

De Boer

buitengewoon noodzakelijk is dat wij een uitgebreid evaluatieonderzoek doen op grond waarvan wij kunnen komen tot een aantal adviezen en richtlijnen, bijvoorbeeld een "midterm review". Wij hebben gesproken over een "point of no return" en toen is er gezegd dat dit nu voorbij is. De vraag is of het niet belangrijk is om het "point of no return" wat scherper in beeld te brengen, zodat wij tijdig kunnen constateren of wij verder moeten gaan. Op dit moment kan ik daar niet op vooruitlopen. Ik vind het een essentieel onderdeel van een evaluatie.

De heer **Van der Ham** (D66): Het tweede verzoek aan de regering is om bij de huidige projecten aan te geven wanneer er sprake is van een "point of no return". Het is mogelijk dat dit over een aantal maanden aanbreekt en daar kunnen wij over een aantal jaren misschien weer heel veel last van hebben als wij er niet meer op terug kunnen komen. Kunt u daar ook nog even op ingaan?

Minister **De Boer**: Ik ga ervan uit dat ik het zo mag begrijpen dat het "point of no return" voor de Betuweroute inmiddels is overschreden. Ik begrijp uw vraag zo dat wij bij lopende projecten niet moeten wachten op evaluaties, maar dat wij er gewoon mee aan de slag moeten gaan. In zoverre ben ik het met u eens.

Voorzitter. De motie van de heer Van der Staaij wil ik overnemen. Ik denk dat de Kamer zich wel moet realiseren dat een nieuw kabinet als gevolg van de slechte financiële omstandigheden kan besluiten tot herprioritering, waarbij alle modaliteiten weer een rol zullen spelen.

Mevrouw Gerkens verzoekt de regering in haar motie om een uitgavenstop in te voeren voor de Betuweroute ten minste totdat onomstotelijk vaststaat dat de Betuweroute rendabel geëxploiteerd kan worden. Ik denk dat wij daar meer dan voldoende over gesproken hebben in het algemeen overleg van gisteren. Ik moet aanneming van deze motie ontraden.

De heer Dijsselbloem verzoekt in zijn motie het Presidium om zo spoedig mogelijk de beoogde parlementaire werkgroep in te stellen. Daar heb ik al op gereageerd naar aanleiding van de inbreng van

de heer Duyvendak. Deze motie zou overgenomen kunnen worden, mits dat niet tot een tijdelijke stopzetting van het project zal leiden.

De **voorzitter**: Ik vind het vriendelijk dat u het verzoek aan het Presidium steunt, maar daar hoeft u op zichzelf geen oordeel over te vellen. De indieners zullen uw steun ongetwijfeld zeer welkom vinden. Zij zullen uw bijdrage in dit opzicht constructief vinden.

Minister **De Boer**: U zit wat langer in deze Kamer dan ik. Op sommige momenten – hopelijk niet te vaak – blijkt dat even. Ik dank u voor uw opmerkingen in dezen. In volgende gevallen zal ik daar wel degelijk rekening mee houden.

Ik stel voor dat de motie-Hofstra wordt aangehouden. Dan denk ik met name aan het maken van afspraken met het bedrijfsleven over de eigen bijdrage. Zoals ik in de brief heb aangegeven, zal ik de komende periode gebruiken voor een verregaande studie naar een en een discussie over het gunstigste en meest haalbare exploitatiemodel. De genoemde optie zal dan ook door mij als een van de mogelijkheden worden onderzocht op haalbaarheid en rentabiliteit. In 2004 zal hierover, zoals afgesproken, worden gerapporteerd. Ik zeg wel tegen de heer Hofstra dat de verwachting niet gewekt mag worden dat de kansen voor private bijdragen erg groot zijn. Het is natuurlijk goed om dat te onderzoeken, maar ik denk dat wij niet vooruit moeten lopen op de conclusies.

