

Van Bommel

uitgezonden militairen lichte verschijnselen van PTSS heeft, om nog te zwijgen van betrokken familieleden. Met de toename van het aantal missies stijgt het aantal zieke mensen tot onaanvaardbare proporties. Wij zijn benieuwd naar de voorstellen van professor Gersons, maar vooral naar de acties van de regering ter preventie van dit grote probleem.

Ten slotte ga ik in op het gebruik van enkele eigentijdse defensie-systemen met verarmd uranium. Drie jaar geleden heeft de Kamer de motie-Albayrak c.s. aangenomen en als gevolg daarvan bepleit Nederland een moratorium op het gebruik van munitie met verarmd uranium, maar hoe effectief is dit pleidooi? Erkent de regering dat dit pleidooi weinig heeft opgeleverd, of kan zij aangeven op welke momenten en plaatsen het effect heeft gehad? Het moratorium is een lege huls, zo blijkt na de drie jaar waarin deze motie van kracht is. Verdere stappen zijn dan ook noodzakelijk. Hoe staat de regering tegenover een verbod op het gebruik van munitie met verarmd uranium en een boycot van operaties waarbij dit langetermijnmassavernietigingswapen wordt gebruikt?

Ter bescherming van het defensiepersoneel dat nu in aanraking komt met verarmd uranium is een ander gezondheids-beleid nodig. Wetenschappers stellen dat verarmd uranium niet onmiddellijk in de urine kan worden opgespoord. Urinetests hebben pas na enige weken zin. Er is een lijstje op te stellen van vreemde klachten, die kunnen wijzen op de betreffende kwaal of kwalen. In dit verband kan men inentingingen noemen, de gevolgen van chemische stoffen na bombardementen en de giftigheid van verarmd uranium. Wil de regering overgaan tot een andere wijze van onderzoek naar verarmd uranium? Wordt het geen tijd om in het geval van een aantal ziektebeelden, zoals lymfeklierkanker, ME en beenmergkanker, een omgekeerde bewijslast in te voeren?

Ook een verbod op het gebruik van moderne clusterwapens is van het grootste belang, vooral omdat deze wapens na conflicten nog zoveel slachtoffers maken, vooral onder kinderen. Overigens ben ik van mening dat de kernwapens uit Volkel moeten worden verwijderd.

De algemene beraadslaging wordt geschorst.

De vergadering wordt enige minuten geschorst.

Aan de orde is de voortzetting van de behandeling van:

- **het wetsvoorstel Vaststelling van de begrotingsstaten van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat (XII) voor het jaar 2005 (29800-XII);**

- **het wetsvoorstel Vaststelling van de begrotingsstaat van het Infrastructuurfonds voor het jaar 2005 (29800-A).**

(Zie vergadering van 23 november 2004.)

De algemene beraadslaging wordt hervat.

Minister **Peijs**: Voorzitter. Ik zal mij vandaag niet dogmatisch, maar wel zoveel mogelijk beperken tot de onderwerpen die direct betrekking hebben op de begroting voor 2005 en de plannen voor deze kabinetsperiode. Ik doe dit niet omdat ik een hekel zou hebben aan vooruitkijken, integendeel, noch omdat ik zou twifelen aan het fysieke uithoudingsvermogen van de woordvoerders en mijzelf, al vrees ik dat ik dat wel enigszins op de proef moet stellen. Maar over een paar weken komen wij nog uitgebreid te spreken over de nota Mobiliteit en het verlengde MIT en ik denk dat wij onszelf geen dienst bewijzen als wij daarop vandaag al te veel vooruitlopen. De begroting is belangrijk genoeg voor een zelfstandig debat en dit geldt natuurlijk ook voor de twee andere stukken die ik noemde.

Voor de helderheid heb ik mijn antwoorden zoveel mogelijk gegroepeerd rondom een paar grote thema's. Daarna wil ik nog een aantal onderwerpen aan de orde stellen die ik maar even onder de noemer "andere overheid" schaar. Maar voordat ik de diepte in duik, wil ik nog iets zeggen over het volgens sommigen weinig ambitieuze karakter van zowel deze begroting als mijn persoonlijke inzet.

De heer Slob sprak gisteren van een beleidsarme begroting. Ik ben het volledig met hem eens. Sterker nog, ik ben blij met zijn opmerking.

Verleden jaar heeft het kabinet een heldere keuze gemaakt voor een meerjarige aanpak met een zwaar accent op onderhoud, een beter gebruik van bestaande infrastructuur en een zeer selectieve aanpak bij investeren in nieuwbouw. Wij hebben hieraan ook zeer concrete doelen gekoppeld waarop de Kamer ons kan afrekenen.

Zo verminderen wij het achterstallige onderhoud aan de weg met 45%. Dit jaar gaat het om zo'n 139 km bovenop het reguliere onderhoud. De grote slag maken wij in 2006 en in 2007 en in totaal gaat het om 1300 km. Waarom is dit niet een beetje beter verdeeld? Omdat wij indertijd bij de bezuinigingen in het eerste jaar 200 mln en in het tweede jaar 300 mln hebben moeten inleveren bij het algemene beeld. Dat geld krijgen wij pas in 2006 en in 2007 terug, vandaar dat er dan ineens zo'n grote slag gemaakt moet worden. Verder moet de punctualiteit op het spoor worden verbeterd tot minimaal 87% in 2007. Deze was in 2002 81% en tussen juli 2003 en juni 2004 was deze 85%. Wij zijn ook begonnen met het aanleggen van 150 km extra spitsstroken en 160 km plusstroken in de periode tot en met 2006. De Kamer heeft zich indertijd achter deze hoofdkeuzes geschaard.

Wat ik hiermee wil zeggen, is dat het beleidsterrein Verkeer en Waterstaat niet gebaat is met een jaarlijkse discussie over visies. Integendeel, het gaat om projecten met een lange looptijd. Als er keuzes zijn gemaakt, komt het aan op consequente uitvoering daarvan. Daarmee zullen wij in komende jaren volop bezig zijn. Daardoor is deze begroting beleidsarm, maar in positieve zin. Vandaag praten wij dus wat mij betreft vooral over werk in uitvoering en eigenlijk gaat het om dezelfde budgetten als verleden jaar. Ik zeg dit zo nadrukkelijk omdat ik mij niet herken in de kwalificaties die gisteren gegeven zijn. Diverse woordvoerders geven aan dat zij ontevreden zijn over de prestaties die Verkeer en Waterstaat onder mijn bewind tot nu toe heeft geleverd. Dat is niet leuk om te horen, maar ik kan het ook niet zo goed plaatsen. Mijn visie voor deze hele kabinetsperiode heb ik vorig jaar uiteengezet. De Kamer mag het oneens met mij zijn, zij mag een andere visie hebben, maar dat wil niet zeggen dat ik er geen heb. Die visie heb ik net

Peijs

geschetst en daarmee is de Kamer vorig jaar akkoord gegaan.

De **voorzitter**: Ik zie dat mevrouw Dijkma een interruptie wil plegen, maar ik wil de minister haar inleiding iets verder laten afmaken.

Minister **Peijs**: Ik heb vorig jaar ook gezegd dat het economisch belang voor Verkeer en Waterstaat zwaarder telt dan ooit. Dat was een totale omwenteling op mijn ministerie. Het is niet alleen de lijn van de nota Mobiliteit, maar ook de basis voor de keuzes voor deze periode. In mijn visie is een goede infrastructuur een noodzakelijke voorwaarde voor een sterke economie. Je moet zorgen dat de basis goed is, voordat je grote, nieuwe investeringsprogramma's op tafel legt. Juist nu de eerste tekenen van economisch herstel zich aandienen, is het zaak om die lijn vast te houden. De val van te weinig onderhoud staat nog steeds open en ik denk dat wij er niet opnieuw in moeten trappen. Bij het punt van het gladde asfalt zal ik daar meer over zeggen. Ik zit in ieder geval niet te wachten op een nieuwe visie-discussie over het beleid op de korte termijn. Wij zijn aan de slag gegaan en wij moeten aan de slag blijven.

Ik snap dat de Kamer concrete resultaten wil zien, maar verkeers- en vervoersprojecten zijn nu eenmaal niet binnen een week uit te voeren. Het duurt altijd even voordat je kunt oogsten. Desondanks zal ik in de loop van mijn verhaal voldoende voorbeelden geven van heel concrete maatregelen en projecten die nu in uitvoering zijn of klaar zijn. Over een paar weken open ik bijvoorbeeld de eerste spitsstrook die op basis van de Spoedwet wegverbreding is aangelegd en er komen er nog bij.

Voor een paar grote plannen zoals het project mainport Rotterdam (PMR) of beprijzing kies ik inderdaad voor de weg van geleidelijkheid en overleg. Je komt soms hobbels tegen. De Kamer kan mij natuurlijk kwalijk nemen dat ik niet met reuzensprongen over die hobbels heen spring, maar kijkend naar de door mij geboekte voortgang in een aantal erg lang bestaande dossiers vind ik dat niet zo'n slechte aanpak.

Ik wijs op N201 bij de bloemenveiling van Aalsmeer, veertig jaar op de agenda en nu ligt er 110 mln om het project eindelijk vlot te trekken. Ik noem de A4 Midden-Delfland, meer dan dertig jaar over gepraat en nu

zal de weg worden aangelegd in volledige harmonie met de mensen die er omheen wonen. Het PMR is al ruim tien jaar een hete aardappel en ook daarin gloort het licht aan de horizon.

Ik sprak net over werk in uitvoering. Als er één terrein is waarvoor geldt dat actie geboden is, dan is het wel de doorstroming op de weg. Gelukkig zijn wij het daarover eens. De heer Hofstra vroeg gisteren om een schatting van de economische schade door files. Voor 2003 gaat het naar schatting om 1,1 mld, een schrikbarend cijfer. Ik snap dan ook heel goed dat de heer Hofstra graag zou zien dat ik een concrete taakstelling voor de files formuleer, maar het is net iets te gemakkelijk om te zeggen dat wij die files wel eens even gaan oplossen; dat snapt de heer Hofstra ook. Nederland is niet het enige land met files. Ik ken geen enkel Europees land zonder files, afgezien van misschien Albanië. Wij hebben een aantal procedures die tijd kosten. Dat is een realiteit waarmee ik moet werken. Misschien herinnert de heer Hofstra zich nog dat ik heb gezegd dat de filezwaarte op alle knelpunten waar wij in deze periode ZSM-projecten uitvoeren, met minimaal 30% zal afnemen. Dat is dus weer een concreet afrekenbaar doel. Op de lange termijn kies ik voor acceptabele en betrouwbare reistijden, met heel duidelijke streefwaarden voor 2020 en een verbetering op alle knelpunten. Of het totale aantal files zal afnemen, is afhankelijk van het prijsbeleid. Hiermee kan een reductie van zogenaamde verliesuren worden bereikt tot 35% ten opzichte van 2000. Die discussie bewaar ik graag tot 13 december. Veel concreter kan ik op dit moment niet worden. Over het beprijzen zijn wij het in principe met elkaar eens.

De **voorzitter**: Ik maak er alsnog melding van dat door mij schriftelijke antwoorden zijn ontvangen van de minister van Verkeer en Waterstaat 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.)¹

Mevrouw **Dijkma** (PvdA): De minister zegt dat zij de vele kritiek die zij gisteren heeft gekregen, van

zich afwerpt en dat zij zich daarin niet herkent. Ik vind dat de minister dan met oogkleppen op in zo'n debat zit. Dat baart mij zorgen, want als de minister deze kritiek niet herkent en er niets mee doet, blijft dit maar steeds voortgaan. Als de minister zegt dat zij er trots op is dat deze begroting beleidsarm is, dan wijs ik erop dat de begroting van vorig jaar dit ook was. De nota Mobiliteit is eveneens beleidsarm en ook de concessies die met de NS en ProRail zijn afgesloten, waren beleidsarm. Stilstand is achteruitgang en daarom vraag ik de minister wanneer er wel met een aantal nieuwe ideeën kan worden gekomen. Of is zij überhaupt niet meer van plan dat te doen?

Minister **Peijs**: Misschien mag ik, om daar een antwoord op te geven, het rekeningrijden en de kilometerheffing als voorbeeld nemen. Vorig jaar, bij de begrotingsbehandeling, was het niet de Kamer die begon over een kilometerheffing, maar was het deze minister die haar nek uitstak over de kilometerheffing. Ik ben vorig jaar over de kilometerheffing begonnen, lang voordat de heer Hofstra met zijn plan-Hofstra kwam. Tijdens die begrotingsbehandeling ging de heer Hofstra mijns inziens nog uit van een tijdshorizon tussen 2012 en 2016. Ik heb toen mijn nek uitgestoken, want toen ik aankwam in Den Haag mocht je dit woord niet uitspreken. Ik heb dit wel gedaan. Mijn eigen partij is geen grote voorstander van de kilometerheffing, maar ik heb gedacht dat ik het niet kon laten gebeuren, zelfs niet met een partij die ertegen is, om heel Nederland vast te laten lopen. Gelukkig is daarna de discussie vlotgetrokken. Wij praten er nu over en wij zijn het in een perspectief aan het zetten. Ik begrijp niet dat u zegt dat wij niet openstaan voor nieuwe dingen.

Mevrouw **Dijkma** (PvdA): Ik vind het politiek buitengewoon onhandig van u dat u op dit moment niet bereid bent een datum te noemen waarop nog in uw periode dit hele experiment kan beginnen. Thans is het moment waarop er in ieder geval in de Kamer een meerderheid is om spijkers met koppen te slaan. Voorts ziet u dat op dit moment de maatschappelijke tegenstanders van het eerste uur, ingehaald door de feiten, ineens voorstanders zijn geworden. Natuurlijk is het goed dat er een platform is. Daar ben ik zeker

Peijs

niet tegen, want het draagvlak moet verworven worden. U maakt er echter geen politiek van; u maakt er alleen maar een discussieclub van. Voor je het weet zijn er straks weer verkiezingen en is er nog niets gebeurd. Het komt dan ook niet op uw conto, zo kan ik u verzekeren.

Minister **Peijs**: Ik maak er geen politiek van? Ik zou nu even willen afwachten waar het platform mee komt. Dan praten wij met elkaar, als de resultaten op tafel liggen, en zetten wij een tijdspad uit. Ik heb gezegd dat als het platform nergens mee komt, ik mijn verantwoordelijkheid neem. Dat heb ik al vóór het zomerreces, tijdens het debat over de nota Mobiliteit, gezegd. Ik ben daar niet bang voor. Of er komt straks een resultaat, of ik maak het resultaat.

Mevrouw **Dijkzwa** (PvdA): Mijn grootste punt van kritiek op uw beleid is dat het, zoals u zelf zegt, beleidsarm is. Ik zou willen dat u, anders dan alleen maar komen met het voorbeeld van beprijzing, reageert op mijn kritiek dat de nota Mobiliteit beleidsarm is, dat de concessieovereenkomsten met NS en ProRail beleidsarm zijn en dat de twee begrotingen beleidsarm zijn die u nu aan ons heeft voorgesteld in de afgelopen periode.

Minister **Peijs**: Ik denk dat wij zeker nog komen te spreken over de concessies. De Kamer heeft hier zonder meer een aantal zaken aangescherpt. Maar om nu te zeggen dat dit de hele concessie-overeenkomst met de NS ondersteboven heeft gegooid? Ik denk dat dit een conclusie is die wij niet zouden moeten willen trekken. Ik denk dat er straks een prima concessie ligt en dat wij op de goede weg waren, zowel met ProRail als met de NS. De punctualiteitswinst die er op dit ogenblik gemaakt is, hebben wij ook zonder de concessie gemaakt, met het beleid dat nu gevoerd wordt.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Er was gisteren, op uw eigen partij het CDA na, bijna Kamerbrede kritiek, niet alleen op uw gebrek aan visie maar ook op uw gebrek aan daadkracht en politieke handigheid. En nu zegt u zich daar niet zo in te herkennen. Er zijn ook voorbeelden genoemd, zoals de spoorconcessie, ProRail, de Maasvlakte, de exploitatie

van de HSL en de aanleg van de Zuiderzeelijn. Dat zijn allemaal onderwerpen die de afgelopen maanden gestrand zijn in de Kamer. Ik herinner mij nog levendig dat u verschillende keren zuchtend opstond na zo'n overleg met de Kamer. U liep dan boos weg en gooide de deur achter u dicht. Voelde u op zo'n moment dan niet zoiets van: ik red het hier gewoon niet, ik maak hier niets klaar?

Minister **Peijs**: U bent werkelijk gespecialiseerd in beelden. Ik heb nog nooit een deur achter mij dichtgegooid in dit parlement. Ik maak dan ook bezwaar tegen dit beeld. Ik vind dat u zich bij de waarheid moet houden.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Met alle respect, maar na het overleg over de Zuiderzeelijn stond u zuchtend op, draaide u zich om en liep u de zaal uit.

Minister **Peijs**: Het eerste overleg over de HSL kwam op een ongelukkig ogenblik, aangezien ik toen niets aan de Kamer kon melden. Toch moest dat overleg er zijn en ik kon geen kant op. U weet heel goed hoe dat kwam.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Maar...

De **voorzitter**: Nee, ik wil dit toch stoppen. U heeft een reactie gekregen van de minister. De begrotingsbehandeling is niet een gelegenheid om sfeerbeelden van voorbije gebeurtenissen op te roepen. Wij gaan nu door met de inhoud van de zaak.

De heer **Van der Ham** (D66): Voorzitter. Ik heb nog een inhoudelijke vraag aan de minister. Zij heeft zo-even gesproken over haar visie en sprak daarbij in termen van "beleidsarm" en "I am proud of it". Echter, als ik kijk naar de zaken die zij in deze kabinetsperiode niet in gang wil zetten, bijvoorbeeld de kilometerheffing, moet ik constateren dat dit toch een gemiste kans is voor haar als minister. Ik wil namelijk graag met haar meedenken over hoe het allemaal nog een succes kan worden. Als de minister hierin wat meer ambitie zou tonen door aan te geven dat ze dergelijke zaken alsnog in deze kabinetsperiode voor elkaar wil krijgen, dan toont dat een beleid dat

in ieder geval mijn fractie en, naar ik veronderstel, de meerderheid van deze Kamer zeer zou plezieren.

Verder zou ik nog even willen ingaan op de schriftelijke beantwoording van de minister. Zo heb ik eerder gevraagd waarom zij niet meer druk op het bedrijfsleven wil uitoefenen om wat meer te doen aan mobiliteit. De terminologie van de minister loopt over van het meedenken, het bekijken van de mogelijkheden, het in overleg treden over etc. Als zij wat meer daadkracht zou uitstralen op dat punt en wat meer met de vuist op tafel zou slaan om het bedrijfsleven ertoe te bewegen zijn verantwoordelijkheid te nemen, dan krijgt zij hier luid applaus in plaats van nu boegeroep.

De **voorzitter**: Ik verzoek u echt om kort te zijn in uw interrupties. U bent nu gewoon in andere woorden aan het herhalen wat u in eerste termijn heeft gezegd. Dat vind ik ook niet redelijk ten opzichte van de minister. Dan krijgt zij het als het ware twee keer te horen. En dat is niet de bedoeling.

Minister **Peijs**: Overall in Nederland hebben wij Luteijn-achtige benaderingen gekozen om tot gebiedsgerichte oplossingen te komen met het bedrijfsleven. De heer Van der Ham behoeft alleen nog wat geduld te oefenen en dan krijgt hij wat hij graag wil.

Mevrouw **Gerkena** (SP): Gisteren werd bekend dat ruim de helft van de Nederlandse automobilisten wil dat de minister het openbaar vervoer meer gaat stimuleren. Bovendien geeft men haar een 5+ voor het beleid dat zij tot nu toe voert. Dat komt volgens mij door de beleidsarme aanpak en de zuiver economische insteek die de minister kiest. Zou het voor de mobiliteit in het land en voor de minister zelf niet beter zijn als zij breder, ambitieuzer en creatiever na zou denken en met creatievere voorstellen naar de Kamer zou komen?

Minister **Peijs**: Nee, dat denk ik niet. Dat beleidsarme moet men ook in relatie zien tot het vorig jaar. Toen is de lijn ingezet om alles wat er tijdens de vorige kabinetsperiode is blijven liggen, ter hand te nemen. Dat is helemaal geen leuke taak, maar het is toen wel blijven liggen. Daarna gaan wij Nederland in beweging

Peijs

brengen en vervolgens gaan wij met beprijzen en bouwen Nederland in beweging houden. Dat is een heel goede strategie.

De heer **Hermans** (LPF): Ik hoorde de heer Van der Ham zo-even flinke kritiek op deze minister uitspreken alsof zij afspraken die zouden zijn gemaakt niet nakomt en zij te weinig daadkracht toont. Zou zij mij wellicht kunnen helpen herinneren wat er in het regeerakkoord staat ten aanzien van beprijzing? Ik vraag mij namelijk af of het nu wel zo bont is als de heer Van der Ham doet voorkomen.

De **voorzitter**: Dit gaat echt te ver. Ik wil dit debat in redelijke mate in de hand houden, want daar word ik tenslotte voor betaald. U kunt niet aan de minister vragen om u te herinneren aan wat er in een openbaar stuk staat. Dat kunt u zelf nakijken. U weet wat er in het regeerakkoord staat.

De heer **Hermans** (LPF): Mag ik dan vragen wat de minister vindt van de kritiek van de heer Van der Ham op de kilometerheffing, gezien...

De **voorzitter**: Ik wil dat de minister eerst haar betoog op dit punt afmaakt.

Minister **Peijs**: Ik wil daar overigens best antwoord op geven. In het regeerakkoord staat dat...

De **voorzitter**: Nee minister, ik heb deze interruptie niet toegestaan, dus kunt u er ook niet op antwoorden.

Minister **Peijs**: Voorzitter. Verschillende leden hebben hun grote zorg uitgesproken over de actuele gladheidsproblemen op het hoofdwegennet in Zuid-Holland. Ik heb die zorgen ook. Ik kan verzekeren dat Rijkswaterstaat er alles aan doet om de problemen zo snel mogelijk op te lossen. Men is er zelfs al aan begonnen. Uitgangspunt is en blijft de veiligheid van de weggebruiker, vandaar ook de snelheidsbeperking op een aantal wegvakken.

Over de voorgeschiedenis is de afgelopen weken veel gezegd en geschreven. Ik heb vorige week in een brief aan de Kamer de feiten zo goed mogelijk geschetst en aangegeven welke maatregelen ik zal nemen om de onveilige wegvakken zo snel mogelijk weer veilig te krijgen. Feit blijft dat wij nog niet

precies weten hoe deze situatie juist in Zuid-Holland heeft kunnen ontstaan. Zoals ik al meldde, komt onvoldoende stroefheid voor op ongeveer 0,25% van de wegen. Dit was inderdaad onder andere het geval op rijksweg 15. De situatie in Zuid-Holland is echt uitzonderlijk. Het onderzoek dat ik heb gelast, moet snel meer duidelijkheid geven. Pas dan kan ik ook serieus bekijken of kosten eventueel op aannemers te verhalen zijn.

De heren Van Hijum en Van der Staaij vroegen naar de haalbaarheid van de gekozen aanpak. Ik kan alleen maar zeggen dat, wat mij betreft, alleen het weer roet in het eten kan en mag gooien. Zit het weer een beetje mee, dan is het geen kwestie van twijfelen, maar van doorpakken. Sterker nog, er is vannacht al begonnen met de overlaging van de A12 bij Zoetermeer.

Als deze geschiedenis één ding duidelijk maakt, dan is het wel dat het echt geen overbodige luxe is om flink te investeren in wegonderhoud. In die keuze zie ik mij dus bevestigd, al had ik dat zelf liever op een andere manier zien gebeuren.

De heer Van Hijum vroeg naar de spreiding in de tijd met het oog op de overlast voor de weggebruiker. In 2004 was er 647 mln beschikbaar voor wegonderhoud. Volgend jaar geven wij daar in totaal 667 mln aan uit. Zonder overlast is dit onderhoud niet mogelijk. Werkzaamheden leiden vrijwel altijd tot minder doorstroming. Soms moeten wij weggedeelten zelfs volledig afsluiten vanwege de veiligheid van zowel de werkers aan de weg als van de automobilisten. Dat werkt sneller, efficiënter en veiliger, maar het betekent inderdaad wel dat weggebruikers tijdelijk om moeten rijden. Natuurlijk worden wegwerkzaamheden op elkaar afgestemd. Wij doen ook wat wij kunnen om de automobilist goed te informeren, zodat deze weet waar hij aan toe is en rekening kan houden met vertragingen. Maar nogmaals: geen onderhoud zonder overlast, dat staat vast.

De komende jaren zal de weggebruiker de gevolgen van het onderhoud onvermijdelijk nog wat zwaarder aan den lijve ondervinden, zo eerlijk moet ik wel zijn. Dit komt doordat de investeringsimpuls in het onderhoud, zoals ik vorig jaar al aankondigde, vooral na 2005 beschikbaar komt. In 2006 is 841 mln beschikbaar en in 2007 869 mln, dus

om en nabij de 200 mln meer dan dit jaar en volgend jaar. Dit geld is keihard nodig om de doelstelling voor deze periode \pm 45% minder achterstallig onderhoud \pm waar te maken, zeker gezien de problemen waar wij op dit ogenblik tegenaan lopen. Wij zullen als weggebruikers met z'n allen even door moeten bijten. Bij de begroting voor 2006 kom ik hierop terug, omdat er dan meer inzicht is in de plannen voor de komende jaren.

Ik zeg tegen de heer Van der Staaij dat er geen sprake van is dat het onderhoud ten koste gaat van de aanleg. De beschikbare budgetten staan recht overeind. De onderhoudsimpuls wordt immers uit het kwartje van Kok gefinancierd, met uitzondering van de tweede herstelfase spoor, waarvoor ik onder meer de spoortunnel in Delft in de tijd heb verschoven, maar daar kom ik nog op terug.

De heer **Hofstra** (VVD): Heb ik goed begrepen dat het probleem van de gladde wegen al een jaar lang bekend was bij Rijkswaterstaat? Is het ook niet toevallig dat er alleen problemen zijn in Zuid-Holland en bijvoorbeeld niet in Noord-Holland of Zeeland? Ik heb de minister overigens nog niets horen zeggen over mijn verwijt dat de overhead veel te groot is. Er zijn projecten waarbij nog niet eens de helft van het budget in asfalt gaat.

Minister **Peijs**: De vraag over de overhead is volgens mij schriftelijk beantwoord. Alle vragen zijn beantwoord. De laatste metingen zijn verricht in april van dit jaar. Dat is niet een jaar geleden. Toen is op de rechterzijde en niet op de middenstrook van de weg gemeten. Op die middenstrook is echter juist gladheid ontstaan. Dat is uitzonderlijk. Wij zijn aan het uitzoeken waarom het probleem alleen speelt in Zuid-Holland. Het zit 'm echter niet in één asfaltcentrale of één aannemer. Wij weten het nog niet.

De heer **Hofstra** (VVD): Ik complimenteer de minister ermee dat zij er zo snel iets aan doet. Als het al aan het begin van het jaar bekend is en er in oktober ongelukken gebeuren, had er toch iets eerder opgetreden kunnen worden?

Minister **Peijs**: Nee. Wij wisten het niet. De rechterzijde van de weg is

Peijs

gemeten. Daar treedt meestal de meeste slijtage op. Bij dit deel van de weg was slijtage opgetreden op de middenstrook. Die wordt niet gemeten. Vanwege de gladheid op de A12 is echter alles gemeten. Toen bleken op een middenstrook lage stroefheidspercentages voor te komen.

De heer **Van Hijum** (CDA): Kan de minister ingaan op de vraag of er ook in andere delen van het land problemen zijn gesignaleerd? Ik heb het voorbeeld genoemd van de N18 in Overijssel waar gladheidsproblemen zijn gesignaleerd. Wellicht dat er ook op andere plekken problemen zijn. Ik vraag ook of er aannemers aansprakelijk gesteld kunnen worden. Wordt bij dit soort contracten een kwaliteitsgarantie voor een bepaalde periode afgegeven over de stroefheid van wegen? Pleit dit er niet voor om langjarige contracten voor aanleg en onderhoud met aannemers aan te gaan?

Minister **Peijs**: Er is twee kilometer in de rest van het land waarbij sprake is van enigszins gladde wegen. Dat is echter geen jong asfalt. In Zuid-Holland bestaat de buitengewone situatie dat het asfalt is dat er nog niet zo lang ligt. De andere delen zijn aan overlaging toe vanwege de leeftijd van het asfalt. Bij de meeste is het al gebeurd. De andere staan op de nominatie. In Zuid-Holland is er iets anders aan de hand. Dat asfalt ligt er nog niet zo lang. Wij kijken ook naar de aannemers. Zolang niet precies duidelijk is wat de oorzaak is, valt er niemand aan te spreken. Dat is anders als bekend is dat de schuld ergens ligt.

De heer **Slob** (ChristenUnie): Ik heb gevraagd of er een relatie is tussen het grote aantal dodelijke slachtoffers van de afgelopen maanden en slecht onderhoud van de weg. De minister heeft in de schriftelijke beantwoording aangegeven dat over 2004 geen cijfers beschikbaar zijn. Ik verzoek de minister om daarvan in de komende maanden een analyse te maken en de Kamer daarover te berichten.

