

# 21ste vergadering

Donderdag 6 november 2003

Aanvang 10.15 uur

## Voorzitter: Weisglas

Tegenwoordig zijn 109 leden, te weten:

Van Aartsen, Aasted Madsen-van Stiphout, Adelmund, Algra, Aptroot, Arib, Van As, Atsma, Bakker, Balemans, Van Beek, Blok, Van Bochove, Boelhouwer, Bos, Buijs, Bussemaker, Cornielje, Crone, Van Dam, Depla, Dezentjé Hamming-Bluemink, Van Dijken, Dijsselbloem, Dittrich, Dubbelboer, Duyvendak, Eijsink, Eski, Ferrier, Fierens, Geluk, Van Gent, Gerkens, Giskes, De Haan, Van Haersma Buma, Van der Ham, Hamer, Haverkamp, Heemskerk, Van Heemst, Hermans, Hessels, Van Heteren, Van Hijum, Hirsi Ali, Hofstra, Ten Hoopen, Huizinga-Heringa, Jager, Joldersma, Kalsbeek, Koenders, Koopmans, Kortenhorst, Kraneveldt, De Krom, Van der Laan, Lambrechts, Leerdam, Van Loon-Koomen, Luchtenveld, Mastwijk, Mosterd, Nawijn, De Nerée tot Babberich, Van Nieuwenhoven, Noorman-den Uyl, Omtzigt, Ormel, De Pater-van der Meer, Rambocus, Rouvoet, De Ruiter, Schippers, Slob, Smeets, Smilde, Snijder-Hazelhoff, Spies, Van der Staaij, Sterk, Straub, Szabó, Tichelaar, Timmer, Tonkens, Varela, Van Velzen, Vendrik, Verburg, Verdaas, Vergeer, Verhagen, Vietsch, Visser, Van der Vlies, Vos, Bibi de Vries, Jan de Vries, Klaas de Vries, Van Vroonhoven-Kok, Waalkens, Weisglas, Wilders, Van Winsen, De Wit en Wolfsen,

en mevrouw Van der Hoeven, minister van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap, mevrouw Peijs, minister van Verkeer en Waterstaat, de heer De Geus, minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid, mevrouw Nijs, staatssecretaris van

Onderwijs, Cultuur en Wetenschap, en mevrouw Schultz van Haegen-Maas Geesteranus, staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat.

□

De **voorzitter**: Ik deel aan de Kamer mede dat zijn ingekomen berichten van verhindering van de leden:

Brinkel, Eurlings, Van Dijk, Blom en Örgü, wegens verblijf buitenslands;

Timmermans, wegens bezigheden elders;

Kruijssen en Stuurman, wegens bezigheden elders, alleen voor de ochtendvergadering;

Van Dijken, Smeets en Wolfsen, wegens bezigheden elders, alleen voor de middagvergadering.

Deze berichten worden voor kennisgeving aangenomen.

De **voorzitter**: Wij gaan thans door met de behandeling van de begroting van Verkeer en Waterstaat. Ondanks uw aller inspanningen en die van mijn vervangster, de eerste ondervoorzitter, mevrouw Verburg, is het niet helemaal gelukt om de behandeling gisteravond af te ronden. Naar ik heb begrepen, is er nu nog korte tijd nodig van de zijde van de bewindslieden om te reageren op een paar moties. Dan gaan wij daarna, over ongeveer een half uurtje, verder met de behandeling van de begroting van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap.

---

Aan de orde is de voorzetting van de behandeling van:

- **het wetsvoorstel Vaststelling van de begrotingsstaat van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat (XII) voor het jaar 2004 (29200-XII);**  
- **het wetsvoorstel Vaststelling van de begrotingsstaat van het Infrastructuurfonds voor het jaar 2004 (29200-A),**

- van:  
- de motie-Boelhouwer c.s. over het Smedinghuis (29200-XII, nr. 23);  
- de motie-Boelhouwer over aanbesteding in de vier grote steden (29200-XII, nr. 24);  
- de motie-Boelhouwer over geweldsdelicten in de trein (29200-XII, nr. 25);  
- de motie-Boelhouwer over extra spoorwegpolitie (29200-XII, nr. 26);  
- de motie-Verdaas c.s. over de spoortunnel Delft (29200-XII, nr. 27);  
- de motie-Verdaas/Slob over een 50/50-verdeling binnen het kwartje van Kok (29200-XII, nr. 28);  
- de motie-Verdaas over vervreemding van aandelen AAS (29200-XII, nr. 29);  
- de motie-Verdaas/Hofstra over lokale en regionale boetes (29200-XII, nr. 30);  
- de motie-Van Haersma Buma c.s. over 5 mln euro voor het Aanvalsplan sociale veiligheid (29200-XII, nr. 31);  
- de motie-Gerkens c.s. over het niet maken van een vervolg op de Spoedwet wegverbreding (29200-XII, nr. 32);  
- de motie-Gerkens over transitie van transport over water naar wegtransport (29200-XII, nr. 33);  
- de motie-Gerkens/Duyvendak over transitie van openbaar vervoer naar auto (29200-XII, nr. 34);

## Voorzitter

- de motie-Gerkens/Van der Ham over het Aanvalsplan sociale veiligheid (29200-XII, nr. 35);
- de motie-Geluk c.s. over heroverweging van het kierbesluit Haringvlietsluizen (29200-XII, nr. 36);
- de motie-Geluk c.s. over kustuitbreiding (29200-XII, nr. 37);
- de motie-Hofstra c.s. over een actieplan voor financiering van belangrijke infrastructurele projecten (29200-XII, nr. 38);
- de motie-Hofstra c.s. over de taakstelling met betrekking tot ziekteverzuim (29200-XII, nr. 39);
- de motie-Hofstra c.s. over de snelheidslimiet op snelwegen (29200-XII, nr. 40);
- de motie-Hofstra c.s. over een keuze tussen sprinklerinstallaties en zware ventilatie (29200-XII, nr. 41);
- de motie-Hermans c.s. over voortgangsrapportages Betuweroute en HSL-Zuid (29200-XII, nr. 42);
- de motie Hermans c.s. over doorstroming op het onderliggende wegennet (29200-XII, nr. 43);
- de motie-Van der Ham c.s. over de verdeling van gelden voor regionale bereikbaarheid (29200-XII, nr. 44);
- de motie-Duyvendak c.s. over de spoortunnel Delft (29200-XII, nr. 45);
- de motie-Duyvendak c.s. over het informeren van de Kamer over verplichtingen ten laste van de risicoreservering (29200-XII, nr. 46);
- de motie-Van der Staij c.s. over de verdeling van verantwoordelijkheden in de aanpak van treincriminaliteit (29200-XII, nr. 47).

(Zie vergadering van 5 november.)

De algemene beraadslaging wordt hervat.



Minister **Peijs**: Voorzitter. Ik moet zeggen dat ik achteraf toch wel gelukkig ben dat wij door de schorsing van de beraadslaging gisteren in de gelegenheid zijn gesteld om nog even rustig naar de moties te kijken. Er is zo hard gewerkt aan de begroting en aan de reacties op de moties dat het spijtig zou zijn als er niet genoeg aandacht aan kon worden besteed.

De heer Hofstra heeft gevraagd of de planning van de nota Mobiliteit zodanig aangepast kan worden dat de Tweede Kamer in een tussenstadium met de minister of het kabinet over die nota kan praten. Ik vind dat een heel redelijk verzoek.

Het formele moment is bij de bespreking van deel 3. Ik stel mij echter voor om de bespreking waarop de heer Hofstra doelt, te doen plaatsvinden in het kader van deel 1, dat is te verwachten in het voorjaar van 2004. Ik hoop dat ik daarmee dan tegemoetkom aan de wens van de heer Hofstra.

De heer Duyvendak heeft mij gevraagd hoe voor het jaar 2004 over het PMR kan worden beslist, terwijl ik eerder aangegeven heb dat pas bij de begroting 2005 over de besteding van het MIT 2010 en 2011 wordt besloten. De reden hiervan is erin gelegen dat de desbetreffende middelen niet uit het MIT komen. Aan het eind van het jaar worden de vijf grote projecten in samenhang bekeken. Doel ervan is, te bezien welk beslag eventueel op de FES-middelen zal worden gelegd. Het FES is de mogelijke bron voor financiering van die projecten. Een van die projecten betreft beheer en onderhoud. Als wij onszelf serieus nemen, zal dat nog een heel grote klus worden. Verder noem ik het PMR, de noodoverloopgebieden, de Zuiderzeelijn en de corridor Haarlemmermeer-Almere, en dat dan in hun samenhang. Dat zijn de vijf grote projecten. Daar moet dan in het kader van het Sinterklaaspakket een papiertje met een strik omheen.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Het FES en het Infrafonds maken het MIT betaalbaar. Nu haalt u er vijf projecten uit die via het FES lopen en over het al dan niet doorgaan ervan en over de rangorde besluit u blijkbaar wél eerder. Ontstaat dan niet het grote probleem dat u die grote projecten niet kan afwegen tegen bijvoorbeeld noodzakelijke, veel kleinere projecten die misschien minder spectaculair zijn maar ook heel veel mensen kunnen helpen? Is het dan niet van groot belang om het allemaal naar voren te halen zodat je het eerder tegen elkaar kunt afwegen?

