



Mevrouw Gerkens (SP)

© M. Sablerolle – Gouda

Zuid-Afrika meer mogen aannemen. Gisteren hebben wij ook nog een brief gekregen waaruit blijkt dat er een onderzoek wordt ingesteld naar de illegale tewerkstellingsbureaus. Ons lijkt de motie van mevrouw Kant en mevrouw Tonkens dan ook overbodig en wij zullen daarom tegen die motie stemmen.

Mevrouw **Kraneveldt** (LPF): Voorzitter. De fractie van de LPF zal motie nr. 39 niet steunen, niet omdat zij onsympathiek staat ten opzichte van de daarin geuite bezorgdheid over de verhoogde leges voor een verblijfsvergunning voor vreemdelingen die in ons land willen komen werken of studeren, maar omdat zij de brief hierover wil afwachten die door de minister is toegezegd vóór 1 mei. Wel zijn ook wij verbaasd over de enorme legesverhoging die is doorgevoerd, tot wel 660% in sommige gevallen. Wij vinden het te betreuren dat bepaalde groepen wel erg hard in hun portemonnee worden getroffen. Dit geldt onder andere voor studenten, maar daar gaat motie nr. 40 over en die is aangehouden, zo heb ik begrepen. De LPF-fractie vraagt de minister daarom in zijn toegezegde brief te melden welke aspecten een rol hebben gespeeld bij het bepalen van de kostendekkendheid van het

legesbedrag, en verzoekt hem ook te bezien of die aspecten wel terecht zijn meegewogen.

De **voorzitter**: Nee, in een stemverklaring kunt u geen nadere vragen stellen. De vragen zijn dus niet officieel gesteld.

In stemming komt de motie-Kant/Tonkens (27223, nr. 37).

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.

In stemming komt de motie-Bussemaker/Dittrich (27223, nr. 38).

De **voorzitter**: Ik constateer dat de aanwezige leden van de fracties van de SP, GroenLinks, de PvdA, D66, de ChristenUnie, de SGP en de LPF voor deze motie hebben gestemd en die van de overige fracties ertegen, zodat zij is aangenomen.

In stemming komt de motie-Dittrich/Bussemaker (27223, nr. 39).

De **voorzitter**: Ik constateer dat de aanwezige leden van de fracties van de SP, GroenLinks, de PvdA 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 een motie**, ingediend in het debat over het **varkensbesluit**, te weten:
- de motie-Van den Brink/Oplaat over aanpassing ingangsdatum verbod volledige roostervloer aan EU-regels (28600-XIV, nr. 121).

(Zie vergadering van 27 maart 2003.)

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

De vergadering wordt van 15.40 uur tot 15.45 uur geschorst.

Aan de orde is het **debat** naar aanleiding van een algemeen overleg op 26 maart 2003 over **beheer en instandhouding van de railinfrastructuur**.

Mevrouw **Gerkens** (SP): Voorzitter. Ik betreur het dat het algemeen overleg slechts is gegaan over geld en weinig tot niet over oorzaken en gevolgen van het slechte onderhoud op het spoor. Dat is volgens mij een zeer belangrijke inhoud. Ik prijs de minister voor de door hem ondernomen actie; het is erg belangrijk dat de veiligheid op het spoor nu wordt gegarandeerd. Dat hij daarvoor stappen heeft durven zetten, is goed. In de dekking die hij aangeeft, mis ik evenwel het waarborgen van andere spoorbelangen. Ik steun moties waarin om een alternatieve dekking wordt verzocht; in het algemeen overleg is daarover voldoende gezegd. Ik vraag de minister nogmaals en met nadruk te zoeken naar financiële mogelijkheden om de TAO-reductie te bewerkstelligen. Veiligheid is goed, maar wij wensen geen afglijden van het spoor. Bij het zoeken help ik hem met de volgende motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

Gerkens

van mening dat uitbreiding en onderhoud van het spoornetwerk voor het personenvervoer van groot belang is;

overwegende dat er een onderhoudsachterstand aan het spoor is en dat allerlei kleinschalige infrastructurele spoorprojecten vertraagd dreigen te worden;

constaterende dat er wel voldoende geld beschikbaar is voor de risico's bij de aanleg van de Betuweroute en de HSL-Zuid;

verzoekt de regering om voorrang te geven aan het onderhoud van het huidige spoor en de aanleg van kleinschalige infrastructurele spoorverbeteringen, boven de aanleg van megaprojecten zoals de HSL-Zuid en de Betuweroute,

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. 93 (28600-XII, 28600-A).