Minister **Peijs**: Ik zeg dat toe. Bij de laatste ongelukken ligt er geen relatie met slecht onderhoud. Ik heb daar natuurlijk ook direct naar gevraagd.

Verschillende leden hebben gisteren gesproken over het thema luchtkwaliteit. Dat is een probleem waar wij interdepartementaal hard aan werken. In het algemeen overleg over de nota Verkeersemissies hebben de staatssecretaris van VROM, de staatssecretaris van Financiën en ik aangegeven het vraagstuk van de luchtkwaliteit langs verschillende maar samenhangende wegen te willen aanpakken. Het gaat daarbij onder meer om bronbeleid door middel van technologische ontwikkelingen op het terrein van motoren en brandstof. Wij zetten ook in op regelgeving op Europees niveau en de vertaling daarvan in Nederlandse regelgeving. Voor de langere termijn wordt langs de weg van het dit jaar gestarte innovatieprogramma Lucht gezocht naar structurele oplossingen. Voor de resterende knelpunten is voor de periode na 2010 300 mln gereserveerd. De staatssecretaris van VROM is van plan om op korte termijn het besluit luchtkwaliteit in te trekken en tijdelijk te vervangen door een ministeriële regeling vooruitlopend op een definitieve wettelijke regeling. Daarmee komt er een oplossing voor de korte termijn en kopen wij tijd om het voor de langere termijn goed te kunnen regelen met de wet waar de heer Hofstra laatst in het algemeen overleg naar vroeg. Op dit ogenblik vraagt de Raad van State meer van ons dan onze interpretatie van de Europese richtlijn. In de ministeriële regeling zal de Europese richtlijn een op een worden vertaald. In de tussentijd kunnen wij verder werken aan de wet. Als de normen in Europa verschoven worden van 2010 naar 2015 ± daar ziet het wel naar uit ± kan dat meteen in die op te stellen wet worden meegenomen. Dan zijn wij weer in een paar maanden tijd weer spitsstroken aan het bouwen. Ik weet hoezeer de doorstroming mevrouw Dijkma aan het hart ligt.

Mevrouw **Dijkma** (PvdA): Inderdaad vinden ook wij dat men in dit land wel een beetje moet kunnen doorrijden, maar deze oplossing lijkt wel erg op een trucje. Als je een besluit ineens vervangt door een andere regeling, zet je dan de mensen niet in de kou die rekenen op de effecten van dat besluit?

Minister **Peijs**: Neen, dat denk ik niet. In het Hoofdlijnenakkoord staat dat wij met onze wetgeving niet

verder willen gaan dan Europa, maar dat doen wij nu wel als gevolg van de Wet milieubeheer. Voor de korte termijn willen wij de richtlijn in ieder geval een op een vertalen in Nederlandse regelgeving ± de ministeriële regeling waarover ik het net had ± en dan samen verder werken aan de uiteindelijke wet waar wij meteen een eventuele uitschuif van normen tot 2015 kunnen meenemen. Dan zijn wij meteen weer up to date!

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): U weet dat jaarlijks 5000 mensen vroegtijdig overlijden door die smerige lucht. Ik begrijp dat u met een soort noodwetje wil komen om de huidige wet te kunnen schrappen. Als u zegt dat die nieuwe regeling een op een spoort met Europa, bent u dan bereid dat noodwetje voor de inwerkingtreding aan Brussel voor te leggen om daarvan een bevestiging te krijgen?

Minister **Peijs**: Als wij een op een een Europese richtlijn vertalen in Nederlandse regelgeving, dan mag er geen enkel licht tussen zitten en wordt dat altijd aan Brussel voorgelegd.

De heer **Hofstra** (VVD): Wij allen zijn negatief verrast door de uitspraak van de Raad van State over de A2 Den Bosch-Eindhoven. Mag ik uw althans voor mij positieve opmerking zo begrijpen dat het deel van de uitspraak van de Raad van State over de luchtkwaliteit er niet zou zijn geweest als dat ministeriële besluit er had gelegen waarin de Europese richtlijn een op een was opgenomen?

Minister **Peijs**: Daar ben ik vast van overtuigd. Het luistert erg nauw en daarom zoeken wij eerst naar een oplossing voor de korte termijn om in de tussentijd te kunnen werken aan een goede regeling voor de lange termijn.

Voorzitter. In mijn brief van 29 oktober heb ik uitgelegd hoe ik verder met de uitspraak van de Raad van State over ZSM (zichtbaar sneller meetbaar) zal omgaan. De suggestie van de heer Hofstra om de verplicht af te schaffen, is vanwege Europese richtlijnen onhaalbaar. Wel zal ik met collega Van Geel bekijken of het mer-besluit binnen de Europese regels kan worden aangepast zodat het voor kleine

Peijs

ingrepen niet meer nodig is om een mer te maken. Voor de goede orde: wij gaan geen streep verder dan de Europese regelgeving. Het gaat erom dat wij de EU-richtlijnen op het gebied van luchtkwaliteit in Nederland een op een interpreteren.

Een ander punt dat breed in de Kamer blijft leven, is het prijsbeleid. Wij hebben elkaar dit jaar daar al verschillende malen over gesproken en zullen dat binnenkort weer doen bij het overleg over de nota Mobiliteit. U weet dat het platform Anders betalen voor mobiliteit onder leiding van de heer Paul Nouwen aan het werk is en net zijn tweede bijeenkomst heeft gehad. Ik vind echt dat wij die broedende kip niet moeten storen. Elke keer als prijsbeleid in deze Kamer aan de orde is, bewijst de Kamer als het ware zelf dat de geesten rijp zijn voor een vorm van prijsbeleid, maar dat er nog behoorlijke verschillen van mening zijn over het hoe ervan. Ik heb goede hoop dat het platform met een breed gedragen voorstel komt waarmee wij verder kunnen.

In het platform zitten mensen uit allerlei maatschappelijke geledingen. Deze mensen durven hun nek uit te steken en verdienen dus een serieuze kans om hun werk in stilte te doen; dan is de kans op een goed resultaat het grootst. Leden van het platform die voortdurend naar de pers lopen en daar expliciete stellingen verkondigen, maken het voor zichzelf erg moeilijk om ooit op dat standpunt terug te komen. Ik denk dus dat het platform rust verdient om tot een gedragen standpunt te komen.

Onder anderen mevrouw Dijkma maant mij tot spoed, maar ik blijf van mening dat hardlopen in dit geval een grote kans op doodlopen betekent. Niemand weet beter dan de PvdA hoezeer dat met dit onderwerp kan gebeuren. Het is overigens een misverstand om te denken dat een beslissing morgen zou betekenen dat de invoering overmorgen zou starten.

De heer Van der Ham wees erop dat er in het bedrijfsleven ideeën te over zijn over beprijzing. Dat geloof ik graag, maar ik ben niet bang voor een gebrek aan ideeën, ik ben bang voor een gebrek aan draagvlak. In het platform is het bedrijfsleven ook vertegenwoordigd; de goede ideeën uit die hoek zullen ons zeker bereiken.

De heer Hofstra vroeg naar het tijdpad. Ik verwacht in het voorjaar van 2005 voorstellen van het platform. Die neem ik mee in het kabinetsstandpunt over de nota Mobiliteit, deel drie. Aan het eind van de periode is er een panklaar plan, zodat een nieuw kabinet meteen spijkers met koppen kan slaan. De heer Hofstra gaf gisteren aan dat hij het precies zo zou willen zien.

De heer Hofstra vroeg ook of ik bereid was om het platform alsnog een ruimere opdracht te geven, zodat de heer Nouwen en de zijnen ook uitspraken kunnen doen over technische aspecten en een mogelijke koppeling van auto-inkomsten aan auto-uitgaven; de heer Hofstra is dus voor earmarking. Over de opdracht van het platform is echter heel goed nagedacht. Alles wat erin moet zitten, zit erin, zowel figuurlijk als letterlijk. Ik ben niet van plan om de opdracht gedurende de rit aan te passen en zal uitleggen waarom. Het kabinet heeft bij zijn aantreden afspraken gemaakt over de begrotingssystematiek; die zijn meegegeven als randvoorwaarden aan het platform. Zoals bekend gaat het daarbij om de Zalmnorm, waarbij uitgaven en ontvangsten worden gescheiden. Verder wijs ik erop dat de door de heer Hofstra bepleite koppeling van uitgaven aan autobelastingen, in vergelijking met de huidige situatie, geen extra budgettaire ruimte biedt voor de wegen. Dit is in een reactie van de minister van Financiën op de motie-Van Hijum/Hofstra al voldeende toegelicht, ik heb daar niets aan toe te voegen. Het komt door de autonome groei van het budget van VenW, die een dergelijke earmarking niet zou kennen. Verder heeft het platform inderdaad niet primair de opdracht gekregen om naar de technische kant te kijken, maar haalbaarheid is wel een belangrijk criterium, dus uiteraard komen uitvoeringsvraagstukken aan de orde. Draagvlak is mooi, is ook het eerste doel, maar ik heb niets aan draagvlak voor luchtkastelen; er moet wel iets concreets aan ten grondslag liggen.

De heer Van der Staaij zou graag zien dat we de discussie over beprijzing meteen zouden koppelen aan de normen voor lucht, geluid en externe veiligheid. Zijn suggestie komt neer op een snelle invoering van de kilometerheffing, waarin ook de maatschappelijke kosten zijn

verdisconteerd. Het is hem bekend dat wij dit nu doen via de benzinepomp. Maar dit is het platform niet verboden, het kan daarmee komen als het dat wil. Ik wil echter niet op de conclusies van het platform vooruitlopen. Als het met voorstellen of conclusies op dit punt komt, zal ik daarover een duidelijk standpunt innemen. Ik kan de Kamer beloven dat wij de neerslag van deze discussie aan het platform zullen doen toekomen.

Mevrouw **Dijkma** (PvdA): U verwijt mij dat ik een overhaast besluit zou willen nemen. Dat was eerder inderdaad het geval, maar toen zat onder andere Pieter Hofstra nog in het andere kamp. Er was dus niet eerder een zo groot draagvlak in de Kamer voor rekeningrijden. Verder wordt de heer Nouwen in zijn nieuwe rol straks de pleitbezorger voor het invoeren van rekeningrijden. Die club moet inderdaad zijn werk kunnen doen, maar het is uw verantwoordelijkheid om een datum in deze regeerperiode te noemen. Als u dat niet doet, zullen de verkiezingen voor bijvoorbeeld het CDA ongetwijfeld een reden zijn om via uitstel tot afstel te komen.

U zei dat het zo onhandig was voor het platform als zijn leden elke week contact met de pers moeten hebben. Hebt u concrete aanwijzingen dat dat ook gebeurt?

Minister **Peijs**: Als leden van het platform zich iedere dag in de pers moeten verantwoorden voor hun standpunt of het standpunt van hun achterban, wordt het heel moeilijk voor deze leden om onbevooroordeeld hun mening te vormen.

Mevrouw **Dijkma** (PvdA): Niemand vraagt deze leden om in de pers hun mening te geven.

Minister **Peijs**: U vraagt mij waarom ik vind dat ze niet naar de pers moeten gaan. Het antwoord op die vraag is dat wij deze kip in rust moeten laten broeden.

Mevrouw **Dijkma** (PvdA): Dat is helemaal mijn vraag niet. Ik vind verder ook dat het platform zijn gang moet kunnen gaan. Ik vraag u waarom u geen datum vaststelt.

Minister **Peijs**: Ik heb al drie keer hetzelfde gezegd over de datum: ik wacht op het advies van het platform



De heer Duyvendak (GroenLinks)

© M. Sablerolle ± Gouda

en het volgende kabinet kan onmiddellijk een besluit nemen.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Gaat u ten minste in op mijn argument dat het de ervaring is dat mooie plannen vaak geen werkelijkheid worden, omdat ze doorkruist worden door verkiezingen.

Minister **Peijs**: Wij kennen allemaal de standpunten van de partijen in de Kamer. Verder groeit ook de steun van mijn partij voor rekeningrijden. Ik denk daarom dat het dit keer anders zal lopen.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): U zei zojuist dat prijsbeleid leidt tot kortere files. De commissie-Nouwen komt in het eerste kwartaal van 2005 met haar advies. Daarna bent u nog twee jaar minister. Ik begrijp niet waarom u in die twee jaar geen besluit kunt nemen als de commissie positief adviseert over prijsbeleid. Ik moet wel concluderen dat het u ontbreekt aan politieke moed.

Minister **Peijs**: Dat is een onjuist beeld. Ik ben hier al op ingegaan in antwoord op vragen van mevrouw Dijksma. Ik wil het daarbij laten.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Als er zes maanden later verkiezingen zijn, kan ik mij voorstellen dat u zegt dat u niet over uw graf heen

wilt regeren. Als het platform met een positief advies komt, heeft u nog het grootste deel van u regeerperiode voor u en toch wilt u het dan nog twee jaar laten lopen.

Minister **Peijs**: Niet ik, maar u zegt dat ik het twee jaar laat lopen. Ik heb gezegd dat er aan het einde van mijn termijn een kant-en-klaar plan zal liggen. Zo'n plan moet ik overigens ook maken als ik zou besluiten om het nog voor de verkiezingen in te voeren. Ik doe dus alles wat nodig is. Ik ga gewoon door en ga zeker niet stilzitten.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Het gaat mij niet om dat plan. Het gaat mij erom dat u niet de politieke moed hebt om een besluit te nemen. Plannen zijn er genoeg. Wij hebben ministers nodig die beslissingen durven nemen die leiden tot schonere lucht en kortere files. U laat het de laatste twee jaar van uw ministerschap gewoon weer lopen. Blijkbaar hebt u die moed niet.

Minister **Peijs**: Wacht u nu eerst eens af wat er gaat gebeuren. Het is toch heel redelijk dat ik dat van u vraag? Laten wij de voorstellen van het platform afwachten. Als die voorstellen er zijn, zie ik u vast en zeker terug bij de interruptiemicrofoon.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): U sluit dus niet uit dat het advies van de commissie-Nouwen voor u reden is om in de twee jaar na dit advies een besluit te nemen?

Minister **Peijs**: Ik sluit nooit iets uit, maar ik wacht eerst af waar het platform mee komt.

De heer **Van der Ham** (D66): Daar wil ik graag op doorgaan. De minister zegt dat zij afwacht en helemaal niets uitsluit. Zij heeft dan nog twee jaar te goed als minister. Niets houdt haar tegen, want een Kamermeerderheid steunt haar. Alleen de eigen partij van de minister steunt haar nog niet helemaal. Er staat bovendien niets in het Hoofdlijnenakkoord dat de minister weerhoudt om straks iets aan de kilometerheffing te doen en de problemen op de wegen op te lossen. Laten wij even afpellen. Wanneer gaat de minister aanbesteden en wanneer gaat zij offertes vragen van de mensen die het kunnen gaan organiseren, als er straks een plan ligt?

Minister **Peijs**: Er staat niets in het Hoofdlijnenakkoord over het beprijzen van personenauto's. Er staat in dat wij een studie gaan doen naar het beprijzen van het vrachtvervoer. Verder staat er niets in het Hoofdlijnenakkoord.

De heer **Van der Ham** (D66): Precies, dus u hebt alle ruimte om tijdens deze kabinetsperiode met een ruime Kamermeerderheid iets te gaan doen aan de kilometerheffing.

Minister **Peijs**: Ik stel voor dat de heer Van der Ham gewoon geduld heeft tot mei volgend jaar.

De heer **Van der Ham** (D66): Maar dat hebben wij niet!

Minister **Peijs**: Dat hebben wij wel!

De heer **Van der Ham** (D66): Ik zie ook een Kamermeerderheid die dat geduld niet heeft.

Minister **Peijs**: Ik heb het wel. Ik heb geduld tot de heer Nouwen en zijn ploeg klaar zijn met hun plan.

De **voorzitter**: De heer Van der Ham mag nog één korte vraag stellen.

De heer **Van der Ham** (D66):

Peijs

Minister, gaat u nu eens in op mijn suggestie. U zegt dat u het niet in uw periode wilt doen, althans u sluit het niet helemaal uit. Nu zegt u daar echter helemaal niets over. Aanbesteden houdt gewoon in dat je vraagt: kom maar op met je offertes. Als die offertes er tijdens deze kabinetsperiode liggen, dan zijn wij alweer een stap verder. Kunt u dat niet eens toezeggen? Die daadkracht toont u niet.

Minister **Peijs**: Hoe kan ik nu toezeggen dat ik ga aanbesteden, als ik nog niet eens weet wát ik ga aanbesteden? Ik zit zo niet in elkaar. Laten wij gewoon wachten waar die commissie mee komt. Vervolgens kijken wij of er een goed voorstel uit te halen is en dan kom ik vanzelfsprekend bij u terug. Wij hebben dan een nieuw debat, maar dan wel met iets op tafel. Nu gaat het alleen over lucht.

De heer **Van der Staaij** (SGP): Het klinkt alleszins redelijk als de minister zegt: laten wij afwachten wat er uit dat platform komt. Tegelijkertijd moet er daarna wel een volstrekt "open mind" zijn om te zeggen: als het, ook uit oogpunt van draagvlak, wenselijk wordt geacht om tot een spoedige invoering te komen, dan gaan wij daar ook voor.

Minister **Peijs**: Aangezien ik vorig jaar bij de begroting ben gekomen met de discussie over beprijzen, mag u van mij verwachten dat ik een "open mind" heb. Ik heb ook het platform ingesteld. Ik wil wél het Nederlandse volk meenemen. Ik ga geen poortjes zetten, chips maken, kastjes in 7 miljoen auto's plaatsen om vervolgens tot de ontdekking te komen dat er geen enkel draagvlak is bij de Nederlandse bevolking.

De heer **Van der Staaij** (SGP): Draagvlak kun je toch niet zomaar aan een termijn koppelen? Je kunt niet zeggen: als wij maar twee jaar verder zijn, dan zal het draagvlak er wél zijn. Wat is nu het beleid van deze minister om actief aan dat draagvlak te werken?

Minister **Peijs**: Iedereen die je kunt bedenken met een achterban in Nederland, is vertegenwoordigd in het platform. Op die manier gaan wij eraan werken dat er draagvlak komt. Ik denk ook dat wij daar over een

jaar à anderhalf jaar een stuk verder in zullen zijn.

Mevrouw **Gerkena** (SP): De minister roemt zichzelf om het initiatief dat zij heeft genomen. Zij zegt: ik heb de discussie aangezwengeld. Vervolgens laat zij het daarbij. Waarom zegt zij in antwoord op mijn vragen: ik ben eigenlijk niet van plan om nu de motorrijtuigenbelasting af te schaffen en om te zetten in variabele kosten? Waarom toont zij niet wat meer ambitie? Het is een tijdelijke stap die geen geld kost, iedereen voordeel oplevert en waarvoor draagvlak bestaat. De minister kan daardoor alvast tonen dat zij meer ambitie heeft dan alleen de discussie aanzwengelen. De discussie over het advies van de commissie-Nouwen is trouwens écht niet in mei af.

Minister **Peijs**: Ik denk dat het geen reëel voorstel is om nu vast de motorrijtuigenbelasting af te schaffen en vervolgens volgend jaar te zien wat er voor terug zal komen. Daar zal ik weinig handen voor op elkaar krijgen in het kabinet. Als er volgend jaar een uitspraak ligt van het platform, gaan wij deze hele discussie overdoen, maar dan hebben wij iets in handen en weten wij waar wij het over hebben.

De **voorzitter**: Mevrouw Gerkena mag nog één keer reageren.

Mevrouw **Gerkena** (SP): Ik stel niet voor om de motorrijtuigenbelasting zomaar af te schaffen, maar ik vervang deze door een variabele belasting. U zegt dat u niet verwacht dat u daarvoor de handen op elkaar krijgt in het kabinet, maar u probeert het niet eens. U stoot het voorstel direct weg. Als u hier dan zegt dat u degene bent die de discussie is begonnen, dan denk ik dat u mooie sier maakt met niets.

Minister **Peijs**: Ik heb er een hekel aan als mij woorden in de mond worden gelegd. Ik heb de term "variabele heffing" niet in de mond gehad.

Mevrouw **Gerkena** (SP): Ik wel!

Minister **Peijs**: Als u draagvlak in het kabinet creëert, dan komt dat er.

De heer **Slob** (ChristenUnie): Ook ik steun de wens van de minister om eerst even af te wachten waar de

commissie mee komt en dan het debat te voeren. Ik zou de minister wel willen vragen om dat moment te gebruiken om te kijken hoe groot het politieke draagvlak is en hoe wij verder komen. Wij moeten niet ruim een jaar wachten om onder een nieuw kabinet nog eens verder te kijken. Laten wij dat openhouden. Op het moment dat de voorstellen er liggen, kunnen wij een debat voeren en kijken wat het politieke draagvlak is. De Kamer komt dan een stuk verder.

Minister **Peijs**: Dat lijkt mij een prima plan. Wij gaan dan een open debat voeren.

De heer **Hofstra** (VVD): In eerste termijn heb ik gezegd dat wij geen gefruunik willen aan de auto-belasting in het belastingplan 2006. Vanuit de redenering zou het goed zijn als het kabinet in de tweede helft van 2005 een helder beeld had waar het project heen gaat. Alleen dan, zo heb ik gezegd, mag staatssecretaris Wijn nog aan een paar wieltjes draaien. Kan de minister toezeggen dat dit gebeurt?

Minister **Peijs**: Bij de PKB deel 3 van de nota Mobiliteit moeten wij een duidelijke visie over de beprijzing geven. Wij hebben altijd gezegd dat wij dat daar zouden doen.

De heer **Van Hijum** (CDA): Ook mijn fractie zoekt de aanpak van de minister. Het zoeken naar draagvlak is een heel wezenlijk onderdeel daarvan. Wel wil ik graag weten of de minister als er een voorstel van de commissie is niet alleen het politieke draagvlak, maar ook het maatschappelijke draagvlak in haar oordeel wil betrekken.

Minister **Peijs**: Dat lijkt mij een heel belangrijk onderwerp.

Verschillende Kamerleden pleitten voor een grotere investering van het Rijk in het onderliggende wegennet. Ik heb in het MIT al de mogelijkheid ingebouwd ± dit is ook nieuw beleid ± op verzoek van decentrale overheden te schuiven met MIT-projecten in de regio. Daarnaast ben ik bereid om geld uit mijn begroting te besteden aan het onderliggende wegennet, mits ik daarmee problemen op de rijkswegen goedkoper of beter kan oplossen, zodat wij samen minder files hebben. In antwoord op een

Peijs

vraag van de heer Slob leg ik er de nadruk op dat het hier niet gaat om nieuw regionaal geld, maar om geld dat wij aan het onderliggend wegennet besteden om samen de problemen, die hun uitstraling hebben op het hoofdwegennet, op te lossen.

Deze mogelijkheden komen natuurlijk bovenop de financiële armlslag die ik de regio's geef met hun eigen spaarvarken, de BDU. Daarover kom ik nog te spreken. De manier waarop wij samenwerken met de regio's heeft de volledige steun van de regio's.

Ik denk dat in deze discussie ook de opmerkingen thuishoren die de heer Van Hijum gisteren maakte over de inzet van de regio's gelden voor het onderliggende wegennet. Ik zie daar wel ruimte voor. Ik heb in de begroting 140 mln aan ZSM-gelden gereserveerd voor het opvangen van de taakstelling doelmatige aanbesteding van 3%. Mede hierdoor kon ik de onderhoudsbudgetten ongemoeid laten en feitelijk, gezien de ontwikkelingen in de markt, de achterstanden nog wat sneller inlopen. Eigenlijk is dit een intensivering van het onderhoudsbeleid. De heer Van Hijum zegt nu dat het eerder inlopen van achterstanden geen prioriteit behoeft te hebben boven optimalisering van het netwerk. Zoals gezegd kan ik in die redenering meegaan. Zo was het natuurlijk altijd bedoeld. Wij hebben alleen gehoopt dat wij het onderhoud eerder achter ons zouden kunnen laten, althans het extra onderhoud. Wel zullen wij goed moeten opletten dat het geld naar de echte knelpunten in het onderliggende wegennet gaat.

Ik vind het belangrijk dat ik dit kan doen zonder concessies aan het onderhoudsprogramma, zoals ik dat het vorig jaar heb uitgebracht. De scoop van dat programma blijft daarmee overeind. Impliciet was er een aanscherping daarvan in de begroting. Het onderhoudsprogramma blijft zoals het was, dank zij de meevallers in de aanbestedingen.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Bij het spoor heeft de minister een nieuw adagium geïntroduceerd: oud voor nieuw. Onder andere de spoortunnel Delft lijkt daardoor te sneuvelen. Bij de weg doet zij dat niet. Kan zij mij uitleggen waarom niet?

Minister **Peijs**: Omdat wij aan het

zoeken waren in het kader van de tweede herstelfase van het spoor, hebben wij dat ook voor een deel in de spoorsector zelf gezocht en dat was Delft.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): U begrijpt toch wel de vergelijking die ik maak?

Minister **Peijs**: Ja, ik vertel u wat wij gedaan hebben en zeg u dat wij dit inderdaad in de spoorsector hebben gedaan. Overigens is er ook een extra impuls naar het spoor gegaan, zelfs twee tranches.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Ik vind het raar dat u, als het gaat om wegen, andere spelregels hanteert ± zeker nu u zo ruimhartig het amendement omarmt dat voorligt ± dan wanneer het om het spoor gaat en om het nieuw aanleggen van spoorwegen. Dat is des te prangerender omdat u, zeker vanaf 2015, voor nieuwe aanleg van spoorwegen helemaal niets op de schop heeft genomen. Ik vraag u naar het politieke verschil dat u nu aan het maken bent.

Minister **Peijs**: Wij doen heel veel op het spoor. Dat is ook buitengewoon belangrijk. Stel je voor dat 50% van de forenzen, die nu met het spoor gaan, in de spits allemaal de auto zouden pakken. Vaststaat dat dit een absolute ramp zou betekenen. Wij hebben gekeken naar het onderhoud van het spoor. Dat onderhoud is erg nodig, zeker als je ziet wat de verstoringen op het spoor teweegbrengen in het kader van vertragingen enz. Dat hebben wij beslist willen aanpakken. Hetzelfde zien wij echter ook op de wegen. Tot nu toe is het zo dat 90% van de reizigerskilometers op de weg worden gemaakt.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): De conclusie is dat daar méér mag dan wanneer het om het spoor gaat?

Minister **Peijs**: Nee, dat is niet de conclusie. Wij hebben een programma uitgezet dat de onderhoudsachterstanden op het spoor inhaalt en waardoor wij zelfs een begin kunnen maken met de vervanging van het spoor, daar waar het spoor aan het einde van zijn life cycle is. Ik maak bezwaar tegen het beeld dat de Kamer voortdurend graag neer

willen zetten, namelijk dat ik niets om het openbaar vervoer zou geven.

Voorzitter. Ik kom nu bij het onderwerp openbaar vervoer. Daarbij moet ik inderdaad constateren dat het heel moeilijk is om het beeld bij de Kamer weg te nemen dat ik niets zou hebben met het openbaar vervoer. Ik maak er eerst een paar algemene opmerkingen over.

Wat is de functie van het openbaar vervoer? In mijn ogen is het openbaar vervoer onmisbaar in ons verkeerssysteem, alleen al omdat de helft van de forenzen met de trein gaat. Het aandeel van bus, tram en metro in de stadsregio's tijdens de spits is ook heel groot. Daar ligt voor mij het grote maatschappelijke belang van het openbaar vervoer. Dat wil allerminst zeggen dat ik het andere belang, de sociale functie, niet zou zien. Voorzieningen waar mensen niet buiten kunnen, zoals ziekenhuizen en scholen, moeten voor iedereen bereikbaar zijn en blijven, ook op het platteland. Waar ik voor pleit en in de nota Mobiliteit ook voor kies, is dat wij af moeten van het idee dat het steeds met de zwaar gesubsidieerde conventionele lijnbus of trein zou moeten gebeuren. Als er alternatieven zijn die net zo goed en goedkoper zijn, dan moeten wij daarvoor durven kiezen. Denk aan belbusachtige CVV-constructies, lichtere treinstellen of combinaties van verschillende vervoersvormen op een bepaald traject. De regio's kunnen daarin hun eigen keuze maken. Van mij uit gezien, komt het erop neer dat ik zoveel mogelijk mobiliteit per euro belastinggeld wil kopen.

Mevrouw **Gerkena** (SP): Voorzitter...

De **voorzitter**: Ook hier zou ik de minister de gelegenheid willen geven haar beantwoording bij dit onderwerp wat verder af te maken. De onderwerpen bij deze begrotingsbehandeling zijn heel duidelijk aan te duiden, zelfs voor uw voorzitter. Dat geeft de mogelijkheid om geordend te debatteren, want anders wordt het sterk verbrokkeld.

Minister **Peijs**: Voorzitter. Ik was juist aan mevrouw Gerkena toe. In antwoord op haar vraag of ik van plan ben met voorstellen te komen om het aantal OV-reizigers te laten groeien, zou ik het volgende willen zeggen. Natuurlijk zijn wij er vóór dat dit gebeurt, maar zo'n centraal plan

Peijs

zou voorbijgaan aan de eigen verantwoordelijkheid die met name de regionale overheden hebben. Juist die overheden moeten dit idee oppakken en uitwerken in het kader van de nota Mobiliteit. Ik zal hen daar, waar ik kan, van harte bij ondersteunen. Wat de NS betreft komen wij over dit punt nog te spreken als de concessies aan de orde zijn.

