

Peijs

echter wel erg beschadigd. Als wij daar mensen willen laten werken, moeten wij de binnenkant eerst herstellen.

Ik kom te spreken over de meevaller van 150 mln van de Betuweroute. Alleen al het uitspreken van het woord "meevaller" is plezierig. Wij hebben dat bedrag tijdelijk afgestaan aan de minister van Financiën. Inderdaad krijgen wij dat in drie jaarlijkse termijnen van 50 mln terug. Ik ben daar net zo verheugd over als de Kamer. Dit geld gaat voorlopig terug naar het infrafonds. Ik stel mij voor dat wij er bij de begroting en het MIT een goede bestemming voor vinden. Daarbij houd ik in gedachten wat de Kamer mij in dit verband aan boodschappen heeft meegegeven over de besteding.

Dit bedrag wordt dus niet teruggestort bij de Betuweroute, zoals sommige leden denken, maar het gaat naar het Infrafonds. Ik herhaal dat wij de opmerkingen van de Kamer over de besteding van het geld meenemen bij het nieuwe MIT en de nieuwe begroting.

Bij de meevaller van 225 mln is het van hetzelfde laken een pak. Ik wilde een verantwoorde besteding van dat bedrag voorstellen bij het opstellen van het MIT en van de begroting. Ik denk dat het te kort door de bocht is om te zeggen dat ik hier nu 225 mln aan besteed, want ik heb het niet voorbereid. Als u het mij niet kwalijk niet neemt, houd ik hier op een verantwoorde manier rekening mee bij het opstellen van de begroting.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Op zichzelf zou ik daar zeer gelukkig mee zijn, maar u hebt het in de voorjaarsnota al over deze verschillende posten verdeeld. Als u toezegt dat u dat materieel ongedaan maakt, zodat wij in het najaar vrijelijk over dat bedrag kunnen debatteren, ben ik een veel gelukkiger mens.

Minister **Peijs**: Het ligt eraan waar die 225 mln vandaan komen. In eerste instantie gaat dat bedrag terug naar de post waarop die meevaller zich heeft voorgedaan. Bij het opstellen van de begroting kunnen wij nadenken over wat wij met die meevallers doen. Begrotingstechnisch is de gang van zaken dat een meevaller in bijvoorbeeld het Infrafonds eerst terugvloeit naar het Infrafonds. Bij het opstellen van de

begroting en het MIT kunnen wij bedenken wat wij ermee doen.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): U kunt het dus op dit moment niet anders doen dan op deze wijze? Zegt u ook dat de 150 mln voor bijvoorbeeld wegen een al dan niet gedeeltelijk andere bestemming kunnen krijgen?

Minister **Peijs**: Die macht heeft de Kamer altijd. Technisch gezien moet wat het Infrafonds overhoudt, in eerste instantie bestemd blijven voor het Infrafonds.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): U verbindt er dus geen politieke consequentie aan?

Minister **Peijs**: Op dit moment niet.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Goed.

De heer **Hofstra** (VVD): De Waal vormt in onze ogen een belangrijk economisch knelpunt, maar de minister beantwoordt mijn vraag daarover niet.

Minister **Peijs**: Neemt u mij niet kwalijk. Het is een groot misverstand dat wij de Waal niet baggeren. Wij baggeren op dit ogenblik de Waal, maar wel volgens het van tevoren vastgestelde profiel. Wij baggeren de Waal dus niet dieper dan aanvankelijk afgesproken. Sommigen willen dat wij een meter dieper baggeren. Als wij dat doen, is er sprake van een scopewijziging. Die moet eerst worden besproken met de Tweede Kamer. De Waal wordt op dit ogenblik dus gewoon gebaggerd, maar volgens het van tevoren afgesproken profiel.

De **voorzitter**: De minister zei dat zij verrast was. Ik heb er behoefte aan om op te merken dat er een aantal malen contact is geweest met haar medewerkers over het tijdstip van deze supplementaire begroting, dus daar kan geen misverstand over bestaan. Ik ben zo langzamerhand niet meer gediend van dergelijke opmerkingen van de minister van Verkeer en Waterstaat.

De algemene beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter**: Ik stel voor, aan het eind van de vergadering over dit wetsvoorstel te stemmen.

Daartoe wordt besloten.

Aan de orde is het **debat** naar aanleiding van een algemeen overleg op 25 mei 2004 over **de evaluatie APK-auto's**.

□

De heer **Hofstra** (VVD): Voorzitter. De algemene keuring van onze personen- en bestelauto's is belangrijk om de verkeersveiligheid en de kwaliteit van de lucht in stand te houden. Tegelijkertijd is dit een kostenpost van meer dan 500 mln euro per jaar. In Nederland moeten auto's in tien jaar acht keer worden gekeurd. In andere landen, waaronder Denemarken en Zwitserland, hoeft dit slechts vier keer in tien jaar te gebeuren. Daarom dien ik graag de volgende moties in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de APK een goed instrument is om de verkeersveiligheid te bevorderen en om de luchtverontreiniging te beperken;

overwegende dat de Europese regels veel ruimte laten voor de lidstaten om nationale APK-normen vast te stellen;

overwegende dat de huidige Nederlandse APK-normen tot hoge lasten leiden voor burgers en bedrijven;

overwegende dat verlaging van de lastendruk een speerpunt is van het beleid van het kabinet;

voorts overwegende dat binnen de Europese regels en binnen de doelstellingen veiligheid en luchtverontreiniging, een lastenverlaging voor burgers en bedrijven mogelijk is;

verzoekt de regering om te streven naar een optimale verhouding tussen enerzijds de APK-normen en anderzijds de lasten voor burgers en bedrijven;

verzoekt de regering om spoedig tot de volgende wijzigingen binnen het

Hofstra

APK-stelsel te komen:

- bestelwagens te keuren na hun tweede gebruiksjaar en vervolgens elk jaar;
- personenwagens te keuren na hun derde gebruiksjaar, vervolgens na het vijfde gebruiksjaar en vervolgens elk jaar;
- opvoering van controle door de RDW en verbetering van de transparantie voor de consument,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 4 (29467).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de Europese regels inzake APK-keuringen globaal zijn en tot grote verschillen tussen de lidstaten leiden en daarmee tot ongewenste verschillen voor veiligheid, luchtverontreiniging en kosten voor burgers en bedrijven;

voorts overwegende dat steeds meer burgers en bedrijven zich in verschillende Europese landen bewegen en APK-keuringen in de regel moeten worden uitgevoerd in het land van het kenteken van het motorvoertuig;

verzoekt de regering om inzake de Europese regels inzake APK-keuringen te streven naar:

- kleinere verschillen tussen de APK-normen per lidstaat;
- het over en weer kunnen laten keuren van elkaars voertuigen;
- het gebruik van een alternatieve roetmetingsmethode voor dieselmotoren waarbij minder kans op motorschade ontstaat,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 5 (29467).



Minister **Peijs**: Voorzitter. Neemt u

mij niet kwalijk, ik denk dat u het zojuist verkeerd opvatte. Ik heb het vanmorgen echt twee keer gevraagd. Mij werd gezegd dat de minister van Financiën het voor alle ministeries zou meenemen. Ik bedoelde er verder niets mee.

De **voorzitter**: Ik zeg het toch nog een keer, ik heb geen zin in misverstanden. Het is u niet gezegd van de kant van de Tweede Kamer. Dan bent u door anderen verkeerd geïnformeerd. Ik houd hier niet van. Gaat u maar door met uw antwoord op het VAO.

Minister **Peijs**: Voorzitter. Ik dank de heer Hofstra voor de moties.

In het AO hebben wij een heel goed debat over de APK gehad. De heer Hofstra haalt een aantal zaken aan in zijn motie.

Bij de bestelwagens zitten wij in een traject waarbij wij een aantal zaken invoeren. Wij hebben met de Kamer afgesproken dat wij over een jaar terugkomen met een evaluatie van de maatregelen die nu worden genomen. Ik verzoek de heer Hofstra daarom, over een jaar na de evaluatie te bekijken of dat gedeelte van de motie nog nodig is of dat de moeilijkheden die wij voorzien met de bestelwagens, inderdaad verminderd zijn zodat wij het bedrijfsleven niet op hogere lasten hoeven te jagen.

De heer Hofstra vraagt ook om voor personenwagens het vierde jaar uit te zonderen en daarna weer op 1-1-1 over te gaan. In het AO is dit afgesproken. Bij de begrotingsbehandeling is al aan de orde geweest dat het wellicht een van de mogelijkheden zou zijn. Wij hebben daarna verschillende onderzoeken op tafel gekregen. Alle onderzoeken wijzen uit dat het risico voor de verkeersveiligheid aanzienlijk hoger zal zijn als wanneer wij het niet doen. Gisteren is in het AO de vraag aan de orde geweest wat belangrijker is, economie of verkeersveiligheid. Ik heb gezegd dat ik ga voor verkeersveiligheid. Vandaag, de eerste dag na het AO, wil ik dat in praktijk brengen en de heer Hofstra verzoeken om dat gedeelte van de motie in te trekken. Anders moet ik aanvaarding van de motie ontraden. De keuze van veiligheid boven de economie houd ik recht overeind. Als niet in het vierde jaar een APK zou plaatsvinden, zou 7% van de auto's met aanzienlijke gebreken blijven

rondrijden. Ik wil dus het ritme van de APK houden zoals het is.

Bij het gedeelte van de motie over het opvoeren van controle door de RDW en verbetering van de transparantie voor de consument heb ik geen bezwaar tegen aanvaarding. Dat is in het AO al toegezegd.

De tweede motie van de heer Hofstra heeft betrekking op de kleinere verschillen tussen de APK-normen tussen lidstaten. Wij zouden er altijd voor gaan om te harmoniseren op het hoge niveau dat Nederland kent. Alle andere lidstaten zouden dan naar het niveau van Nederland moeten. Wij willen hier best een beetje subsidiariteit toelaten. Niet overal is het verkeer even druk als in Nederland. Aanvaarding van dat gedeelte van de motie wil ik dus ontraden.

Het over en weer laten keuren van elkaars voertuigen is een andere zaak. Ik vind dat een heel redelijke eis. Aan mensen die voor langere tijd in het buitenland wonen, bijvoorbeeld voor een halfjaar, kunnen wij niet de eis stellen dat zij even naar huis rijden om hun auto te laten keuren. Het zal echter niet van de ene dag op de andere kunnen gebeuren. Ik wil wel gaan voor die mogelijkheid in de toekomst. Dat gedeelte van de motie zou ik willen overnemen.

Vervolgens wordt in de motie gevraagd om het gebruik van een alternatieve roetmetingsmethode voor dieselmotoren, waarbij minder kans op motorschade ontstaat. Aangezien ik geen technicus ben, zou ik niet weten wat dat precies inhoudt. Als het alleen een technische zaak is, mag ik u dan daarover een brief doen toekomen? Ik weet namelijk niet zo uit mijn hoofd wat u bedoelt met een alternatieve roetmeting, welke invloed dit heeft en welke kosten het meebrengt. Mag ik daarop later een antwoord geven?

De beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter**: Aan het einde van de vergadering zal over de ingediende moties worden gestemd.