Minister **Peijs**: Dat redden wij gewoon niet. Wij weten van deze grote projecten dat zij op ons af komen en dat wij op tijd keuzes moeten maken of ons moeten realiseren dat zij misschien allemaal of allemaal niet zouden moeten; alles is mogelijk. Dat kun je echter niet afwegen tegen bijvoorbeeld rijksweg 3 in de toekomst. Dit zijn ook voor de economische groei van Nederland

belangrijke projecten die wij nu al op ons af zien komen; van andere projecten weten wij dat veel minder.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Ja, maar je hebt nu met de Betuwelijn en de HSL al het probleem dat die megaprojecten alle noodzakelijke kleine projecten wegdrücken. Met deze systematiek dreigt dat opnieuw te gebeuren, maar misschien is het goed om hier bij de behandeling van het MIT op terug te komen.

Minister **Peijs**: Dat vind ik best, maar u moet blijven bedenken dat wij in dit land een verstedelijkingsproblematiek hebben en dat wij met z'n allen moeten eten. De economische achtergrond speelt echt bij deze grote projecten. Daarbij komt dat wij in Nederland droge voeten moeten hebben; vandaar de noodoverloopgebieden. Dat zijn allemaal gigantische projecten die wij, als wij die willen, op tijd in de tijd en "in de financiën" moeten zetten.

De heer Duyvendak heeft nog een vraag gesteld over het PMR: is er sprake van een deal in voorbereiding die het PMR en de exploitatie van de Betuweroute koppelt? Nee.

Dan een vraag van het lid Verdaas. Kan het project Fiets OV tot de afronding van de evaluatie en het besluit daarover worden doorgezet? Naast deze vraag is er een amendement over ongeveer hetzelfde onderwerp. Naar aanleiding van de vraag van de heer Verdaas zou ik willen zeggen: daar ga ik mee akkoord. Ik kan het project laten doorlopen tot aan de evaluatie. Dat vind ik een heel redelijk voorstel, maar dan ontraad ik de aanneming van het amendement. Misschien kan het amendement door deze toezegging worden ingetrokken, want als het project levensvatbaar is, is het echt de bedoeling dat het een commercieel project wordt. Het is geen kunst om fietsen uit te lenen met overheidssubsidie.

Mevrouw **Gerkens** (SP): Dan zegt u dus ook dat u, als de evaluatie positief uitvalt, geld in uw zak hebt om het project onmiddellijk doorgang te laten vinden.

Minister **Peijs**: Nou, dat hoorde ik mezelf nou helemaal niet zeggen.

Mevrouw **Gerkens** (SP): Dan handhaaf ik mijn amendement.

## Peijs

De heer **Van der Staaij** (SGP): Heeft de minister dan zonder amendement genoeg geld om het project voort te zetten tot aan de evaluatie?

Minister **Peijs**: Ik heb mijn diensten gevraagd of zij ervoor kunnen instaan dat zij daar geld voor kunnen vinden. Zij hebben gezegd dat zij die vier maanden redden. Het gaat immers om ongeveer vier maanden.

De heer **Hermans** (LPF): De minister wil het project laten doorlopen tot de evaluatie. Wat zijn tijdens die evaluatie de criteria? Moet het dan al op eigen benen kunnen staan of moet er uitzicht zijn op het op eigen benen kunnen staan?

Minister **Peijs**: Als u het goed vindt, gaan wij daar een andere keer over praten. Ik heb hier en nu de criteria van dit project niet in mijn hoofd.

De **voorzitter**: Het kan gewoon niet dat er per onderwerp weer drie of vier interrupties komen, want dit is de tweede termijn.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Daarom zou ik de minister willen vragen om dit in een brief uit te werken, zodat wij hierover op een later moment kunnen doorpraten, want er lijken nu wat losse eindjes te blijven hangen. Als zij een brief toezegt waarin zij zal aangeven hoe zij dit wil doen, zijn wij wat mij betreft nu even hiermee klaar.

Minister **Peijs**: Wij gaan daar gewoon bij de evaluatie over praten. Wij kunnen natuurlijk een miljoen brieven schrijven; volgens mij doen wij dat ook, maar wij wilden dat project tot eind december laten doorlopen. Wij gaan in op de wens van de Kamer om de evaluatie niet vier maanden na afloop van het project te laten plaatsvinden. Dat vinden wij redelijk, want anders zou het project weg zijn. Dat komt neer op iets meer dan een ton. Dat kunnen wij dragen. Wij gaan bekijken hoe wij dat kunnen dekken. Ik zou het daar gewoon even bij laten. Laten wij deze discussie gewoon bij de evaluatie voeren.

De vraag van de heer Van Haersma Buma over de beschikbaarheid van het budget van 111 mln euro voor een drietal lightrailprojecten moet ik als volgt beantwoorden. Er is geen extra budget. De 111 mln euro is gereserveerd binnen de voor

de GDU beschikbare middelen in de periode 2005-2010. Via de verdeelsleutel hebben de drie betrokken regio's een hoger percentage gekregen in het geheel van de GDU. Het bedrag van 111 mln euro is daardoor over de regio's verdeeld in de periode 2004-2010. Zonder die sleutel zouden de regio's minder hebben gekregen. De verdeling heeft plaatsgevonden naar rato van de omvang van het project.

De heer **Van Haersma Buma** (CDA): Kan de Kamer het plaatje van de precieze verdeling voor behandeling van het MIT krijgen?

Minister **Peijs**: Absoluut.

De volgende vraag van de heer Van Haersma Buma is hoeveel geld al belegd is na 2010. De heer Duyvendak kan alvast gaan staan, zou ik zo denken. Dat scheelt tijd! Ik richt mij op de periode tot en met het jaar 2014, exclusief de vrije ruimte in de FES. Die reken ik niet mee. Er is circa 22,5 mld euro beschikbaar in het Infrafonds. Globaal is dat als volgt belegd. Ik doel daarbij op projecten die zijn doorgeschoven. Wij stellen immers niet af, maar wij stellen uit. Randstadspoor is door diverse mensen hier als een buitengewoon droevig project naar voren geschoven. Dat hoort er dus bij. Circa 40% is belegd voor onderhoud, exclusief het doortrekken van de impuls tot en met 2010. Circa 10% is belegd voor de Zuiderzeelijn. Circa 10% is belegd voor investeringen in het kader van het waterbeheer voor de 21ste eeuw. Dat onderwerp behoort tot de portefeuille van de staatssecretaris. Circa 30% is belegd als doorloop voor voorgenomen MIT-projecten, inclusief de gevolgen van de herprioritering. Dan gaat het om Randstadspoor, tweede fase Maasroute, de A15 bij het Vaanplein en dat soort zaken. Er is dan nog zo'n 10%, circa 2 mld euro, min of meer vrij, exclusief de vrije ruimte in het FES.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Tot een paar dagen geleden heeft de minister het beeld opgeroepen van een keihard schot voor het jaar 2010 en verder. Nu zegt de minister dat 90% vastligt en dat 10% vrij is. Dat is ongeveer 2 mld euro, plus wat er nog uit het FES komt. Wij weten niet hoeveel dat is. Ik vraag mij echter in goede gemoede af wat het grote

probleem is om iets extra's te doen voor Randstadspoor dan wel de spoortunnel in Delft na 2010. Een principieel, hard schot blijkt er dus niet te bestaan.

Minister **Peijs**: In een heel vroeg stadium is in het kabinet expliciet afgesproken dat er rijksbreed geen afstel, maar uitstel komt van projecten. Ik kan niet zelfstandig nieuwe projecten toevoegen. De status van Delft is overigens een andere. Delft zit een beetje op een wip, omdat er ook nog een "review" komt over twee jaar. Ik zal straks op de motie ingaan. Misschien kunnen wij dit tot die tijd bewaren.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Het gaat mij niet alleen om Delft, maar ook om Randstadspoor en andere projecten.

Minister **Peijs**: Randstadspoor is toch gereserveerd?

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Nee, er wordt 40% gerealiseerd van wat oorspronkelijk in het contract is opgenomen en 60% heeft u uitgesteld, zoals u het zo netjes noemt. Als dit deel echter nu niet wordt vastgelegd voor de periode na 2010 en onderdeel wordt van die andere 90%, is het geen uitstel, maar afstel.