Gaat er te veel naar te weg en te weinig naar het openbaar vervoer of is het omgekeerde het geval? Een aantal fracties zei gisteren de financiële verhouding tussen weg en OV scheef te vinden. De LPF en de VVD vinden dat er te weinig geld naar de weg gaat. Dat illustreert mijn positie. De heer Van der Ham en mevrouw Dijkma vroegen mij gisteren om beter naar de Kamer te luisteren, maar naar welke helft moet ik luisteren? Moet ik luisteren naar die helft die meer wil voor het OV of naar die helft die meer geld wil voor de weg? Ik vind beide hartstikke belangrijk. Als je de feitelijke verhouding van de bestedingen uit het Infracfonds in aanmerking neemt, zie je dat de verdeling ongeveer fifty/fifty is. Twee derde gaat naar het reguliere spoor. Het is maar net door welke bril je kijkt, maar erg scheef lijkt de verhouding niet.

Anderzijds klopt het dat ik steeds een zakelijke afweging maak. Ik geef het geld uit voor datgene waarvan ik het meeste effect voor de meeste mensen verwacht. Voor het spoor ga ik aan de slag. Daar wil ik de onderhoudsachterstanden wegwerken. Dat bevordert de veiligheid en de betrouwbaarheid.

Daarnaast wil ik voor het wegvervoer de capaciteit vergroten. Waarschijnlijk had mevrouw Dijkma het daarover toen zij sprak over een verschil. Met vergroting van de capaciteit van het wegennet wil ik de knelpunten daar wegnemen. Zowel de problemen van het wegvervoer als de economische belangen daarvan zijn nu eenmaal groter dan die van de trein.

Ik wil vervolgens iets zeggen over de bezuinigingen bij het stad- en streekvervoer. Zoals men weet heb ik de taakstelling voor de bestrijding van het ziekteverzuim vermindert van 40 mln naar 20 mln per jaar. Rest ons helderheid te krijgen over de verdeling van de resterende 20 mln. Ik heb van de heer Hofstra begrepen dat wij hier snel uit kunnen zijn. Gisteren kwam hij met het

voorstel om in 2005 en volgende jaren de taakstelling generiek toe te delen aan het vervoer dat dan nog niet is aanbesteed. Als peildatum voor het al dan niet aanbesteed zijn stelde hij 1 januari 2005 voor. Daarmee voorkomt hij dat de taakstelling uiteindelijk in haar volle omvang neerdaalt bij de laatste, nog niet aanbestede concessies. Ik ben blij met dit concrete en zeer werkbaar voorstel en erg gelukkig met de oplossingsgerichte insteek van de heer Hofstra. Ik vind dit dus een goed voorstel en ik hoop dat de Kamer dat ook vindt.

Voorzitter. De fractie van de PvdA pleit voor een extra investering in het regionale OV van 200 mln, te besteden aan innovatieve maatregelen. Ik kan dat voorstel niet overnemen, en niet alleen om financiële redenen. Zo'n manier van centrale sturing staat immers haaks op de Wet brede doelluitkering verkeer en vervoer die per 1 januari gaat gelden. Wij hebben er bewust voor gekozen om het regionale OV te decentraliseren. In Gelderland hebben ze er bijvoorbeeld voor gekozen om een deel van de BDU aan te wenden voor innovatief OV. Dat is prima en helemaal in de geest van de Wet BDU. Regio's moeten en kunnen zelf de afweging maken en bepalen welk deel van de BDU zij aan het OV uitgeven. Zij mogen er dus ook voor kiezen om eigen middelen voor het OV aan te wenden. Dit kan bijvoorbeeld door de ruimte bij de provinciale opcenten te benutten, zoals de Raad voor verkeer en waterstaat onlangs heeft geadviseerd. Dit jaar brengt deze heffing zo'n 800 mln euro op. Hoe dan ook, het zou vreemd zijn om nog voordat de wet in werking treedt een nieuw, apart innovatiefonds naast de BDU in te voeren. Bovendien komt er de komende jaren steeds meer geld beschikbaar via de BDU.

Er gelden voor mij nog twee andere bezwaren. Volgens het amendement moet de 200 mln euro worden besteed aan experimenten met gratis OV, alternatieve dienstregelingen, vervoer op maat en aan een betere aansluiting van het vervoer per trein, tram, bus, auto en fiets. Het is mijn overtuiging dat deze experimenten niet veel hoeven te kosten. Het voorstel van de fractie van de PvdA lijkt meer ingegeven door de wens om eerdere bezuinigingen terug te draaien dan op het gericht stimuleren van innovaties. In

dat verband meld ik nog maar eens dat het kabinet 30 mln euro beschikbaar heeft gesteld aan Transumo, ook ten behoeve van kennisontwikkeling en experimenten op het gebied van onder andere het OV.

Tot slot kan ik niet uit de voeten met de dekking. De uitspraak van de Raad van State leidt hooguit tot verschuivingen in het spoedwetprogramma en niet tot het vrijvallen van geld. Al met al moet ik aanneming van dit amendement ontraden.

Mevrouw **Dijkma** (PvdA): Dat de minister het amendement ontraadt, verbaast mij helemaal niets. Het is een beetje curieus om aan de ene kant de wens tot innovatie te hebben en aan de andere kant de wens om de bezuinigingen terug te draaien. Je kunt ook beide wensen hebben. Ik had gehoopt dat zij het op zichzelf een mooie doelstelling zou vinden dat wij niet meer zomaar aan alle plannen geld besteden, maar vooral aan plannen waarmee bussen en allerlei andere OV-voorzieningen weer vol komen te zitten. Waarom denkt de minister dat er met het regionaal vervoer voldoende geregeld is en dat al die mensen die geen alternatief hebben ook daadwerkelijk mee kunnen? In Friesland bijvoorbeeld overweegt men nu welke dorpen en stedelijke gebieden nog wel op een bepaalde manier worden aangesloten op het openbaar vervoer en welke niet. Dat is toch een onmogelijke keuze en het is dan toch gek om te zeggen dat dit geld eigenlijk niet naar het OV toe moet?

Minister **Peijs**: Ik had niet begrepen dat dit geld dan speciaal naar Friesland zou gaan. Dat kan best in andere provincies terecht komen. Mevrouw Dijkma geeft aan dat het voor een heel specifiek doel is, maar daarmee lost zij die problemen dus niet op. Ik denk dat wij op één voet tegelijk moeten staan. Het is of innovatie of zij wil de bezuinigingen terugdraaien, maar niet allebei. Voor innovatie is het nu niet het goede ogenblik.

Mevrouw **Dijkma** (PvdA): Ik maak hiertegen echt bezwaar, want de minister staat los van de werkelijkheid. Je kunt natuurlijk voorkomen dat mensen helemaal zonder vervoer zitten, maar dat hoeft je niet te doen met de oplossingen van vroeger. Het

Peijs

moet haar toch een lief ding waard zijn dat ook de PvdA vindt dat er naar nieuwe concepten gekeken moet worden. Zij heeft er zelf net een paar genoemd. Er moet wel politieke wil zijn om ze mogelijk te maken. De minister praat heel veel over openbaar vervoer en hoe het allemaal beter en anders kan, maar zij heeft er gewoon te weinig centen voor over.

Minister Peijs: Het is voor mij helemaal niet aangetoond dat het niet gewoon uit het budget gefinancierd zou kunnen worden. Dit innovatieve openbaar vervoer hoeft niet meer te kosten dan gewoon openbaar vervoer.

De heer Hermans informeerde naar het tijdpad voor aanbesteding in het stads- en streekvervoer. Ik heb in april met de vaste commissie gesproken over de aanbestedingsplicht voor gemeentelijke vervoersbedrijven in de vier grote steden. Het jaar 2009 is nog steeds het uitgangspunt in het overleg dat ik op dit moment met de grote steden voer.

De heer Van der Ham heeft gevraagd naar de motie-Heemskerk, die bij de behandeling van de VWS-begroting is aangenomen. Inmiddels ligt een amendement voor van de leden Dijkema en Van der Ham. Ik wil er niet al te veel over zeggen, omdat het primair een zaak is van collega Ross van VWS. Zij heeft het Valys-contract afgesloten, uitgaande van een bepaald budget en een regeling die een maximum kent. Dat is indertijd redelijk gevonden. Met deze Kamer is door collega Ross besproken dat zij in december een evaluatie van de regeling wil afronden. Wij moeten zorgvuldig opereren; ik wil dus niet vooruitlopen op de conclusies van die evaluatie. Het doel van de motie-Heemskerk leidt tot structurele budgettaire effecten. Dat vraagt dus om een structurele dekking, die in het amendement ontbreekt. Bovendien wordt de dekking gezocht in het budget voor de aanleg van de Betuweroute, maar daar is het veronderstelde structurele onderhoudsgeld niet beschikbaar.

Mevrouw Dijkema (PvdA): De minister heeft het oude amendement. Er is gisteravond een nieuw amendement rondgegaan. Daarin is dezelfde dekking gekozen als die van het amendement-Van Hijum c.s., dat de minister daarnet ruimhartig

omarmde, omdat die dekking wel in orde was.

Minister Peijs: Ik ken dat amendement niet, dus daar kan ik nu geen oordeel over geven.

De voorzitter: Dan bewaren wij dit amendement voor de tweede termijn.

Minister Peijs: Ik wil nog wel zeggen dat het logischer zou zijn geweest als deze overboeking tussen ministeries aan de orde was gesteld bij de algemene financiële beschouwingen.

De heer Hofstra (VVD): De minister heeft gemakkelijk 20 mln taakstelling teruggedraaid. Waar haalt zij dat geld in godesnaam vandaan? Het is maar voor een paar jaar en daarna dekt de minister het structureel. Daarmee bezuinigt zij 10%. Dat is twee à drie keer zoveel als wij in ons amendement doen om wat meer aan de files te doen.

Minister Peijs: Over de structurele dekking komen wij nog met een voorstel naar de Kamer. Wij hebben eerst gezocht naar een dekking op de korte termijn.

Mevrouw Gerkens (SP): De minister begon haar betoog over het openbaar vervoer met het roemen van het CVV. Daar kan ik natuurlijk heel veel over zeggen, maar dat zal ik bij de evaluatie van de WP2000 wel doen. Overigens zou het goed zijn als de minister zelf eens met het CVV ging reizen. Zij heeft gezegd het OV een warm hart toe te dragen en dat het OV onmisbaar is. Bij de contractsectorlijnen constateer ik evenwel dat wat haar betreft de trein wel vervangen kan door de bus. Als vervolgens die bus wegbezuinigd wordt en ik de minister daar vragen over stel, dan zegt zij dat het verder een regionale verantwoordelijkheid. Wanneer neemt deze minister nu eens landelijke verantwoordelijkheid voor het openbaar vervoer?

Minister Peijs: Wij hebben het nog helemaal niet over de contractsector gehad. Ik ben helemaal niet van plan om de contractsector te gaan verbussen. Dat mag iedere regio zelf weten. Ze behoeven niets in te leveren aan budget. Dus ik zou niet weten waarom die lijnen niet gewoon met een trein bereden zouden kunnen worden. Als een

regio een ander soort openbaar vervoer prefereert, dan mag dat van mij. De aanbestedingen leveren meestal meer vervoer op voor meer geld.

Mevrouw Gerkens (SP): Dit is gewoon geen antwoord op mijn vraag. De minister kijkt naar de eindsom onderaan de streep en concludeert vervolgens dat het haar te veel geld kost en dat een andere oplossing gevonden moet worden. Vervolgens zegt zij dat het een regionale verantwoordelijkheid is en dat zij er niets over te zeggen heeft; zij hebben een pot met geld, dus ze maken zelf de keuzes. Maar voor het feit dat steeds meer delen van het land onbereikbaar worden, neemt de minister geen landelijke verantwoordelijkheid. Wanneer neemt zij die verantwoordelijkheid nu eens?

Minister Peijs: Ik hoor drie vragen tegelijk. Mevrouw Gerkens begon over de contractsector. Daar heb ik haar op geantwoord. Vervolgens verhuist zij naar de landelijke verantwoordelijkheid. Ik heb een landelijke verantwoordelijkheid voor het geld dat wij stoppen in de BDU. Ik weet toch niet of er een buslijn moet rijden van Leeuwarden naar Bedum of dat er ergens een CVV-belbus moet rijden? Het is toch prima dat de regio dat bepaalt? Ik heb zelf in provinciale staten gezeten. Die kunnen dat uitstekend aan.

Mevrouw Gerkens (SP): Er gaan in het Noorden 15 lijnen weg, omdat er geld te kort is. En dan zegt de minister: dat is hun keuze. Maar die mensen hebben gewoon geen geld meer. De minister draagt wel verantwoordelijkheid over maar zij geeft er de middelen niet bij. Zij ontloopt haar landelijke verantwoordelijkheid. Zij schuift het probleem af naar de provincies maar de mensen staan te wachten bij de bushalte!

Minister Peijs: Ik hoop niet dat die lijn dan is opgeheven. De bezuinigingen waarmee wij op dit ogenblik leven, kan ik niet terugdraaien. Met deze Kamer is afgesproken dat er een brede doeluitkering zou komen waar geen enkel schotje meer in zit. De regio kan ermee schuiven wat zij wil. Als zij het wil besteden aan een belbus of een andersoortig openbaar vervoer, dan gaan er geen gouden koorden meer vanuit Den Haag om

Peijs

de regio voor te schrijven wat zij moet doen. Wij zijn wel buitengewoon ver gevorderd om met de regio's de contractsectorlijnen op een zo goed mogelijke manier te realiseren. En dan schieten wij niets in bij het budget. Dat is dus geen bezuinigingsmaatregel.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): U zei eerder in uw betoog dat het de Kamer is die een beeld schept dat u eigenlijk niets met het OV heeft. Mag ik u erop wijzen dat uw sarcasme van zo-even over het wachten bij een bushalte op een lijn die waarschijnlijk al opgeheven is, de belangrijkste bijdrage is die u aan dat beeld kan leveren? Ik vraag mij af hoe het kan dat u wel de reserve van de Betuwelijn mag inzetten voor op zichzelf goede doelen, terwijl ik dat kennelijk niet mag doen. Kunt u uitleggen wat daarbij het essentiële verschil is?

Minister **Peijs**: Ik heb geprobeerd om met die 20 mln het openbaar vervoer te vrijwaren van een nieuwe korting. Ik doe mijn uiterste best om behalve deze tijdelijke dekking ook een structurele dekking te vinden. Ik verbind mij daar hier in de Kamer aan. Ik doe dit toch niet om het openbaar vervoer dwars te zitten, maar om het te helpen? Ik wil voorkomen dat straks die 20 mln alleen ten goede komt aan de grote steden.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Dat was mijn vraag niet.

Minister **Peijs**: Ik begrijp wel wat u bedoelt, maar ik leg net uit dat ik naar een structurele dekking ga zoeken. De post voor het onderhoud van de Betuweroute kunnen wij niet op die manier blijven inzetten. Als u nieuwe voorstellen voor een dekking doet, zullen wij daarnaar kijken.

Overigens is het beeld van mensen die staan te wachten op een buslijn die is opgeheven afkomstig van mevrouw Gerkens en niet van mij. Aan dat soort beelden heb ik een hekel gekregen, want die zijn de afgelopen dagen te veel over mij uitgestort.

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

De **voorzitter**: Nee, wij blijven niet de hele tijd bij de bushalte staan. Ik stel voor dat de minister overgaat naar het spoor.

Minister **Peijs**: Ik beperk mij eerst tot het bestaande spoor. Het lijkt erop dat wij op de goede weg zijn. De punctualiteit stijgt en de waardering van de reizigers voor het product groeit. Het aantal storingen is nog te groot, maar de eerste drie kwartalen van dit jaar laten een afname zien. Het ziet ernaar uit dat de extra middelen die voor onderhoud zijn vrijgemaakt hun vruchten beginnen af te werpen. Al met al is dit reden tot voorzichtig optimisme. Alleen al om die reden ben ik er niet voor om 103 mln van het budget voor beheer en onderhoud van het spoor over te hevelen naar de weg, zoals de heer Hermans voorstelt. Dat geld hebben wij hard nodig om de inhaalslag bij het onderhoud te kunnen maken.

De heer Slob vroeg zich af of een punctualiteit van 89% in 2008 niet erg ambitieus is. Het antwoord is "ja" en daarom neem ik het voorstel van de heer Hermans niet over. Daarmee zou ons streven doorkruist worden. De reizigers hebben er recht op dat zo snel mogelijk een goede punctualiteit wordt gerealiseerd. Daartoe moeten alle zeilen worden bijgezet. De analyses in de studie "Benutten en bouwen" geven aan dat in 2007 een punctualiteit van 87% bereikt kan worden. Gezien de geplande maatregelen in 2006 en 2007 voor de tweede fase kunnen wij het doel halen. Als de positieve ontwikkelingen van dit jaar doorzetten, is 89% in 2008 nog steeds ambitieus, maar ook realistisch.

Het is en blijft absoluut noodzakelijk om de kennis over de werking van het spoorstelsel in het algemeen en over het ontstaan van onderhoudsachterstanden in het bijzonder te vergroten. Wat is bijvoorbeeld het juiste moment om rails te vervangen? Wat betekent een toename van het aantal treinen voor het onderhoud? Dat zijn kennisvragen waarop ook internationaal nog geen antwoord is gegeven. Het mag ook wel eens gezegd worden dat ProRail op dit terrein internationaal een van de voorlopers is.

In dit verband is de suggestie van de heer Hermans relevant om het CPB alle gegevens te verstrekken die een rol spelen bij het verbeteren van de punctualiteit zodat die goed in kaart gebracht kunnen worden. Ik kan de Kamer verzekeren dat het CPB zowel van mijn departement als van ProRail alle gevraagde gegevens heeft ontvangen. Het CPB geeft in haar rapport aan dat er vooral nog

weinig informatie bestaat over de relatie tussen de onderhoudsmaatregelen en de effecten daarvan voor de gebruikers. Het is daarmee erg moeilijk om een welvaarts-economische afweging van het onderhoud te maken, aldus het CPB. Het onderzoek van deze relatie vormt overigens ook de taakopdracht van het lopend, interdepartementaal beleidsonderzoek onderhoud. Daar hoort de Kamer volgend jaar meer over.

Het probleem is dus niet zozeer het ter beschikking stellen van gegevens als wel dat op basis van de nu beschikbare gegevens het CPB nog niet in staat is om alle effecten door te rekenen. Het onderzoek naar deze mechanismen is een onderdeel van het professionaliseringstraject dat ProRail doorloopt op weg naar outputsturing. Het gaat hier om het zogenaamde bekostigingsmodel dat naar verwachting in het najaar van 2005 klaar zal zijn. Overigens heb ik ProRail aangeraden om met het CPB in gesprek te gaan over dit onderwerp. ProRail heeft hieraan inmiddels gehoor gegeven.

De heer **Hermans** (LPF): De minister stelt dat de middelen die beschikbaar zijn gesteld voor onderhoud aan het spoor inmiddels hebben geleid tot een verbetering van de punctualiteit. Het CPB stelt echter volgens de minister dat zij te weinig gegevens hebben om te weten waar die punctualiteitsverbetering vandaag is gekomen. Zij geven aan dat de vervanging van rollend materieel door de NS mogelijk verantwoordelijk is voor diezelfde punctualiteitsverbetering. Mijn vraag is of wij dat niet eerst precies moeten uitzoeken. Wij moeten geen geld in onderhoud steken als wij met rollend materiaal of door aanpassing van de dienstregeling dezelfde resultaten kunnen bereiken.

Minister **Peijs**: Dat gebeurt in het interdepartementaal onderzoek naar onderhoud. Daar wordt deze vraag absoluut meegenomen. Als de resultaten daarvan begin volgend jaar bekend zijn, kunnen wij daarover verder discussiëren.

De heer **Hofstra** (VVD): Wij vieren dit jaar in ons land dat de spoorwegen 165 jaar bestaan. Hoor ik de minister zeggen dat wij nog moeten leren hoe het spoor te onderhouden? Wat zegt dat over het functioneren

Peijs

van ProRail, waarvoor de minister verantwoordelijk is?

Minister **Peijs**: Dat zegt niks over het functioneren van ProRail. De situatie is overal hetzelfde. Overal in Europa wordt het spoor intensiever gebruikt dan ooit. Op dit ogenblik is studie in Europees en internationaal verband naar de onderhoudsvragen van het grootste belang. Wij zien dat de "life cycle" van het spoor zowat voorbij is.

Ik kan kort zijn over de spoorconcessies. Momenteel ben ik op verzoek van de Kamer in gesprek met de NS en ProRail. De heren Van der Ham en Slob informeren naar de voortgang. Volgende week meld ik de Kamer de uitkomst. Vanmorgen is het laatste gesprek geweest. Eind van de week is de brief aan de Kamer klaar. Op dit moment ga ik ervan uit dat wij de concessies op 1 januari 2005 kunnen verlenen. Ik ben niet ongelukkig met wat er op dit ogenblik op tafel ligt.

Bij de contractsectorlijnen vraagt de heer Van Hijum om garanties dat de dienstverlening niet mag verschromelen voordat er duidelijkheid is over de toekomst van deze lijnen. Er komen dertien contractsectorlijnen in aanmerking voor decentralisatie. De decentrale overheden hebben mij op 22 november 2004 toegezegd dat zij uiterlijk in januari 2005 aangeven of zij de verantwoordelijkheid voor deze diensten overnemen en zo ja, per wanneer. De NS heeft mij in december 2003 aangegeven dat zij ondanks de overheidsbijdrage bij de huidige exploitatie nog steeds verlies maakt op deze diensten. Ik ben met de NS in gesprek over een tijdelijke voortzetting van deze diensten tot het moment van decentralisatie. Omdat het een tijdelijke situatie betreft, is het mijn insteek om die in stand te houden. Daarbij ben ik gebonden aan het huidige, beschikbare budget voor de exploitatie van deze lijnen in de begroting. Naarmate het moment van decentralisatie verder in de tijd vooruitschuift, wordt het moeilijker om die lijn vast te houden. Er is een grens aan wat de NS aan verliezen accepteert. Men kan mij erop aanspreken dat ik mijn uiterste best zal doen om het huidige voorzieningenniveau in stand te houden tot decentralisatie een feit is. 100% garantie kan ik niet geven.

Mevrouw Gerkens kwam gisteren terug op een eerdere discussie over het eventueel verdwijnen van de

condukteur op deze lijnen. Ik heb de NS gevraagd om binnen hun interne bedrijfsvoering naar mogelijkheden te zoeken om de verliezen te verkleinen. Daar hoort dus ook de keuze tussen wel of geen conducteur bij. De veiligheid moet in ieder geval worden gewaarborgd, dat is en blijft mijn harde eis. Op de vraag naar het "hoe" moet de vervoerder zelf het antwoord geven, op die stoel wil ik niet gaan zitten.

In de beleidsagenda heb ik aangegeven dat inmiddels alle 22 acties van het aanvalsplan sociale veiligheid zijn gestart en voor een groot deel zelfs al zijn voltooid. Mevrouw Gerkens zei gisteren ook dat het de goede kant op ging. Het jaar 2005 staat in het teken van monitoring, evaluatie en uitwerking van beleid, zoals het maken van afspraken met de decentrale overheden over regionale doelstellingen en een betere uitwisseling van gegevens, de interdepartementale uitwerking van het beleid tegen zwartrijden, met name in lik op stukbeleid voor de NS.

Mevrouw Dijkema vroeg specifiek naar reisverboden voor hufters in het OV, zoals zij ordeverstoorers in de geest van Tineke Netelenbos noemt. Op basis van bestaande regelgeving is het op dit moment al heel goed mogelijk om reis- en verblijfsverboden toe te passen. Mijn collega Donner van Justitie heeft vorige maand over dit thema informatie verspreid onder ov-bedrijven, politie en het OM. De praktische toepassing in Friesland en Flevoland laat namelijk goede resultaten zien die navolging verdienen.

De heer van Hijum maakt zich zorgen over de wanbetalers en zei gisteren dat zwartrijden loont. Als je naar de cijfers kijkt, kan ik mij daar inderdaad wel iets bij voorstellen. De formele gang van zaken is dat zwartrijders eerst de mogelijkheid krijgen om het verhoogde tarief te betalen. Als zij dat niet kunnen of willen, ontstaat de legitimatieplicht en maken de NS wel degelijk proces-verbaal op, net als in het stadsvervoer. Ik moet er echter bij zeggen dat handhaving een reëel probleem blijft. Met de introductie van de tourniquets in 2007 en de chipcard hoop ik sowieso veel zwartrijden te voorkomen. Het is heel moeilijk om in de trein of in het stads- en streekvervoer iemand te herkennen die zwartgereden heeft en die je eigenlijk zou willen weren uit

het openbaar vervoer. Handhaving is het zwakke punt in het beleid dat er wel degelijk is.

De heer **Van Hijum** (CDA): Voorzitter. De minister zegt dat moet worden gewacht op de overeenstemming met decentrale overheden begin 2005. Die overeenstemming hangt natuurlijk voor een belangrijk deel af van de budgettaire randvoorwaarden van de decentralisatie. Ik heb al gevraagd of de minister kan garanderen dat het hele budget wordt gedecentraliseerd, dus niet alleen exploitatie maar ook de compensatie van de gebruiksvergoeding. Ook hangt die overeenstemming natuurlijk af van het resultaat van de discussie over samenloop die wij in het kader van de concessie van de NS hebben gevoerd.

In het kader van de sociale veiligheid heb ik uniform boetesysteem voorgesteld, want de NS heeft een toch wat afwijkend systeem van dat in het stadsvervoer en heb ik ook de suggestie gedaan om het systeem van reisverboden landelijk gecoördineerd in te voeren, dus dat niet vrijblijvend aan de regionale overheden over te laten.

Minister **Peijs**: Dat is wel een sympathiek voorstel, maar het probleem is om die zwartrijders te herkennen, want een lijn heeft nu eenmaal altijd verschillende conducteurs of chauffeurs. Wij hebben een beleid. Wij hebben een boetesysteem, al wil ik graag toezeggen dat ik zal bezien of dat wel of niet uniform is. Handhaving is echt het zwakke punt in het beleid. Hoe kan je nu weten of iemand de vorige dag zwartgereden heeft?

De heer **Van Hijum** (CDA): Dat onderken ik, maar de meerwaarde is wel dat als iemand verschillende malen de overtreding heeft begaan en een treinverbod krijgt opgelegd, dit Justitie ook een betere mogelijkheid biedt om nog hogere boetes en strengere straffen uit te delen aan notoire zwartrijders.

Minister **Peijs**: Als we namen kunnen verzamelen en mensen zich moeten en kunnen identificeren, zijn er mogelijkheden. We zullen bekijken of dit instrument scherp genoeg is, maar ik heb de mogelijkheden al geschetst.

Peijs

Wat de contractsectorlijnen betreft, het volgende. Het hele budget gaat over naar de decentrale overheden, dus voor het rijden, voor de gebruiksvergoeding, voor het gebruik van de kaartjesautomaten. De decentrale overheden maken op dit moment een verdeling. Tot in de details is overeenstemming bereikt. Als ik in januari hoor wie van hen met zijn eigen decentrale trein aan de slag wil, kan het gaan gebeuren. De samenloop is met de NS geregeld in de concessie. De tekst is daarover zeer duidelijk: dat ze absoluut constructief moeten meewerken, dat de decentrale overheden het recht hebben om VenW te vragen om toezicht op die constructieve medewerking, dat de NS gemotiveerd moeten aangeven als zij nee zeggen tegen een bepaalde samenloop; bovendien komen alle bestaande samenlopen in de concessie te staan, ze worden dus van tevoren vastgelegd.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Voorzitter. Er is een wrang verschil tussen de papieren werkelijkheid en datgene wat er echt gebeurt. In Noord-Holland blijken de NS helemaal niet zo scheutig met het delen van informatie om deze zaken goed te regelen. Ik vraag de minister dus om niet alleen uit te gaan van het papier en hier actiever op toe te zien.

Minister **Peijs**: We gaan niet alleen uit van het papier. We hebben de decentrale overheden duidelijk gemaakt dat VenW als arbiter zal optreden als niet naar de geest van de concessie wordt gehandeld. Wij zorgen voor een transparant proces en voor een absolute motivering als de NS niet tegemoetkomen aan de vraag van de decentrale overheden.

Nu de chipcard. De heer Van der Staaij kan gerust zijn: er is in dit proces nu echt sprake van een stroomversnelling. Ook mevrouw **Dijksma** hoeft zich geen zorgen te maken: de onderlinge afstemming tussen partijen is naar behoren. Iedereen is het eens met de verdeling van het geld, nu moeten we er samen met de branche voor zorgen dat iedereen die niet in de eerste tranche met de pilots te maken heeft gehad, meegaat, dat de kennis wordt gedeeld en dat ervaringen worden doorgegeven. Niemand mag dus achterblijven in het proces, iedereen moet voortdu-

rend betrokken zijn bij de pilots en daar daarna zijn voordeel mee doen.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Mijn vraag was er nu juist op gericht dat de gelden via de regionale overheden worden verdeeld, maar dat de vervoerders, terwijl zij afhankelijk zijn van die overheden, nu al enorme kosten moeten maken, bijvoorbeeld om hun bussen aan te passen. Hoe kunnen zij zeker weten dat die investeringen niet voor niets waren? Als zij een aanbesteding missen, hebben zij immers een probleem.