De heer **Hofstra** (VVD): Ik hoop dat u een goede nachtrust hebt gehad. Gisteren was u in ieder geval een stuk positiever over de kans op private bijdragen. U adviseert mij om de motie aan te houden, maar daar voel ik niet zoveel voor. Dit is de crux van de discussie gisteren. Wij hebben met elkaar vastgesteld dat wij een fout hebben gemaakt bij dit project door te beginnen met bouwen zonder deze afspraken. Wij kunnen dat nu nog herstellen. Wij kunnen nu zeggen dat er geen trein mag rijden, zolang dit niet afgesproken is. Ik hoop dat de Kamer op dat punt blijft staan en dat zij gewoon zegt dat dit de opdracht aan de minister is. Als de eerste trein gaat rijden, moet dit geregeld zijn. Dat is

het enige dat wij nu nog in redelijkheid kunnen doen.

Minister **De Boer**: Ik heb derhalve al gezegd dat ik geen verwachtingen wil wekken die mogelijk naderhand niet waargemaakt kunnen worden. In de afgelopen periode hebben wij vastgesteld dat het moeilijk ligt met de bijdrage van privaatgeld aan dit soort projecten. Ik wijs in dit verband op het rapport dienaangaande van de Rekenkamer die de terminologie "op dood spoor" heeft gebruikt. Dat hebt u mij niet horen zeggen. Ik zou derhalve graag zien dat u uw motie aanhoudt, zodat ik haar kan betrekken bij mijn onderzoek naar de verdere mogelijkheden. U maakt het een beetje zwart-wit en zegt: zonder dat moet je het niet doen. Dat ging mij een stapje te ver, mijnheer Hofstra.

De beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter**: Er zal heden, meteen na de lunchpauze, over de ingediende moties worden gestemd.

Aan de orde is het **debat** naar aanleiding van een algemeen overleg op 19 februari 2003 over **prestatieafspraken met de Nederlandse Spoorwegen**.

□

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Voorzitter. Het gaat erom of de Staat, de overheid, mogelijkheden moet hebben om de NS erop aan te spreken en sancties op te leggen als de treinen niet op tijd rijden, er onvoldoende treinen zijn of de groei van het reizigersverkeer onvoldoende is. De Kamer heeft voor de Kerst daarover een motie aanvaard waarin de regering werd gevraagd de mogelijkheid daartoe wederom in het contract op te nemen. Die mogelijkheid was door de minister in een verlengd contract geschrapt. Wij hebben gisteren met de minister in een algemeen overleg gedebatteerd over de uitleg van die motie. Het leek erop dat er een verschil van mening met hem resteert over de interpretatie en uitvoering van die motie.

Mijn fractie vindt het van groot belang dat de Staat de mogelijkheid heeft de NS op hun prestaties af te rekenen en acht een heldere uitspraak hierover dan ook gewenst. Ik dien daarom de volgende motie in



De heer Duyvendak (GroenLinks)

© M. Sablerolle – Gouda

die is medeondertekend door de heer Dijsselbloem. Ik hoop dat meer fracties haar willen ondertekenen. Dat ik niet meer fracties heb gevraagd dat te doen, is een kwestie van gebrek aan tijd geweest.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

van mening dat zonder prestatie-afspraken met de NS de maatschappelijke doelen in het treinverkeer uit het oog verloren worden;

constaterende dat middels artikel 2 van de verlengingsovereenkomst d.d. 28 juni 2002 afrekening van de NS op punctualiteit en reizigersgroei voor de looptijd van het contract niet langer aan de orde wordt verklaard;

constaterende dat de Kamer in de motie van het lid Hofstra in december 2002 heeft aangegeven dat er een adequate methodiek dient te komen om vertragingen en verantwoordelijkheden toe te kunnen rekenen;

van mening dat de overheid prudent dient om te gaan met de bevoegdheid, de NS af te rekenen op prestaties;

verzoekt de regering, te bewerkstelligen dat artikel 2 wordt geschrapt uit de verlengingsovereenkomst,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter: Deze motie is voorgesteld door de leden Duyvendak en Dijsselbloem. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund. Zij krijgt nr. 77 (28600-XII en 18986).