Mevrouw **Gerkena** (SP): Omdat oorzaken en gevolgen onduidelijk zijn en omdat daarover onvoldoende is gesproken, heb ik ook de volgende motie voorbereid.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

van mening dat de onderhoudsachterstand van het spoor niet plotseling is ontstaan;

overwegende dat de informatie over deze onderhoudsachterstand de minister en de Kamer lijkt te hebben verrast;

voorts overwegende dat de minister van Verkeer en Waterstaat verantwoordelijk is voor ProRail;

constaterende dat de communicatie tussen het ministerie van Verkeer en Waterstaat en ProRail onvoldoende lijkt te functioneren;

voorts constaterende dat bij de aansturing van ProRail een totaal-

visie van de minister lijkt te ontbreken en dat er slechts gewerkt wordt met subsidieaanvragen in plaats van met beleidsontwikkeling;

verzoekt de regering om een onderzoek in te stellen naar verbeteringen van het ministerie van Verkeer en Waterstaat en ProRail en hierbij tevens te onderzoeken hoe de aansturing van ProRail en de informatievoorziening naar de Kamer door de minister van Verkeer en Waterstaat beter kan functioneren, 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. 94 (28600-XII, 28600-A).

□

De heer **Van Haersma Buma** (CDA): Voorzitter. De Kamer heeft tweemaal intensief gesproken met de minister van Verkeer en Waterstaat over de problemen inzake het onderhoud aan het spoor. Door die acute problemen was opeens 82 mln euro nodig. Een groot deel van de Kamer, waaronder de CDA-fractie, was van mening dat het geld voor onderhoud er in ieder geval moest komen. Na een uitgebreid gesprek hierover bleken wij moeite te hebben met de dekking, die ten koste gaat van een aantal spoorprojecten. Deze projecten zijn acuut nodig. De spade ervoor kon bijna de grond in. Bovendien waren er toezeggingen voor gedaan en waren de eerste handtekeningen gezet. De feitelijke beschikking om het geld uit te geven was het enige wat ontbrak. In het overleg van vorige week bleek dat een groot deel van de Kamer het vooral van belang vindt dat de projecten dit jaar nog kunnen worden gerealiseerd. Ik doel bijvoorbeeld op Houten, Tilburg Reeshof, het vierde perron in Arnhem, Leidsche Rijn en Almere Oostvaarders. De minister heeft gezegd dat hij het geld voor het onderhoud elders niet kan vinden. De Kamer heeft echter de handschoenen opgenomen en is zelf gaan zoeken naar mogelijkheden, opdat de projecten op korte termijn toch kunnen worden uitgevoerd. Namens een groot aantal fracties stel ik daarom de volgende motie voor. Het

is een vrij lange tekst, omdat wij daadwerkelijk naar geld hebben gezocht.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de minister van Verkeer en Waterstaat voorstelt, een bedrag van 47 mln euro voor de uitvoering van spoorprojecten in 2003 te bestemmen voor beheer en instandhouding van het spoor;

overwegende dat hierdoor een aantal essentiële spoorprojecten (Randstadspoor, kleine stations) op onaanvaardbare wijze wordt vertraagd;

verzoekt de regering, in elk geval 25 mln euro van het pakket uit de brief van 25 maart (dit alles, minus het zogenoemde HSL-Oost-deelpakket van 22 mln euro) nog in 2003 te beschikken zodat realisatie van al deze voorzieningen alsnog mogelijk wordt;

verzoekt de regering, de projecten die dit jaar kunnen worden gerealiseerd, doorgang te laten vinden door in ieder geval gebruik te maken van de aangeboden voorfinanciering door decentrale overheden;

verzoekt de regering tevens, te bewerkstelligen dat er een eventuele leenfaciliteit wordt gerealiseerd waaruit de overige benodigde bedragen kunnen worden voorfinancierd, dan wel gebruik te maken van andere vrije bestedingsruimte in dit begrotingsjaar,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Van Haersma Buma, Dijksma, Hofstra, Gerkena, Hermans, Van der Ham, Huizinga-Heringa en Van der Staaij. Zij krijgt nr. 95 (28600-XII, 28600-A).

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Was de kern van het probleem niet dat wij een kleine 140 mln euro nodig hebben om de veiligheid op het spoor te garanderen en de vertragingen niet te laten toenemen? U probeert nu alleen de vervolgschade te repareren die de minister

Van Haersma Buma

heeft aangericht in zijn dekking van een deel van dat bedrag. De kern van het probleem, namelijk die kleine 140 mln euro, brengt u echter niet boven tafel. U kiest ervoor de reiziger het komende jaar met extra vertragingen te confronteren.