Minister **Peijs**: Nee. Circa 30% is belegd als doorloop voor voorgenomen MIT-projecten, inclusief de gevolgen van de herprioritering. Als eerste zei ik: Randstadspoor.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Is dit dan 100% van het oude contract, dat wil zeggen het hele Randstadspoor en niet alleen het gammele perronnetje dat nu bij Leidsche Rijn wordt neergezet?

Minister **Peijs**: Gammele perronnetje bij Leidsche Rijn?

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): De discussie over het Randstadspoor is ontstaan doordat 30% tot 40% van wat oorspronkelijk was afgesproken, kan worden gefinancierd tot 2010. De vraag is nu: komt de rest ook?

Minister **Peijs**: Laten wij die discussie bij het MIT voortzetten.

Ik kom nu op de vragen van de heer Hofstra over zijn hobby voor Rijkswaterstaat.

## Peijs

De heer **Hofstra** (VVD): Ik maak bezwaar tegen deze formulering. Er gaat heel veel geld om en een aantal dingen is niet goed geregeld. Die kunnen en moeten beter worden geregeld. De minister zou mij een groot plezier doen als zij ons een uitvoerige brief zou sturen over de taakstellingen en de productiviteit.

Minister **Peijs**: Uw opmerkingen over de RWS noem ik een hobby, omdat u ieder jaar deze vraag stelt. Ik benadruk dat de agentschapstatus voor de RWS heel belangrijk is. Een efficiënte bedrijfsvoering als overheidsbedrijf is erg belangrijk. Het wordt ook steeds duidelijker dat het geld opbrengt als je op een efficiënte manier werkt. Als wij dat wat er tot nu toe is gebeurd met beheer en onderhoud, willen voorkomen, zal het werken als een bedrijf heel gunstig zijn. Ik ben het ermee eens dat het agentschap over meer dan potloden moet gaan. Wij zullen vast en zeker in de toekomst nog met elkaar spreken over de ontwikkelingen bij Rijkswaterstaat. Met het ministerie van Financiën wordt gesproken over het agentschap.

De vraag over de motorvriendelijke vangrail is al schriftelijk beantwoord. Er wordt een proef uitgevoerd om de effectiviteit van die zogenaamde motorvriendelijke vangrail vast te stellen. De uitkomsten van deze proef zullen aangeven of dergelijke specifieke voorzieningen zinvol zijn. Ik wil daar nog wel iets aan toevoegen. Wij laten deze proef uitvoeren, maar ik ga ook uit van de eigen verantwoordelijkheid van de motorrijder. Ik ben een grote vriend van de motorrijder; in Europa heb ik heel veel aandacht besteed aan de wetgeving voor motorrijders. Daarom durf ik te zeggen dat een motorrijder als er een bocht aan komt, ook zou moeten rijden alsof er een bocht komt. Ik zou de motorrijders hiertoe willen oproepen. Wij kunnen heel Nederland wel volhangen met motorvriendelijke vangrail, maar het zou het allerveiligste zijn als motorrijders ook zouden rijden alsof die bocht eraan komt.

De heer Haverkamp heeft gevraagd of de verordening voor de zeehavens realistisch is, wat andere landen ermee doen en of Nederland niet voor de muziek uitloopt. Het eerste deel van zijn vraag is al beantwoord. In antwoord op het tweede deel wijs ik erop dat dit een

EU-verordening is. Die gaat altijd onmiddellijk in en er is geen tijd voor een aanpassing van twee jaar zoals voor de meeste richtlijnen geldt. Wij hebben nauw contact met een aantal landen om na te gaan hoe zij deze verordening implementeren. Ik kan de heer Haverkamp verzekeren dat wij niet voor de muziek uitlopen, maar wel erg hechten aan veiligheid in de havens. Wij houden dit goed in de gaten en wij houden u op de hoogte.

De heren Slob en Van der Staaij hebben mij gevraagd om in mijn contacten met andere overheden speciaal aandacht te vragen voor het belang van de scholieren. Ik ben het met hen eens dat dit een belangrijke groep is en ik zeg graag toe dat ik ernstig op voldoende concrete aandacht zal aandringen bij de andere overheden.

De motie op stuk nr. 23 van de heer Boelhouwer betreft het niet aanwenden van middelen van het Infrastructuurfonds voor de nieuwbouw van het Smedinghuis. In eerste termijn heb ik aangegeven op welke manieren deze gefinancierd kan worden en waarom daarvoor niet is gekozen. Ik heb aangegeven waarom voor financiering uit het Infrastructuurfonds is gekozen. Ik ben duidelijk geweest en mijn woorden kunnen erop nagelezen worden; dat wordt hier buitengewoon deskundig bijgehouden. Het is technisch niet mogelijk om de kosten te dekken binnen hoofdstuk 12. Ik ontraad daarom het aannemen van deze motie. Het aannemen ervan leidt tot grote ellende binnen de begroting omdat ik geen idee heb waar ik het geld anders vandaan moet halen. Ik moet mij houden aan de normale arboregels voor mijn medewerkers. Ik zie geen mogelijkheid om de motie uit te voeren.

De **voorzitter**: De heer Boelhouwer zwaait nu vriendelijk in de richting van de heer Hofstra, maar ik geef er de voorkeur aan dat vragen over moties gesteld worden door de indiener. Ik zal er verder niet over discussiëren en de heer Hofstra laten interrumperen.

De heer **Hofstra** (VVD): Ik hoor graag een reactie van de minister op de uitspraak van de heer Boelhouwer dat hij een amendement indient als de motie niet wordt overgenomen. De VVD-fractie zal dat amendement steunen.

Minister **Peijs**: Ik heb gisteren aangegeven hoe het zit met dat miljoenenbedrag. Er wordt met de motie ongelooflijk veel overhoop gehaald. U moet het met mij eens zijn dat rijksambtenaren op een behoorlijke manier moeten worden gehuisvest. Het is het meest efficiënt om ambtenaren van een dienst zoveel mogelijk bij elkaar te huisvesten. Ik ontraad het aannemen van de motie daarom ernstig. Bovendien vind ik het ernstig dat hiermee de toezegging van 25 mln euro aan de binnenvaart kan komen te vervallen. Ik roep daarom uw collega's op om goed na te denken over de motie.

De heer **Van Haersma Buma** (CDA): Is de minister bereid om over dit onderwerp met de minister van Financiën een brief te sturen naar de Kamer?

Minister **Peijs**: Daartoe ben ik graag bereid.

De heer Boelhouwer heeft mij ook gevraagd, af te zien van aanbesteding van het stadsvervoer via concessies in de vier grote steden. Ik neem aan dat de heer Boelhouwer weet dat het gestelde in de motie in strijd is met de Wet personenvervoer 2000. Niet alleen houdt mijn ministerie van enigszins consistente beleidsvoering, maar ook moet de wet worden nageleefd. Ik ben aangenomen om de wet uit te voeren en ik ontraad daarom het aannemen van deze motie.

De heer **Boelhouwer** (PvdA): U bent ook in staat om op aandrang van de Kamer de wet te wijzigen.

Minister **Peijs**: Die aandrang heb ik nog niet gehoord. Ik wacht daar dan op.

De heer Boelhouwer heeft ook de motie op stuk nr. 25 ingediend. Hij kan wel bij de microfoon blijven staan.

De **voorzitter**: Nee, het is absoluut niet de bedoeling om op elke motie te reageren. Ik verzoek u vriendelijk om de leden daartoe niet uit te nodigen.

Minister **Peijs**: Mijn excuses. De heer Boelhouwer stelt in zijn motie dat inzake de te hanteren doelstellingen, eind 2006 het aantal geweldsdelicten in de trein met 40% moet zijn afgenomen. Daarmee wordt mijn

## Peijs

beleid om de sociale veiligheid in het openbaar vervoer te vergroten, gesteund. Het is echter niet mijn verantwoordelijkheid om dit te bewerkstelligen. Het is de verantwoordelijkheid van de NS. Ik zal het voorstel bespreken met het management van de NS.

De **voorzitter**: Ik sta geen interrupties toe ten aanzien van deze motie.

Minister **Peijs**: De motie op stuk nr. 26 bevat het verzoek om uiterlijk 1 januari 2005 149 extra manschappen spoorwegpolitie aan te stellen. Deze motie is ingediend zonder dat zij is voorzien van een dekking. Bovendien valt het onderwerp onder de begroting van mijn collega van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties. Het ministerie van Verkeer en Waterstaat gaat niet over de politie. Wij hebben over de drie teams een heel duidelijke afspraak gemaakt met Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties. Voor één keer, alleen dit jaar, financieren wij een team mede, omdat het geld daarvoor niet te vinden was op de begroting van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties. Omdat het onderwerp onder Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties valt, ontraad ik aanvaarding van de motie. Mocht de Kamer de motie toch aannemen, dan moet ik daarmee teruggaan naar het kabinet.