Minister **Peijs**: Er moet op worden toegezien dat dit niet gebeurt. Nederland is eind 2007 helemaal over, dus iedere bus die in Nederland rijdt, moet dan op dit systeem zijn aangesloten. Ik zal dit echter meenemen naar de decentrale overheden als aandachtspunt.

2005 wordt voor het openbaar vervoer een heel belangrijk jaar, omdat in april volgend jaar wordt gestart met de invoering van de chipcard in de regio Rotterdam. Dat is het begin van het einde van de vertrouwde strippenkaart. In het najaar valt de beslissing over de invoering op landelijke schaal, die dan in 2007 kan geschieden. U weet dat ik een bedrag van 90 mln voor de migratie beschikbaar heb gesteld. De bal ligt nu bij de vervoerders en de decentrale overheden. U mag er echter op vertrouwen dat ik het kind niet met het badwater zal weggooien. Ik zal het geld namelijk pas volledig beschikbaar stellen en de strippenkaart terugtrekken als ik ervan overtuigd ben dat het systeem werkt en dat de reizigers tevreden zijn. Hierover zijn duidelijke afspraken gemaakt met de sector. In het reizigersonderzoek zal daarom expliciet worden ingegaan op betaalbaarheid, sociale veiligheid en toegankelijkheid.

De heer **Van Hijum** (CDA): Ketenmobiliteit is belangrijk voor het succes van de chipkaart. Ik hoor daarom graag wanneer deze kaart wordt ingevoerd in het CVV en de taxi. Kunt u verder ook iets zeggen over het belang van menselijk toezicht in een systeem met een chipkaart? Wellicht is het mogelijk om ons hierover een notitie te doen toekomen?

Minister **Peijs**: Ik zeg graag toe dat wij zullen onderzoeken hoe een en

ander in de praktijk zal worden geregeld.

De rijkswandelnota van de heer **Duyvendak** valt niet onder mijn portefeuille, maar ik zal er toch iets over zeggen. Een dergelijke nota zal geen primeur van mijn ministerie worden. Dat zal de heer **Duyvendak** niet verbazen, want het moet hem toch ook opgevallen zijn dat mijn ministerie niet verantwoordelijk is voor de wandelroutes in Nederland. Ik zal dit interessante idee neerleggen bij mijn collega's in het kabinet die hiervoor wel verantwoordelijk zijn.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Ik wil u vragen of het mogelijk is dat u met uw collega van Landbouw met een reactie komt op deze nota, zodat de Kamer die na het kerstreces kan betrekken bij haar bespreking van deze nota.

Minister **Peijs**: Ik weet niet waarom mijn ministerie hierbij betrokken zou moeten worden. Ik ben namelijk wel verantwoordelijk voor mobiliteit, maar niet voor de benenwagen. Recreatie valt onder het ministerie van Landbouw. Ik zal deze nota dan ook graag aan mijn collega van dit ministerie overhandigen.

Ik ben blij met het voorstel van de heer **Duyvendak** voor een tolwet. Hij sprak hierover al bij de begrotingsbehandeling van vorig jaar en ik ben blij dat de Kamer hierover binnenkort zal debatteren.

De heer **Hofstra** (VVD): De minister neemt dus het voorstel van de heer **Duyvendak** voor een tolwet over? Is de minister bereid om de Kamer over dit onderwerp een bredere uiteenzetting te doen toekomen.

Minister **Peijs**: Ik heb helemaal niet gezegd dat ik dit voorstel overneem. Ik zal dit voorstel neerleggen bij mijn hiervoor verantwoordelijke collega. Ik ga helemaal niet over voetpaden.

De heer **Hofstra** (VVD): Er zal dus geen tol worden geheven op bestaande wegen?

Minister **Peijs**: U brengt mij van mijn apropos. Ik dacht dat de heer **Hofstra** een vraag stelde over wandelpaden. Misschien wil hij tol heffen op wandelpaden?

De heer **Hofstra** (VVD): Maar dan alleen op dubbeldekswandelpaden!

Peijs

De **voorzitter**: Gaat u door met uw beantwoording.

Minister **Peijs**: De heer Van der Staaij en mevrouw Gerkens hebben gewezen op het belang van de binnenvaart. Ik hecht daar ook veel belang aan. Nu al gaat 40% van het transport binnen onze landsgrenzen over het water en de rek is er nog lang niet uit. Er is nog capaciteit over en dat is maar goed ook als je kijkt naar de groeiprognozes voor het totale goederenvervoer van 40% naar 80% in de komende vijftien jaar. Dat kan niet allemaal over de weg en het spoor en daarom moeten onze vaarwegen op orde zijn. Zeker omdat de binnenvaart relatief heel veilig is. Het is daarbij echter geen kwestie van óf óf, maar van én én. Met andere woorden: wij moeten op alle fronten inzetten op de hoofdverbindingssassen. Het extra stimuleren van de binnenvaart, zoals de heer Van der Staaij voorstelt, heeft bovendien niet zo veel zin omdat de praktijk leert dat elke modaliteit zijn eigen markt en doelgroep heeft. De uitwisselbaarheid is dus heel gering. Ik moet de heer Van der Staaij zeggen dat het eigenlijk uitstekend gaat met de binnenvaart sinds Nederland een beetje af is van het intermodale vervoer. De binnenvaart maakt zijn eigen markt en ik denk dat het heel goed gaat.

Van de nieuwe lidstaten van de EU kennen er veel binnenvaart. Ik denk dat dit heel belangrijk is geweest om de binnenvaart ook in Europa hoog op de agenda te zetten. De Kamer kent waarschijnlijk het initiatief dat ik samen met de Belgen en de Fransen heb ondersteund in Europa om de verbinding te maken tussen de Seine-Nord en de Schelde. Dit is heel belangrijk voor onze binnenvaart, want onze vloot beslaat per slot van rekening 80% van de hele Europese binnenvaartvloot. Daarom denk ik dat dit een goede zaak is voor onze binnenvaart.

De heer Slob refereerde aan de reactie op de begroting van het Centraal overleg vaarwegen, dat stelt dat er in 2005 nauwelijks geld zou zijn voor het inlopen van achterstanden. In 2005 is 121 mln euro beschikbaar voor zogenaamd variabel onderhoud en grote onderhoudsprojecten. Dat is flink meer dan de 72 mln euro in 2004. Voor de jaren 2006 tot en met 2010 is er sprake van een continu oplopende

reeks tot circa 300 mln euro. Daarmee kunnen wij veel doen, maar het is nog niet genoeg. Dat is de realiteit en deze heeft te maken met het feit dat de onderhoudsachterstand op het water nog veel groter is dan op de weg en het spoor. Bovendien heb je het hier over projecten die veel vragen, zowel technisch en juridisch als financieel. Ook de voorbereidingstijd is relatief lang.

Op dit moment wordt al volop gewerkt aan de Waal en het Noordzeekanaal. Volgend jaar starten werkzaamheden aan het Amsterdam-Rijnkanaal, het Haringvliet en een aantal objecten in de vaarwegverbinding tussen Rotterdam en België, waaronder de Volkeraksluizen. Die keuzes zijn niet toevallig, maar het gevolg van prioriteiten als veiligheid, bereikbaarheid van zeehavens en de belangrijkste achterlandverbindingen. De consequentie is dat de onderhoudsachterstand op andere delen van het vaarwegennet pas na 2010 kan worden ingelopen.

De heer Hermans vroeg zich af of een integrale vergelijkende CPB-doorberekening van deze en andere investeringen in waterwegen niet een nóg beter zicht zou kunnen geven op de doelmatigheid ervan. Het antwoord is: misschien wel, maar dat vraagt om zulke gedetailleerde, kostbare en tijdrovende berekeningen op projectniveau dat het effect meteen weer twijfelachtig wordt. Bovendien biedt de huidige praktijk, waarin voor elk project een aparte kosten-batenanalyse plaatsvindt, mijns inziens voldoende garanties voor een doelmatige besteding van de middelen.

Mevrouw Gerkens was gisteren nogal verontwaardigd over mijn oproep aan de binnenvaart om de eigen lobby beter te organiseren. Daar neem ik geen letter van terug. De binnenvaart kan wel een zetje gebruiken. Bovendien is "lobbyen" helemaal geen vies woord, ook niet vanuit ons perspectief. Lobbyen is opkomen voor je belangen. Waarom zou iedereen dat mogen, behalve de binnenvaart? Voor een goede belangenafweging is het immers nodig om goed geïnformeerd te zijn over wat er onder de gebruikers van de infrastructuur leeft. Ambtenaren en politici zijn hiervoor ook afhankelijk van informatie uit de sector en zij zijn niet zo gewend om over binnenvaart na te denken. De

Kamer weet dat als geen ander en ik maak daar dus graag gebruik van.

Tot slot van dit deel kan ik de heer Van Hijum meedelen dat ik de evaluatie van de Subsidieregeling bedrijfsgebonden vaarweg-aansluitingen in de zomer van 2005 aan de Kamer zal toezenden.

De heer **Hermans** (LPF): Ik kan mij voorstellen dat de minister geen afweging wil maken van modaliteiten. Ten aanzien van het onderhoud op de vaarwegen kraakt het CPB een harde noot, want het zegt: er is geen degelijke kosten-batenanalyse gemaakt ten aanzien van dat onderhoud. Nu gaat het onderhoud mij ook zeer aan het hart. Waar wij dat precies gaan doen, met het grootste maatschappelijke rendement, gaat mij ook aan het hart. Kunnen wij niet alsnog zo'n kosten-batenanalyse krijgen?

Minister **Peijs**: Ik heb zojuist de prioriteiten genoemd volgens welke wij de investeringen rangschikken: achterlandverbindingen, zoals Rotterdam-Antwerpen. Ik wil best de overwegingen geven waarom de projecten in die volgorde staan.

De heer **Hermans** (LPF): Dat is nu juist de volgorde waarop het CPB kritiek heeft. Er ligt geen degelijke kosten-batenanalyse aan ten grondslag.

Minister **Peijs**: Die ligt er wel aan ten grondslag, maar die kan ik niet helemaal uit mijn hoofd noemen. Ik wil ze graag aan de Kamer sturen.

Mevrouw **Gerkens** (SP): De minister zegt eigenlijk dat de binnenvaart als zij niet lobbyt geen geld krijgt. Dat is ook de quote uit De Telegraaf. Ik maak daar bezwaar tegen. De minister zegt eigenlijk dat er geen steun van haar verwacht mag worden als er geen lobby is. Dat gaat niet alleen over de binnenvaart, maar ook over de wijze van regeren. Volgens mij kunnen wij de lobby niet laten uitmaken welke prioriteiten er zijn. Volgens mij maken minister en Kamer dat uit.

Minister **Peijs**: Maar minister en Kamer moeten ook geïnformeerd worden. Waarom zou de binnenvaart dat niet zelf mogen doen? Er worden niet alleen maar cijfers gebruikt. De binnenvaart is een buitengewoon veilige manier van transporteren. Er



Mevrouw Peijs, minister van Verkeer en Waterstaat

© M. Sablerolle ± Gouda

zijn stoffen die wij niet met de trein door binnensteden heen willen laten rijden. Ik zou dat graag vermijden door ze over het water te laten gaan. Het is niet altijd een kwestie van kosten die tegen elkaar kunnen worden afgewogen.

Dat heeft niet iedereen tussen de oren. Niemand kan dat beter aangeven dan de branche zelf. Ik vind dat heel redelijk. Lobbyen bij gewoon zeggen dat je informatie overdraagt aan mensen die op basis van informatie beslissingen moeten nemen.

Mevrouw **Gerkens** (SP): Daar maakt de minister volgens mij precies de denkfout. Niemand kan het beter aangeven dan de minister zelf, in het kabinet. Niet de lobby geeft aan wat belangrijk is. De minister maakt de uiteindelijke keuzes voor haar beleid en legt die voor. Zij zegt niet dat zij geen steun geeft als er geen lobby is. Achter een lobby zit veel meer: ook geld en ook vriendjespolitiek. Ik maak bezwaar tegen haar opstelling. Informatie is een ander verhaal. Lobbyen is duidelijk het beïnvloeden van het beleid op een wijze waar je vraagtekens bij kunt zetten.

Minister **Peijs**: Dat zijn de woorden van mevrouw Gerkens en niet van mij. Mijns inziens kan niemand functioneren zonder informatie. Voor mij is lobby een ander woord voor

informatie. Ik weet zeker dat ook mevrouw Gerkens praat met allerlei geledingen in de maatschappij, die hun belangen aan haar voorleggen, in de hoop dat zij ze wil behartigen.

De heer **Van der Staaij** (SGP): De minister erkende dat ondanks extra geld voor de vaarwegen uiteindelijk toch tot 2010 de achterstand in het onderhoud zich nog negatief zal ontwikkelen. Kan er bij meevallers dan toch niet extra geld naar het preventief onderhoud gaan? Daarmee voorkom je dat er later duurder correctief onderhoud moet plaatsvinden.

Minister **Peijs**: Wij hebben het vorig jaar al heel veel geld uitgegeven. Ik heb het bedrag genoemd. Wij doen ons best. Tot 2010 werken wij er keihard aan. De heer Van der Staaij heeft gelijk dat de situatie in het onderhoud in die tijd niet echt zal worden verbeterd. Wij nemen echter de grootste knelpunten, gevaar voor de veiligheid, gebrek aan doorstroming en te lange wachttijden voor de binnenvaart, met voorrang ter hand. Daarna maken wij weer een nieuw budget op. Dat staat ook in de nota Mobiliteit.

Tijdelijk mag ik twee beleids-terreinen beheren namens de staatssecretaris, de luchtvaart en het waterbeleid. Ik houd van vliegen en misschien nog wel meer van varen.

Ik begin maar met de luchtvaart en ga daarna het water op. In de vakantie neem ik ook vaak die volgorde. Het aantal vragen op luchtvaartgebied was beperkt, zodat ik de overstap snel zal kunnen maken.

De heffing van accijns op kerosine voor binnenlandse vluchten uit de motie-Verhagen, ingediend bij de algemene beschouwingen, is inmiddels opgenomen in het belastingplan van minister Zalm. Mijn standpunt over dit voorstel is dat de negatieve gevolgen ervan voor de luchtvaartsector beperkt zullen blijven, omdat er op deze vluchten nauwelijks concurrentie is van buitenlandse maatschappijen.

Dit ligt anders, als het gaat om de vraag van de heer Van der Ham of wij zo'n heffing ook voor buitenlandse vluchten kunnen invoeren. Ten eerste laten bilaterale luchtvaart-overeenkomsten dit meestal niet toe. Daarnaast zou een eenzijdig initiatief van Nederland negatieve effecten hebben op onze concurrentiepositie en ons vestigingsklimaat. Zo'n stap schaadt het mainportbelang en de werkgelegenheid; dat zijn zaken die zwaar wegen voor mij. Ik onderzoek dan ook liever de mogelijkheden van een Europese of een internationale aanpak.

De heer **Van der Ham** (D66): Daar vroeg ik vooral naar; ik vroeg u hoe het daarmee staat. U bent voorzitter in EU-verband en mijn vraag is wat u in dat kader heeft ondernomen en hoe het daarmee staat. Immers, heel veel landen hebben het in hun nationale parlementen over dit onderwerp, maar de vraag is wie de eerste stap zet.

Minister **Peijs**: Er is heel nadrukkelijk over gesproken in Europa, want de Amerikanen hebben op een zeker moment een stap gezet om de overeenkomsten zo aan te scherpen dat er geen ruimte meer zou zijn voor Europa om nog zelfstandig iets te besluiten. Daarin zijn wij niet meegegaan. Er is een akkoord gesloten dat ons voor een periode van, naar ik meen, twee jaar vastlegt; daarna kunnen wij weer eigen beslissingen nemen. Ik zeg dit uit het hoofd; mocht blijken dat het een andere termijn betreft, dan zal ik dit de Kamer schriftelijk laten weten.

De heer **Van der Ham** (D66): U ziet een mogelijkheid dat over twee jaar

Peijs

binnen de Europese grenzen een zelfde soort systeem wordt geïntroduceerd of van start gaat als wij nu binnen de Nederlandse landsgrenzen hebben?

Minister **Peijs**: Wij hebben in de internationale onderhandelingen die mogelijkheid uitdrukkelijk open willen houden

De heer **Van der Ham** (D66): Wat zijn uw initiatieven om, als deze mogelijkheid er is over twee jaar, dit ook gerealiseerd te krijgen in Europa?

Minister **Peijs**: Er wordt in internationaal verband over onderhandeld en over dit specifieke punt wordt binnen Europa onderhandeld. Daarbij hebben wij de inzet dat wij dit graag willen bewerkstelligen, maar dat hebben wij nog niet voor elkaar.

De heer **Van der Ham** (D66): Dat begrijp ik. Het gaat mij erom dat u het graag wilt en dat de Kamer het graag wil, zeker in Europees verband. Ik zou het zeer lovenswaardig vinden, als u op dit punt samen met een aantal landen een kopgroep zou formeren om ervoor te zorgen dat het op de agenda blijft. Dit om te voorkomen dat wij na twee jaar met een lege agenda zitten in die zin dat, hoewel wij er allemaal vóór zijn, er dan geen concrete initiatieven liggen. Kunt u toezeggen dat u, als één land van die voorlopers in Europa, met een initiatief komt, samen met een aantal andere landen?

Minister **Peijs**: Ik zal daar graag op terugkomen in een schriftelijke reactie, want ik heb niet paraat wanneer er weer bijeenkomsten zijn van Raadswerkgroepen op dit terrein. Het betekent dat ik thans geen duidelijke agenda in de tijd kan aangeven. Ik kom er graag schriftelijk op terug.

Voorzitter. Mijn tweede en laatste mondelinge luchtvaartantwoord gaat over de vlieghuften van mevrouw Dijkma. Binnen de Europese Unie, de Europese civiele luchtvaartautoriteiten en de Internationale Civiele Luchtvaartorganisatie wordt gesproken over ruimere mogelijkheden voor de bemanning om in te grijpen en over het verbeteren van de training en de opleiding van het cabinepersoneel. Een aantal luchtvaartmaatschappijen neemt al maatregelen zoals het weigeren van

een boeking. Dat is makkelijker bij de luchtvaart, omdat je daar altijd geïdentificeerd kunt worden. Sommigen denken zelfs over de publicatie van de namen van de passagiers die zich hebben misdragen, maar daar zitten juridische nadelen aan die samenhangen met bijvoorbeeld de privacy en de aansprakelijkheid. Overigens heb ik onlangs zelf meegemaakt dat wegens agressief gedrag van passagiers tegen de bemanning het vertrek werd uitgesteld, er werd teruggetaxied van de landingsbaan en de betrokken passagiers uit het vliegtuig werden verwijderd. Ik denk derhalve dat de aanpak op dit punt zeker aan het verharden is.

Het komt mij voor dat dit internationale spoor ons het meeste resultaat zal opleveren en daarom vind ik een eigen Nederlandse zwarte lijst minder nuttig. Schiphol is een hub met heel veel buitenlandse passagiers en om die reden denk ik dat wij met een internationale zwarte lijst effectiever kunnen zijn dan wanneer wij een eigen Nederlandse zwarte lijst hebben.

Mevrouw **Dijkma** (PvdA): Dat laatste was nu juist wat ik bepleitte, namelijk dat wij niet een Nederlandse lijst maken maar dat wij om te beginnen in Europees verband daaraan gaan werken. Daarover had ik u twee vragen gesteld.

Minister **Peijs**: Ja, ik werk aan een internationale lijst.

De **voorzitter**: Dan bent u het met elkaar eens en kan de minister haar betoog vervolgen.

Mevrouw **Dijkma** (PvdA): Ik heb de minister gevraagd om ook zelf iets te doen en dat heb ik nog niet vernomen.

Minister **Peijs**: Nederland treedt ook op tegen agressie in het vliegtuig. Het openbaar ministerie heeft thans heel veel mogelijkheden om tot strafrechtelijke vervolging over te gaan. Ik meen daarom dat Nederland zijn huiswerk heeft gemaakt en het eenvoudig kan meewerken aan het opstellen van een internationale lijst.

De heer **Van Lith** (CDA): Voorzitter. Ik heb in de eerste termijn aandacht gevraagd voor het punt van de geluidsoverlast. Die moet de minister in toom houden. Er moeten

duidelijke normen worden gesteld; daar hebben mensen recht op. Echter, er moet ook een duidelijke meting mogelijk zijn. De normen moet men dus controleerbaar maken. Mijn punt in de eerste termijn was dat met twee maten wordt gemeten als het gaat om enerzijds militaire vliegtuigen en anderzijds burgervliegtuigen. Wil de minister over de meting afspraken maken met haar ambtgenoot van Defensie? Zij geeft in de schriftelijke antwoorden aan dat zij overleg gaat voeren over de klachtenafhandeling. Wil zij ook over het punt van de geluidsoverlastmeting overleg plegen?

Minister **Peijs**: Ik kan niet overzien wat ik toe kan zeggen. Ik wil deze vraag schriftelijk beantwoorden.

Voorzitter. Van ons beiden is de staatssecretaris de watermanager. Als tijdelijke portefeuillehouder ben ik er de afgelopen weken extra van overtuigd geraakt dat het belang van dit onderwerp voor ons land heel erg groot is. Er speelt heel veel, er gebeurt heel veel en er staat ook nog heel veel op de rol.

Ter geruststelling van de heer Van Lith zeg ik tegen hem: ik heb er alle vertrouwen in dat wij met het werk aan onze rivieren het veiligheidsniveau zullen halen dat wij hebben afgesproken: de Zandmaas in 2015, de Grensmaas in 2017 en de Rijn in 2015.

Zoals bekend werken wij voor de Rijn en het benedenstroomse deel van de Maas aan de PKB Ruimte voor de rivier. De doelstelling is om uiterlijk in 2015 te voldoen aan de wettelijke norm voor veiligheid: een afvoercapaciteit van 16.000 m³ Rijnwater per seconde. Om dat doel te bereiken zullen wij een scala aan maatregelen moeten nemen en een scala aan projecten moeten uitvoeren. Het project Hondbroekse Pleij is thans in uitvoering. Alle maatregelen worden vermeld in de planologische kernbeslissing. Zowel invulling als uitvoering van de PKB gebeurt in nauwe samenwerking met de regionale bestuurders en de maatschappelijke organisaties. PKB, deel I, is naar verwachting medio 2005 klaar. Wij willen in ieder geval nog tijdens deze kabinetsperiode PKB, deel IV, vaststellen.

De heer Boelhouwer concludeert dat uit de bekende Nederlands-Duitse studie naar extreem hoog water van de Rijn blijkt dat nood-

Peijs

overloopgebieden niet meer nodig zijn. De heer Van Lith wil het gereserveerde geld overhevelen naar de post Ruimte voor de rivier en de heer Van der Ham wil weten hoe ik over dit rapport denk.

De onderzoeksresultaten geven mij vooralsnog geen aanleiding om de reserveringen voor de noodoverloopgebieden te wijzigen. De conclusie dat noodoverloopgebieden niet nodig zijn, vind ik nogal voorbarig. Uiterlijk in 2006 zal het kabinet in samenhang met de besluitvorming over Ruimte voor de rivier een beslissing nemen over de rampen-beheersingsstrategie. De staatssecretaris mag dan de watermanager zijn, maar gelet op de leeftijd van de mensen in deze zaal, ben ik misschien hier de enige die de watersnood heeft meegemaakt. Ik zie de heer Hofstra verbaasd kijken, maar ik kan mij niet herinneren dat er in Drenthe ooit een watersnood is geweest.

De voorzitter: Ik dank de minister voor haar compliment aan mijn adres.

De heer **Van Lith** (CDA): Voorzitter. Ik wil de minister graag een vraag stellen over het project Ruimte voor de rivier. Dat kent twee doelstellingen: de veiligheid bevorderen en de overstromingskans terugbrengen enerzijds en de ruimtelijke kwaliteit bevorderen anderzijds. Het gaat hierbij dan ook om een behoorlijke ingreep in het riviereengebied. Inmiddels heeft de stuurgroep de conclusie getrokken dat als wij op 1,9 mld blijven zitten, het vooral technische maatregelen worden. Daar zal de omgeving niet beter van worden. Eigenlijk staat de kwaliteitsdoelstelling behoorlijk onder druk. Is de minister het met mij eens dat wij er alles aan moeten doen om zoveel mogelijk tot duurzame maatregelen te komen, maatregelen die het realiseren van beide doelstellingen beogen?

Minister Peijs: Ik ben het helemaal met de heer Van Lith eens. De staatssecretaris is in overleg geweest met alle regionale bestuurders. Zij zullen bekijken of zij van hun kant tot projecten kunnen komen en of zij het bedrag dat nog ontbreekt bij elkaar kunnen brengen.

Ik had nog niet mijn hele verhaal afgewerkt. Ik kan mij best voorstellen dat op een zeker moment het budget

van de noodoverloopgebieden terecht komt bij Ruimte voor de rivier. Zo'n beslissing om dat nu al over te hevelen kan een grote invloed hebben op wat er in Duitsland gebeurt. Het politieke draagvlak voor bijvoorbeeld de retentiegebieden aan de andere kant van de grens wordt veel minder als wij in Nederland niet bereid zijn om grootschalige maatregelen te nemen, zoals noodoverloopgebieden of Ruimte voor de rivier. Daardoor organiseren wij meteen een levensgroot probleem voor onszelf. Wij werken op dit moment grensoverschrijdend samen op het gebied van water; de Duitsers zoeken ook naar mogelijkheden voor noodoverloopgebieden. Als wij niets doen, is de kans heel groot dat de Duitsers zich verschansen achter hoge dijken en wij het water krijgen. Dan zijn wij te laat met noodoverloopgebieden.

Er is niets aan de hand als wij de beslissing in 2006 zouden nemen. Je kunt dan alsnog dat budget naar of Ruimte voor de rivier of bijvoorbeeld de Maaswerken schuiven.

De heer Boelhouwer vroeg in verband met de Europese kaderrichtlijn naar de hoogte van het budget dat daarvoor in de komende begroting zal worden opgenomen. Zoals algemeen bekend, zal in de periode 2006-2009 meer helderheid ontstaan over de financiële opgave van de kaderrichtlijn. Die bedragen verschijnen tegen die tijd in de begroting en ik kan er nu geen slag naar slaan. Het staat wel vast dat het grote bedragen zullen zijn, want wij zullen heel veel moeten doen.

De band tussen water en Europa wordt steeds nauwer. Juist omdat water zich niets aantrekt van staatkundige grenzen, is waterbeleid bij uitstek een onderwerp dat een Europese aanpak verdient. Dat geldt niet alleen voor de waterkwaliteit, de kaderrichtlijn, maar ook voor de waterkwantiteit. Ook voor dit vraagstuk geldt dat Nederland als het afvoerputje van Europa erg gebaat is bij maatregelen in de bovenstroomse gebieden. Daarom heeft de staatssecretaris samen met haar Franse ambtgenoot de Europese Commissie gevraagd om een hoogwaterbeschermingsinitiatief. Het uitgangspunt voor de Europese aanpak moet zijn dat maatregelen op het ene stroomvak geen nadelige effecten mogen hebben op stroomvakken boven- en benedenstrooms. Daarnaast zien wij graag een grotere

nadruk op preventieve actie, in plaats van een focus op herstelmaatregelen. Inenten is beter dan pleisters plakken. Wij zijn blij en trots dat de Milieuraad van 14 oktober de raadsconclusies over de mededeling van de Commissie over hoogwaterbescherming heeft aangenomen. Daarmee zag de eerste lovebaby van de staatssecretaris van dit jaar het levenslicht.

Ik ga in op de actuele veiligheidsdiscussie. De heer Boelhouwer refereerde aan het rapport "Risiko's in bedijkte termen". De uitkomsten van dit rapport bevestigen de juistheid van de initiatieven die al zijn genomen. Het rapport gebruiken wij verder voor de discussie over de manier waarop wij in Nederland omgaan met de veiligheid tegen overstromingen. Momenteel wordt hard gewerkt aan de permanente verbetering van de veiligheid, onder andere met de projecten Zwakke schakels voor de kust, Ruimte voor de rivier en de steenbekleding in de Zeeuwse delta en rond het IJsselmeergebied. Doel hiervan is te voldoen aan de huidige wettelijke normen en daarmee de kans op overstroming te verkleinen.

Gezien alle economische ontwikkelingen en bevolkingsgroei in de afgelopen vijftig jaar vind ik het daarnaast van belang om vast te stellen of deze normen nog steeds adequaat zijn. Daarbij past het denken in risicotermen. In het studieproject "Veiligheid Nederland in kaart" worden de overstromingsrisico's beschreven. De uitwerking in termen van overstromingskansen, risico's en de beheersing daarvan zal een grote omslag teweegbrengen in de wijze van denken over hoogwaterbescherming. De trend is dat wij niet alleen aan kansberekening moeten doen, maar ook aan schadeberekening in de zin van maatschappelijke kosten bij overstromingen. In de tweede helft van 2005 komen wij terug op het traject dat ons in deze discussie voor ogen staat. Wij beginnen namelijk anders over overstromingsrisico's te denken dan in het verleden. De algemene discussie over de omgang met en het denken over risico's is op de kaart gezet door het RIVM-rapport "Nuchter omgaan met risico's" en door de Cleveringa-lezing die de staatssecretaris daarover het vorig jaar hield.