De heer **Van Haersma Buma** (CDA): Wij kiezen ervoor de acute problemen op het spoor in 2003 zo goed mogelijk op te lossen. Daarvoor halen wij geld weg bij andere projecten waarvoor geld nodig is en dat is al moeilijk genoeg. Het gaat om het hoogst noodzakelijk en natuurlijk is er meer geld nodig. Daarom is er tijdens het algemeen overleg ook gezegd dat er een grote opgave ligt voor een nieuw kabinet. Ik denk dat de minister het maximale heeft gedaan. Het enige wat wij aan hem vragen is gemeenten die willen voorfinancieren, deze mogelijkheid te bieden. Ik zou het heel mooi vinden als er, zoals u vraagt, daarbovenop 50 mln euro kan worden vrijgemaakt voor de TAO-reductie, maar ik zou niet weten waar wij dat geld vandaan kunnen halen zonder andere projecten op onaanvaardbare wijze aan te tasten.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): U deelt dus wel mijn conclusie dat door het ontbreken van deze 50 mln euro die u niet zegt te kunnen vinden, de vertragingen op het spoor komend jaar zullen toenemen. Bent u het met mij eens dat het een politieke keuze is of dat geld gevonden kan worden? Er zijn op de begroting natuurlijk meer posten waar u geld weg zou kunnen halen.

De heer **Van Haersma Buma** (CDA): Ik zeg met u dat de veiligheid met dit geld gewaarborgd is. Dat is ook het allerbelangrijkste. Ik zou heel graag willen dat wij de punctualiteit konden verbeteren, maar dat kan gewoon niet. Ik hoop heel erg dat de punctualiteit op hetzelfde niveau kan blijven als dit jaar, maar wij moeten er in ieder geval voor zorgen dat de veiligheid niet in gevaar komt. ProRail moet daarvoor met dit geld zorgen.

□

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Voorzitter. De reizigers zijn de vertragingen op het spoor meer dan zat. Dit is overduidelijk gebleken uit de grote maatschappelijke onrust die

door deze vertragingen is ontstaan. Uit twee onafhankelijke rapporten blijkt dat de vertragingen dit jaar zullen toenemen als er niets gebeurt. Er is 139 mln euro nodig om de vertragingen terug te dringen, terwijl de minister slechts 80 mln euro op tafel legt. Dat is veel te weinig om vertragingen te voorkomen. Bovendien bestaat die 80 mln euro – en daarover heeft de heer Van Haersma Buma net een motie ingediend – deels uit een sigaar uit eigen doos. Dat is idioot en het is goed dat de motie die fout repareert, maar het is vervolgschade en niet de kern van het probleem. Er rijden al zo veel treinen te laat, dat mijn fractie meer vertragingen volstrekt onaanvaardbaar vindt. Het gehele bedrag moet nu alsnog op tafel komen. Ik dien hiertoe de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de regering het tekort aan financiële middelen voor beheer en instandhouding van railinfrastructuur voor een bedrag van 47 mln euro wil aanvullen door het uitstellen van spoorprojecten waarvoor de aanleg (onder andere) dit jaar zou plaatsvinden, zoals Randstadspoor, Hanzelijn, HSL-Oost en kleine stations;

constaterende dat hierdoor deze projecten worden vertraagd;

constaterende dat een extra investering van 57 mln euro nodig is om te voorkomen dat het aantal treinvertragingen zal toenemen, als gevolg van slecht onderhouden spoor;

verzoekt de regering, niet over te gaan tot het uitstellen van spoorprojecten ten behoeve van beheer en instandhouding van het spoor;

verzoekt de regering voorts, in plaats hiervan in 2003 104 mln euro extra te investeren in het beheer en onderhoud van het spoor en dit te financieren uit de posten Risico-reservering spoor, Betuwelijn en indien nodig via het verstrekken van een leenfaciliteit aan ProRail,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 96 (28600-XII, 28600-A).

De heer **Van Haersma Buma** (CDA): Ik denk dat de gehele Kamer uw motie graag zou willen steunen. Ik vraag u echter, of het wel over echt geld gaat. U haalt een bedrag tot maximaal 104 mln uit de risico-reservering. Waar haalt u dit geld vandaan als die reservering dit jaar maar 42 mln omvat en reeds besteed gaat worden?

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Het geld moet uit drie bronnen komen. Er is 42 mln beschikbaar aan risicoreservering voor grote projecten, zoals HSL en Betuwelijn. Verder moet het geld komen uit de reservering voor de aanleg van de Betuwelijn zelf en eventueel uit een leenfaciliteit. Het gevolg zal zijn dat de Betuwelijn mogelijk iets later gereedkomt. Als de keuze gaat tussen toename van het aantal reizigers die langer op het station staan te wachten of het later gereedkomen van de Betuwelijn, kiest mijn fractie er nadrukkelijk voor om de problemen van de reizigers aan te pakken. Zij gaan dan voor.

De heer **Van Haersma Buma** (CDA): Dan wil ik graag van de minister weten of dit inderdaad geld oplevert. Is dat het geval, dan steunt mijn fractie de motie, maar anders houden wij het liever bij de motie die wij zelf hebben ingediend.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Waar je de pijn lijdt, is een politieke keuze. Wij leggen de pijn nu bij het project Betuwelijn en niet bij de reiziger. Die keuze weigert u te maken.