De heer **Boelhouwer** (PvdA): Zo makkelijk komt de minister er natuurlijk niet van af; de motie is gericht aan de regering en niet aan de minister. De vraag is dus ook of zij met de regering bereid is het verzoek ten uitvoer te brengen. Zij kan niet zeggen dat zij er niet over gaat en dat de motie daarom niet aan de orde is.

De **voorzitter**: De minister heeft gezegd dat zij de motie meeneemt naar het kabinet als zij wordt aangenomen. Dat is toch al een antwoord op de vraag? De minister kan daarom haar betoog vervolgen.

Minister **Peijs**: De motie op stuk nr. 27 van de heer Verdaas bevat het verzoek om met de betrokken partijen te zoeken naar alternatieve financieringsmogelijkheden voor de spoortunnel in Delft. Ik zeg de Kamer toe de motie over te nemen en met betrokken partijen op zoek te gaan naar die alternatieve financierings-

mogelijkheden. Ik zal de Kamer nog vóór de behandeling van het MIT berichten over de uitkomsten van mijn zoektocht.

De heer **Verdaas** (PvdA): Een ander aspect van de motie heeft betrekking op de onderhoudskosten tot 2010 en wellicht ook na dat jaar. Formeel kan dat niet in beeld worden gebracht. Zegt u uitvoering van het desbetreffende deel van de motie ook toe?

Minister **Peijs**: Ik heb uitvoering van de motie toegezegd.

Voorzitter. De motie op stuk nr. 28 is ingediend door de heren Verdaas en Slob. Er wordt in verzoekt een verdeling te maken binnen het kwartje van Kok. 50% moet voor de weg worden bestemd en 50% voor spoor en water. In mijn eerste termijn heb ik de Kamer uitvoerig geïnformeerd over de in het regeerakkoord gemaakte afspraken. Het evenwicht tussen het openbaar vervoer en de weg blijkt uit de totale uitgaven tot en met 2010. Dit onderwerp wordt behandeld in het Hoofdlijnenakkoord. Ik ontraad aanvaarding van de motie ten zeerste.

De motie op stuk nr. 30 van de leden Verdaas en Hofstra bevat het verzoek om het mogelijk te maken lokale en regionale boetes te innen en te bestemmen voor herkenbare veiligheidsdoelen. Met de Kamer onderschrijf ik het belang van boetes als middel om de doelstellingen op het gebied van verkeersveiligheid te realiseren. Het handhaven is daarbij ook van een buitengewoon belang. Aangezien beide onderwerpen liggen op het terrein van de minister van Justitie, zal ik de motie aan hem overbrengen.

De heer **Verdaas** (PvdA): Steunt de minister daarmee de motie of brengt zij haar alleen over?

Minister **Peijs**: Ik weet nog niet eens of de Kamer haar steunt.

De **voorzitter**: Dat is correct.

De heer **Verdaas** (PvdA): Heeft de minister een opvatting over de motie?

Minister **Peijs**: Ik zal haar in ieder geval overbrengen aan de minister van Justitie. Wij overleggen binnenkort over bestuurlijke handhaving.

De heer **Van der Staaij** (SGP): Wat bedoelt de minister nu precies? Horen wij het oordeel van de regering over de motie nog, nadat zij hierover heeft gesproken met de minister van Justitie?

Minister **Peijs**: Dat kan ik doen, als de Kamer dat op prijs stelt. Ik heb gezegd dat ik de motie zou overbrengen aan de minister van Justitie, omdat beide onderwerpen op zijn terrein liggen. Ik kan er daarom moeilijk een oordeel over uitspreken. Als hij ermee instemt, zal ik zijn reactie aan de Kamer overbrengen.

De **voorzitter**: Dat lijkt mij ook de goede procedure.

Minister **Peijs**: In de motie op stuk nr. 31 vraagt de heer Van Haersma Buma om het toevoegen van 5 mln euro uit het budget voor regionale samenwerking aan het budget voor sociale veiligheid in het openbaar vervoer. Ik constateer dat deze motie breed wordt gesteund. De dekking wordt gezocht bij het budget voor regionale infrastructuur, dus bij het Infrastructuurfonds. Ondanks de aard van de dekking, ben ik bereid dit voorstel positief tegemoet te treden. Ik moet dit punt echter wel in het kabinet bespreken en dit zal ik doen. Uitvoering van dit plan betekent namelijk een verschuiving in de binnen de coalitie afgesproken verhouding tussen wegen, spoor en water.

De motie op stuk nr. 32 van mevrouw Gerkens bevat het verzoek geen vervolg te maken op de Spoedwet wegverbreding totdat de nota Mobiliteit is vastgesteld. In het kader van ZSM I en de wens om op korte termijn maatregelen te nemen om de files aan te pakken, zijn in de begroting voorstellen opgenomen om een vervolg te maken op de Spoedwet wegverbreding. Omdat ik dat als een van de kernpunten van mijn beleid zie, ontraad ik aanname van deze motie. De Kamer zou op mijn hart trappen als zij haar aan zou nemen.

In de motie op stuk nr. 33 vraagt mevrouw Gerkens de regering ervoor te zorgen dat er geen transitie plaatsvindt van transport over water naar wegtransport. Er is sprake van een proef met langere en zwaardere vrachtauto's. De proef zal worden geëvalueerd en de resultaten zullen aan de Kamer worden gestuurd. In die rapportage zal zichtbaar worden

## Peijs

of er effecten zijn op de binnenvaart en zo ja, welke. Pas na de evaluatie zal ik besluiten of er sprake zal zijn van een structurele toelating van langere en zwaardere vrachtauto's. De motie is dus prematuur en daarom ontraad ik aanname.

Ik kom nu te spreken over de motie op stuk nr. 34 van mevrouw Gerkens en de heer Duyvendak met het verzoek om te onderzoeken of transitie heeft plaatsgevonden van het openbaar vervoer naar de auto en een plan van aanpak te maken om deze reizigers terug te krijgen in het openbaar vervoer. Met deze motie vragen de leden Gerkens en Duyvendak mij opnieuw een modal-shiftbeleid te gaan voeren. Gezien de geringe effecten in het verleden – het aandeel reizigers openbaar vervoer ligt al jaren rond de 12% – wordt een dergelijk beleid niet meer gevoerd. Ik ontraad daarom aanname van deze motie.

Mevrouw **Gerkens** (SP): Dat zei u gisteravond ook al: het heeft weinig zin, dus waarom zouden wij daar onze energie nog in steken? Ik heb echter berichten gehoord dat het aantal reizigers bij de NS op dit moment daalt. Ik zou toch denken dat de mensen die de trein onlangs de rug toe hebben gekeerd, bij uitstek de mensen zijn die weer terug moeten kunnen komen. Wilt u zich daarvoor dan niet inspannen?

Minister **Peijs**: Mag ik u verwijzen naar de staatssecretaris? Zij zal u daarop een absoluut adequaat antwoord geven, omdat het haar portefeuille betreft.

In de motie op stuk nr. 35 van de leden Gerkens en Van der Ham wordt de regering verzocht te onderzoeken waar de tekortkomingen zitten in het Aanvalsplan sociale veiligheid openbaar vervoer en daarop het aanvalsplan aan te vullen. In 2005 verschijnt er een evaluatie van het Aanvalsplan sociale veiligheid openbaar vervoer. Ik wil eerst die evaluatie afwachten en de in het plan opgenomen maatregelen verder uitvoeren, alvorens nieuwe acties in gang te zetten. Ik denk dat deze motie gedeeltelijk gedekt is met de 5 mln euro die ik de Kamer al heb toegezegd.

De motie op stuk nr. 38 van de heer Hofstra c.s. bevat het verzoek een concreet actieplan op te stellen om de komende jaren een aantal belangrijke projecten ter hand te

kunnen nemen, bij voorkeur via de gezamenlijk met het bedrijfsleven op te richten investeringsmaatschappij infrastructuur. Met die investeringsmaatschappij kunnen dan de komende jaren een aantal belangrijke projecten ter hand worden genomen. Diezelfde vraag is door de Kamer gesteld aan mijn collega van Economische Zaken. Ik onderschrijf het belang en ik zeg toe, hier na overleg met mijn collega's van EZ en Financiën schriftelijk op terug te komen.

De motie op stuk nr. 39 van de heer Hofstra strekt ertoe om de taakstelling inzake ziekteverzuim alleen door te voeren in gebieden waar het OV niet is aanbesteed en om de korting te laten afhangen van het daadwerkelijke ziekteverzuim. In eerste termijn hebben wij over ziekteverzuim gesproken. Ik heb daarbij aangegeven dat een percentage van 11 zo hoog is dat ik het in deze financieel moeilijke tijden alleszins te billijken vind dat wij de sector hierop aanspreken. Overigens moeten wij daar heel goed bij bedenken dat de openbaarvervoersector niet de enige sector is die daarop is aangesproken. Dit is een taakstelling die is doorgegeven aan alle sectoren waaraan de overheid meebetaalt.