Een dossier waarin ongeveer alle aspecten van het waterbeleid

Peijs

samenkomen, is de Westerschelde. In 2002 hebben wij in het Memorandum van Vlissingen met de Belgen afgesproken dat nagegaan wordt of een integraal pakket maatregelen moet worden genomen tegen overstromingen, voor verbetering van de vaarroutes en voor bescherming van de natuur in dat gebied. Afgelopen september is een ontwikkelingschets met ambtelijke voorstellen aan beide regeringen aangeboden. De schets heeft al ter inzage gelegen en er was inspraak op mogelijk. De commissie MER heeft positief geadviseerd. De stakeholders uit de regio, verenigd in een overleg van adviserende partijen, hebben een advies uitgebracht dat is samen te vatten als "ja, mits". Het zou niet goed zijn om er hier nu, terwijl de onderhandelingen met Vlaanderen nog in volle gang zijn, al te veel over uit te wijden. Ik behoeft hier niet uit te leggen hoe belangrijk het is dat wij zorgvuldig met dat dossier omgaan, gezien de gevoeligheden die er op dit punt aan beide zijden van de grens leven. Wel kan ik de heer Boelhouwer geruststellen: als het aan mij ligt, ondervindt Zeeland geen nadeel van een eventuele verdieping van de Westerschelde. Daarvoor is die provincie mij te lief.

De heer Hermans heeft een vraag gesteld over de communicatiecampagne "Nederland leeft met water". Deze campagne zou burgers angstig maken en dus zegt hij: stoppen of aanpassen. Bij de start van de campagne hebben wij expliciet afgesproken dat angst absoluut vermeden moet worden. Met onderzoeks- en publiekstesten kijken wij twee keer per jaar of wij er in slagen een goede balans te vinden tussen geen angst zaaien maar wel bewustwording vergroten dat wij het water de ruimte moeten geven. Volgens gegevens van de Rijksvoorzorgdienst en het NIPO slagen wij daar behoorlijk goed in. Voor een zo ingrijpende beleidswisseling in een waterland als Nederland is dat verschrikkelijk belangrijk, met name vanwege de ruimtelijke consequenties. Daarom zou ik nu niet met de campagne willen stoppen. De campagne zal wel veranderen in 2005. De volgende fase van de campagne zal meer gericht zijn op concrete waterprojecten. Ook krijgt de regionale communicatie een extra impuls. Dat betekent eigenlijk een heel nieuw campagneconcept.

De heer **Van Lith** (CDA): Het is terecht dat er aandacht is voor de overstromingsrisico's, ook wat betreft schade en slachtoffers. Dat is een hele omslag in denken in Nederland. Het project "Veiligheid Nederland in kaart" brengt die overstromingsrisico's in beeld. In 2005 zal de Kamer daarover nader worden gerapporteerd. Wanneer kunnen wij echter voor geheel Nederland, dus voor alle kustwateren, de meren en de grote rivieren, een inventarisatie van de overstromingsrisico's krijgen? Ook het komende jaar moeten wij hier met elkaar verschillende maatregelen bespreken en moeten wij tot een soort risicoanalyse komen.

Minister **Peijs**: Ik heb niet het gevoel dat wij uitzonderingen hebben gemaakt. Elk overstromingsrisico, waar ook in Nederland, wordt meegenomen.

De heer **Van Lith** (CDA): "Veiligheid Nederland in kaart" is een soort pilot in het kader waarvan een aantal dijkvakken worden onderzocht. De kunst is om zo snel mogelijk alle risico's volledig in beeld te brengen omdat daarop ook de te nemen maatregelen afgestemd moeten worden, onder andere waar het gaat om "Ruimte voor de rivier". Als wij blijven aanmodderen met een aantal dijkvakken, schiet het natuurlijk niet op. Dus wanneer is de totale inventarisatie gereed en kan die naar de Kamer worden gezonden?

Minister **Peijs**: Ik zal die vraag schriftelijk beantwoorden.

De heer **Van der Ham** (D66): Als in Nederland minder aan dit probleem wordt gedaan, zal men ook in Duitsland daar minder toe geneigd zijn, heeft u zojuist gezegd. Volgens mij lopen wij het gevaar dat wij er op een of andere manier in worden gefietst en dat wij met de Ooijpolder aan de slag moeten. Kunt u toezeggen dat de alternatieven echt in de afweging worden betrokken?

Minister **Peijs**: Over de nood- en overloophoeven wordt in 2006 een definitieve beslissing genomen. Dan staan alle argumenten op een rij. Wij fietsen u nergens in. Ik wijs er echter op dat men in Duitsland nog maatregelen moet nemen en dat dit invloed op onze beslissingen kan hebben. Dat wordt overigens ook zo

beleefd in Duitsland. Ik vraag de Kamer om dit budget even te laten staan. In 2006 kan zij ja of nee zeggen.

De heer **Van der Ham** (D66): Voorzitter...

De **voorzitter**: Nee, ik wil het hierbij laten. De minister vervolgt haar betoog.

De heer **Van der Ham** (D66): Wij moeten het toch over de inhoud kunnen hebben.

De **voorzitter**: Daar kunt u vandaag niet over klagen, tenminste wat het voorzitten betreft. Ik geef geen oordeel over wat de Kamer en wat de minister zeggen.

Minister **Peijs**: Voorzitter. Ik maak enkele korte opmerkingen over de Betuweroute, een van de grote projecten. Cruciaal is natuurlijk het eindrapport van de commissie-Duivesteijn, dat op 15 december verschijnt. Het is niet gepast om daar al gedetailleerd op vooruit te lopen, maar in algemene zin merk ik op dat ik hoop dat het toetsingskader van de commissie ons echt helpt om het financiële beheer en de interne aansturing van grote projecten te optimaliseren en tegelijkertijd de informatievoorziening aan de Kamer te verbeteren. Voor de Betuweroute staat 2005 in het teken van de besluitvorming over de toekomstige exploitatie. Men weet dat het Havenbedrijf van Rotterdam en ProRail aan een businesscase werken voor een kostendekkende en marktgerichte exploitatie. Daarover zijn eerder dit jaar afspraken gemaakt. Ik verwacht de resultaten hiervan nog deze maand. De heer Hofstra heeft gezegd dat dit een van de projecten is waarbij weer vertraging is opgetreden. Dit keer lag de oorzaak van de vertraging echter niet bij ons. Ik wil de afgesproken procedure eerst afmaken. Daarna kunnen er twee dingen gebeuren. Bij een positieve beoordeling starten wij het gunningsproject en bij een negatieve beoordeling zal ik de mogelijkheden van een openbare aanbesteding of van een alternatief traject bestuderen. In het laatste geval kan TowRail meedoen. Ik ben buitengewoon positief gestemd over de toenemende belangstelling voor de exploitatie van de Betuweroute.

Peijs

Van de megaprojecten is het maar een kleine stap naar de actuele stand van zaken rond PPS. Op dat front is er nogal wat in beweging, niet alleen bij van zeer grote, maar ook bij kleinere bouwprojecten. Op het gevaar te zondigen tegen mijn eigen voornemen om vandaag geen voorschot te nemen op het debat over de nota Mobiliteit, moet ik voor de PPS een uitzondering maken. Bij de planning van infrastructuur kijk je immers al snel wat langer vooruit. Tegelijkertijd kan ik er vandaag relatief kort over zijn. Ik heb meermalen gezegd dat ik niet geloof in gratis geld. Ik zie echter volop kansen om via PPS-constructies projecten naar voren te halen om op die manier efficiencywinst te boeken. Ik heb daar concrete ideeën over en ik heb het bedrijfsleven uitgedaagd om plannen en voorstellen aan mij voor te leggen. Die handschoen is opgepakt. Wij praten over diverse projecten die gezamenlijk aangepakt kunnen worden, bijvoorbeeld de doorgaande tolweg van Rotterdam naar Antwerpen ± de weg van haven tot haven ± de tweede Coentunnel en de A2-passagie Maastricht. Ik moet zeggen dat het resultaat tot nu toe bemoedigend is, maar concrete plannen kan ik nog niet melden. Mogelijk kan dit op 13 december wel.

Zoals aangekondigd in de nota Mobiliteit en in het verlengde MIT wil ik ook de mogelijkheden voor tolheffing in de Wet bereikbaarheid en mobiliteit verder verruimen. Dat lijkt mij echter typisch een onderwerp voor 13 december.

Verschillende leden hebben vragen gesteld over de meevallende aanbestedingsresultaten in de afgelopen tijd bij zowel spoor-, weg- als waterprojecten. De opvallendste en meest concrete tot nu toe is de meevaller van 117 mln bij de aanleg van de Betuweroute. De Kamer heeft eerder aangegeven dat zij die meevaller wil behouden voor doelen van Verkeer en Waterstaat. Ik ben het daarmee eens. Ik heb de Kamer eergisteren een brief gestuurd waarin ik aangeef waar ik dat geld aan uit wil geven.

Hoe gaat het nu verder? Meevallende aanbestedingsresultaten lijken inmiddels een trend, met de nadruk op het woord "lijkt". Het is immers te vroeg om onszelf rijk te rekenen. Wij weten simpelweg nog te weinig van de achtergronden en de effecten. Op dit moment zijn wij bezig om alle gegevens boven tafel te krijgen, met

name wat betreft de reguliere onderhouds- en aanlegprogramma's. Ik hoop de Kamer heel snel over de resultaten te informeren.

Het onderzoek is zover gevorderd dat wij het stadium van koffiedik kijken een beetje voorbij zijn. Vandaar dat ik nu al zeg dat ik de spoortunnel Delft voorrang geef bij de belegging van eventueel vrijkomende middelen. Dat past ook bij mijn inzet om meevallers voor V&W-doelen te behouden, waarbij ik expliciet rekening wil houden met de infrastructuurwensen die in de Kamer leven. Als ik een reële inschatting maak van alle factoren, zeg ik dat de spoortunnel in Delft er kan komen, zeker ook omdat ik inmiddels kan rekenen op een substantiële bijdrage van collega Dekker. Over het precieze hoe en wat vindt nog volop overleg plaats. In ieder geval kunnen wij vaststellen dat wij de vraag wel of geen spoortunnel in Delft achter ons kunnen laten. Daarmee geef ik een duidelijk antwoord op de vraag van de heer Van Hijum over de stand van zaken bij de motie-Mastwijk. Ik voer die uit.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Dat zou heel goed nieuws zijn. Heel veel mensen zijn daarmee blij. Kan de minister aangeven uit precies welke meevallers zij dit betaalt? Het valt mij immers op dat bij alle megaprojecten en projecten waarbij afspraken zijn gemaakt of contracten gesloten met andere overheden geen aanbestedingsmeevallers zijn ingeboekt. Zijn dat de meevallers waaruit dit wordt betaald?

Minister **Peijs**: Het kabinet heeft een taakstelling van 3% op alle aanleg gerekend. Ik doel niet op het onderhoud, waaruit de heer Van Hijum put. Ik kan niet aangeven om welke meevallers het gaat. Ik weet wel dat het zo veel is dat ik kan beloven dat de spoortunnel van Delft aanbesteed wordt. Ik zal in de loop der jaren een bepaald bedrag per jaar overmaken.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Dit komt bij het MIT aan de orde. Kunnen wij hierover voor de behandeling van het MIT een brief krijgen, zodat wij daarover met beide voeten op de grond kunnen discussiëren?

Minister **Peijs**: Ik weet niet of ik dan

weet waar precies de meevallers zitten en hoe groot die zijn. Het gaat om het berekenen van iets dat nog moet plaatsvinden. Dat is "tricky". Ik wil daar mijn vingers niet aan branden. Ik houd daarom een slag om de arm. Het bedrag voor Delft komt er echter, zeker met de hulp van mevrouw Dekker.

De heer **Hofstra** (VVD): Ik hoor mevrouw Peijs spreken van een meevaller. Ik denk zij doelt op minder tegenvallers. Zoveel meevallers hebben wij immers niet bij de Betuweroute. Gisteren viel de term zigzagbeleid. Misschien zijn veel mensen blij met een spoortunnel bij Delft. De VVD-fractie ook. De Kamer heeft echter stukken van de minister gekregen waarin staat dat die tunnel geen prioriteit heeft. Er zou geen probleem zijn en dus ook geen noodzaak tot een oplossing. Nu zegt de minister ineens de tunnel aan te besteden en daar bij voorkeur het geld in te willen steken. Die afweging moeten wij goed maken met elkaar.

Minister **Peijs**: Er ligt een door de Kamer aangenomen motie. Die lag er vorig jaar al. Ik voer die motie uit. Vorig jaar had ik daar geen geld voor. Nu denk ik dat wel te hebben. Daarom voer ik de motie uit.

De heer **Slob** (ChristenUnie): Ik ben verheugd over de mededeling van de minister over de spoortunnel bij Delft. Ik heb gisteren gevraagd om voor de MIT-behandeling een overzicht te geven van de meevallers bij de aanbesteding. De Kamer moet dat in een bredere afweging mee kunnen nemen. Delft hoort daarbij, met een heel hoge prioriteit.

Minister **Peijs**: Ik ga de Kamer geen luchtballen voorhouden. Als ik het heb, krijgt de Kamer het ook.

De heer **Slob** (ChristenUnie): In het kader van de afwegingen die wij bij het MIT moeten maken, moet dit er gewoon liggen. De minister moet een tandje bij zetten. Dat is het moment waarop wij daarover moeten spreken.

Minister **Peijs**: Het is koffiedik kijken. Dat vraagt om het leggen van een bodem. In januari is het onderzoek klaar. De projecten moeten in volgorde gezet worden, om te bezien wat de mogelijkheden zijn.

Peijs

De heer **Slob** (ChristenUnie): Dat gaat te snel. De minister doet immers nu reeds uitspraken over Delft. Op 13 december spreken wij over het MIT. De minister heeft eerder een onderzoek aangekondigd naar wat er bij de aanbestedingen overblijft, de meevallers. Dat onderzoek moet er zijn bij de MIT-behandeling. Dan kunnen wij immers goede afwegingen maken. Wij moeten het niet over de jaarwisseling tillen. Dan is het MIT al behandeld. Wij moeten het op het juiste moment aan de orde stellen. Er moet dan maar wat harder gewerkt worden om het op tijd klaar te hebben.

Minister **Peijs**: Ik zie niet op tegen hard werken, maar je moet ook wel precies zijn. Het gaat om toekomstige aanbestedingen en ik wil graag voorkomen dat wij ons rijk rekenen en straks allerlei mensen op bijdragen van het Rijk rekenen die ze niet krijgen. Ik wil mij dan ook graag aan de veilige kant houden. Ik weet dat ik Delft kan betalen, maar voor het overige wil ik graag voorzichtig blijven.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): De minister zei eerst dat zij al veel minder koffiedik hoefde te kijken omdat ze veel meer weet, nu zegt zij dat zij geen onzekerheid wil oproepen. Voor een departement is het altijd wel prettig om wat speelgeld over te houden en dat niet alles door de Kamer wordt belegd. Laten wij elkaar niets wijs maken, maar zo werkt dat toch. Ik ben het dan ook met mijn collega eens dat de minister er maar voor moet zorgen dat de Kamer voordat het MIT wordt behandeld weet hoeveel ruimte zij het volgend jaar denkt te hebben. Daar gaan wij namelijk ook over!

Minister **Peijs**: Er is natuurlijk geen haar op mijn hoofd die het budgetrecht van de Kamer wil aantasten. Als wij een meevaller hebben ± kijk maar naar de brief van gisteren ± komen wij altijd met een voorstel naar de Kamer en die kan dat dan al dan niet aanvaarden.

Voorzitter. Ik kom op de verkeersveiligheid, een onderwerp waarvan ik graag nog eens benadruk dat het mij na aan het hart ligt. In mijn lange brief van 17 september heb ik de Kamer laten zien wat er zoal op de rol staat. Ik houd niet zo van zulke

lange brieven, maar in dit geval heb ik er toch voor gekozen, want uit de brief blijkt dat wij echt alles uit de kast halen om het aantal verkeersslachtoffers terug te dringen. De Kamer kan volgend jaar van mij een wetsvoorstel verwachten voor het puntenrijbewijs. Ik zal haar onder meer het onderzoek toesturen over de vormgeving van SUV's, vooral aan de voorkant.

Net als ik maakt de heer Duyvendak zich zorgen over bestelbusjes als boosdoeners in het verkeer. Hij stelt voor wat ik al in de begroting en de nota Mobiliteit heb neergelegd en ik zie dat dan ook als ondersteuning van mijn beleid. Ik onderzoek op dit moment de mogelijkheden om per 1 januari 2006 snelheidsbeperkende maatregelen te nemen, maar heb daarbij wel te maken met Europese wetgeving. Daarnaast suggereert de heer Duyvendak een aanvullend rijbewijs voor bestuurders van bestelbusjes. Daarvoor heb ik geen steun gekregen van de Europese collega's. Die zijn wel akkoord gegaan met een zwaarder rijbewijs voor bestelauto's met zware aanhangers. Ik hoop dat het Europees Parlement daar ook mee zal instemmen. Ik zet mijn kaarten nu op een aanvullende training voor chauffeurs van bestelauto's, het liefst in heel Europa, maar anders alleen in Nederland. Het doel daarvan is om de veiligheidscultuur echt tussen de oren van en de chauffeurs en die van hun bedrijven te krijgen.

Voorzitter. De fracties van het CDA en de PvdA hebben een amendement ingediend om in 2005 250.000 euro uit te trekken voor de ondersteuning van de jongerenorganisatie Team Alert. Ik ben bereid om dit bedrag voor 2005 beschikbaar te stellen. Een besluit over de financiering voor de volgende jaren wil ik laten afhangen van de resultaten van de in 2005 uit te voeren evaluatie naar de rol en het functioneren van Team Alert. Gelet op de reeds voor 2005 gemaakte afspraken met politie, justitie en decentrale overheden, zal ik er bij Team Alert op aandringen dat bij de besteding van het beschikbare budget zorg wordt gedragen voor een adequate communicatie richting jonge bromfietzers, onder andere over het helmgebruik, in samenwerking met politie, justitie en decentrale overheden. Daarbij acht ik het essentieel dat er sprake is van een direct, een een op een contact met

de doelgroep, bij voorkeur in combinatie met educatieve activiteiten in het voortgezet onderwijs. Verder zal ik Team Alert verzoeken om een jaarlijkse rapportage van de bereikte resultaten uit te brengen. Ten slotte ben ik van mening dat Team Alert moet verjongen wil het de jeugd en jongeren, die groep die het zegt te willen bereiken, blijven aanspreken.

De heer **Van Hijum** (CDA): De discussie over Team Alert wordt in deze Kamer al enkele jaren gevoerd en eigenlijk is het oordeel steeds geweest dat die activiteiten een belangrijke bijdrage leveren aan de verkeersveiligheid. Waarom zou de minister dan niet kunnen overgaan tot een structurele ondersteuning?

Minister **Peijs**: Ik wil eerst onderzoeken of ons gevoel op feiten gebaseerd is. Ik vind echt dat Team Alert de doelgroep moet blijven aanspreken. Naarmate zij ouder worden, wordt de doelgroep natuurlijk relatief jonger en voor iemand van 14 jaar is iemand van 25 oeroud. Ik vraag me af of het dan nog aan zijn doel beantwoord. Ik ben dus niet tegen Team Alert, maar het moet wel blijven voldoen aan de oorspronkelijke doelstelling.

Ik kom bij het voorzitterschap. De heer Van Hijum vroeg gisteren expliciet naar de stand van zaken. Het voorzitterschap geschiedt in een heel lastige periode, vooral vanwege het gedoe over de nieuwe Commissie. Dat is nu gelukkig achter de rug, maar onze eigen transportcommissaris is deze week weer door ander gedoe nog maar net begonnen. Desondanks lijken we erin te slagen de continuïteit in de Europese transport- en wateragenda te bewaren en er zelfs een paar initiatieven aan toe te voegen. Ik gaf al het voorbeeld van het hoogwaterinitiatief. Ik noem kort nog een aantal andere resultaten. Ik begin bij de gemeenschappelijke conclusies over de bevordering van de short sea shipping tijdens de informele raad van juli. In de Transportraad van 7 oktober zijn we het onder meer eens geworden over de belangrijke richtlijn voor river information services en de richtlijn voor een nieuw Europees rijbewijs. Helaas bleek een akkoord over het eurovignet nog niet haalbaar. Gelukkig krijgen wij met de Transportraad van begin december nog kansen om een

Peijs

flink aantal dossiers verder te brengen: de harmonisatie van de diploma's voor zeevarenden, de treinmachinistcertificaten ± heel belangrijk voor de liberalisering van het goederenvervoer ± en het dossier van de luchtverkeersleiders; allemaal goede voorbeelden van de verlaging van administratieve lasten. Verder noem ik de ISM-code voor de veiligheid op zee en het satellietprogramma Galileo. Bovendien hoop ik dan ook de conclusies te bekrachtigen van het tweede Europese verkeersveiligheidscongres, dat collega Lunardi en ik in oktober in Verona organiseerden. Kortom, ook al zijn we nog niet klaar, we zijn niet ontevreden over wat er allemaal op het gebied van verkeer, vervoer en water is gebeurd in Europa de afgelopen maanden. Ik denk dat we best mogen zeggen dat we de binnenvaart en de short sea stevig op de Europese agenda hebben gezet.

Mevrouw **Gerkens** (SP): Voorzitter. Ik heb de minister gevraagd of de OV-fiets kon worden opgenomen. Zij zei dat dit niet kan omdat de reikwijdte van EU-verordening 1191-69 dat niet toelaat. Welnu, ik heb die verordening erbij gepakt, maar kan zoiets nergens vinden: de fiets staat nergens genoemd en wordt dus ook niet uitgesloten. Als een verordening iets niet uitsluit, dan kan Nederland het volgens mij gewoon zelf bepalen. Wil de minister dat de OV-fiets hieronder gaat vallen, of niet?

Minister **Peijs**: Over de OV-fiets hebben we in de commissie reeds gesproken. We concludeerden toen dat we tot april de subsidie zouden verlengen. Dat is gedaan. Vervolgens zou de OV-fiets op de markt zijn plaats moeten vinden. Volgens mij hebben we dit dus uitgevoerd.

Mevrouw **Gerkens** (SP): U wilt dus niet voldoen aan mijn verzoek om dit op te nemen in wet en besluit omtrent het personenvervoer?

Minister **Peijs**: Nee.

Ik kom op het laatste thema dat ik aan het begin van mijn verhaal aankondigde: de andere overheid. Het is een beetje een vergaarbak van onderwerpen geworden, maar wel een belangrijke vergaarbak: het is namelijk helemaal gericht op een beter functionerende overheid, een

overheid die beter luistert, minder regelt, duidelijker communiceert, meer samenwerkt, meer verantwoordelijkheid deelt enzovoort. Laat ik al die doelstellingen in mijn eigen woorden samenvatten: ik zou graag zien dat de overheid zich meer gedraagt als meewerkend voorwerp. We zijn er niet om maatschappelijke wensen te frustreren, maar om ze mogelijk te maken. Dat betekent dat ik wil proberen om náást burgers, bedrijven en decentrale overheden te gaan staan en niet erboven. Let wel: ik pleit niet voor een "u vraagt, wij draaien"-overheid, want regels zijn regels en de verschillende belangen moeten altijd tegen elkaar worden afgewogen, maar je kunt daarbij wel meer oog hebben voor de concrete gevolgen in het land.

Hoe doen wij dat op het ministerie van Verkeer en Waterstaat? Laat ik beginnen met op te merken dat ik geloof in het adagium: verbeter de wereld, begin bij jezelf. Dat betekent dat de andere overheid in de eerste plaats gevolgen heeft voor de interne organisatie van het departement. Op dit moment loopt er een forse reorganisatie. De aanleiding voor deze reorganisatie is niet alleen het programma Andere Overheid, ook de bouwenquête en de taakstellingen van de kabinetten Balkenende I en II spelen hierbij een rol. De reorganisatie leidt tot een forse reductie van de formatie, die vooral door Rijkswaterstaat wordt ingevuld. Het gaat om ongeveer 2800 mensen op een totaal van 14.600 in 2003. Een deel van deze reductie is inmiddels gerealiseerd.

Minder mensen is niet het voornaamste doel. Het voornaamste doel is namelijk meer kwaliteit. De krimp bij Rijkswaterstaat is een echte krimp. Overheveling van personeel is dus niet aan de orde. Het is de bedoeling de efficiency te verbeteren door taken over te dragen aan de markt, hetgeen op dit moment ook gebeurt. Vanaf 2008 leidt dat tot een financieel voordeel van 40 mln per jaar. Dit geld is op de begroting ingeboekt voor het zogenaamde natte onderhoud. Omdat het interne bezuinigingen betreft kan dit geld elders op de begroting van het ministerie worden ingezet.

In het ondernemingsplan van Rijkswaterstaat en in het departementale actieprogramma, dat bij deze "veranderopgave" hoort, volgen wij drie sporen. Ten eerste willen wij efficiënter werken. Dat

betekent overigens niet alleen een vermindering van de staf, maar ook minder papier door digitalisering van werkprocessen. De resultaten daarvan zullen vooral te zien zijn bij de Inspectie Verkeer en Waterstaat. Verder is het de bedoeling om het aantal regels terug te brengen. Verder laten wij een grondige analyse maken van de kerntaken van de verschillende onderdelen van de organisatie: geen dubbel werk en vooral geen overbodig werk.

Ten tweede streven wij naar professionalisering van mensen en processen. Daarbij is het vooral van belang om de externe oriëntatie van het ministerie te versterken.

Ten derde nemen wij maatregelen om de kerntaken, het beleid, de uitvoering en de inspectie beter met elkaar te verbinden. Dat is een absolute voorwaarde om weer met één gezicht en één heldere boodschap naar buiten te kunnen treden.

Binnen de gebouwen van het ministerie gebeurt dus heel veel wat daarbuiten zichtbaar wordt of nog moet worden. Per 1 januari zetten wij een heel belangrijke stap met de inwerkingtreding van de wet brede doeluitkering verkeer en vervoer. Ik weet niet zeker of dit onder de definitie van de andere overheid van minister De Graaf valt, maar ik vind wel dat het daaronder moet vallen. De andere overheid is immers een overheid die verantwoordelijkheid deelt en de brede doeluitkering is een belangrijke stap in dit decentralisatieproces. Beslissen en betalen in één hand via een ontschotte brede doeluitkering verkeer en vervoer. Dat is de kern van dit plan. Al met al zal het leiden tot een enorme vereenvoudiging, meer vrijheid voor de regio's en een verkeers- en vervoersbeleid dat veel dichter bij de mensen staat.

De heer Van der Staaij vroeg of een verdere verschuiving van middelen gerechtvaardigd is. Ik wijs hem erop dat in 2005 ongeveer 1,4 mld beschikbaar is, oplopend naar 1,6 mld in 2008. Voor de langere termijn hebben wij in de nota Mobiliteit extra geld uitgetrokken voor de brede doeluitkering. Wij spreken dus over serieuze bedragen, ook al zijn de middelen van Verkeer en Waterstaat beperkt.

Ik verwacht overigens niet dat daardoor de roep om meer geld zal verstommen. Dat is ook goed, want dat zegt iets over de ambities voor het regionale mobiliteitsbeleid. Voor

Peijs

de goede orde: een verdere verschuiving van de middelen wordt door mij niet overwogen. Een motie als die van de heer Hijum laat zien dat sommigen willen dat er extra geld op tafel komt. De dekking van die motie zou anders namelijk ten koste gaan van de programma's voor het rail en de hoofdwegen-infrastructuur. Vooral bij het rail zou het leiden tot ongewenste vertragingen.

Een belangrijk aspect van de andere overheid is de verlaging van de administratieve lasten. De heer Hofstra vroeg gisteren naar de stand van zaken. Ik kan hem zeggen dat hieraan hard wordt gewerkt. Zoals eerder aangekondigd wil ik het aandeel van Verkeer en Waterstaat daarin in deze periode met 273 mln terugbrengen. Dat is iets meer dan de rijksbrede doelstelling van 25%. Dat is een eerste mijlpaal. De reductie van 50 mln komt ten goede aan het bedrijfsleven. Volgend jaar gaan wij hier met volle kracht mee door. Zo is voor 2005 ten opzichte van 2003 een reductie voorzien van 100 mln, 50 mln voor het goederenvervoer, 35 mln voor de zeescheepvaart en 10 mln voor het water. Met dit voornemen liggen wij voor op onze aanvankelijke planning. In het voorjaar van 2005 mag de Kamer van mij bovendien nieuwe reductievoorstellen verwachten, waar ook burgers direct iets aan hebben. Dat zullen vooral voorstellen zijn in de sfeer van de Wegenverkeerswet, want daarmee heeft de burger het meest te maken: van het kenteken tot het rijbewijs tot de gehandicaptenparkeerkaart. Ik zoek dus naar mogelijkheden om het leven voor de burger op dat punt een stuk eenvoudiger te maken.