De heer **Van der Ham** (D66): De heer Duyvendak en ik zijn erg voor het vertragen van de Betuwelijn, om eventueel gelden voor andere zaken te kunnen vrijmaken. Wij hebben daarvoor heel vaak samen gepleit bij de minister. De minister heeft steeds gezegd dat dit niet mogelijk is. Bent u in geval van een negatief antwoord van de minister bereid uw motie aan te passen, om voor de andere posten wellicht nog wat geld over te



De heer Verdaas (PvdA)

© M. Sablerolle – Gouda

houden? Mijn fractie steunt de motie alleen indien deze financieel deugdelijk is. De minister heeft vaak aangegeven dat de onderbouwing inzake de Betuwelijn niet deugt. Ik vind het jammer dat u dan op dit punt een grote broek aantrekt. Als het geld echt niet bij de Betuwelijn kan worden weggehaald, is de motie niet deugdelijk en slaat zij nergens op.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Ik heb de minister niet met zoveel woorden horen zeggen dat het niet kan, maar dat het wat kost, bijvoorbeeld omdat de werkorganisatie wat minder goed zijn producten kan leveren en wat langer in stand moet blijven. Ik betwist ook niet dat er kosten aan verbonden zijn.

De heer **Van der Ham** (D66): De minister heeft steeds gezegd dat vertragen meer kost dan het oplevert.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Dat hebt u nooit hard kunnen onderbouwen. Uit onafhankelijke onderzoeken blijkt dat, als er nu wordt geïnvesteerd in onderhoud, dit later besparingen oplevert. Het is met spooronderhoud net als met een raamkozijn; als je het te lang niet verft, moet je het helemaal vervangen en ben je uiteindelijk veel

duurder uit. Wij kiezen voor onderhoud en aanvaarden de consequenties van de meerkosten op de Betuwelijn. Wij willen de reiziger niet in de kou laten staan; dit staat voor mijn fractie voorop. Ik hoop dat ik u daarin straks aan mijn zijde vind.

De heer **Verdaas** (PvdA): Op grond waarvan denkt de heer Duyvendak dat de vertragingen toenemen als er geen extra geld beschikbaar wordt gesteld? Ligt daaraan onderzoek ten grondslag?

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): ProRail, dat verantwoordelijk is voor het onderhoud van het spoor, heeft een subsidieaanvraag ingediend. Op verzoek van ProRail en het ministerie van Verkeer en Waterstaat is deze aanvraag getoetst door Twijnstra Gudde en door Lloyds/Horvat. Beide constateren dat de kwaliteit en functionaliteit van het net dit jaar afnemen als die 140 mln niet op tafel komt. Dan zullen de TAO's – dat is jargon voor storingen en vertragingen – toenemen. Beide zeggen dat het bedrag van 140 mln op tafel moet komen. Lloyds zegt zelfs dat dit bedrag onvoldoende is en dat er meer bij moet komen. Het niet doen, betekent met open ogen de problemen aanvaarden die wij in het najaar weer zullen krijgen op het spoor. Dat is de keuze die voor ons ligt.

Ik vervolg mijn betoog.

De **voorzitter**: En u gaat het meteen ook afronden.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Ja, maar ik moet nog twee moties indienen.

De minister zei dat hij zijn opvolger niet te veel wilde binden en daarom niet verplichtingen wil aangaan voor allerlei projecten. Dat baarde de fractie van GroenLinks veel zorgen, vandaar de volgende motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat er bestuurlijke afspraken zijn gemaakt over de planning en realisatie van spoorprojecten Randstadspoor, HSL-Oost, Hanzelijn en diverse kleine spoorprojecten en dat deze projecten opgenomen zijn in het MIT;

overwegende dat deze projecten essentieel zijn voor het op peil brengen van de vervoerscapaciteit van het spoornet en voor ontsluiting van de Vinex-lokaties;

van mening dat het ter discussie stellen van deze projecten niet gewenst is vanuit vervoersoptiek, niet gepast is voor een demissionaire regering en niet correct is richting de medeoverheden waarmee afspraken gemaakt zijn;

verzoekt de regering, de gemaakte bestuurlijke afspraken voor de spoorprojecten Randstadspoor, HSL-Oost, Hanzelijn en diverse kleine spoorprojecten onverminderd na te komen en hiertoe de benodigde beschikkingen te verlenen,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 97 (28600-XII, 28600-A).

De heer **Van Haersma Buma** (CDA): De heer Duyvendak noemt bestuurlijke afspraken in relatie tot het spoor en MIT. Vindt hij dat ook afspraken

Duyvendak

met betrekking tot wegen op deze manier zouden moeten worden nagekomen?

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Ik vind niet dat een demissionaire minister plotseling maar contracten door zou kunnen sturen over wegen. Daarin moet je consequent zijn.