Ik heb aangegeven dat de bedrijfsvoering ook binnen het openbaar vervoer op dit punt beter moet en wat mij betreft beter kan. De motie stelt echter voor om deze korting alleen door te voeren in gebieden waar het openbaar vervoer niet is aanbesteed en om de hoogte van de korting op de exploitatie-subsidie te laten afhangen van het daadwerkelijke ziekteverzuim bij de vervoerders.

Als ik aan deze motie tegemoet wil komen, ga ik een ongelooflijk onzeker en moeizaam traject in. Daar wil ik dan ook serieus over praten in deze Kamer. Allereerst zal ik namelijk de mogelijkheden moeten onderzoeken om de differentiatie toe te passen. Voorts moet ik een algemene maatregel van bestuur, dus regelgeving, aanpassen. Bovendien moet ik de openbaarvervoersector zo ver krijgen dat zij gegevens over het ziekteverzuim levert aan mij, iets wat de sector tot nog toe niet gewild heeft. Elke decentrale overheid zal immers de benodigde gegevens moeten aanleveren over ziekteverzuim bij de vervoerders in de desbetreffende gebieden. Zoals

gezegd, heeft Mobis al aangegeven niet bereid te zijn om de specifieke gegevens over het ziekteverzuim te leveren.

Pas als dit alles goed is gegaan, kan ik zo mogelijk de korting ingevolge het ziekteverzuim gecorrigeerd laten neerslaan bij de decentrale overheden. Dat alles kan, afhankelijk van de termijn waarop de gegevens kunnen worden en worden aangeleverd en verwerkt, na vier tot acht maanden worden geëffectueerd.

Daarom vraag ik mij af, mede gezien de verdeling van verantwoordelijkheden en de al aangegeven problemen, of mijn inzet om de korting naar rato van de verdeling van het totale budget te verdelen over de verschillende overheden, waar zij mee akkoord zijn gegaan, toch niet de beste oplossing blijft. Ik blijf bij mijn toezegging dat ik de decentrale overheden zal wijzen op het specifieke karakter van deze korting en dat ik erop aandring dat zij die zo toepassen dat er inderdaad een sterke stimulans ontstaat om het ziekteverzuim – 11% is toch echt hoog – terug te dringen en rekening te houden met de aanbestedingseffecten.

Derhalve ontraad ik de Kamer om deze motie te aanvaarden.

De heer **Hermans** (LPF): Is het juist dat de minister geen middelen heeft om de private bedrijven te dwingen om het ziekteverzuim kenbaar te maken? Kunnen zij zeggen "dit is bedrijfsgeheim" en dan houdt het op? Is er geen mogelijkheid om die gegevens boven tafel te krijgen zonder vrijwillige medewerking?

Minister **Peijs**: Het is bedrijfsgeheim, dus als zij die gegevens niet willen geven, hoeven zij dat ook niet.

De heer **Hofstra** (VVD): Door deze uitleg van de minister breekt mijn klomp. Wie is er nu begonnen met te zeggen dat wij gaan bezuinigen vanwege het ziekteverzuim? Dat is de minister geweest, niet wij. De Kamer zegt alleen maar: als u het doet, moet u het goed en zuiver doen. Dat is mogelijk met mijn motie. Ik heb er best wel begrip voor, als de minister dit te ingewikkeld vindt. Zij moet dan dat argument terugnemen en helemaal niet bezuinigen vanwege het ziekteverzuim.

Minister **Peijs**: Deze korting is bij het Hoofdlijnenakkoord afgesproken. Als

## Peijs

de Kamer deze motie aanneemt, moet ik vanzelfsprekend terug naar het kabinet. Voor de goede orde herhaal ik dat ik aanvaarding van deze motie ernstig ontraad.

De motie op stuk nr. 40 van de heer Hofstra verzoekt de regering voor heel Nederland een nieuwe indeling van snelwegen en snelheidslimieten bij de Kamer in te dienen. Deze motie vraagt om een nota ter zake vóór 1 juli 2004. Die kan worden toegezegd. Daarbij zal ik de inhoud van deze motie als input meenemen en betrekken bij mijn eerdere toezegging in het AO waar dit onderwerp ook aan de orde is geweest. Wij zullen dan ook voorstellen ontwikkelen voor een zekere flexibilisering van de snelheden. Ik vraag de Kamer wel om mij de vrijheid geven om creatief met de inhoud van deze motie om te gaan. Over de inhoud van mijn voorstellen zal ik wel moeten overleggen met de collega van Justitie en wellicht ook met de collega van VROM.

De heer **Van der Staaij** (SGP): In het algemeen overleg hierover zei de minister dat de harde voorwaarde, die ook in de brief van de minister van Justitie stond, is dat in de totale verhouding tussen gebieden waar 100 km/u mag worden gereden en waar 120 km/u mag worden gereden wel geschoven mag worden, maar dat dezelfde verhouding in acht moet worden genomen. Blijft dit gelden of is dat met deze motie van de baan?

Minister **Peijs**: Dat is niet van de baan. Ik zei al dat ik dit samen met mijn collega van Justitie en van VROM moet doen. Met deze motie kan ik de wet niet veranderen.

De motie-Hofstra op stuk nr. 41 bevat het verzoek, een herzieningsprocedure te starten voor het goedkopere alternatief van zware ventilatie in plaats van sprinklers. Deze week heb ik de Kamer een brief gestuurd waarin ik uitvoerig ben ingegaan op het voorstel, dat de heer Hofstra ook in het algemeen overleg heeft gedaan, om voorlopig in te zetten op zware ventilatie. Ik heb zijn opmerkingen buitengewoon serieus genomen en ben nagegaan of op die wijze en langs die lijnen gewerkt zou kunnen worden. Derhalve heb ik ProRail gevraagd wat het zou betekenen voor de kosten en de opleverdatum van de Betuweroute. De uitkomst die ProRail

aangeeft heb ik voor een second opinion voorgelegd aan Lloyds. Als ik ProRail was, zou ik het ook op een bepaalde manier hebben gedaan. Wij wilden zeker zijn en hebben door Lloyds een audit laten uitvoeren. De conclusie is dat het voorlopig alleen inzetten op zware ventilatie tot hoge extra kosten zal leiden, omdat dan grote vertragingen in het project optreden. Het kost al snel rond de 20 mln euro. Dit bedrag loopt snel op als een lange procedure bij de rechter ontstaat. Als ik de vertraging wil beperken, moet ik tegelijkertijd zware ventilatie en sprinklers ontwikkelen in een parallel traject. Ook dat brengt forse extra kosten mee van 22 mln tot 26 mln euro. In mijn brief vindt men de specificatie. Ik wijs er bovendien op, dat er geen enkele garantie is dat de rechter mij gelijk zal geven aan het eind van al die processen en dat een bodemprocedure tot een nog verdere vertraging kan leiden. Dat kan een periode van anderhalf tot twee jaar in beslag nemen en kost 36 mln tot 48 mln euro. Al met al ontraad ik aanvaarding van de motie ten zeerste. De voordelen wegen in geen enkel opzicht op tegen de nadelen.

De heer **Hofstra** (VVD): Voorzitter. Ik trek deze motie in. Het spijt ons echter wel dat wij 200 mln euro in de plomp gooien. Ik zeg ook toe dat wij bij het volgende incident, waarvan ik vrees dat het aanstaande is, niet zo mild zullen zijn als deze keer. Dan gaan wij er echt harder in, want dan moet er echt iets gebeuren.

De **voorzitter**: Aangezien de motie-Hofstra c.s. (29200-XII, nr. 41) is ingetrokken, maakt zij geen onderwerp van beraadslaging meer uit.

Minister **Peijs**: Voorzitter. Met het gevoel van de heer Hofstra stem ik helemaal in. Ik dank hem overigens voor het intrekken van de motie.

De motie-Hermans op stuk nr. 42 betreft de voortgangsrapportages Betuweroute en HSL-Zuid. Ik zal de informatievoorzieningen aan de Kamer over de risicoreservering verder verbeteren. In de halfjaarlijkse voortgangsrapportage over de Betuweroute en de HSL-Zuid zal voortaan niet alleen verslag worden gedaan over de achterliggende halfjaarlijkse periode, maar zal ook een vooruitblik worden opgenomen op de ontwikkeling van de risico's,

de te nemen beheersmaatregelen en de verwachte invloed op het risicoprofiel. Als daartoe aanleiding bestaat, zal ik de Kamer tevens tussentijds informeren over de risico-ontwikkeling en de te nemen beheersmaatregelen. Om de onderhandelingspositie van de Staat niet te schaden en die van de belastingbetaler te beschermen, zal ik de informatie waar nodig verschaffen over een cluster van te nemen maatregelen en aan te gane verplichtingen, vergelijkbaar met de wijze waarop wij in juni de voor 2003 te nemen risicobeheersmaatregelen voor de HSL hebben besproken. Ik ben reeds bezig om die manier van rapporteren in de eerstkomende voortgangsrapportages op te nemen. Er is echter wat extra tijd voor nodig. De voortgangsrapportages Betuweroute en HSL-Zuid worden de Kamer nu echter binnenkort, zoals ik al heb gemeld, toegezonden.