Los van de reductie van bestaande administratieve lasten is het natuurlijk van groot belang dat wij voorzichtig zijn met het opleggen van nieuwe. Daarom heb ik in het kader van het programma Beter Geregeld een commissie onder leiding van mevrouw Sorgdrager een quickscan laten uitvoeren op zeven wetsvoorstellen: Wijziging van de Tracéwet, Ontgrondingenwet, Wet luchtvaart, Wet aanvullende regels tunnelveiligheid, Binnenvaartwet, Wet publiekrechtelijke registratie zeeschepen en Wet wegvervoer goederen. Dat onderzoek heeft voor alle onderzochte wetsvoorstellen ingrijpende consequenties. Het idee is bijvoorbeeld om de wijzigingen in

de Wet luchtvaart in verband met alcoholcontrole zelfs stil te leggen omdat er ook andere maatregelen mogelijk zijn. Overall geldt dat bij de zeven wetsvoorstellen die nu op de snijtafel zijn gelegd, een halvering van de regelgeving mogelijk lijkt. Dat verklaart meteen \pm dat zeg ik in de richting van de heer Van Hijum \pm het uitblijven van de Binnenvaartwet. Ik verwacht die wet, maar dan administratievelastenproof, volgend jaar aan de Kamer te kunnen aanbieden. Voor alle zeven wetten geldt dat wij op dit moment samen met het departement van Justitie hard werken aan vereenvoudiging. Een duidelijker signaal dat het mij ernst is met die vermindering van de administratieve lasten, kan ik niet geven.

De heer Van Hijum vroeg gisteren hoe wij ervoor gaan zorgen dat de effecten van onze inspanningen ook merkbaar worden voor burgers en hoe wij hen om een oordeel gaan vragen; dat zijn eigenlijk twee vragen. De voordeuren van het ministerie, de inspectie en Rijkswaterstaat moeten worden geopend door de dienstverlening aan de buitenwereld meer te digitaliseren. In dat kader noem ik ook de informatie- en klachtenlijn van Rijkswaterstaat, die duidelijk in een behoefte voorziet, ook al kreeg de heer Hofstra één keer niet de informatie die hij nodig had. Wij krijgen overigens in het algemeen heel positieve berichten.

Het beeld van een starre en bureaucratische organisatie dat hier gisteren op tafel werd gelegd, baart ook mij zorgen. De veranderopgave en het ondernemingsplan van Rijkswaterstaat zijn er juist op gericht om dat beeld te verbeteren. Wij onderzoek daarvoor jaarlijks hoe de buitenwereld over ons denkt, zodat wij goed zicht houden op de voortgang van alle vernieuwingen. Dat doen wij met de "V&W-monitor". Uit een nulmeting blijkt inderdaad dat burgers Verkeer en Waterstaat als tamelijk bureaucratisch ervaren, al valt er op de genoemde 92% nog wel wat af te dingen. Ter nuancering mag ik er misschien op wijzen dat uit die nulmeting ook blijkt dat het ministerie heel goed scoort op punten als deskundigheid en zakelijkheid. De dienstverlening wordt redelijk goed gewaardeerd, maar met name bij de publieksgerichte factoren is nog een hoop zendingen- dan wel missiewerk te

verrichten. Daarmee zijn wij dus volop bezig.

Wij hadden het kort willen houden, maar dat is niet helemaal gelukt. Ik weet dat het misschien wel lang was, maar ik had heel veel stof over te brengen. Er gebeurt van alles, er is geen gebrek aan visie, ambitie of moed. Er is een verstandig en consequent beleid, dat nu op alle fronten in uitvoering is: van de spitsstroken tot de ruimte voor water, van de aanbesteding van het OV tot de rijbewijsrevolutie. Dank u wel.

De **voorzitter**: Daarmee zijn wij, toch op een mooi moment zo tegen zevenen, aan het einde gekomen van de eerste termijn. De tweede termijn zullen wij houden na de dinerpauze om 20.15 uur. Die zal dan tot ongeveer 21.30 uur duren, en dan is deze begrotingsbehandeling afgerond. Een dienstmededeling is dat u het vanavond zonder mij zult moeten doen, maar er is altijd een voorzitter. Ik zal aan u denken.

De vergadering wordt geschorst van 18.57 uur tot 20.15 uur.

Voorzitter: Ten Hoopen

□

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Voorzitter. Het is aan mij om als eerste \pm het slagveld overziend, zou ik haast zeggen \pm te bepalen wat het belangrijkste onderwerp van deze begroting is geweest. Helaas moet erbij zeggen dat dit vooral de minister en haar functioneren zelf was. Dat krijg je als je met beleidsarme voorstellen naar de Kamer komt, want dat leidt snel de aandacht af van datgene waarover het eigenlijk moet gaan, namelijk de inhoud. Om die reden moet ik zeggen dat het niet anders kan, dan dat de minister dit een beetje over zichzelf heeft afgeroepen. In haar reactie naar de Kamer komt zij eigenlijk niet veel verder dan "ik herken dit niet". Daarom wens ik haar veel sterkte en wijsheid voor de toekomst, want het zal dan nog wel even doorgaan dat zij niet alleen de oppositie, maar ook een aantal coalitiefracties tegenover zich vindt. Misschien kan zij mij vertellen wat zij er zelf van vindt dat ook de fracties van de VVD en D66, haar trouwe bondgenoten, zo kritisch zijn over datgene wat zij hier te berde heeft

Dijksma

gebracht. Dat de oppositie kritisch is, vinden veel mensen nog wel logisch, maar dat de coalitie het ook is, is natuurlijk heel bijzonder.

Het zou natuurlijk zonde zijn als het hoogtepunt van de begrotingsbehandeling inhoudelijk zou zijn dat er 140 mln euro extra komt voor het onderliggende wegennet. Dat staat los van het feit dat wij natuurlijk ook vinden dat je moet kunnen doorrijden in dit land. Het is echter niet bepaald dé oplossing voor het fileprobleem. Omdat de minister de Kamer toch wel heeft uitgedaagd, willen collega Hofstra en ik de handschoen oppakken. Dat doen wij met de volgende motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat belasting van gebruik van de auto te prefereren is boven belasting van bezit;

overwegende dat het Nationaal Platform Anders Betalen voor Mobiliteit gevraagd is om te komen met een advies over de kilometerheffing;

overwegende dat de techniek in andere landen een obstakel blijkt te zijn voor het probleemloos invoeren van de kilometerheffing;

overwegende dat het onwenselijk is langer onduidelijkheid te laten bestaan over de invoering van de kilometerheffing;

vraagt de regering, het platform te verzoeken een nader voorstel te doen ten aanzien van de technische maatregelen die noodzakelijk zijn om te kunnen beginnen met de kilometerheffing en het platform ook een advies te laten uitbrengen over de mogelijke oormerking van een deel van de autobelastingen voor infrastructuur;

verzoekt de regering, nog in deze kabinetsperiode een daadwerkelijke start te maken met beprijzen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Dijksma

en Hofstra. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 14 (29800-XII).

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Ik kom nu op het terrein van het openbaar vervoer. Ik kan mij natuurlijk voorstellen dat daar nog veel meer over te zeggen is, dan ik kan doen in de tijd die mij nu rest. Daarom zou ik datgene wat de minister naar voren heeft gebracht en het afwijzen van het amendement zoals mijn fractie dat heeft ingediend, in ieder geval tweeledig willen beantwoorden. Ten eerste zullen wij elkaar natuurlijk nader spreken als wij het over de nota Mobiliteit en het MIT gaan hebben. Ook daar zullen wij niet nalaten om betere voorstellen te doen dan die van de minister voor het openbaar vervoer. Ten tweede vinden wij dat innovatie meer ruimte moet krijgen binnen het openbaar vervoer. Daarom dien ik de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat vervoerders te maken krijgen met verschillende financieringsstromen voor vervoer van bijvoorbeeld gehandicapten, zieken en leerlingen;

overwegende dat met ontschotting van deze middelen grote efficiency-winsten kunnen worden behaald en zelfs vervoerders een toegankelijker product aan zouden kunnen bieden dat kan concurreren met bestaande buslijnen;

verzoekt de regering, in een nader aan te wijzen vervoersregio een experiment te starten met gebundelde inzet van middelen, waarin in ieder geval worden opgenomen Wvg, CVV, zittend ziekenvervoer en leerlingenvervoer,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Dijksma, Van der Ham, Duyvendak, Slob, Hermans en Van der Staaij.
Zij krijgt nr. 15 (29800-XII).

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Een laatste motie gaat over het weren

van hufters uit vliegtuigen. De minister heeft aangegeven dat er internationaal het een en ander staat te gebeuren, maar mijn fractie had twee zaken met nadruk onder de aandacht gebracht. Nederland zou het onderwerp nog zelf, nu het nog voorzitter van de EU is, in de Transportraad aan de orde kunnen stellen. Voorts zou in Europees verband met de vervoerders in overleg kunnen worden getreden, om zo een gezamenlijke zwarte lijst te maken.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat geweld in vliegtuigen een bedreiging vormt voor passagiers en personeel;

constaterende dat er (nog) geen mogelijkheid bestaat om notoir agressieve passagiers uit vluchten te weren;

overwegende dat internationale samenwerking noodzakelijk is om dit grensoverschrijdende probleem aan te pakken;

roept de regering op, in internationaal verband te streven naar een zwarte lijst van agressieve vliegtuigpassagiers die zich herhaaldelijk hebben misdragen, opdat deze geweigerd kunnen worden op vluchten;

roept de regering op, hierover in Europees verband met de vervoerders in overleg te treden;

roept de regering op, als voorzitter van de EU het onderwerp te agenderen in de Transportraad,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Dijksma en Van Hijum. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.
Zij krijgt nr. 16 (29800-XII).

De heer **Boelhouwer** (PvdA): Voorzitter. De minister merkt op dat in Duitsland veel gebeurt op het punt van waterbeheer, zoals preventie. Als

Boelhouwer

wij geen noodoverloopgebieden aanleggen, zouden wij ineens een probleem hebben om dat aan Duitsland uit te leggen. De minister moet mij dat nog maar eens uitleggen. Als dat geld wordt besteed om versneld Ruimte voor de rivier te realiseren, creëer je dus ruimte voor de rivier. Het zal Duitsland worst zijn of je dat in Ruimte voor de rivier-projecten stopt of in noodoverloop. Collega Van Lith van het CDA zal dat bestendigen door een motie.

Nederland loopt risico's ten gevolge van allerlei effecten, zoals klimaatverandering. Sinds eind jaren '50 de normen in Nederland werden vastgesteld, zijn de risico's van overstroming ± dat is de kans maal de schade ± met ongeveer een factor 5 toegenomen. Ik ben daarom blij met de toezegging van de minister dat daar wat aan gaat gebeuren. Binnenkort zullen wij er een discussie over kunnen voeren in de Kamer. Het wordt de hoogste tijd dat wij op een nieuwe wijze over risico's gaan nadenken.

De minister heeft even stilgestaan bij de verdieping van de Westerschelde en toegezegd dat, wat er ook gebeurt, Zeeland daar geen nadeel van zal ondervinden. Ik denk dat dit zodanig moet worden geïnterpreteerd dat de infrastructuur in Zeeland ermee gediend moet zijn dat bij de verdieping van de Westerschelde, als daar al toe wordt besloten, dat ontsluiting van en aansluiting bij de Antwerpse haven uitdrukkelijk in beeld komt. In dat licht zullen wij de voorstellen die naar verwachting binnenkort naar de Kamer komen met belangstelling bekijken.

□

De heer **Van Hijum** (CDA): Voorzitter. De CDA-fractie dankt de minister voor de beantwoording.

Er is door verschillende leden van de Kamer geconstateerd dat deze begroting beleidsarm is en de minister heeft al aangegeven dat dit klopt, zeker als je bedenkt dat de begroting geen nieuwe beleidsvoornemens bevat ten opzichte van de begroting van 2004 en deze begroting in afwachting is van de keuzes in het kader van de nota Mobiliteit. Dat wil echter niet zeggen dat aan deze begroting geen beleidskeuzes ten grondslag liggen, een suggestie die volgens mijn fractie een beetje in het debat heeft doorgelopen. De minister werd bij

haar aantreden geconfronteerd met een uitgewoende infrastructuur: grote achterstanden op het gebied van beheer en onderhoud, veel storingen op het spoor, vaarwegen die niet op diepte waren en sluizen die niet meer open konden. Dit laatste heb ik zelf kunnen meemaken tijdens één van mijn stages op binnenvaartschepen.

Vorig jaar hebben wij met elkaar afgesproken: houden voor bouwen. Het betekent miljarden steken in beheer en onderhoud van de infrastructuur om de zaken weer op orde te krijgen. Dat vergt enige politieke moed en ik denk dat dit ook wel eens gezegd mag worden. Immers, beheer en onderhoud vormen geen sexy onderwerp. Je kunt er geen linten bij doorknippen en je wilt er als minister ongetwijfeld niet de populariteitsprijs mee, maar het is wel keihard nodig. Ik merk af en toe bij sommige fracties de neiging om op dit punt de koers te verleggen. Ik wil nadrukkelijk stellen dat mijn fractie eraan hecht dat wij voluit blijven inzetten op het punt van beheer en onderhoud, want ook dat is goed rentmeesterschap.

Daarnaast constateren wij dat in de nota Mobiliteit een budget ter beschikking is gesteld van 80 mld euro, een budget dat naar onze mening behoorlijk evenwichtig is verdeeld over de verschillende modaliteiten: spoor, vaarwegen, wegen. Er wordt actief ingezet op de aanleg van spits- en plusstroken, ontbrekende weggedeeltes en diverse grote projecten. De tunnel te Delft is daar het meest aansprekende en recente voorbeeld van. Hierbij komt nog de forse reorganisatie die op dit moment plaatsvindt, ook op het departement. Het moet niet onderschat worden wat de betekenis daarvan kan zijn. Gegeven dit alles, kan mijn fractie zich niet herkennen in het beeld van een minister die op de winkel past en verder geen ambities heeft. Ik merk er tegelijkertijd bij op dat naar het oordeel van mijn fractie er geen echte, overtuigende alternatieven aan de orde zijn geweest in het debat.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Ik zou haast willen vragen of dit een oproep is om mee te tekenen: tekent u mee? Het is namelijk onzin om te stellen dat er geen alternatieven voorhanden zijn; u bent er alleen niet voor. Er ligt een fors amendement van mijn fractie om eindelijk weer eens

iets te doen aan het openbaar vervoer. Nu, dan kunt u mij niet verwijten dat ik niet met voorstellen kom. Er ligt een heel spannende motie ± ik reken uiteraard op uw steun ± van de heer Hofstra en ondergetekende om nu eindelijk eens met de kilometerheffing te beginnen in deze kabinetsperiode. Dan moet u niet bij mij komen aanzetten dat ik niet met alternatieven kom, want in dat geval voel ik mij niet aangesproken.

De heer **Van Hijum** (CDA): Ik heb niet gezegd dat er geen alternatieven waren; ik heb gezegd dat er geen overtuigende alternatieven waren. Daar zit natuurlijk een waardeoordeel in. Als u zegt dat u fors investeert in het openbaar vervoer, maar die investering weghaalt bij de wegen, dan is dat een keuze die mijn fractie niet kan steunen. Als het gaat om de motie die u heeft ingediend ten aanzien van de kilometerheffing, dan wil ik nadrukkelijk stellen dat wij de minister steunen in de aanpak die zij tot nu toe kiest. Deze aanpak stelt draagvlak voorop en brengt het zorgvuldig zoeken naar een goede balans tussen de verschillende aspecten met zich mee. Ook daar vinden wij dat de minister op de goede weg is.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Natuurlijk mag de heer Van Hijum als een soort schild om de minister heen gaan staan. Wij kennen dat gebruik en daar sta ik niet van te kijken. Maar hij moet in ieder geval, zo denk ik, nu zelf ook toegeven dat de opmerking dat er geen alternatieven voorhanden zijn, nergens op slaat. Het zijn alleen geen alternatieven die hem aanspreken en dat kan natuurlijk, want zo is de politiek.

De heer **Van Hijum** (CDA): Dat laatste onderschrijf ik volledig. Ik herhaal de opmerking dat ik vind dat het geen overtuigende alternatieven zijn. Voor het overige heb ik op basis van inhoud proberen aan te geven waarom ik vind dat het verwijt aan de minister dat zij slechts op de winkel past en geen ambitie heeft, niet terecht is. Dat is een oordeel waarover u van mening kunt verschillen, maar ik heb een aantal zaken genoemd op grond waarvan ik denk dat dit niet het geval is.

Ik dank de minister voor haar positieve houding ten aanzien van het amendement inzake de investe-

Van Hijum

ring van 140 mln in het wegennet. Zij geeft aan dat het geld moet worden aangewend voor het aanpakken van de echte netwerkknelpunten. Daarmee zijn wij het uiteraard eens. Wij willen graag nader overleg over de besteding van het budget. Wat ons betreft wordt het uitgangspunt gehanteerd dat de maatregelen gebaseerd moeten zijn op de netwerkanalyses die Rijk en decentrale overheden met elkaar opstellen en dat een bijdrage moet worden geleverd aan het oplossen van de fileknelpunten.

Voorzitter. Ik wil tot slot de Kamer drie moties voorleggen. De eerste betreft de aanpak van de zwartrijders in de trein.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat een groot aantal incidenten in het openbaar vervoer veroorzaakt wordt door zwartrijders;

constaterende dat momenteel nog geen sprake is van een uniform boetesysteem voor zwartrijders bij OV-bedrijven, noch van een structurele en samenhangende justitiële aanpak van notoire zwartrijders;

overwegende dat het direct opleggen van een geldboete een afschrikkend effect heeft op zwartrijders en dat een duidelijke, strenge en samenhangende aanpak van het zwartrijden bijdraagt aan de sociale veiligheid in het openbaar vervoer én leidt tot meer reizigersopbrengsten;

verzoekt de regering, in overleg met openbaarvervoerbedrijven te komen tot een uniform boetesysteem voor zwartrijders en tot een landelijk gecoördineerde invoering van een treinverbod voor notoire zwartrijders en agressieve reizigers,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Van Hijum en Dijkstra. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 17 (29800-XII).

De heer **Van Hijum** (CDA): Voorzitter. De tweede motie betreft de

contractsectorlijnen. De minister heeft op dat punt een aantal heldere toezeggingen gedaan. Waar het ons met name om gaat is het niveau van bediening tot het moment van decentralisatie. Dat willen wij dan de nodige scherpte laten behouden.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de regering voornemens is om de exploitatie van 13 regionale spoorlijnen ("contract-sectorlijnen") te decentraliseren;

overwegende dat deze regionale spoorlijnen een belangrijke functie vervullen voor de bereikbaarheid van steden en regio's en bovendien veelal een belangrijke "feeder-functie" vervullen voor het hoofdrailnet;

verzoekt de regering, de momenteel beschikbare budgetten voor de exploitatie van de betreffende spoorlijnen en de compensatie van de gebruiksvergoeding bij de decentralisatie geheel over te hevelen en tot het moment van decentralisatie het niveau van bediening en dienstverlening niet te verminderen;

verzoekt de regering, te streven naar het decentraliseren van het beheer van spoorlijnen met een exclusieve regionale functie en naar het toepassen van een aangepast wettelijk regime voor deze spoorwegen met het oog op onder meer lightrailtoepassingen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Van Hijum, Van der Ham en Hofstra. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 18 (29800-XII).

Mevrouw **Gerkena** (SP): Voorzitter. Betekent dit dat volgens het CDA na het moment van decentralisering dat niveau niet meer nodig is?

De heer **Van Hijum** (CDA): Daarover hebben wij gisteren ook met elkaar gesproken. Decentraliseren van verantwoordelijkheden betekent dat

de afweging ook op decentraal niveau wordt gemaakt. Wij voldoen aan onze verantwoordelijkheid om de financiële randvoorwaarden te scheppen. De decentrale overheid gaat op een gegeven moment over de exploitatie en niet wij.

Mevrouw **Gerkena** (SP): Dat begrijp ik, maar u zegt nu het gewenste niveau te willen handhaven tot het moment van decentralisatie. Dat zegt u niet voor niets. Ik neem daarom aan dat u dat niveau ook na decentralisatie wilt handhaven. Of zegt u: dan doet het er niet meer toe?

De heer **Van Hijum** (CDA): Ik hoop dat door onder andere de gezamenlijke aanbesteding van regionale spoorlijnen en busdiensten de bediening verbetert en niet afneemt.

Voorzitter. Ik heb over de kustwacht een aantal vragen gesteld. Daarop heb ik schriftelijke antwoorden gekregen. Op dit punt wil ik ook een motie indienen.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat ons land met het oog op de kustbewaking een groot belang heeft bij een effectief en efficiënt opererende Kustwacht;

overwegende dat de regering in april 2004 de Kamer heeft laten weten de inzet van de beschikbare middelen binnen Kustwachtverband "niet optimaal" te vinden en heeft toegezegd de Kamer "binnenkort" te zullen informeren over de evaluatie van de Kustwacht;

verzoekt de regering, begin 2005 een concreet voorstel aan de Kamer voor te leggen ter verbetering van de Kustwacht, waarbij het beheer van de Kustwacht wordt ondergebracht bij één departement en de capaciteit is afgestemd op een gedegen analyse van de risico's op/vanaf de Noordzee,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Van Hijum en Van der Ham. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.

Van Hijum

Zij krijgt nr. 19 (29800-XII).



De heer **Van Lith** (CDA): Voorzitter. Wij danken de minister voor de beantwoording van onze vragen op de terreinen waterstaat en luchtvaart. Ondanks het feit dat het niet direct de portefeuille van de minister is, zijn wij als CDA in het algemeen toch tevreden over de antwoorden. Er is een aantal concrete toezeggingen gedaan. Afsproken is dat met de Deltaraad contact wordt opgenomen over de integrale analyse van de zuidwestelijke Delta en over de aanpak van overbodige regelgeving bij de luchtvaart. Verder is afgesproken dat de minister samen met haar ambtsgenoot van Defensie de Kamer een brief stuurt over geluidsoverlast en over metingen en de communicatie in dat kader.

Er blijven nog twee aandachtspunten over, te weten de relatie tussen Ruimte voor de rivier en noodoverloopgebieden enerzijds en de problematiek van Volkerak-Zoommeer anderzijds. De minister antwoordde op vragen over Ruimte voor de rivier dat ook het kabinet wil inzetten op het realiseren van duurzame maatregelen. Dat is winst. Wij moeten vooral naar Duitsland uitdragen dat wij wel degelijk investeren in veiligheid. De minister hield tegelijkertijd echter vast aan noodoverloopgebieden. Volgens mijn fractie is nu het moment aangebroken om keuzes te maken en de mensen in het rivierenland duidelijkheid te verschaffen. De voorstellen voor de PKB Ruimte voor de rivier zijn op komst; de PKB deel 1 komt medio 2005. Daarin zou daadwerkelijk ruimte aan meer duurzame maatregelen geboden moeten worden. Uit recent onderzoek van Noordrijn-Westfalen en Rijkswaterstaat en eerder onderzoek van het Waterloopkundig Laboratorium en onderzoeksbureau HKV blijkt dat inrichting van noodoverloopgebieden geen optie is om de risico's te verminderen. Daarom stelt de CDA-fractie de volgende motie voor.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,
constaterende dat het project Ruimte

voor de rivier twee doelstellingen heeft, te weten veiligheid en verbetering van de ruimtelijke kwaliteit;

constaterende dat er twee varianten zijn ontwikkeld waaruit nog een keuze moet worden gemaakt;

constaterende dat de voorkeursvariant van de stuurgroep van het project Ruimte voor de rivier een breed pakket aan ruimtelijke maatregelen bevat dat voldoet aan beide projectdoelstellingen, te weten veiligheid en verbetering van de ruimtelijke kwaliteit;

overwegende dat de regering in de toelichting op beleidsartikel 13 van de begroting 2005 aangeeft dat het definitieve besluit over noodoverloopgebieden in samenhang met de PKB Ruimte voor de rivier moet worden gezien;

overwegende dat dit maatregelenpakket dient te bestaan uit duurzame maatregelen en dat deze maatregelen de voorkeur hebben boven de inrichting van noodoverloopgebieden (mede in het licht van recent onderzoek van NRW en RWS);

verzoekt de regering, het budget voor noodoverloopgebieden (400 mln euro, 2011-2014) toe te voegen aan het budget voor Ruimte voor de rivier,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 20 (29800-XII).

De heer **Slob** (ChristenUnie): Ik zit een beetje in mijn maag met de bestuurlijke zuiverheid van de besluitvorming. Dit wordt nu allemaal wel heel erg snel afgehandeld. Het onderwerp is zo van importantie, dat wij daar eerst eens uitgebreid over zouden moeten spreken, voordat wij tot zulke vergaande uitspraken komen. Tijdens deze begrotingsbehandeling hebben wij het debat niet met de gewenste diepgang en scherpte kunnen voeren.

De heer **Van Lith** (CDA): Dit is niet het eerste debat over Ruimte voor de rivier en noodoverloopgebieden. Het

voorkomen van overstromingen is natuurlijk een groot goed. Om overstromingen te voorkomen, zal Ruimte voor de rivier stevig moeten worden ingezet, zowel op het punt van de veiligheid als met betrekking tot de kwaliteit. Er moeten robuuste maatregelen worden getroffen. Je kunt niet tot 2015 met technische maatregelen volstaan, vooral ook niet omdat wij niet weten wat er de komende jaren precies aan de orde zal zijn. Wij moeten dus robuuste ruimtelijke maatregelen nemen, waaronder bijvoorbeeld meestromende rivieren.

De heer **Slob** (ChristenUnie): Nu begint de heer Van Lith een inhoudelijk debat met mij te voeren. Daar zou ik graag een keer de tijd voor hebben. Als lid van een kleine fractie heb ik nog onvoldoende tijd gehad om alle rapporten te bestuderen die de heer Van Lith gebruikt om tot een conclusie te komen. Wij hebben er ook nog niet diepgaand met de regering over kunnen debatteren. De staatssecretaris die er verantwoordelijk voor is, is er op dit moment ook niet. Mogelijk kom ik tot dezelfde conclusie, maar wij hebben absoluut nog geen tijd gehad om daarover te spreken. Ik vind het voorbarig om nu al dit soort uitspraken aan de Kamer voor te leggen. De heer Van Lith brengt ons in ieder geval in de moeilijkheden.

De heer **Van Lith** (CDA): Dat wil ik zeker niet. De argumenten heb ik in een eerder overleg genoemd. De noodzaak om nu duidelijkheid te scheppen heeft er mee te maken dat de PKB deel 1 de komende maanden naar de Kamer zal worden gestuurd. Er moet dan een keuze worden gemaakt voor de maatregelen die in de inspraakprocedure moeten worden meegenomen. De maatregelen moeten zowel aan de veiligheids- als aan de kwaliteitsdoelstellingen voldoen. Daarbij willen wij het budget voor noodoverloopgebieden nadrukkelijk meegeven. Ik hoef natuurlijk niet te zeggen dat wij tot nu toe een kritische toon hebben gebruikt ten aanzien van de inrichting van noodoverloopgebieden.

De heer **Van der Staaij** (SGP): Die kritische toon leeft bij veel meer fracties. Mijn fractie heeft ook kritische vragen naar voren gebracht. Zij is echter ook verwonderd over het

Van Lith

moment waarop dit punt, eigenlijk tussen neus en lippen door en zonder dat wij daar een debat over gehad hebben, nu ineens beslecht moet worden. Is het niet verstandiger om dit aan te houden totdat wij hier een inhoudelijke discussie over hebben kunnen voeren?

De heer **Van Lith** (CDA): Ik ben het niet met u eens dat wij dat debat eigenlijk nog moeten voeren, want dat hebben wij al eerder in algemene overleggen gevoerd. Verder heb ik in mijn bijdrage aan de begrotingsbehandeling voldoende aandacht besteed aan zowel ruimte voor de rivier als noodoverloopgebieden. Ik vind het dus te gemakkelijk om te zeggen dat ik probeer om dit er tussendoor te laten slippen. Ik denk wel dat wij bij de PKB-1 definitief moeten bepalen over welke maatregelen wij het hebben. Een belangrijk signaal dat ik wil afgeven, is evenwel dat wij moeten investeren in kwaliteit en niet in schijnveiligheid.

De heer **Van der Ham** (D66): Ik heb de debatten over dit punt mee gevoerd. Ook mijn fractie is er zeer kritisch over om de Ooipolder hiervoor te gebruiken. U legt hier evenwel een motie neer waarin u uitspreekt dat geen van de varianten voor overloopgebieden, in welke vorm, doorgang moeten vinden. Dit geldt dus ook voor de Rijnstrangenvariant, terwijl ik dat wel een interessante optie vind. Kunt u aangeven wat voor u absoluut niet bespreekbaar is en wat eventueel nog wel bespreekbaar is, mocht er in de onderhandelingen met Duitsland toch nog iets geleverd moeten worden?

De heer **Van Lith** (CDA): De Rijnstrangen-variant kun je zien als noodmaatregel, maar ook als structurele maatregel. Het is namelijk mogelijk om dat gebied in te richten binnen de wettelijke normen. Dit is zeer wel bespreekbaar, omdat daar de natuurlijke omstandigheden aanwezig zijn om het water te verdelen. Op zichzelf lijkt dit mij dus een buitengewoon goede optie om bij de PKB-1 te bespreken.