Voorzitter. De problemen rond het spoor komen niet uit de lucht vallen. Eerdere onderzoeken wezen er al op. In dat verband dien ik de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat op meerdere momenten sinds 2001 uit onderzoek, waaronder het parlementair onderzoek inzake de toekomstige concessie Hoofdrailnet en de second opinions bij de subsidieaanvraag van ProRail door Twijnstra Gudde en Lloyds/Horvat, bleek dat er sprake was van een achterstand in het onderhoud van het spoornet;

constaterende dat desondanks de achtereenvolgende ministers van Verkeer en Waterstaat tot aan 21 december jongstleden het probleem van het achterstallig spooronderhoud ontkenden en dat de minister dit probleem nadien betitelde als een onvoorziene nieuwe ontwikkeling;

spreekt haar treurnis uit over het feit dat de minister niet in staat was tijdig de juiste informatie over de toestand van het spoor aan de Kamer te leveren en het systeem ter signalering van de noodzaak voor extra vervangingsinvesteringen jarenlang gefaald heeft,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 98 (28600-XII, 28600-A).

De heer **Hofstra** (VVD): Voorzitter. Ik vind het jammer dat wij nog in april praten over een budget voor 2003. Ik heb alle waardering voor de manier

waarop de minister dit aanpakt, maar het is toch wel wat laat.

ProRail vroeg voor dit jaar 962 mln en de minister vond 851 mln wel genoeg. Daar steunt de VVD-fractie de minister in. Dat betekent dat er nog 82 mln bij moet. 35 mln komt uit de pot "wegen" en wij hebben de minister duidelijk horen zeggen dat dit niet de realisering van de wegen in gevaar brengt. Om dat ook echt zeker te stellen, dien ik de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de minister van Verkeer en Waterstaat in 2003 35 mln euro onttrekt aan de uitgaven voor de in aanleg zijnde snelwegen A15 (Europaweg, inclusief Calandtunnel), A4 (Burgerveen-Leiden) en A50 (Eindhoven-Oss) en dit geld in 2003 gebruikt voor het onderhoudsbudget van ProRail en dat dit in latere jaren weer wordt gecompenseerd;

spreekt uit dat voor de drie genoemde wegenprojecten geen vertraging in de uiteindelijke oplevering mag ontstaan,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Hofstra, Hermans, Van Haersma Buma en Verdaas. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 99 (28600-XII, 28600-A).

De heer **Hofstra** (VVD): Voorzitter. De VVD-fractie ondersteunt de motie ten aanzien van de 25 mln. Wij vinden het niet acceptabel dat de megaprojecten Betuwelijn, HSL-Zuid kleine, maar nuttige en nodige projecten uit de markt drukken. Die 25 mln moet nog dit jaar worden beschikt. De Kamer heeft verschillende dekkingsmogelijkheden aangegeven. Wij zijn een beetje teleurgesteld dat de minister steeds "nee" zei bij om het even welk onderwerp wij aandroegen. Misschien heeft hij vandaag betere berichten. Als het toch een moeilijke keuze wordt, mag de minister het wat ons betreft ook van de post voor ProRail afhalen. Dit voorstel gaat

eigenlijk verder dan de motie. De minister weet ook dat wij de efficiency bij ProRail willen verhogen, dus daar kan hij wellicht ook nog een paar miljoen vinden.

De vergadering wordt van 16.09 uur tot 16.19 uur geschorst.

Minister **De Boer**: Mijnheer de voorzitter. Ik moet aanvaarding van de motie-Gerkens op stuk nr. 93 zeer sterk ontraden. In de laatste twee algemene overleggen over dit onderwerp heb ik al gezegd, dat de risicoreservering is bedoeld voor de risico's van de megaprojecten. Daarbij gaat het over de Betuweroute en de HSL-Zuid, twee projecten die op dit moment worden gerealiseerd. Ik heb op dit moment geen indicaties dat dit geld niet nodig is, voor zover wij het hebben weggezet voor deze projecten voor dit jaar. Ik stel derhalve voor, de resultaten van de Algemene Rekenkamer af te wachten. Het onderzoek loopt en ik raad de Kamer af om dit gereserveerde geld nu reeds te besteden voor de dekking van kosten van beheer en onderhoud.

Mevrouw **Gerkens** (SP): Zo heb ik de motie ook niet bedoeld. Mocht in de loop van het jaar blijken dat het geld niet nodig is, is de minister dan bereid om dit geld te gebruiken om bijvoorbeeld een TAO-reductie tot stand te brengen?

Minister **De Boer**: Naar mijn stellige overtuiging blijkt dat niet. De Algemene Rekenkamer is bezig met een onderzoek en moet ook nog een oordeel vormen. Wij zitten al een eind in 2003. Op dit moment heb ik op basis van onze risicoanalyse van beide projecten geen aanleiding om te verwachten dat aan de orde is wat mevrouw Gerkens vraagt. Ik vind het dan ook prematuur om te zeggen dat wij het geld daarvoor moeten vrijmaken, als het zo zou zijn. Ik vind het echt theorie op dit moment.