De heer **Boelhouwer** (PvdA): Wat doet de minister nu specifiek met de motie op stuk nr. 42 over de voortgangsrapportages Betuweroute en HSL-Zuid?

Minister **Peijs**: Ik zeg te dien aanzien toe wat ik zo-even heb toegezegd. Ik ga het allemaal doen wat in deze motie wordt gevraagd.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): De minister zei het met andere woorden dan het in de motie staat. Ik hoor daarom graag of de minister deze motie overneemt. In dat geval is de motie van tafel. In het andere geval beveel ik de eerste indiener aan om de motie in stemming te laten komen.

Minister **Peijs**: Ja, wij nemen de motie over.

De **voorzitter**: Aangezien de motie-Hermans c.s. (29200-XII, nr. 42) is ingetrokken, maakt zij geen onderwerp van beraadslaging meer uit.

Minister **Peijs**: Voorzitter. Ik kom bij de motie-Hermans c.s. op stuk nr. 43, waarin verzocht wordt de doorstroming op het onderliggende wegennet te bevorderen en daarvoor een plan van aanpak naar de Tweede Kamer te sturen. Dit is een onderwerp dat typisch hoort bij de uitwerking van de nota Mobiliteit. Daarin wordt voortgeborduurd op

## Peijs

het rapport van de commissie-Luteijn, waarvan de doorstroming op het onderliggende wegennet een onderdeel is. Ik denk derhalve dat in dit stadium de motie overbodig is.

De motie op stuk nr. 44 van de heer Van der Ham c.s. doet de oproep om aan de regio's de overweging mee te geven de gelden voor regionale bereikbaarheid ook voor openbaar vervoer in te zetten. Deze motie is in strijd met de afspraken die hierover zijn gemaakt in het Hoofdlijnenakkoord en daarom ontraad ik deze motie.

De heer **Van der Ham** (D66): Dat is niet juist wat de minister nu zegt. In het Hoofdlijnenakkoord staat in een globale versie aangegeven hoe de gelden worden verdeeld. In deze motie wordt er door de coalitiepartners toe opgeroepen om aan de regio's in overweging te geven dat zij de middelen ook voor het openbaar vervoer, het stads- en streekvervoer, kunnen gebruiken, maar óók voor wegen als zij dat liever willen. In het Hoofdlijnenakkoord staat daar niets over; misschien is er een afspraak over gemaakt in het kabinet.

Minister **Peijs**: In het kader van het Hoofdlijnenakkoord is binnen de coalitie afgesproken dat wij 61% aan wegen zouden besteden en daar is dit een onderdeel van. Ik blijf erbij dat ik deze motie ontraad.

De heer **Van Haersma Buma** (CDA): Dan vraag ik de minister om aan te geven waar het in het Hoofdlijnenakkoord, respectievelijk in bijlagen, staat.

Minister **Peijs**: Ik zei: in het kader van het Hoofdlijnenakkoord. Als je gaat praten over de implementatie van het Hoofdlijnenakkoord in begrotingen, dan worden daar cijfers en percentages over afgesproken en dat is hier ook gebeurd, namelijk 61% voor wegen.

Voorzitter. Ik kom bij de motie op stuk nr. 45 van de heer Duyvendak c.s. Deze motie gaat op een aantal punten verder dan de motie over Delft die door de heer Van Haersma Buma is ingediend. Ten aanzien van zaken als de start van het project in 2007 en het aangaan van verplichtingen na 2010, zal de heer Duyvendak al hebben begrepen dat ik die niet kan toezeggen. Ik ontraad dan ook aanvaarding van deze motie. Ik hoop

dat de heer Duyvendak deze motie wil intrekken ten gunste van de andere motie over dit punt.

De heer **Duyvendak** (): Dit gaat mij iets te snel. Ik vraag helemaal niets hards over 2010. Ik vraag alleen om dit aspect te betrekken in het overleg. Als het overleg er komt, lijkt het mij van groot belang als de minister dit daarin meeneemt.

Minister **Peijs**: In de motie staat duidelijk dat de Kamer als haar mening uitspreekt "dat de start van het project Spoortunnel Delft uiterlijk in 2007 dient plaats te vinden, conform de procesovereenkomst met regio". Ik kan dat met geen mogelijkheid toezeggen en ontraad daarom aanvaarding van deze motie. In de motie op stuk 46 wordt de regering verzocht om "voorafgaand aan het aangaan van verplichtingen die ten laste van de risicoreservering gebrachte zullen worden, de Kamer te informeren over de hoogte en onderbouwing van deze verplichtingen."

Deze motie is overbodig. Uiteraard zal ik zoveel mogelijk vooraf de Kamer informeren en zo nodig daarover met de Kamer in debat gaan, zoals toegezegd aan de heer Hermans. In voorkomende gevallen wil ik echter de mogelijkheid openhouden om de uitvoering van het project te kunnen sturen door bij kleine maatregelen de Kamer daarover te informeren en zonodig achteraf verantwoording af te leggen. Dat is deze zomer ook gebeurd bij de HSL-Zuid.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Neemt de minister de motie over of ontraadt zij de motie? Wat is haar politieke positie?

Minister **Peijs**: Ik neem de motie niet over. Ik heb gezegd dat ik de motie overbodig vind.

De heer Van der Staaij vraagt ons in zijn motie op stuk nr. 47, te onderzoeken in hoeverre een eenvoudiger een meer efficiënte verdeling van de verantwoordelijkheden bij de aanpak van criminaliteit en overlast rondom treinstations tot een slagvaardiger aanpak kan leiden. Ik sta sympathiek tegenover de strekking van deze motie. Aangezien de inhoud daarvan echter valt onder de verantwoordelijkheid van mijn collega van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties, zal ik deze motie

mocht zij worden aanvaard naar hem doorgeleiden.

Ondanks de verkeerde nummering heb ik nu niets meer, voorzitter.

De **voorzitter**: Dat klopt. Wij zijn er samen doorheen gekomen.

De heer **Verdaas** (PvdA): Gezien de toezegging van de minister trekken wij de motie op stuk nr. 27 in en hopen bij het MIT op positieve resultaten.

De **voorzitter**: Aangezien de motie-Verdaas c.s. (29200-XII, nr. 27) is ingetrokken, maakt zij geen onderwerp van beraadslaging meer uit.

De heer **Hofstra** (VVD): Ik had het idee opgeworpen om een studie te doen naar de besparingsmogelijkheden door het beheer en onderhoud van de snelwegen over te brengen naar de provincies. De minister heeft daarop niet gereageerd. Nogmaals, ik wil graag dat de minister daar een studie naar laat doen, want dat kan volgens mij veel geld opleveren.

Minister **Peijs**: Ik wil daarop graag een schriftelijk antwoord geven.

De **voorzitter**: Akkoord.

□

Staatssecretaris **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Voorzitter. De motie op stuk nr. 29 van de heer Verdaas heeft betrekking op Schiphol en de aandelenverkoop. In deze motie vraagt de heer Verdaas de regering om in ieder geval voorlopig af te zien van vervreemding van de aandelen.

Ik geef u nogmaals aan dat er een onderscheid is tussen de indiening van het wetsvoorstel, de behandeling daarvan en de werkelijke aandelenverkoop. Het zijn twee los van elkaar staande trajecten. Ik denk dat wij dit debat het beste bij de wetsbehandeling kunnen voeren. Wij ontraden aanvaarding van de motie omdat het wat ons betreft nu niet aan de orde is en losstaat van de behandeling van het wetsvoorstel.

De heer Verdaas vraagt bovendien om te wachten totdat het mainportplan klaar is. Dat gaat nog een heleboel jaren duren. Wij menen dat het besluit tot aandelenvervreemding genomen moet worden op basis van



## Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

de ontwikkelingen die om ons heen plaatsvinden. Wij kunnen op dat moment een debat voeren over de vraag of het wel of niet het geschikte moment is.

Ik kom bij de motie van het lid Geluk, ondertekend door een aantal andere partijen, over de Haringvliet-sluizen. Deze motie was al aangekondigd tijdens het debat. Ik heb toen aangegeven dat dit besluit niet door Verkeer en Waterstaat alleen wordt genomen, maar samen met LNV. Ik geef dan ook nog geen reactie namens de regering, maar zal contact opnemen met mijn collega van LNV om u vervolgens een reactie te doen toekomen. De stemming over de moties is pas na de behandeling van het MIT, zo heb ik begrepen. Ik verzoek u dan ook de motie tot die tijd aan te houden.

