging op de veiligheid voortaan in beeld konden worden gebracht. Dat kan, maar soms gaat waterberging niet alleen om veiligheid, maar bijvoorbeeld ook om overlast. Er zijn dus verschillende soorten waterberging. Ook is gevraagd of de effecten specifiek voor de regio in beeld konden worden gebracht. De heer Van Lith weet ongetwijfeld ook dat je soms in de ene regio investeert in waterberging, maar dat het in een andere regio effect heeft. Dat is een van de redenen waarom wij ook in Duitsland in regio's hebben geïnvesteerd om ervoor te zorgen dat de wateroverlast in Nederland beperkt blijft.

Er is aangegeven dat wij de regie moeten houden over het dossier inzake de bouwgrondstoffen. Ik heb in eerste termijn al aangegeven dat ik twijfels heb over de regierol van de overheid op dit beleidsterrein. Dat heeft te maken met het instrumentarium, maar ook met mijn gevoel dat de markt, net als op een aantal andere terreinen, deze rol heel goed zou kunnen vervullen. Ik heb toen ook gezegd dat ik de zorgen van de markt deel en dat ik dus heel zorgvuldig met de afbouw van dit dossier wil omgaan. Dat betekent onder andere dat ik wil onderzoeken of wij in staat zijn, een prikkel te geven aan andere partijen om winningsprojecten tot stand te brengen. De afbouw van die rol zal de komende tijd plaatsvinden. Ik wil dat doen door middel van gesprekken met de verschillende partners, zoals het bedrijfsleven en de verschillende departementen. Daarna ga ik graag met de Kamer hierover in discussie.

De heer Klein Molekamp, die nu niet aanwezig is, heeft mij gevraagd om in tweede termijn terug te komen op een vraag. Hij vroeg mij in het kader van onduidelijkheden over de verantwoordelijkheid bij het grondwaterbeheer in de bebouwde kom hoe de aansprakelijkheid geregeld wordt en of dit in de wet wordt opgenomen. Ik heb aangegeven dat er een wijziging van de Wet op de waterhuishouding komt. Ik verwacht dat dit voorstel in september 2003 gereed zal zijn.

Mevrouw Dijkzma (PvdA): Voorzitter. Gezien de toezegging van de

minister trek ik mijn motie op stuk nr. 27 in.

De voorzitter: Aangezien de motie-Dijkzma (28600-XII, nr. 27) is ingetrokken, maakt zij geen onderwerp van beraadslaging meer uit.

De algemene beraadslaging wordt gesloten.

De voorzitter: Ik stel voor, op een nader te bepalen moment en niet vóór de behandeling van het MIT te stemmen, rekening houdend met de opmerking van de heer Oplaat over die ene motie. Daarop zal ik in een nader voorstel nog terugkomen.

Overeenkomstig het voorstel van de voorzitter wordt besloten.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

Aan de orde is de behandeling van:
- de brief inzake de intrekking van het wetsvoorstel verlagingsleeftijd leerplicht (28085, nr. 12).

De beraadslaging wordt geopend.

□

Mevrouw Azough (GroenLinks): Voorzitter. Wij zijn hier bijeen om de verlagings van de partiële leerplichtleeftijd te bespreken. De minister heeft ons via de koninklijke weg – namelijk via de Nieuwe Revue – laten weten geen zin te hebben in dit wetsvoorstel. Onbegrijpelijk, aangezien zij er als kamerlid nog vóór heeft gestemd. Bovendien gooit de minister met het intrekken van dit wetsvoorstel het kind met het badwater weg.

Laten wij de feiten even op een rijtje zetten. Op dit moment geldt een partiële leerplicht voor kinderen vanaf vijf jaar, maar groep één van de basisschool begint feitelijk voor vierjarigen. Een overgrote meerderheid – ongeveer 98% à 99% – gaat immers reeds op vierjarige leeftijd naar school. Daarmee is echter niet gezegd dat de minderheid van ouders die hun kinderen niet vroegtijdig naar school brengen, zo klein is. Ook kinderen die pas naar school gaan als zij vier jaar en tien maanden oud zijn, lopen een achterstand op. Bovendien worden nu met name kinderen in sociale-

achterstandsposities benadeeld. Als kinderen pas op vijfjarige leeftijd voor het eerst een tekenpotlood vasthouden, een boek in handen nemen of Nederlands spreken, heeft dat gewoonweg nadelige gevolgen. Elke kind dat een jaar onderwijsachterstand oploopt, is er één te veel!

Verlagings van de leerplicht is een effectief instrument om hieraan iets te doen, want met de verlaging van de leerplichtleeftijd zullen deze groepen wél zonder problemen bereikt worden. Verlagings is één van de instrumenten. Voor- en vroegschoolse educatie vormt zeker een ander belangrijk instrument. Laten wij de feiten niet uit het oog verliezen. Nog altijd zijn er veel kinderen die geen gebruik kunnen maken van deze voorzieningen. Nu lijkt het alsof wij met deze maatregel haantje de voorste zijn, maar dat is onzin. Wij lopen eerder achter op Europa. Zo blijkt uit gegevens van de OESO dat in België, Frankrijk, Italië, Schotland en vele andere landen kinderen op veel jongere leeftijd en voor vrijwel 100% op educatieve wijze worden opgevangen, alleen heet het geen leerplicht. Het argument van de voor- en vroegschoolse educatie is op zijn zachtst gezegd nogal mager als je niet de ambitie hebt om de voorzieningen voor vve daadwerkelijk uit te breiden. Als wij echt werk willen maken van integratie en schooluitval willen tegengaan, dienen wij zo vroeg mogelijk te beginnen. Juist kinderen die al een groter risico op leerachterstanden lopen, blijken later naar school te gaan. Hierdoor lopen zij vanzelfsprekend een extra risico om er later in hun schoolloopbaan tussenuit te vallen. Alleen informatie verstrekken, is niet voldoende. Voorlichtingscampagnes zijn prima maar zullen de desbetreffende ouders niet overtuigen. Dat is trouwens ook de mening van het Instituut Forum dat verantwoordelijk is voor de campagne over vve.

Het argument dat dit voorstel tot grote bureaucratie kan leiden, is eenvoudig weg te nemen met een nota van wijziging. Niet dat dit nodig is, want ik verwacht niet dat ouders over elkaar zullen buitelen om hun kinderen van school te halen nu zij bij het hoofd van de school een vrijstellingsbriefje kunnen krijgen. Ik heb het donkere vermoeden dat het intrekken van dit wetsvoorstel eerder een bezuinigingsmaatregel vormt,