De motie-Gerkens (stuk nr. 94) over het instellen van een onderzoek naar de verbeteringen bij Verkeer en Waterstaat en ProRail, de aansturing van ProRail en de informatievoorziening naar de Kamer zie ik als een ondersteuning van mijn beleid en derhalve als overbodig. Met de geleverde beschikkingsaanvraag voor de periode 2003-2006, de audits die

De Boer

in 2001 door Twijnstra Gudde in opdracht van de Tweede Kamer zijn uitgevoerd en de second opinion van Lloyd's zijn veel onderzoeksresultaten beschikbaar gekomen die ook aangeven langs welke weg verbeteringen kunnen en moeten worden doorgevoerd. Tevens is met de nieuwe Spoorwegwet ook een nieuwe invulling gegeven aan de aansturingrelaties en de verantwoordelijkheden van de betrokken partijen in de toekomst in het nieuwe spoorstelsel. Thans wordt de beheersconcessievorm gegeven die aansluit bij het nieuwe spoorwegwet. Ook daarmee zal een verbetering worden gerealiseerd.

Over de verbetering van de interne aansturing bij Verkeers en Waterstaat kan ik melden dat per 1 juli 2002 een aparte directie Spoor is opgericht. Met de integratie van de oude taakorganisaties Railinfrabeheer, Verkeersleiding en Railnet tot ProRail per 1 januari 2003 is een duidelijke kwaliteits- en efficiëncyslag beoogd.

Voor de informatievoorziening wil ik nadenken over een halfjaarlijkse rapportage. Ik zie natuurlijk het probleem van mevrouw Gerkens wel. Het reeds toegezegde herstelplan spoor, waarover wij in het AO hebben gesproken, kan daarbij de basis zijn. Die taak heb ik op mij genomen en ik zal daaraan ook uitvoering geven. U zult het plan van aanpak medio april tegemoet kunnen zien.

Mevrouw **Gerkens** (SP): Ik ben blij met de toezegging over een halfjaarlijkse rapportage. Dat zou een vooruitgang zijn. Ik heb in de motie ook gevraagd of de regering wil kijken naar de subsidiëring die nu eerder is gebaseerd op subsidieaanvragen dan op visie en beleidsontwikkeling. Dat hoor ik niet terug in zijn verhaal.

Minister **De Boer**: Zoals ik reeds gezegd heb, hebben wij veel onderzoeksresultaten op tafel gekregen. Door voortschrijdend inzicht zijn wij er een stuk verder mee gekomen. Wij moeten bekijken hoe wij de zaken in de toekomst opnieuw kunnen regelen. Op basis van ons voortschrijdend inzicht wordt het in de toekomst echter eerder makkelijker dan moeilijker om met beschikkingen om te gaan.

Mevrouw **Gerkens** (SP): Mag ik

daaruit concluderen dat de minister inderdaad zal kijken naar de wijze van subsidiëring en dat hij niet uitsluit dat hij met andere regelgeving zal komen?

Minister **De Boer**: Ik ben natuurlijk bereid om daarnaar te kijken. Voorstellen hebben alleen zin als wij er werkelijk verder mee komen. Ik zal er echter zeker naar kijken.

Er is een bijna kamerbreed ondersteunde motie van de heer Van Haersma Buma inzake een alternatieve dekking voor 25 mln in het jaar 2003. Ik ontraad de Kamer aanneming van deze motie. Ik zal de aangegeven mogelijkheden hier doorlopen. Er wordt in de motie gesproken van een leenfaciliteit. Een leenfaciliteit heeft de instemming van de minister van Financiën nodig. Voorafgaand aan onze vorige bijeenkomst over de aanvullende beschikking voor beheer en onderhoud heeft al overleg met het ministerie van Financiën plaatsgevonden. Ook hedenmorgen heeft weer overleg plaatsgehad. De uitkomst van het overleg is dat er geen enkele mogelijkheid is om van een leenfaciliteit gebruik te maken. Voorfinanciering uit het FENS is een mogelijkheid, mits daar geen voorwaarde aan hangt van een marktconforme rente. Indien NS of ProRail die voorwaarde handhaaft, moet de minister van Financiën ook daar toestemming voor geven. Daarbij dient men zich te realiseren dat voorfinanciering de begrotingsflexibiliteit in de nabije toekomst belast. Dat heb ik ook tijdens het algemeen overleg gezegd. Voor voorfinanciering door regionale overheden geldt per saldo hetzelfde.