Minister De Boer: Voorzitter. Het is belangrijk om rust en herstel te creëren in de spoorsector. Ik kan mij niet voorstellen dat het schrappen van artikel 2 daartoe een bijdrage levert en op dat punt ontraad ik dan ook het aannemen van de motie. Wel kan ik mij voorstellen dat ik met de NS andere teksten overeenkom, waarin de reikwijdte van artikel 2 scherper wordt geformuleerd, conform hetgeen ik zojuist heb gezegd. Uit het algemeen overleg van gisteren heb ik het gevoel gekregen dat de mening van de heer Duyvendak en die van mij niet ver uiteenlopen. Het zou een goede zaak zijn als wij elkaar op dit punt konden vinden. In zijn motie gebruikt de heer Duyvendak het woord prudent. Die term is gisteren ook al gevallen. Ik vind dat een goede zaak, omdat wij daarmee aangeven dat wij de

spoorsector, die het op dit moment moeilijk genoeg heeft, de gelegenheid geven om tot rust en herstel te komen. Het voorstel lijkt mij dan ook te leiden tot een goede aanpak. Als de motie zo kan worden aangepast dat de Kamer mij vraagt artikel 2 op die manier te wijzigen, ondersteun ik dat heel graag.

De heer Duyvendak (GroenLinks): Ik wil dan van u graag precies horen welke suggestie u doet om de motie aan te passen.

Minister De Boer: In artikel 2 wordt een aantal meetpunten genoemd, met als strekking: als wij nu niet oppassen, moeten wij op zoek naar de volgende directie van de NS, want zo komen wij niet verder. In het kader van herstel en rust in de sector is dat niet gewenst. Wij moeten op een iets prudentere manier met artikel 2 omgaan, maar wel op een zodanige wijze dat de NS-top op de resultaten kan worden afgerekend. Ik zal u daarvoor een voorstel doen, nadat ik daarover met de NS-top heb gesproken en overeenstemming bereikt. Wij kunnen dan in een keer doorpakken en bereiken wat u voor ogen staat. Mij staat overigens hetzelfde voor ogen, namelijk afrekenen op prestaties.

De heer Duyvendak (GroenLinks): Ik sta nu erg in dubio. Wij zijn hier al een tijd mee bezig en een heldere uitspraak is gewenst. Ik heb echter het gevoel dat de minister een poging wil ondernemen om iets aan de zaak te doen en dat hij het belang inziet van het hebben van een stok om de NS te slaan als het echt mis gaat, zij het misschien op een andere manier dan door het wegsturen van de directie. Ik ben bereid mijn motie aan te houden tot de eerste stemming na het reces dat wij nu tegemoet gaan. Als u voor die tijd met een resultaat komt, zal ik overwegen de motie alsnog in stemming te brengen of van de stemmingslijst te laten afvoeren.

Minister De Boer: Ik ben daartoe gaarne bereid.

De voorzitter: Op verzoek van de heer Duyvendak stel ik voor, zijn motie (28600-XII en 18986, nr. 77) van de agenda af te voeren. Als de indieners dit dan nog wensen, zal over de motie worden gestemd in de eerste vergadering na het reces, op

De Boer

12 maart 2003, de dag na de verkiezingen voor de provinciale staten.

Daartoe wordt besloten.

De beraadslaging wordt gesloten.

Aan de orde is het **debat** naar aanleiding van een algemeen overleg op 20 november 2002 over de **Westerschelde oeververbinding**.

De heer **Geluk** (VVD): Voorzitter. Ik dank de minister voor zijn brief over de Westerschelde oeververbinding. Ik ga met name in op het aspect van de tunnel onder het kanaal van Gent naar Terneuzen bij Sluiskil. De minister stelt dat de besluitvorming over de planvorming en over de financiën thans niet aan de orde is. Mijn fractie is het daarmee niet eens. Wij vinden dat regeren vooruitzien is. De Westerscheldetunnel wordt 14 maart 2003 geopend. Het tracébesluit voor de N61 bevindt zich in de afrondende fase. Ik hoop innig dat er eindelijk kan worden begonnen met de aanleg hiervan, conform het voorstel uit de regio. Kan de minister bevorderen dat het ministerie van VROM hierin meegaat? De Sluiskiltunnel staat in het MIT als een PPS-constructie en de provincie mag voorstellen doen over het toltarief en de verlenging. De minister zegt dat dit aan de provincie is, maar leidt hij hiermee de aandacht niet te veel af? Het Rijk is namelijk een belangrijke aandeelhouder.