De inhoudelijke reactie is dat wij geen probleem zien met de droogte en de zoetwatervoorziening. Wanneer er sprake is van laagwater, kunnen wij de sluis dichthouden en voor een zoetwaterbuffer zorgen. Ik heb ook een inhoudelijke reactie over de opbrengsten van de mogelijke besparing die u aangeeft en de inzet van dat bedrag voor veiligheid tegen het water. Mocht de Kamer in de toekomst besluiten het kierbesluit ongedaan te maken, dan wil ik nog wel een discussie hebben over de besteding daarvan. In hetzelfde gebied zijn er ook andere problemen. Denk aan de problematiek rond het Volkerak-Zoommeer of denk aan Delta InZicht, waarover vanuit hetzelfde gebied de nodige vragen bij ons liggen. Ik kom terug met een reactie namens Verkeer en Waterstaat en LNV. Dan is het aan de Kamer hoe zij daarmee omgaat.

In de laatste motie van de heer Geluk, gesteund door een aantal andere partijen, wordt gevraagd om een kustuitbreidingsplan voor Zuid-Holland tot aan ongeveer Scheveningen. Ik ben het eens met de intentie van de motie, maar ik heb nog een probleem met de passage waarin de regering wordt verzocht een kustuitbreiding binnen twee jaar uit te werken. Het gaat wat mij betreft om een verkenning, want wij kennen diverse fasen voor dergelijke grote projecten: de verkenningsfase of de planfase, planstudie, PKB en dergelijke. Je moet die fasen goed volgen. Wij kunnen niet binnen twee jaar een integraal plan uitwerken waarmee je al aan de slag zou kunnen gaan. Misschien wordt dat

niet bedoeld. Wellicht kunnen de indieners dat wijzigen in een verkenning die wij samen met de provincie Zuid-Holland uitvoeren. Die is toch de grootste belanghebbende hierbij. Provinciale staten hebben onlangs zelf een motie aangenomen met ongeveer dezelfde strekking. Dan kan ik mij daarin vinden. Nogmaals, wat Verkeer en Waterstaat betreft richt het project zich op korte termijn niet in eerste instantie op de kustbescherming – op de lange termijn zal dat wel het geval zijn – maar is het vooral een ruimtelijke-ordeningsproject. Het zal dus altijd samen met VROM en waarschijnlijk ook met Economische Zaken moeten worden opgepakt. Ik kijk even of de indieners langs die lijn met mij aan de slag willen.

De heer **Geluk** (VVD): Het gaat mij erom dat dit project op de agenda wordt geplaatst. Ik zal de woorden van de staatssecretaris op mij laten inwerken en in contact treden met de overige indieners. Dan kan ik altijd nog een wijziging in de motie aanbrengen.

Staatssecretaris **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Dat is helder.

Mevrouw Gerkens had nog een vraag aan mevrouw Peijs over het openbaar vervoer. Wij hebben gisteren ook gesproken over de vraag hoe je ervoor zorgt dat al die mensen weer terugkomen. Zij vraagt nu om er een aanvalsplan voor te maken. Dat is echter niet nodig, want wij hebben al het verbeterplan waarbij zowel via de infrastructuurkant, waaraan Verkeer en Waterstaat werkt, als via de vervoerderskant een soort aanvalsplan ligt om ervoor te zorgen dat de reiziger weer terugkomt. De NS is als vervoerder uiteindelijk verantwoordelijk voor het terugwinnen van de reiziger. Wat mij betreft, doen wij daar voldoende aan en moeten wij niet weer allerlei nieuwe plannen maken. Daarom ontraad ik met de minister aanname van deze motie.

Ik heb gisteren een opmerking gemaakt in de richting van de heer Haverkamp over de financiering van de Maaskades. Toen zei ik dat het in de wet stond. Ik was toen wel heel enthousiast. Het staat in de wetswijziging waarmee wij bezig zijn. Daarover is al gecommuniceerd met de Kamer, die heeft gezegd die lijn in principe te volgen. Die wijziging

moet echter nog wel worden vastgesteld. Het lijkt mij goed om dat te vermelden voor het verslag.

De heer **Geluk** (VVD): Ik heb gisteren gevraagd om in de begroting een MIT-achtige structuur op te nemen, zodat wij meer inzicht krijgen in de waterprojecten.

Staatssecretaris **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Wij hebben daar natuurlijk het SNIP voor. Wij zullen bezien hoe wij in de volgende periode nog meer in die lijn kunnen verantwoorden. Voor grote waterprojecten moet dezelfde structuur als bij andere projecten worden gevolgd.

De **voorzitter**: Ik geef op haar verzoek nog even het woord aan de minister, omdat zij nog op een paar amendementen wil ingaan.

□

Minister **Peijs**: Voorzitter. Excuses voor het feit dat ik een aantal amendementen over het hoofd heb gezien. Ik weet zeker dat de leden graag willen weten wat wij ervan vinden.

Ik begin met het amendement over TeamAlert op, naar ik meen, stuk nr. 22. Ik word heel voorzichtig met cijfers.

De heer **Boelhouwer** (PvdA): Stuk nr. 21.

Minister **Peijs**: Nee, 22.

De **voorzitter**: Mijnheer Boelhouwer, laat u dat alstublieft aan mij over. Het enige wat ik hier nog mag, is af en toe een nummertje noemen.

Minister **Peijs**: Voorzitter. U bent een grote hulp voor mij.

De amendementen op de stukken nrs. 21 en 22 betreffen respectievelijk 3VO en TeamAlert. Mijn departement gaat buitengewoon serieus om met de begroting en met de organisaties waaraan subsidie wordt verleend. Wij hebben met beide organisaties heel goede afspraken gemaakt. Als nu via de achterdeur inbreuk op die afspraken wordt gemaakt, dan betreuren wij dat zeer, want wij hebben die afspraken gemaakt met instemming van beide organisaties. Wij leven hier niet in een dictatuur.

In 2003 is in goed overleg en in overeenstemming met TeamAlert

## Peijs

een startsubsidie verleend van € 435.000, overeenkomstig het verzoek van de Kamer. Daarnaast ontvangt TeamAlert in 2004 nog een projectfinanciering voor een campagne voor helmgebruik. Teamalert heeft aangegeven na 2005 zonder subsidie van Verkeer en Waterstaat verder te kunnen en te zullen gaan. Al met al is er volgens mij geen enkele aanleiding om meer geld aan TeamAlert te geven. Men heeft zelf aangegeven het eens te zijn met het beoogde bedrag. Er is al veel geld toegekend. Het team heeft zelf aangegeven dat het niet meer nodig heeft. Ik ontraad het amendement.

Voor 3VO geldt eigenlijk hetzelfde. In 2001 zijn met 3VO meerjarenafspraken gemaakt voor de periode 2002-2006. Enerzijds is daarbij 3VO een meerjarige zekerheid over de subsidie gegeven. Anderzijds hebben wij afgesproken dat de al eerder aangekondigde vermindering van de subsidie in het licht van de vorming van de nieuwe organisatie plus de taakstelling van het kabinet-Balkenende I in de loop van de meerjarenafspraken zouden worden verwerkt. Aan die afspraken zou ik 3VO en mijzelf willen houden. Ik zie geen aanleiding om daarop terug te komen. Ik ontraad het amendement. Met beide organisaties zijn met instemming sluitende afspraken gemaakt. Ik verzoek de Kamer om het daarbij te laten. Anders weet ik niet waarom wij dat soort afspraken nog zouden moeten maken. Dan zouden wij het beter via amendementen kunnen regelen.

De heer **Verdaas** (PvdA): Wij hebben dat amendement inmiddels gewijzigd ingediend. Schijnbaar is er ergens in de procedure iets misgegaan waardoor u dat amendement nog niet heeft.

De **voorzitter**: Zodra dat gewijzigde amendement er ligt, is het uiteraard altijd mogelijk om er nog schriftelijk op te reageren vóór de stemmingen.