Voorzitter. Ik heb nog een ander ijzer in het vuur, namelijk de keerzijde van de Deltawerken. De minister heeft in de schriftelijke beantwoording aangegeven dat zij mijn voorstel voor een meer

duurzame aanpak van de blauwalgenproblematiek in het Volkerak-Zoommeer wel ziet zitten. Mijn fractie is op zichzelf tevreden met de inzet om te komen tot een oplossing van deze problematiek, maar is er niet van overtuigd dat aan een aantal voorwaarden van haar kant zal worden voldaan. De CDA-fractie heeft de minister voorgesteld om een kosten-batenanalyse uit te voeren waarin zowel de directe als de indirecte kosten van de huidige Krammersluizen alsook het inlaten van zout water in het Volkerak-Zoommeer in beeld worden gebracht. In dit kader is de zoetwatervoorziening van de landbouw een belangrijke voorwaarde voor de oplossing in het Volkerak-Zoommeer. Daarom dien ik de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat het versterken van de samenhang tussen de Delta-watervoren essentieel is voor een duurzame toekomst van het Deltagebied;

constaterende dat oplossingen voor de problematiek in het Volkerak-Zoommeer in het (ecologisch en economisch) perspectief van de toekomst van de Zuidwestelijke Delta geplaatst moeten worden;

overwegende dat de regering voornemens is een planstudie uit te voeren naar de oplossingen van de blauwalgenproblematiek in het Volkerak-Zoommeer;

overwegende dat de waterkwaliteit van deze zoete binnenmeren ernstig te wensen overlaat, waardoor ecologische kwaliteit en economische perspectieven verloren gaan;

overwegende dat het ontbreken van een duurzame zoetwatervoorziening voor met name de landbouw een belangrijke voorwaarde is voor het versterken van de samenhang tussen betrokken Deltawatervoren middels het inlaten van zout water;

verzoekt de regering, in de aangekondigde planstudie naar oplossingen voor het blauwalgenprobleem in

het Volkerak-Zoommeer prioriteit te geven aan:

- de mogelijkheden van het inlaten van zout water in het Volkerak-Zoommeer;
- een duurzame zoetwatervoorziening voor de landbouw;
- een kosten-batenanalyse (indirect en direct) van de huidige en benodigde infrastructuur ten behoeve van de scheiding van zout en zoet water en het "schutten" ter hoogte van de Krammersluizen;
- de Kamer hierover voor 1 mei 2005 te informeren,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 21 (29800-XII).

□

De heer **Hermans** (LPF): Voorzitter. Ik dank de minister voor haar uitgebreide mondelinge en schriftelijke beantwoording. Ik moet constateren dat ik op al mijn vragen in ieder geval een antwoord heb gehad, en dat is ook wel eens anders. Dank daarvoor.

Dan nóg een positief woord, en wel aangaande de spoedwetgeving wegverbreding en de maatregelen die het kabinet neemt om deze toch te kunnen invoeren. Ik kan dat bijzonder waarderen.

In eerste termijn heb ik opmerkingen gemaakt over de balans van deze onderhoudsbegroting. Politiek gezien verleen ik dan ook steun aan het amendement van de heer Van Lith en heb ik een eigen amendement ingediend. Ten aanzien van de onderhoudsbegroting heb ik echter nog een aantal opmerkingen. Volgens mij is er sprake van blind onderhoud ten aanzien van het spoor. Het signaal van het CPB neem ik bijzonder serieus. Er is geen effectiviteitsanalyse van al het geld dat wij in het onderhoud gaan stoppen. Het is de omgekeerde wereld. Van tevoren moet je weten wat je wil, hoe je dat wil bereiken en hoe je dat gaat meten. Ik zie een parallel met de zorg, waar tientallen miljarden zijn verdwenen en waarbij zelfs een parlementaire commissie niet kon achterhalen waaraan ze zijn besteed; zij kon alleen constateren dat ze effect hebben gehad. Ik wil dat graag anders. Ik wil dat elke euro die

Hermans

wij aan het onderhoud besteden, maximaal rendement oplevert. Daartoe dien ik de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat het CPB in zijn "Economische toets op de nota Mobiliteit" constateert dat er vooralsnog weinig informatie bestaat over de relatie tussen de onderhoudsmaatregelen en de effecten daarvan voor de gebruikers op het spoor;

overwegende dat het daarmee erg moeilijk is om een welvaarts-economische afweging van het geplande onderhoud te maken;

van mening dat een kosten-effectiviteitsanalyse van verschillende onderhoudsstrategieën van belang is voor een doelmatige aanwending van schaarse middelen;

verzoekt de regering, te bewerkstelligen dat deze kosteneffectiviteitsanalyse van verschillende onderhoudsstrategieën op korte termijn alsnog wordt vervaardigd, getoetst wordt door het CPB en naar de Kamer wordt gestuurd,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 22 (29800-XII).

De heer **Hermans** (LPF): Voorzitter. Ik heb een soortgelijke grief ten aanzien van het onderhoud van de vaarwegen. Het is geenszins mijn bedoeling om aan het budget voor vaarwegen te komen. Het CPB heeft duidelijk aangetoond dat de rendementen hiervan hoog zijn. Echter, over de besteding van die gelden en de volgorde in projecten constateert het CPB dat er geen sprake is van een deugdelijke kosten/batenanalyse. De minister heeft aangegeven dat die analyse wel gemaakt is op het ministerie en heeft in eerste termijn aangeboden om deze aan de Kamer te sturen. Maar ik wil die niet eens ontvangen, aangezien het CPB al

heeft gezegd dat die analyse niet deugt. Het huiswerk moet wat dat betreft overnieuw. Als wij op die manier betere projecten kunnen kiezen, kunnen wij mogelijkwijs extra middelen vrijspelen voor juist die vaarwegen. Laten wij elke euro laten tellen. Daartoe dien ik de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat het CPB in zijn "Economische toets op de nota Mobiliteit" constateert dat bij het streven naar het accommoderen van alle autonome groei van het goederenvervoer over water vraagtekens kunnen worden geplaatst;

voorts overwegende dat het CPB constateert dat deze beleidslijn onvoldoende is onderbouwd door een degelijke afweging van kosten en baten, waarbij het voornamelijk gaat over het "hoe" van het onderhoud;

van mening dat het van belang is om het noodzakelijke onderhoud zo kosteneffectief mogelijk uit te voeren;

verzoekt de regering, te bewerkstelligen dat er op korte termijn een afweging van kosten en baten ten aanzien van het onderhoud van vaarwegen wordt vervaardigd en dat deze door het CPB wordt getoetst voordat deze naar de Kamer wordt gestuurd,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 23 (29800-XII).

De heer **Van der Ham** (D66): Voorzitter. De heer Hermans heeft diverse keren verwezen naar het CPB. Dat bureau schrijft ook heel behartigenswaardige dingen over de kilometerheffing. Is zijn verzet tegen de kilometerheffing een van de laatste profileringspuntjes waar de LPF zich aan vastklampt? Of heeft hij het rapport goed gelezen en gezien dat er grote kansen liggen voor al

die automobilisten die wellicht ooit nog eens op de LPF gaan stemmen?

De heer **Hermans** (LPF): Voorzitter. Mogelijk kunnen de heer Van der Ham en ondergetekende elkaar ooit vinden ten aanzien van het CPB-rapport. Ook hij doet echter aan selectief winkelen. Snelwegen hebben een rendement van 10%. Het onderhoud aan het spoor heeft een slechter rendement, maar toch houdt de heer Van der Ham vast aan het onderhoud van het spoor. Ik wil best iets zeggen over de kilometerheffing. Het CPB is daar positief over. Ik wil best een stukje opschuiven door een vaste kilometerheffing te steunen. Wat mij betreft, kan de commissie-Nouwen aan de slag. Vooralsnog ben ik echter geen voorstander van een variabele heffing. Ik schuif iets op en dat ik vraag ook van de heer Van der Ham.

□

De heer **Hofstra** (VVD): Mijnheer de voorzitter. Gisteren heb ik de woorden "te weinig visie, te weinig daadkracht en te weinig doelmatigheid" gebruikt. De minister heeft daar vandaag op gereageerd. Ik moet helaas melden dat die reactie geen sterke indruk op mij heeft gemaakt. Erger nog, de minister is er trots op dat zij geen beleid voert. Het is beleidsarm en dat vindt zij heel erg goed. Zij heeft echter ook gezegd dat zij wel visie heeft, maar een andere dan de fractie van de VVD. Laten wij het dan daar maar op houden. Als de minister denkt dat zij alleen met de steun van de CDA-fractie haar beleid kan realiseren, wens ik haar veel succes.

De kern van mijn inbreng was dat de burgers maar van een ding wakker liggen en dat is van het verschijnsel files. Daar moet iets aan gedaan worden. Het is prachtig dat de minister ervoor gezorgd heeft dat er onderhoud is gepleegd en dat een bepaald onderdeel is genormeerd, maar er moet een taakstelling komen voor de beperking van de files in dit land. De bureaucratie op het departement moet worden aangepakt. Ik snap heel goed dat de minister goed moet verkeren met haar ambtenaren, maar zij moet ook naar het volk luisteren. Er moet efficiënter worden gewerkt en de bureaucratie moet worden aangepakt. Daar moet meer geld voor worden vrijgemaakt. Dit alles dient te

Hofstra

gebeuren met de formule zsm: zo spoedig mogelijk.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): U maakt snoeiharde opmerkingen namens een van de coalitiefracties. Zegt u hiermee in feite de minister niet keihard de wacht aan, mijnheer Hofstra?

De heer **Hofstra** (VVD): Ik heb gezegd wat ik gezegd heb, maar mijn verhaal is nog niet af.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Ik wil het toch even over de politieke lading hebben. Welke consequenties trekt u uit dat keiharde oordeel?

De heer **Hofstra** (VVD): Ik zal straks een tweetal moties indienen en daar zullen wij de reactie van de minister op vernemen. Ik herhaal mijn mening van gisteren. Wij vinden dat de minister van Verkeer en Waterstaat de haar ter beschikking staande middelen beter moet gebruiken om het hoofdprobleem van het departement op te lossen. Dat doet zij onvoldoende.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Ik ben benieuwd naar uw moties, maar ik krijg de indruk dat uw oordeel het gehele functioneren van de minister betreft. Via een reparatieactie door het indienen van twee moties zult u niet meteen de minister in de door u gewenste richting krijgen, ook al omdat u het betreft op het persoonlijk functioneren van de minister.

De heer **Hofstra** (VVD): Ik denk dat u al problemen genoeg heeft, laat u dit probleem maar bij de fractie van de VVD.

De heer **Slob** (ChristenUnie): Het lijkt mij een goed idee om dit soort problemen bij de VVD-fractie te laten. In eerste termijn heeft u scherpe bewoordingen gebruikt. Nu zegt u dat u na het betoog van de minister bij uw aanvankelijke conclusies blijft. Ook wenst u de minister heel veel succes. U zegt in feite tegen de minister dat zij beleid voert namens een coalitie waar uw partij onderdeel van is, terwijl u zich niet met dat beleid verbonden voelt. Dat vind ik een heel harde conclusie. Wij kunnen vervolgens niet zomaar overgaan tot de orde van de dag.

De heer **Hofstra** (VVD): Ik hoop dat de minister op grond hiervan een

aantal dingen kan zeggen die de VVD-fractie graag wil horen. Die gelegenheid wil ik haar graag geven.

De heer **Slob** (ChristenUnie): Betekent dit dat als de minister positief reageert op de twee nog in te dienen moties van de heer Hofstra het gehele probleem van tafel is?

De heer **Hofstra** (VVD): Dat weet ik niet. Het kan de lucht opklaren.

De heer **Van der Staaij** (SGP): Voelt de heer Hofstra zich verwant aan de categorie van blaffende en niet bijtende honden?

De heer **Hofstra** (VVD): Ik heb lange tijd een hond gehad. Ik ben niet zo'n hondkenner dat ik precies begrijp wat de heer Van der Staaij bedoelt.

De heer **Van der Staaij** (SGP): Het heeft meer met spreekwoorden dan met dieren te maken. Blaffende honden bijten niet. De heer Hofstra zegt daadkracht en visie te missen in hetgeen de minister naar voren brengt. Tegelijkertijd vindt hij het van groot belang dat er ontzettend grote problemen worden opgelost. Dan kan de heer Hofstra toch niet zo met deze minister door?

De heer **Hofstra** (VVD): Ik wil mijn eigen woorden kiezen. Ik waardeer de poging van de collega's om mij te helpen. Als ik niet geholpen hoef te worden, is dat echter vergeefse moeite.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Wij hoeven de heer Hofstra niet te helpen. Ik beluister in de woorden van hem dat hij impliciet het vertrouwen in de minister opzegt. Dan rijst de vraag welke politieke consequenties hij hieraan verbindt.

De heer **Hofstra** (VVD): Ik heb het woord vertrouwen gisteren en vandaag niet gebruikt.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Dat begrijp ik. De wijze waarop de heer Hofstra de minister kapittelt, is echter geen goed nieuws voor haar politieke slagkracht. Een andere minister zei deze week dat hij er niet van hield om te bungelen. Ik vraag mij af of wij misschien nu naar dat spel kijken.

De heer **Hofstra** (VVD): Ik heb noch het woord vertrouwen noch het

woord bungelen gebruikt. Ik gebruik al mijn spreektijd om de minister op de goede koers te krijgen. Met die koers zijn veel woordvoerders het helemaal niet eens.

Mevrouw **Gerken** (SP): Begrijp ik uit de woorden van de heer Hofstra dat hij het politieke oordeel laat afhangen van het oordeel van de minister over zijn moties? Kunnen wij wellicht een derde termijn verwachten als het oordeel van de minister niet positief is?

De heer **Hofstra** (VVD): Ik heb geleerd dat je niet al te veel op de dingen vooruit moet lopen. Wij kennen allemaal de procedures in het huis.

Mevrouw **Gerken** (SP): De heer Hofstra sluit het niet uit?

De heer **Hofstra** (VVD): Je moet nooit iets uitsluiten.

De heer **Van Hijum** (CDA): Kan de heer Hofstra een antwoord geven op de vraag van mevrouw Gerken? Ik heb een van zijn moties meeondertekend. Ik wil daarmee echter niet uitdrukken dat het een verkapt motie van wantrouwen is.

De heer **Hofstra** (VVD): Ik heb het woord vertrouwen en het woord wantrouwen niet gebruikt. Ik dien straks twee vrij normale moties in. Ik zou het waarderen als de minister zegt: als de Kamer het wil, dan ga ik ervoor.

Politiek is kiezen. Dat heb ik steeds duidelijk proberen te maken. Wij vinden dat er meer aan de files moet gebeuren. De minister geeft echter veel geld uit aan heel rare projecten. Vanavond doet zij een majeure toezegging aan de Kamer, namelijk over de spoortunnel Delft. Dat is volgens de begroting echter geen knelpunt. Op de snelwegen zien wij het ene na het andere knelpunt. Ik zie dan ook niet goed hoe dit de oplossing is van ons probleem. De tunnel in Delft hebben wij gesteund. Ik hoor graag de toezegging van de minister dat wij met de tunnel tegelijkertijd twee keer het bedrag voor de snelwegen vinden. Ik zou dat graag van de minister horen.

De heer **Van Hijum** (CDA): Begrijp ik goed dat de heer Hofstra zijn steun voor de motie inzake de tunnel in Delft ter discussie stelt?

Hofstra

De heer **Hofstra** (VVD): Nee, ik conditioneer die steun wel. Wij komen daarover te spreken bij het MIT. De minister gooit er vanavond opeens iets in dat zij eerder geen knelpunt noemde. Nu heeft zij er geld voor. Mij lijkt het volstrekt redelijk dat ook voor de andere knelpunten, die alle andere burgers voelen, geld wordt uitgetrokken. Dan moeten wij maar kijken hoe dat in de planning zit. Ik vraag aandacht voor het evenwicht en het zal op 13 december wel blijken of dat er al dan niet is.

Voorzitter. Wij hebben nog een amendementje van 5 mln ingediend, een klein bedrag, om te voorkomen dat de minister maar doorgaat met onderzoek naar terreinwagens, het financieel belonen van normaal rijgedrag en het 0800-nummer bij de snelwegen. De minister mag zelf kiezen. Wij willen dat geld voor de snelwegen bestemmen waar nog veel moet gebeuren en willen dat halen uit de overhead op die onderdelen.

Ik heb nog een punt dat mij nogal hoog zit. Ook uit de schriftelijke beantwoording heb ik begrepen dat de 15 mln extra voor de Groene Harttunnel al door de minister is bestemd. Volgens hadden wij de afspraak dat dit niet tot een besluit van de minister zou leiden. Die 15 mln is niet nodig, want de aannemer moet de normale brandwerende voorzieningen aanbrengen. De minister heeft zich wellicht door de aannemer laten chanteren of heeft om een andere reden gemeend dit geld te moeten uitgeven. Ik vind dat dit punt moet worden opgehelderd.

Over de infraheffing kan ik kort zijn. Collega Dijkma heeft daar mede namens mij een motie over ingediend. Wij hechten eraan dat, nu de opdracht van de commissie-Nouwen toch enigszins is verruimd en naar ik heb gelezen ook het plan-Hofstra zou moeten kunnen becommentariëren, zij ook het logische zijstapje maakt naar de financiële systematiek van de rijksoverheid. Ik ben blij met de toezegging van de minister dat wij voor 2006 weten hoe het plaatje er uitziet. Dan kunnen wij ook het belastingplan op dat punt goed behandelen.

Voorzitter. Beide moties die door collega Van Lith zijn ingediend ten aanzien van het water vinden wij bijzonder onverstandig en wij zouden

het zeer op prijs stellen als de minister die heel duidelijk ontraadt.

De heer **Van Hijum** (CDA): Als ik u goed begrijp, zegt u dat het beheer en onderhoud eigenlijk wel een tandje minder kan. Staat u dan nog wel voluit achter onze beleidskeuze van verleden jaar van "houen voor bouwen"? De aanleiding daartoe lag natuurlijk ook in de ellende, een grote achterstand op het terrein van onderhoud en beheer, die jarenlang is opgebouwd, mede onder verantwoordelijkheid van uw partij. Ik zou het op prijs stellen als u hier verklaart dat die keuze een terechte is en nog voluit uw steun heeft.

De heer **Hofstra** (VVD): Verleden jaar heb ik er in mijn inbreng voor deze begroting ook geen geheim van gemaakt dat er naar onze mening wel bijzonder veel geld naar onderhoud ging en relatief weinig naar nieuwbouw. Het is dus niet vreemd dat wij dat nu nog eens zeggen. Ik heb van de minister gehoord dat het op het punt van het spoor gelukkig nu wat beter gaat. Dus heb ik veel sympathie voor het amendement van collega Hermans om die 100 mln te gebruiken voor filebestrijding op de weg in plaats van op het spoor.

De heer **Van Hijum** (CDA): Waarom denkt u dat het langzaam maar zeker wat beter gaat? Dat komt toch omdat die achterstanden nu worden ingelopen? Als wij die weer laten oplopen, zitten wij straks weer in de ellende en verwijten wij elkaar weer dat wij het hebben laten gebeuren. Ik wil u dan ook echt oproepen om die keuze te blijven steunen.

De heer **Hofstra** (VVD): Als u kijkt naar ons amendement met die 5% verschuiving, dan ziet u in de toelichting dat wij niet het volume aan onderhoud willen verkleinen, maar wel het budget. Hetzelfde moet dus gebeuren voor hetzelfde geld en dat betekent vergroting van de efficiency. In die zin hoeft er tussen ons geen verschil van mening te zijn. Het volume blijft hetzelfde, maar je moet proberen dat te doen met minder geld om geld over te houden voor andere nog nuttiger zaken.

De heer **Van der Ham** (D66): Ik wil de heer Hofstra een compliment maken dat hij de moed heeft om te pleiten voor een zo snel mogelijke

invoering van de kilometerheffing en om dat in een motie vast te leggen.

Hij zei dat hij het belangrijk vindt dat de moties die hij gaat indienen ook worden uitgevoerd, maar vindt hij het ook belangrijk dat de motie die hij samen met mevrouw Dijkma heeft ingediend over die snelle invoering van de kilometer ook wordt uitgevoerd?

De heer **Hofstra** (VVD): Natuurlijk, ik heb niet voor niets mijn handtekening onder die motie gezet. Degenen die ons plan van afgelopen februari kennen, weten dat dat veel overeenkomsten met deze motie heeft. Ik heb niet veroordeeld dat de commissie-Nouwen haar werk doet, maar die heeft maar enkele maanden nodig en dan weten wij veel meer. De motie strekt ertoe om daarover dan zo snel mogelijk een debat te hebben.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat het realiseren van infrastructurele projecten in Nederland veel vertraging oploopt;

overwegende dat veel van deze verträgen veroorzaakt worden door onduidelijke, veranderende en soms onwenselijke regelgeving;

verzoekt de regering, de MER-plicht af te schaffen bij projecten die een verbreding van wegen tot doel hebben;

verzoekt de regering, bij een bezwaarprocedure tegen infrastructurele projecten te oordelen volgens de regelgeving die gold op het moment dat het politieke besluit voor het project werd genomen;

verzoekt de regering, beide voorstellen op te nemen in een integraal plan voor algemene herijking en versoepeling van bestaande regelgeving en dit plan zo spoedig mogelijk aan de Kamer voor te leggen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid Hofstra.

Hofstra

Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 24 (29800-XII).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de filezwaarte de laatste 1,5 jaar met 13,5% is gestegen;

overwegende dat beperking van de files de hoogste prioriteit behoeft;

overwegende dat de beschikbare budgetten efficiënter moeten worden ingezet;

voorts constaterende dat er een IBO-studie loopt naar kosten van infrastructuur en dat het CPB herhaaldelijk wijst op mogelijkheden voor een efficiëntere aanpak;

verzoekt de regering om:

1. zodanige maatregelen te treffen dat medio 2007 de filezwaarte in Nederland niet is gestegen ten opzichte van medio 2003;
2. scherpere prestatienormen te hanteren voor Rijkswaterstaat en ProRail;
3. procedures en regels zodanig te stroomlijnen dat goedkoper en sneller kan worden gewerkt, en dat PPS effectief mogelijk wordt;
4. substantiële bedragen vrij te maken voor vergroting van wegcapaciteit, zo nodig door herschikking van andere budgetten op de begroting, te beginnen in 2005;
5. de Kamer daarover te informeren bij Voorjaarsnota 2005,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 25 (29800-XII).



Mevrouw **Gerkena** (SP): Voorzitter. De minister zegt dat dit een beleidsarme begroting is omdat we de discussie vorig jaar hebben gehad. Niets is minder waar: ik vraag de minister al anderhalf jaar om een

visie, maar zij kijkt alleen naar wat het goedkoopste is of waar de lobby het sterkst is. O nee, want lobby is synoniem aan informatie-verschaffing, volgens de minister. Als dat waar was, zou het altijd heldere en korte informatiesheetje van de binnenvaartsector toch voldoende moeten zijn om het kabinet te overtuigen. Maar volgens de minister is dat niet het geval, dus moet lobby toch meer zijn dan alleen informatie-verstrekking.

Maar goed, de minister erkent het belang van de binnenvaart en dus zal zij de volgende motie wellicht omarmen.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

van mening dat via de binnenvaart relatief veilig, milieuvriendelijk en doorstromend vervoerd kan worden;

verzoekt de regering om een stappenplan te maken tot substantiële vergroting van het aandeel binnenvaart in de hele transport-sector,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 26 (29800-XII).

Mevrouw **Gerkena** (SP): Wij missen de inzet van de minister om het aantal reizigers in het openbaar vervoer te doen toenemen. Zij legt die verantwoordelijkheid naast zich neer. Ik vind dat zij zich daar wel verantwoordelijk voor moet voelen. Vandaar de volgende motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

van mening dat bevorderen van openbaar vervoer mogelijk en wenselijk is;

constaterende dat de reizigers-aantallen de laatste jaren in het

openbaar vervoer afnemen;

overwegende dat decentrale overheden een groot deel van het OV-beleid uit dienen te voeren, maar hierbij wel enige landelijke ondersteuning kunnen gebruiken;

verzoekt de regering om onderzoek te doen naar de ontwikkeling in de reizigersaantallen en naar de mogelijkheden om de reizigers-aantallen in alle sectoren van het openbaar vervoer een impuls te geven en dit uiterlijk 1 juni aan de Kamer en decentrale overheden kenbaar te maken,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 27 (29800-XII).

Mevrouw **Gerkena** (SP): Ook vindt de minister haar steun aan de OV-fiets genoeg en wil zij de fiets niet opnemen in het Besluit Personenvervoer 2000. Mijn fractie betreurt dat. Vandaar de volgende motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

van mening dat het project OV-fiets geen particulier vervoer is, maar voor iedereen toegankelijk en daardoor openbaar;

overwegende dat het project OV-fiets een succes kan gaan worden, maar hierbij gehinderd wordt doordat het niet de stimuleringsmogelijkheden ondervindt die wel bij het overige openbaar vervoer mogelijk zijn;

voorts overwegende dat het project OV-fiets geen onderdeel uitmaakt van het Besluit Personenvervoer 2000;

constaterende dat hierdoor dit project niet in aanmerking kan komen voor OV-subsidie en een laag btw-tarief;

voorts constaterende dat onduidelijk is of Europese verordeningen dit belemmeren;

Gerkens

verzoekt de regering om te streven naar het van toepassing verklaren van artikelen uit de Wet Personenvervoer 2000 en het Besluit Personenvervoer 2000 op het project OV-fiets, zodat dit project een eerlijke kans krijgt om zich verder te ontwikkelen als openbaar vervoer,

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. 28 (29800-XII).

Mevrouw **Gerkena** (SP): Mijn fractie vindt het een hiaat in de Luchtvaartwet dat het vliegen met geluidsarme vliegtuigen niet beloond wordt. Wij zouden daarom graag zien dat u voorstellen doet om dit te stimuleren. Vandaar de volgende motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

van mening dat geluidsoverlast door de vliegtuigen in de regio Schiphol zoveel mogelijk voorkomen dient te worden;

constaterende dat luchtvaartmaatschappijen die extra geluidsruimte creëren deze niet zelf kunnen benutten en het hierdoor ontbreekt aan prikkels om te investeren in geluidsarmere vliegtuigen;

verzoekt de regering om met voorstellen te komen waardoor luchtvaartmaatschappijen geprikkeld worden om te investeren in geluidsarmere vliegtuigen,

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. 29 (29800-XII).

Mevrouw **Gerkena** (SP): Het komende jaar zullen wij spreken over belangrijke thema's: de nota Mobiliteit en de evaluatie van de Wp 2000. Ik spreek daarom de wens uit dat deze debatten een inhoudelijk stevig niveau zullen kennen en dat

de minister niet wegduikt in "dubbeltaal".

□

De heer **Van der Ham** (D66): Voorzitter. Ik houd het zeer kort, vanwege de gelimiteerde spreektijd.

Ik bedank de minister hartelijk voor de Delfttunnel. Over al die andere mooie zaken komen wij nog wel te spreken. Zo zal ik met voorstellen komen voor de flexibilisering van de arbeidstijden.

Dan nu mijn motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat het bedrijfsleven en lokale overheden zeer weinig gebruikmaken van de bestaande mogelijkheden voor mobiliteitsmanagement via de verruimde reikwijdte van de Wet Milieubeheer;

overwegende dat gemeenten vaak afzien van toepassing van de mogelijkheden uit angst voor een concurrentienadeel ten opzichte van andere gemeenten;

overwegende dat gemeenten onvoldoende sancties achter de hand hebben om bedrijven tot mobiliteitsmanagement te bewegen;

overwegende dat de zeer grote investeringen in onderhoud en aanleg van infrastructuur rechtvaardigen dat van lokale overheden mag worden verwacht bedrijven te bewegen tot mobiliteitsmanagement, opdat de infrastructuur zo goed mogelijk wordt benut;

overwegende dat het wenselijk is dat ook bedrijven waar veel personeel werkt, maar die thans niet vallen onder de Wet Milieubeheer, tot mobiliteitsmanagement worden aangezet;

verzoekt de regering, voorstellen te ontwikkelen om de toepassing van de Wet Milieubeheer ten behoeve van mobiliteitsmanagement van haar vrijblijvendheid te ontdoen en aan te scherpen, en een level playing field te creëren voor gemeenten,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Van der Ham en Dijkema. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund. Zij krijgt nr. 30 (29800-XII).

De heer **Van der Ham** (D66): Een van de argumenten voor dit verzoek is dat een gemeente als Delft TNO geen verplichtingen kon opleggen op het terrein van het mobiliteitsbeheer, toen dit bedrijf uitbreidde. Ik wil dat graag verbeteren. Verder wil ik een level playing field en ervoor zorgen dat ook aan de basis van het mobiliteitsprobleem iets wordt gedaan en niet alleen aan de achterkant.

□

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Voorzitter. Gisteren zijn door veel partijen grote woorden gebruikt, maar vandaag is het debat tussen in een partij vrij worstelen tussen een deel van de coalitie en de minister. De heer Hofstra diende zelfs een veel omvattende motie in namens de coalitiepartijen die ik niet anders kan omschrijven dan als een de facto motie van wantrouwen.

Mijn fractie is het volstrekt oneens met het autoprogramma uit de motie van de heer Hofstra, maar de verwijten die de heer Hofstra de minister maakt, deel ik volledig. Hij zegt namelijk dat zij geen heldere lijn heeft, geen resultaten boekt en veel verwarring veroorzaakt met haar optreden binnen en buiten de Kamer. Een voorbeeld hiervan is de manier waarop de Deltatunnel door de minister in de begroting wordt "gerommeld". Dat gerommel doet overigens niets af aan mijn vreugde over het feit dat die tunnel er komt.