Ik zeg met nadruk dat ik erg kritisch heb bekeken of er nog vrije ruimte in mijn begroting is en die is er niet meer. De rek is er uit. Tijdens het algemeen overleg heb ik daar ook nadrukkelijk aandacht aan besteed. Indien lenen of voorfinanciering niet mogelijk is en de Kamer houdt vol dat de dekking niet akkoord is, dan kunnen de aangegeven projecten slechts worden gerealiseerd door in uitvoering zijnde projecten te vertragen of stil te leggen. Het stilleggen van projecten brengt onevenredige kosten met zich mee, indien die projecten later alsnog moeten worden voltooid.

De enig overgebleven mogelijkheid is kortom het FENS. Ik wil mij dan ook inspannen om in overleg

met NS en ProRail naar mogelijkheden te zoeken. Indien de Kamer de projecten Tilburg-Reeshof, Almere en Driebergen wil laten doorgaan, zal ik de daarvoor benodigde middelen in de loop van de begrotingsuitvoering proberen te vinden. Voor 2003 gaat het dan om ongeveer 6 mln.

De heer **Hofstra** (VVD): Op zichzelf is dit mooi, maar het is maar een deel van wat met de motie wordt gevraagd. De Kamer heeft allerlei concrete suggesties gedaan. De minister heeft 11 mln op de begroting staan voor een haalbaarheidsstudie naar "nieuwe Betuwelijken". Ik begrijp gewoon niet dat de minister op zijn begroting geen ruimte kan vinden.

Minister **De Boer**: Er zijn tijdens het algemeen overleg bruikbare suggesties gedaan. Ik heb gezegd dat ik in het lopende begrotingsjaar binnen de begroting tot een oplossing wil komen. Een aantal suggesties is daarin meegenomen. Binnen de begroting zal ik ervoor zorgen dat 6 mln wordt gevonden voor de genoemde projecten. Daarvoor heb ik ook de door u aangedragen suggesties gebruikt.

De heer **Van Haersma Buma** (CDA): Voorzitter. Ik kom nog even terug op de motie. Ik begrijp de uitleg van de minister niet goed. De minister zegt eerst dat er geen geld is op zijn begroting. Vervolgens wekt hij de suggestie dat er voor een aantal projecten wel geld op de begroting is voor dit jaar door te schuiven: Almere, Oostvaarders, Tilburg-Reeshof en Driebergen. Hij gaat voor de andere projecten het FENS proberen aan te spreken. Betekent dat dat hij dus een deel van het geld zelf betaalt uit zijn begroting en een deel van het geld gaat zoeken? Of kan hij al aangeven dat het geld vermoedelijk wel zal worden gevonden? Is het risico niet erg groot dat hij claims krijgt van alle gemeenten die zelf al zijn doorgaan met die projecten? Zullen zij niet zeggen dat hij een afspraak heeft gemaakt en dat zij zich weer verder zijn gaan verplichten? Zullen zij niet zeggen: minister, zorg maar dat u bouwt dit jaar?

Minister **De Boer**: Voorzitter. Ik heb het bedrag van 6 mln euro genoemd. Ik koppel dat bedrag aan de projecten die ik hier met name heb

De Boer

genoemd. Ik heb verder gezegd dat ik wat FENS betreft een inspanningsverplichting zal leveren om in overleg met NS en ProRail te kijken of daar leencapaciteit kan worden vrijgemaakt. Ik wil dat hier nog eens duidelijk onderstrepen. Dan de vraag in hoeverre je als overheid kunt worden aangesproken op de projecten. Je kunt in principe worden aangesproken op het moment dat je juridisch beschikt hebt.

Voorzitter. De heer Duyvendak heeft drie moties ingediend, twee moties op de stukken nrs. 96 en 97, met het verzoek om niet verder af te glijden, en een treurnismotie op stuk nr. 98. De moties van de heer Duyvendak op de stukken nrs. 96 en 97 betekenen dat ik in totaal nog eens 104 mln euro moet zien te vinden. Over de dekking uit de risicoreservering hebben we in het algemeen overleg maar ook vanmiddag al iets gezegd. Ik wil die moties op de stukken nrs. 96 en 97 ontraden. Dat betekent per saldo een leenfaciliteit van 104 mln euro. Ik zei zojuist reeds dat Financiën heeft laten weten dat er geen enkele mogelijkheid bestaat om van een leenfaciliteit, zoals door de heer Duyvendak geschetst, gebruik te maken.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): U zegt dat Financiën zegt dat er geen enkele mogelijkheid is. Dat is in termen van wenselijkheid. Het is geen technische onmogelijkheid. Het is eerder gebeurd. In 2001 heeft ProRail ook gebruik gemaakt van een leenfaciliteit. De minister van Financiën vindt het niet politiek wenselijk. Dat lijkt me een reden te meer dat de Kamer uitspreekt dat het wel wenselijk is. Misschien komt er dan een reactie van het kabinet en debatteren we dan over het vervolg ook met de minister van Financiën. Het lijkt mij te gemakkelijk om te zeggen dat we hiermee de kaarten hebben geschud.