Minister **Peijs**: Voorzitter. Ik wil vervolgens nog een reactie geven op het amendement van mevrouw Gerkens op stuk nr. 14. In mijn brief van 18 juni 2001 heb ik de Kamer geïnformeerd over de uitvoering van de motie-Van der Steenhoven d.d. 16 november 2000. Thans kan ik aangeven dat het actieprogramma Aansluiting fiets op openbaarver-

voersknooppunten 2002-2003 van Novem en MOVE nog in uitvoering is. In het kader van dat actieprogramma worden er thans 18 deelexperimenten in casu haalbaarheidsstudies uitgevoerd. Het actieprogramma waarvan de OV-fiets een project is, eindigt op het moment dat de evaluatie is afgerond en wij een besluit ter zake hebben genomen. De financiering loopt op dat moment in principe ten einde. Het evaluatieonderzoek dient om de vraag te beantwoorden in hoeverre vormen van fietsverhuur in aansluiting op het openbaar vervoer commercieel haalbaar zijn. Op basis van de resultaten kan het bedrijfsleven overwegen om dat product op de markt te brengen. Het heeft nooit in het voornemen gelegen om deze fietsverhuursystemen van een jaarlijkse exploitatiesubsidie te voorzien. De dekking van de exploitatie dient elders gevonden te worden, bijvoorbeeld door een bijdrage van de reiziger. Ik zie vanwege de zo-even genoemde argumenten geen aanleiding om een exploitatiebijdrage te verstrekken voor een van de lopende projecten voor 2004. Ik ontraad derhalve aanneming van het amendement.

Dan het amendement van de leden Duyvendak en Gerkens, ter vervanging van dat gedrukt onder nr. 8. In eerste termijn heb ik aanneming van dat amendement eigenlijk al ontraden. Ik zou zelfs de indieners willen vragen om vanwege de snelle aanbestedingsprojecten dat amendement in te trekken.

Het amendement van de leden Duyvendak en Gerkens, ter vervanging van dat gedrukt onder nr. 11, zou grote vertraging en daardoor extra kosten met zich brengen. Derhalve ontraad ik aanneming ervan ten eerste.

Voorzitter. Ik ben hiermee aan het eind gekomen van mijn tweede termijn. Ik dank de Kamer hartelijk voor haar inbreng bij en haar meedenken over deze begroting.

De heer **Van der Staaij** (SGP): Voorzitter. Gelet op de beantwoording van de minister in tweede termijn zou ik graag in de gelegenheid gesteld worden om op één punt een motie in te dienen.

De **voorzitter**: Het is mij gebleken dat er behoefte is aan een derde termijn. Ik stel voor, hiertoe gelegenheid te geven.

Daartoe wordt besloten.

De heer **Van der Staaij** (SGP): Voorzitter. Het gaat mij om de reactie van de minister op de motie op stuk nr. 23 van de heer Boelhower c.s. Met die reactie stelde zij de toezegging die zij gisteren had gedaan over het oplossen van knelpunten in de binnenvaart, op losse schroeven. Om de urgentie tot uitdrukking te brengen van een spoedige oplossing van de knelpunten en om de eerdere toezegging van de minister gestand te doen hiervoor bij voorrang geld vrij te maken, hecht ik eraan de volgende motie in te dienen.

---

### Motie

---

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat ondanks de op de begroting van Verkeer en Waterstaat aangekondigde financiële impuls er voorlopig forse achterstanden zullen blijven bestaan op het gebied van beheer en onderhoud van de vaarwegen;

overwegende dat het Centraal overleg vaarwegen (COV) een minimumpakket onderhoudsinvesteringen voor de instandhouding en bedrijfszekerheid van vitale onderdelen van de natte infrastructuur heeft gepresenteerd ter waarde van 35 mln euro;

verzoekt de regering, vóór de aankomende behandeling in de Tweede Kamer van het meerjarenprogramma Infrastructuur en transport 2004 een plan van aanpak op te stellen ter uitvoering en financiering van het genoemde minimumpakket onderhoudsinvesteringen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Van der Staaij, Slob, Boelhower, Haverkamp, Gerkens, Hermans en Duyvendak.

Zij krijgt nr. 48 (29200-XII).

□

De heer **Boelhouwer** (PvdA): Gelet op de reactie van de minister op mijn motie over de veiligheid in de trein, wil ik een gewijzigde motie indienen. De minister heeft geweigerd om een antwoord te geven, omdat zij in eerdere instantie al heeft aangegeven dat zij pas in 2008 tot 2010 met de concrete uitvoering geconfronteerd wil worden. Daar wordt zij echter niet mee geconfronteerd, want dan is er een volgend kabinet. Daarom dien ik een gewijzigde motie in waarin ik volgens mij een alleszins redelijk voorstel doe om de regering af te rekenen aan het eind van deze kabinetsperiode. In de motie op stuk nr. 25 stond dat het aantal geweldsincidenten in de trein met 40% afgenomen zou moeten zijn. De minister heeft gezegd dat zij voor 25% gaat, maar dan in 2008. Gelet op het feit dat in 2006 de chipcard al wordt ingevoerd, vind ik het alleszins redelijk om van de minister te vragen dat het aantal geweldsincidenten in de trein eind 2006 met 25% is afgenomen.

---

#### Motie

---

De motie-Boelhouwer (29200-XII, nr. 25) is in die zin gewijzigd dat zij thans luidt:

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de sociale veiligheid in het openbaar vervoer voor zowel de reizigers als het personeel moet verbeteren;

constaterende dat daarvoor concrete doelstellingen nodig zijn;

spreekt uit dat eind 2006 het aantal geweldsdelicten in de trein met 25% afgenomen moet zijn,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Naar mij blijkt, wordt deze gewijzigde motie voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 49 (29200-XII).

□

Minister **Peijs**: Voorzitter. Ik ga eerst in op de motie van de heer Van der

Staij. Ik breng het plan van aanpak in beeld, maar de financiering hangt samen met de financiering zoals wij die gisteren hebben gevonden in het Smedinghuis. Wij waren buitengewoon blij dat wij dat konden aanbieden, omdat de moeilijkheden van de binnenvaartsector ons zeer ter harte gaan. Ik hoop dus dat de Kamer die financiering niet onmogelijk maakt, want anders zou ik het zo gauw niet weten. In dit licht zie ik de motie van de heer Van der Staij. Ik neem haar mee en ik wacht af hoe de Kamer reageert op het Smedinghuis.

Het door de heer Boelhouwer gewijzigde percentage doet niet af aan mijn eerdere reactie: ik zal dit onder de aandacht van de NS brengen. Ik heb immers nu eenmaal geen bevoegdheden in de treinen van de NS. Het blijft dus een zaak van de NS, maar wij zullen deze motie in het overleg over de sociale veiligheid op het spoor zeker onder de aandacht van de NS brengen.

De algemene beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter**: Ik stel voor, over de moties, amendementen en het wetsvoorstel inzake de begroting op een nader te bepalen moment te stemmen. Ik heb begrepen dat een aantal moties en wellicht ook enkele amendementen – om uiteenlopende redenen of wellicht dezelfde reden – eerder en los van de andere moties en amendementen in stemming zullen worden gebracht. Mijn verzoek is om hiernaar in commissieverband te kijken en om dit tijdig met mij via de griffie te bespreken. Ik wil nu niet uitmaken wanneer over wat gestemd wordt. Ik spreek dus van een nader te bepalen moment. De commissie en de minister kunnen dan aangeven wanneer er wellicht over bepaalde zaken eerder of los van het wetsvoorstel gestemd moet worden.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Ik wil een uitzondering maken voor de motie op stuk nr. 45 over de spoortunnel Delft. Die motie behelst het verzoek aan de minister om in aanloop tot de behandeling van het MIT op 8 december een aantal dingen al dan niet te doen. Als wij daar dinsdag over stemmen, ligt dat verzoek op tijd bij de minister.

De **voorzitter**: Dat verzoek is een onderdeel van het geheel.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Voor de stemming van volgende week dinsdag is er geen procedurevergadering of iets dergelijks.

De **voorzitter**: U bent toch wel in staat om bij wijze van spreken even met elkaar koffie te gaan drinken? Zo ingewikkeld is het toch niet?

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): De indieners van de motie zijn het erover eens dat zij wensen dat dinsdag over die motie wordt gestemd.

De **voorzitter**: Akkoord, daar wordt over gestemd. Ik probeer het slechts gemakkelijk te maken. Dat is het enige doel van mijn voorstel om op een nader te bepalen moment te stemmen.

Aldus wordt besloten.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

---

Aan de orde is de voortzetting van de behandeling van:

- **het wetsvoorstel Vaststelling van de begrotingsstaat van het Ministerie van Onderwijs en Wetenschap (VIII) voor het jaar 2004 (29200-VIII).**

(Zie vergadering van 5 november 2003.)

De algemene beraadslaging wordt hervat.

De **voorzitter**: Ik vraag de bewindslieden van Onderwijs en de woordvoerders verontschuldiging voor de vertraging die is ontstaan. Wij beginnen met de eerste termijn van de regering. Ik vraag de leden om de minister in ieder geval haar inleiding zonder interrupties te laten uitspreken.

Door mij zijn schriftelijke antwoorden ontvangen van de minister van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap en van de staatssecretaris van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap op vragen, gesteld in eerste termijn.

Deze antwoorden zullen worden opgenomen in een bijvoegsel bij de Handelingen van deze vergadering.

(Het bijvoegsel is opgenomen aan het eind van deze editie.)<sup>1</sup>