In de brief staat dat de inkomens- toename van de Westerschelde- tunnel ten gevolge van de bouw van de Sluiskiltunnel kan worden ingezet ter bekostiging van deze tunnel. Wij hebben een andere mening. Hier wordt namelijk gesproken over het overrendement dat ongeveer 0,6% bedraagt. De afspraak was een rendement van 7,5% dat naar het Rijk zou toegaan. Overigens is 7,5% op dit moment een vorstelijke rente. Het rendement is berekend op 8,1%. Derhalve is er sprake van een overrendement van 0,6%. Wat gaat men met dat geld doen? Wij vinden dat het geld dat is opgebracht door de Zeeuwse gebruikers, althans, de mensen die daar vertoeven, ingezet moet worden voor de financiering van de Sluiskiltunnel. Dat kan nu al

beslist worden. Derhalve vragen wij de Kamer om een uitspraak.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de huidige verbinding bij Sluiskil via een brug over het kanaal voor het verkeer een zeer grote belemmering vormt die bij het gereedkomen van de Westerscheldetunnel en na het gereedkomen van de verbetering van de N61 voor 2010 nog veel groter zal worden;

constaterende dat de aanleg van een tunnel bij Sluiskil onder het kanaal Terneuzen-Gent opgenomen is in het MIT als categorie-3-project;

van mening dat een overrendement op de Westerschelde oeververbinding zich aftekent en deze uitstekend kan worden ingezet voor de financiering van een tunnel bij Sluiskil;

verzoekt de regering, het overrendement van de Westerschelde- tunnel te bestemmen voor financiering van de tunnel bij Sluiskil,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 44 (17741).

Minister De Boer: Voorzitter. Op dit moment wordt door de provincie Zeeland hard gewerkt aan een planstudie voor de kanaalkruising bij Sluiskil. Zoals ik in mijn brief van 8 januari jongstleden aangaf, is besluitvorming van dit plan over de financiering pas eind 2004 aan de orde. Ik heb in mijn brief, die conform een afspraak met de Kamer tot stand kwam, na overleg met mijn collega van Financiën een aantal uitgangspunten voor nadere besluitvorming over de planstudie en de financiering vastgelegd. De provincie dient via een businesscase aan te tonen dat de realisatie van de Sluiskiltunnel bedrijfseconomisch

interessant is. De provincie mag voorstellen, het toltarief voor de Westerscheldetunnel op te hogen, tol te heffen op de Sluiskiltunnel of de periode voor de tolheffing voor de Westerscheldetunnel te verlengen. Als uit onafhankelijk vervoer- voorwaardenonderzoek blijkt dat de inkomsten van de Westerschelde- tunnel toenemen door eventuele verkeersgroei die het gevolg is van de bouw van de Sluiskiltunnel, dan mag de inkomstentoe name worden ingezet voor de bekostiging van deze tunnel. Een reële verkeersprognose kan pas op z'n vroegst een jaar na oplevering van de Westerschelde- tunnel worden gemaakt. Er is op dit moment nog niets bekend over het rendement van de Westerschelde- tunnel, laat staan over het door u genoemde eventuele overrendement. Het is naar mijn mening op dit moment niet opportuun om een mogelijk toekomstig overrendement al te bestemmen. Ik zou aanvaarding van de motie dan ook willen ontraden omdat het wat mij betreft nog te vroeg is.

Ik was nog niet zo lang geleden op werkbezoek in Zeeland en kan mij zeer goed voorstellen dat de provincie hier heel hard mee bezig is, want het is een welkome aanvulling van de infrastructuur aldaar en zou een heel stevig knelpunt oplossen. Het is echter te vroeg om nu al te schakelen op de in de motie voorgestelde wijze.

De heer Geluk (VVD): Ik heb de brief van de minister ook gelezen. In feite herhaalt hij nu wat daarin staat. Wij praten echter over een overrendement, waarvan in de voortgangsrapportage blijkt dat deze reeds op 8,1% staat. Wat doen wij dan met de 0,6%? Regeren is vooruitzien en dat is de reden waarom wij vragen om het overrendement dat zich aftekent, te bestemmen voor de aanleg van de tunnel bij Sluiskil.

Minister De Boer: Wij praten over een eventueel overrendement over een langere periode. De tunnel gaat open op 14 maart. Het heeft iets langer nodig. Misschien kunnen wij de motie op een later moment terugkrijgen, maar ik vind het nu te vroeg en uit dien hoofde ontraad ik aanvaarding van de motie. Er moet daar nog veel gebeuren.

De heer Geluk (VVD): Ik wil mijn