Minister **De Boer**: Voorzitter. Ik breng de heer Duyvendak in herinnering dat tijdens het algemeen overleg aan de minister van Verkeer en Waterstaat is gevraagd om opnieuw de gang naar de minister van Financiën te willen maken. Ik heb die gang gemaakt. Ik maak u deelgenoot van wat mij ten deel gevallen is in het contact met de minister van Financiën. Daar houdt

het voor de minister van Verkeer en Waterstaat op.

Voorzitter. De volgende motie van de heer Duyvendak was de motie die in de laatste alinea eindigt met het woordje treurnis, de motie op stuk nr. 98. Ik meen te kunnen zeggen dat ik mij als minister sterk heb gemaakt om het beheer en de instandhoudingsproblematiek op de kaart te zetten en bespreekbaar te maken. Ik kan mij daarom in het woord treurnis niet geheel herkennen. Het probleem is bovendien al eerder aangekaart. Ik meen derhalve dat deze motie overbodig is.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Ik zeg niet dat u zich er uiteindelijk niet sterk voor heeft gemaakt, maar het is op een zeer laat moment geweest. U heeft gesproken van onverwachte problemen. De motie spreekt juist uit dat het zo erg was dat de problemen voor u blijkbaar onverwacht waren. Het ministerie had een beter systeem van signalering moeten hebben. Dan hadden we het veel eerder geweten en hadden we er veel eerder geld voor kunnen uittrekken. Dat is de kern van de motie.

Ik had drie moties ingediend. In de motie op stuk nr. 97 wordt gevraagd om het nakomen van de bestuurlijke afspraken. Misschien wilt u daar ook nog op reageren.

Minister **De Boer**: Voorzitter. Wat de laatste opmerking van de heer Duyvendak betreft, heb ik de moties op stuk nr. 96 en stuk nr. 97 tegelijk beantwoord en ontraden in het antwoord dat ik hem zojuist heb gegeven.

Mijnheer Duyvendak, wilt u uw eerste opmerking herhalen? Die kan ik mij niet meer herinneren.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): De minister vindt dat van treurnis geen sprake is, omdat hij uiteindelijk zijn best heeft gedaan. Ik spreek toch treurnis uit omdat iets fundamenteel mis is gegaan op het ministerie, waardoor het probleem pas laat op tafel is gekomen.

Minister **De Boer**: Daar kunnen wij lang en kort over praten. Aan de ene kant deel ik het gevoel van de heer Duyvendak dat het altijd slecht is als je op een laat moment tegen dingen aanloopt. Aan de andere kant was er duidelijk sprake van een voortschrijdend inzicht. In de rapportages is heel duidelijk naar voren gekomen

dat heel snel een verslechtering is opgetreden. Je kunt wel stellen dat wij dat eerder hadden moeten zien, maar ik meen dat wij dat niet eerder konden zien. Ik meen dat alle rapportages en onderzoeksrapporten die nu op tafel liggen, een veel beter inzicht geven in de problematiek van het beheer en de instandhouding van het spoor.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): De kern van de twee onafhankelijke onderzoeken is nu juist dat vanaf 1997 de uitgaven voor het onderhoud van het spoor structureel zijn achtergebleven bij de kosten. Sinds 1997 is een gat ontstaan, dat nu alsnog gedicht moet worden. Het grote probleem is dus dat het ministerie dit vanaf 1997 niet goed heeft gezien, laat staan dat dit aan de Kamer is gerapporteerd. Daardoor worden wij er uiteindelijk onverwacht mee geconfronteerd.

Minister **De Boer**: Ik ben het met deze stelling niet eens. Wij hebben het nu over de rapporten die uitgebracht zijn. We kunnen ook debatteren over de fondsen die in de afgelopen jaren zijn vrijgemaakt voor het beheer en de instandhouding. Dat hebben wij in het algemeen overleg ook uitgebreid gedaan. Ik heb daar ook iets van gevonden. Nu is aan de orde dat door de rapportages die nu op tafel liggen, uiteindelijk voor een deel inzicht is ontstaan, inzicht dat wij voorheen niet hadden. Ik vind dat daar iets mee gedaan moet worden. Daarom pleit ik ervoor, meer geld vrij te maken voor het beheer en de instandhouding, namelijk de 82 mln euro die wij daarvoor op de lat hebben gezet.

De motie van de heer Hofstra gaat over de wegenprojecten. Naar mijn mening is deze motie overbodig. Ik heb in het algemeen overleg al aangegeven dat de oplevering van de wegenprojecten niet zal worden vertraagd en wat mij betreft blijft dat ook zo. Deze concrete toezegging, die ik ook in het algemeen overleg heb gedaan, herhaal ik dus vanmiddag.

De beraadslaging wordt gesloten.

Sluiting 16.40 uur