De gang van zaken rond deze tunnel is een goed voorbeeld van de manier waarop de minister telkens maar weer zaken tot een goed einde probeert te brengen. Die manier van werken roept echter wel weerstand en verwarring op.

De heer **Van Hijum** (CDA): Voorzitter. Deze opmerkingen van de heer Duyvendak zijn ongetwijfeld bedoeld om een interruptie te ontlokken. Ik zal hem niet teleurstellen, want ik kan het niet nalaten om hem erop te wijzen dat hij zich wel moet beperken tot wat er in de motie werkelijk wordt gezegd. De verwijten die hij nu opsomt, worden in de

Duyvendak

motie namelijk nadrukkelijk niet gemaakt.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Daar heeft de heer Van Hijum gelijk in. Ik heb twee dingen geconstateerd. Ten eerste dat deze motie de facto een motie van wantrouwen is vanuit het perspectief van de heer Hofstra. Ten tweede kan ik mij ± hoewel ik het oneens ben met zijn inhoudelijke richting ±herkennen in de beoordeling van het optreden van de minister: gebrek aan een heldere lijn, geen resultaten en het zaaien van verwarring.

De heer **Van der Ham** (D66): Op heel veel punten ben ik het eens met de heer Duyvendak. De kritiek, de toon en de kwalificaties van de heer Hofstra zijn niet die van mij. Ik vind echter wel dat de heer Duyvendak een beetje flauw doet over de spoortunnel in Delft. De Kamer heeft een motie aangenomen, die minister na veel piepen en maren ± daar heb ook ik kritiek op ± uiteindelijk uitvoert. Nu zegt de heer Duyvendak weer: het is niet goed. Wij staan aan dezelfde kant, maar dit moeten wij de minister gunnen. Daarmee moeten wij haar complimenteren: dank u wel dat u de motie uitvoert. Het is vanzelfsprekend dat zij dat doet, maar de heer Duyvendak doet een beetje flauw.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Ik was de eerste ± dat was misschien toevallig ± die bij de interruptie-microfoon was om de minister daarvoor te bedanken en haar te feliciteren. Daarover hoeft dus geen enkel misverstand te bestaan. De heer Slob zal nog een motie indienen over de manier waarop het begrotingstechnisch wordt geregeld. De minister zegt hier in de zaal wel iets toe, maar dat wil zij voor de behandeling van het MIT niet op schrift zetten in een brief. Dat vind ik dus niet kunnen. Zij behoort de Kamer volledig en schriftelijk te informeren over de ruimte die ontstaat bij aanbestedingen, en over aanverwante zaken. De minister doet op zich iets goeds, maar de manier waarop zij het doet, zaait verwarring en maakt zaken onduidelijk. Delft weet niet meer waar het aan toe is. Dat is helaas exemplarisch voor het optreden van de minister. In dat verband heb ik dit recente voorbeeld gegeven.

Mijn fractie steunt met een paar mitsen en maren de motie over het prijsbeleid van mevrouw Dijkma en de heer Hofstra. Ik ben blij met de opening die de minister vanmiddag al bood: als de commissie-Nouwen met bruikbare adviezen komt, sluit zij niet uit dat daarover in deze periode nog besluiten worden genomen.

De minister reageert terecht positief op de toerentalbegrenzer voor bestelbusjes. Zij vroeg zich af: kan het wel in het licht van de EU-regelgeving? Ik heb de richtlijn gelezen en contact gezocht in Brussel. Het kan dus. Wanneer geeft de minister duidelijkheid over het doorgaan hiervan?

Het rijbewijs voor de busjes bevindt zich nog in een pril stadium; het is nog niet afgekaart. Dit ligt nog bij het Europees Parlement en komt terug bij de ministers. Ik roep de minister op om zich daarvoor vol te blijven inzetten en zich er niet nu al bij neer te leggen.

Het is jammer dat de minister het wandeloffensief verwijst naar de minister van LNV, want dit is ook verkeersbeleid. Toen het fietsbeleid tot stand moest komen, was dat ook nieuw voor Verkeer en Waterstaat: wat hebben wij met de fiets te maken? De minister heeft dus ook met wandelen te maken. In dat kader vraag ik haar om een recht op oversteek in de infrastructuur; zij moet dat soort voorzieningen regelen. Verder hebben wandelpaden alles te maken met de Wegenwet en de Wegenverkeerswet. Daarnaast zouden uit de BDU-gelden middelen beschikbaar moeten komen voor voetpaden.

De minister had een heel nieuwe redeneerlijn over hoe zij ± laat ik het diplomatiek uitdrukken ± onder de normen van staatssecretaris Van Geel kan uitkomen. Wil de minister dit zo snel mogelijk op schrift stellen zodat de Kamer zich er een oordeel over kan vormen?

Over het OV en het spoor wil ik de volgende motie indienen.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat het spoorvervoer een breed publiek belang dient, waaronder het verbinden van verschillende landsdelen en

werkgelegenheidscentra en het bieden van vervoer aan personen zonder alternatief;

overwegende dat de regering in het spoorbeleid prioriteit geeft aan vervoer in de spits tussen de grote steden, met name in de Randstad;

overwegende dat hierdoor de kwaliteit van het spoorvervoer en daarmee de publieke functie van het spoor buiten de Randstad onder druk staan;

verzoekt de regering, het beleid erop te richten dat de kwaliteit van het spoorvervoer ook buiten de Randstad minimaal wordt gehandhaafd en waar mogelijk wordt versterkt, zodat voldaan wordt aan de brede publieke functie van het spoor,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Duyvendak en Dijkma. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund. Zij krijgt nr. 33 (29800-XII).

□

De heer **Slob** (ChristenUnie): Voorzitter. Ik wil de minister bedanken voor haar beantwoording, zowel schriftelijk als mondeling. Dit is deze weken inmiddels al mijn vijfde begrotingsbehandeling. Deze minister is het meest zorgvuldig geweest in het beantwoorden van de gestelde vragen. Dat mag wel een keer worden gezegd, ook als tegenwicht tegen de overdosis aan kritiek die zij te verduren heeft gekregen. Daarin was de maatvoering een klein beetje zoek.

Ik ben blij met de toezegging dat de minister een analyse zal maken van het aantal dodelijke slachtoffers dat de afgelopen maanden is gevallen en de staat van het onderhoud in het jaar 2004. Wij zullen die analyse te zijner tijd tegemoet zien. Ik ben iets minder tevreden over de beantwoording naar aanleiding van mijn pleidooi om de potenties van het spoor te verhogen en daarbij onder andere te denken aan een snelheidsverhoging op het hoofdtrainnet tot zo'n 200 kilometer per uur. Een van de mogelijkheden daartoe is overschakelen op 25 kilovolt. De minister is erg summier in haar antwoorden en

Slob

ik merk dat zij dit ook wat afhoudt. Toch vinden wij dit echt een onderwerp waar wij over moeten spreken. Daarom dien ik de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat er verschillende redenen zijn om de potenties van het spoor te vergroten;

overwegende dat dit onder meer kan door de snelheid van het hoofdtraject te verhogen richting 200 km/uur;

overwegende dat één van de mogelijkheden daartoe is overschakelen op 25 kV;

verzoekt de regering, in het komende begrotingsjaar de Kamer een notitie te doen toekomen waarin deze mogelijkheid verder wordt uitgewerkt,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Slob, Hofstra, Duyvendak, Van der Staaij en Dijkma.

Zij krijgt nr. 31 (29800-XII).

De heer **Slob** (ChristenUnie): Een volgende motie van mijn kant heeft te maken met het feit dat de minister al enigszins zicht zou hebben op de onderzoeksgegevens met betrekking tot de aanbestedingen en de effecten daarvan op het budget. Voorts heeft deze motie betrekking op haar zeer royale toezegging over de spoortunnel Delft. Overigens is deze toezegging logisch, gezien de uitspraak die de Kamer vorig jaar deed over de oplossing van dit knelpunt. Wij willen graag de gegevens die de minister heeft, vóór de behandeling van het MIT hebben. Het is namelijk noodzakelijk om deze te kunnen betrekken bij de afwegingen die wij dan moeten maken. Daarom dien ik de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de minister nader onderzoek verricht naar de ontwikkelingen met betrekking tot de aanbesteding en de effecten op de budgetten;

constaterende dat de minister heeft aangegeven dat er voor het knelpunt spoortunnel Delft een oplossing zal komen;

constaterende dat daarmee uitvoering gegeven zal worden aan de wens van een meerderheid van de Kamer;

verzoekt de regering, voor 13 december aanstaande haar bevindingen over het onderzoek aan de Kamer te overhandigen zodat deze meegenomen kunnen worden bij de behandeling van het MIT,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Slob, Dijkma, Van der Staaij, Gerken, Duyvendak, Van der Ham en Hofstra. Zij krijgt nr. 32 (29800-XII).

De heer **Hermans** (LPF): Vindt de heer Slob het juist dat wij inzake het MIT beslissingen gaan nemen op basis van waarschijnlijkheidscijfers? Deze cijfers komen tot stand naar aanleiding van kansberekeningen. Er is niets hard, want de minister heeft alleen een vermoeden dat... Moeten wij op basis van zachte cijfers het MIT ingaan?

De heer **Slob** (ChristenUnie): De heer Hermans neemt deze woorden zelf in de mond. De minister noemde het onderzoek waarmee zij bezig is, en zei dat zij nu al kan aangeven dat het knelpunt spoortunnel Delft zal worden opgelost. Naar aanleiding van de vragen die voorafgaande aan deze begrotingsbehandeling aan de minister zijn gesteld, heeft de minister aangegeven dat zij bezig is met dit onderzoek. Er liggen nu gegevens bij het ministerie van Verkeer en Waterstaat. Ik vind het niet meer dan logisch dat de Kamer zicht heeft op die cijfers bij de MIT-behandeling. De minister zal moeten aangeven hoe hard een en ander is, maar dat zullen wij van haar horen. Dit kunnen wij dan integraal meenemen bij de keuzes die wij moeten maken. Dat lijkt mij

zo logisch als wat en dat is volgens mij ook onlosmakelijk verbonden aan het budgetrecht van de Kamer.

□

De heer **Van der Staaij** (SGP): Voorzitter. Ik dank de minister voor de uitvoerige beantwoording. Ook op deze dag is er heel wat kritiek geuit op de minister en haar beleid. Met het oog op de tijd volsta ik met de opmerking dat je met zo'n coalitie geen oppositie meer nodig hebt. Weet de minister zich wel genoeg gesteund door de coalitiefracties om overtuigend en daadkrachtig beleid te kunnen voeren? Daar hoor ik graag een reactie op. Ik vind het markant dat er nu een stevige motie ligt van de fracties van PvdA en VVD met als boodschap: minister, treuzel niet bij de invoering van de kilometerheffing. Dit steunen wij graag.

In de uitvoerige schriftelijke beantwoording is gemeld dat er de volgende week nog een brief komt over de PMR Tweede Maasvlakte. Wij zien uit naar die brief, zeker nadat wij door collega Verdaas, hier niet aanwezig, zijn geattendeerd op wat minister Zalm er in zijn weblog over heeft geschreven. Dat wekt toch wel wat verwarring.

Het lampje knippert al weer, dus ik haast mij om mijn motie over de binnenvaart voor te lezen, als laatste onderdeel van mijn bijdrage.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat ondanks de in de begroting toegekende financiële middelen er voor langere tijd belangrijke knelpunten blijven bestaan in het Nederlandse vaarwegennet;

overwegende dat het Centraal overleg vaarwegen (COV) vijf belangrijke vaarwegprojecten heeft geselecteerd die voor versnelde uitvoering in aanmerking komen;

verzoekt de regering om vóór de aankomende behandeling in de Tweede Kamer van het MIT een plan van aanpak te presenteren ter uitvoering van het genoemde voorstel,

Van der Staaij

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Van der Staaij, Slob, Gerkens, Hofstra, Boelhouwer, Van Hijum, Duyvendak en Van der Ham.

Zij krijgt nr. 34 (29800-XII).

De vergadering wordt van 21.25 uur tot 21.40 uur geschorst.

□

Minister **Peijs**: Voorzitter. Ik ga eerst in op de amendementen nrs. 8, 7 en 11 (29800-A). Ik merk hierbij op dat ik graag zou willen vasthouden aan de vorig jaar geplande programmatische impulsen voor beheer en onderhoud. In dat verband heb ik in deze begroting het onderhoud ontzien, waardoor per saldo een extra impuls van circa 241 mln ontstaat, verdeeld over de sectoren weg, water en spoor voor de periode 2005-2009. Het gezamenlijke amendement van de leden Van Hijum, Hofstra en Hermans op stuk nr. 8 (herdruk), betekent dat 140 mln hiervan wordt aangewend voor regionaal netwerkmanagement. Voorts wordt opgeroepen om de impuls bij vaarwegen en waterkeringen wel intact te laten. Met dit laatste is 47 mln gemoeid. Er zijn ook andere amendementen die hun dekking zoeken in beheer en onderhoud. Hiervoor is in de periode 2005-2009 in deze redenering, indien je vaarwegen en waterkeringen niet meeneemt, nog circa 54 mln als dekking aan te wenden.

Het voorgaande betekent dat het amendement van de heer Van Hijum op stuk nr. 8 kan worden uitgevoerd, zoals ik eerder al heb aangegeven. Over het amendement van de heer Hermans op stuk nr. 7 merk ik op dat ik een dergelijke verlaging bij het spoor in 2005 niet voor mijn rekening kan nemen. Het amendement van de heer Hofstra op stuk nr. 11, waarbij het gaat om 75 mln euro in 2005, is vrijwel onhaalbaar, want dit tast het onderhoudsprogramma aan. Er wordt bovendien drie keer 75 mln gevraagd, wat neerkomt op 225 mln, een bedrag dat nu nog niet hard beschikbaar is. Het gaat de ambitie op het gebied van beheer en onderhoud op dit ogenblik te boven.

Ten slotte is er een relatie met het amendement van mevrouw Dijkema en de heer Van der Ham op stuk nr. 10, inzake de Valys-regeling. De

kosten daarvan zijn 10 mln per jaar. Als dit amendement wordt aangenomen, legt dat in deze kabinetsperiode 30 mln aan eventuele dekking vast van de resterende 54 mln. Het oordeel hierover laat ik aan de Kamer.

De heer **Hofstra** (VVD): Ik vind het wonderlijk dat het oordeel over dit laatste amendement aan de Kamer wordt gelaten en dat mijn amendement wordt afgeraden. Daaruit moet ik concluderen dat de minister zichzelf niet in staat acht om de bureaucratie met slechts 5% in te perken. Het gaat daarbij slechts om 75 mln per jaar, terwijl er heel veel geld wordt uitgegeven op een minder doelmatige manier, om het vriendelijk te zeggen. Ik betreur het dat de minister het amendement zonder meer afwijst. Als zij zich zou inspannen, zou zij het volgens mij best kunnen realiseren.

Minister **Peijs**: Samen met het voorstel van de heer Van Hijum gaat het om een veel groter bedrag; in totaal gaat het overigens om 225 mln. Het eerste amendement is mogelijk; het tweede amendement zou ik niet voor mijn rekening willen nemen.

Voorts zijn er de amendementen van de heer Hofstra op stuk nr. 12 en 13 (29800-XII). Deze amendementen beogen een verschuiving van 5 mln ± daar heb ik zo-even nog niet over kunnen spreken ± van artikel 22, hoofdstuk XII, naar artikel 01.01, infrastructuur wegen. Met artikel 22 worden onder meer innovatieprogramma's als Wegen naar de toekomst en Water als innovatiebron verantwoord. Ook instituten als GO Delft en het waterloopkundig laboratorium worden met dit artikel gefinancierd. Ik ben er echt op tegen om die financiering als inefficiënt en onzinnig te betitelen. Juist bij deze instituten wordt innovatie in de praktijk gebracht. Deze programma's zijn nodig om in de toekomst efficiënt en effectief te kunnen werken. Ik ontraad daarom aanneming van het amendement.

Voorzitter. De leden Dijkema en Hofstra hebben op stuk nr. 14 een motie ingediend over het feit dat belasting van het gebruik van de auto te prefereren zou zijn boven het bezit ervan. Zij verzoeken de regering nog in deze kabinetsperiode een daadwerkelijke start te maken met

beprijzen. Verder vragen zij de regering het Nationaal Platform Anders te verzoeken een nader voorstel te doen ten aanzien van de technische maatregelen die noodzakelijk zijn om te kunnen beginnen met de kilometerheffing en het platform ook een advies te laten uitbrengen over de mogelijke oormerking van een deel van de autobelastingen voor infrastructuur. Ik zie deze motie als een constructieve bijdrage aan het debat en aan de besluitvorming over het prijsbeleid. De opdracht aan het platform is recent vastgesteld. Ik zal de vragen van de Kamer overbrengen. Over de start met het beprijzen in deze kabinetsperiode wil ik graag de voorstellen van het platform afwachten. Ik heb al gezegd het debat open te zullen ingaan. De aard van de voorstellen en de besluitvorming daarvoor komen in deel 3 van de nota Mobiliteit aan de orde. Dan zullen wij bepalen of en, zo ja, wanneer met de uitvoering van het voorgestane beleid gestart kan worden. Ik zal mij dus positief opstellen. Het oordeel over de motie laat ik aan de Kamer.

Op stuk nr. 15 is een motie voorgesteld door de leden Dijkema, Van der Ham, Duyvendak, Slob, Hermans en Van der Staaij. De leden wijzen erop dat de vervoerders te maken krijgen met verschillende financieringsstromen voor vervoer van bijvoorbeeld gehandicapten, zieken en leerlingen. Zij vragen de regering een experiment te starten met gebundelde inzet van middelen. Gelet op de gedachte die aan deze motie ten grondslag ligt, vind ik het een sympathieke motie. In de brief over de toegankelijkheid van het OV en het CVV die ik de afgelopen dagen de Kamer heb aangeboden, heb ik gezegd een onderzoek te willen laten doen naar de mogelijke integratie van de verschillende regelingen, zoals die van WVG, het CVV, het leerlingenvervoer en het ziekenvervoer. Ik wijs erop dat bij deze regelingen ten minste drie departementen zijn betrokken: OCW, VWS en V en W. De budgetten zijn in handen gelegd van provincies en gemeenten. Hun medewerking heb ik dus nodig. Ik wil de motie in die zin overnemen dat ik het onderzoek zal doen en vervolgens zal nagaan of een experiment kan worden uitgevoerd. Dus mijn intentie is absoluut positief.

Peijs

De leden Dijkma en Hijum hebben op stuk nr. 16 een motie ingediend over agressieve vliegtuigpassagiers. Ik ben absoluut bereid om te bezien of in internationaal verband steun is te vinden voor het opstellen van een zwarte lijst van agressieve passagiers. Het geschikte kader daarvoor wordt gevormd door de internationale burgerluchtvaartorganisatie, de ICAO. De ondersteuning door andere Europese landen zal helpen. Daarom zal ik dit punt in Europees verband aan de orde stellen. Met name denk ik dan aan de ECAC. Dat is de Europese luchtvaartorganisatie. Wat de oproep betreft om Nederland als voorzitter van de EU het onderwerp te laten agenderen in de Transportraad, wijs ik erop dat deze oproep niet zinvol is. De laatste Transportraad onder ons voorzitterschap is al in december en die heeft een zeer volle agenda. Zonder een gedegen voorbereiding zou een bespreking voor dit punt absoluut geen zin hebben. Er is een veel langere voorbereiding nodig dan die nu nog mogelijk is.

Mevrouw **Dijkma** (PvdA): Maar u kunt natuurlijk wel een gesprek aangaan met uw opvolger als voorzitter. Ik weet dat in dit soort situaties vaak sprake is van een trojkavergadering. Ik kan mij daarom voorstellen dat u uw invloed wilt aanwenden om dit punt onder het Luxemburgse voorzitterschap op de agenda te krijgen.

Minister **Peijs**: Dat wil ik graag doen.

Mevrouw **Dijkma** (PvdA): Met deze toezegging kan ik mijn motie op stuk nr. 16 intrekken.

De **voorzitter**: Aangezien de motie-Dijkma/Van Hijum (29800-XII, nr. 16) is ingetrokken, maakt zij geen onderwerp van beraadslaging meer uit.

Minister **Peijs**: De heer Boelhouwer stelde mij de vraag nog eens uit te leggen waarom Duitsland een probleem heeft als wij extra geld geven aan Ruimte voor de rivier. Duitsland moet nog besluiten over te treffen maatregelen; men weet daar nog niet precies wat men gaat doen. Wij weten nu nog niet wat het restrisico is bij Ruimte voor de rivier, aangezien er nog geen sprake is van een afgeronde PKB. Als wij desondanks nu al zouden besluiten

dat wij niet bereid zijn tot grootschalige maatregelen, zal dat leiden tot een aanzienlijke daling van het draagvlak voor retentiegebieden in Duitsland. Als jullie niets doen, doet Duitsland ook niets, dat hebben wij uitdrukkelijk van die kant gehoord.

De motie van de leden Van Hijum en Dijkma over zwartrijders op stuk nr. 17 is een ondersteuning van het beleid van mijn collega van Justitie, van verschillende lokale autoriteiten en van mij. Ik heb erop gewezen dat wij recent al verschillende maatregelen hebben genomen. Er is een landelijk reisverbod, een handreiking die vorige maand door de minister van Justitie is gedaan. De uniforme aanpak van zwartrijders waarover wij eerder spraken zal er zijn als wij de chipcard invoeren en de tourniquets op de stations installeren. Ik zal nogmaals toetsen of de regels nog meer uniform gemaakt kunnen worden, maar hier en daar is maatwerk lokaal bij stads- en streekvervoer nodig. In die zin neem ik de motie over.

Ten aanzien van het eerste punt is de motie over contractsectorlijnen van de heer Van Hijum c.s. op stuk nr. 18 mij sympathiek. Dat gaat over de beschikbare budgetten voor exploitatie van de desbetreffende spoorlijnen. Het huidige begrotingsbedrag blijft beschikbaar. De intentie is om het voorzieningenniveau van vóór de decentralisatie te handhaven.

Het tweede verzoek, op grond waarvan de regering dient te streven naar decentralisatie van het beheer van de spoorlijnen met een exclusieve regionale functie, gaat mij iets te ver. Wij hebben het voornemen om bij RandstadRail te gaan kijken hoe het uitwerkt als wij op een andere manier gaan rijden. Wat zijn de gevolgen voor de veiligheidssystemen? Wij zouden graag eerst ervaring opdoen met de decentralisatie van het beheer van RandstadRail. Als dat de komende twee jaar goed verloopt, wil ik graag verder denken en ook naar de andere contractsectorlijnen kijken. Ik stel voor dat de heer Van Hijum zijn motie op dit punt aanpast of aanhoudt tot die gelegenheid.

Ik kom op de motie op stuk nr. 19. Ik wil begin 2005 met een plan van aanpak komen voor de verbetering van de aansturing van de kustwacht. Het toewijzen van de verantwoordelijkheid aan één ministerie kan ik niet overnemen. Dat zou vooruitlopen op

de conclusies van het overleg dat op dit ogenblik plaatsvindt naar aanleiding van de recente evaluatie. Het zal nog worden uitgebreid met de verwachte aanbevelingen van de Algemene Rekenkamer. Ik stel voor om dat rapport van de Rekenkamer af te wachten en daar niet op vooruit te lopen.

De motie op stuk nr. 20 van de leden Van Lith en Boelhouwer gaat over het project Ruimte voor de rivier. Zoals ik al in mijn eerste termijn heb aangegeven, ben ik net als de heer Van Lith voor duurzame oplossingen waarmee beide uitgangspunten van het project Ruimte voor de rivier, de veiligheid en de ruimtelijke kwaliteit, zo goed mogelijk worden gerealiseerd. Juist vanwege de samenhang van de noodoverloop met het project Ruimte voor de rivier stel ik voor om de motie aan te houden tot de discussie over de PKB-1 in april/mei 2005. Bovendien leidt het nu toevoegen van het noodoverloopbudget aan Ruimte voor de rivier ertoe dat aan de gezamenlijke studie van de regio en mijn ministerie de prikkel wordt ontnomen om samen de vereiste financiering te vinden voor de gewenste ruimtelijke projecten. Dat zou kunnen betekenen dat het commitment van de regio aan de plannen komt te ontvallen, terwijl ik er zeer aan hecht dat ook de regio een bijdrage levert aan de plannen. In april/mei is hetgeen de heren Van Lith en Boelhouwer willen nog prima mogelijk. De gelden waar het om gaat, staan namelijk pas na 2010 in de begroting. Er is dus nog ruim de tijd om hierover na te denken. Er is dan ook geen enkele reden om vooruit te lopen op de behandeling van de PKB-1. Daarom wil ik het voorstel van de heren Van der Staij en Slob steunen om de motie aan te houden tot de discussie in deze Kamer over de PKB-1 plaatsvindt.

In de motie op stuk nr. 21 vraagt de heer Van Lith om de Kamer voor mei 2005 te informeren over een oplossing voor het Volkerak-Zoommeer. De planstudie over de inlaat van zout water in het Volkerak zal alle elementen bevatten die in de motie worden genoemd, maar die studie zal pas medio 2006 gereed zijn. Bij het opstellen van de richtlijn voor de planstudie zal evenwel rekening worden gehouden met de overwegingen van de heer Van Lith.



De heer Hermans (LPF)

© M. Sablerolle ± Gouda

In die zin kan ik de motie dan ook overnemen.

De motie op stuk nr. 22 van de heren Hermans en Hofstra gaat over het onderhoud van spoor- en vaarwegen. In de motie wordt gevraagd om een maximaal rendement per euro. Ik ben het daar helemaal mee eens. Verder wordt er gevraagd om een plan van aanpak. In mijn reactie in eerste termijn heb ik al gezegd dat in de begroting voor 2004 nadrukkelijk de noodzaak van een extra impuls en een effectiviteits-toets is onderstreept. Verder wordt momenteel in een interdepartementaal onderzoek naar economische afwegingen bij onderhoudsinspanningen het totale onderhoud van zowel de spoor- als de vaarwegen bezien. Het CPB maakt deel uit van de werkgroep terzake. Er wordt dus al voorzien in deze wens van de heren Hermans en Hofstra. Ik stel voor om het rapport van de IBO-werkgroep af te wachten. In die zin is de motie dan ook overbodig.

Dan kom ik op de motie van de heer Hofstra over infrastructurele projecten.

De **voorzitter**: Bedoelt u de motie op stuk nr. 23 van de leden Hermans en Hofstra?

Minister **Peijs**: Ik heb geen nummer. Die motie gaat over regelgeving.

De heer **Hermans** (LPF): De motie op stuk nr. 22 gaat over het onderhoud aan het spoor en een effectiviteitsanalyse. De motie op stuk nr. 23 gaat over een kosten-batenanalyse van de investeringen in de vaarwegen.

Minister **Peijs**: Op de motie op stuk nr. 22 over het onderhoud aan het spoor ben ik net ingegaan. Die motie is overbodig, omdat een en ander al wordt meegenomen in het interdepartementaal onderzoek. Er wordt dus vanuit alle kanten goed naar gekeken.

De heer **Hermans** (LPF): Dan heb ik nog steeds een probleem met de kosten/batenanalyse die gemaakt is door het ministerie ten aanzien van het onderhoud vaarwegen waarvan het CPB heeft gezegd dat die analyse niet deugt. Die analyse zou ik graag opnieuw willen laten uitvoeren. Dat betreft de motie op stuk nr. 23.

Minister **Peijs**: Ik geloof niet dat ik die motie hier nu direct voor mij heb.

De **voorzitter**: Ik stel mij voor dat u nu eerst de rest van de moties behandelt en dat u daarna nog een oordeel geeft over de motie op stuk nr. 23.

Minister **Peijs**: Akkoord. Dan de motie op stuk nr. 24 over de regelgeving. Er loopt een aantal

trajecten tot herziening van de bestaande regelgeving, zoals de Tracéwet, de Wet ruimtelijke ordening en de Wet milieubeheer. Daarin komt een heel groot aantal zaken die in de motie genoemd worden aan de orde. Daarnaast wordt in het kader van de vermindering van de administratieve lastendruk gekeken naar mogelijkheden van verdere vereenvoudiging en stroomlijning. De motie stelt voor om op een en ander nader in te gaan bij de concrete voorstellen. Ik zie de motie als een ondersteuning van mijn beleid en heb er dus geen enkel probleem mee.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): U bent toch bekend met de uitspraak van de Raad van State als het gaat om de projecten in het kader van de Spoedwet wegverbreding? Daarin staat dat ten aanzien van het deel van de projecten waarover geen MER is gemaakt, er alsnog een MER over moet komen. Deze motie vraagt om de MER's volledig af te schaffen voor alle projecten in het kader van de Spoedwet wegverbreding, terwijl u ons in de brief aan de Kamer al heeft geschreven dat u de uitspraak van de Raad van State natuurlijk gaat volgen. Hoe kan dat nou?

Minister **Peijs**: Wij hadden geen MER gedaan bij de verbreding van de wegen. Dat vonden wij op het ministerie niet nodig. Dus ik zie het als een ondersteuning van het beleid ter beperking van de regelgeving. Of wij dat vol kunnen houden als wij de richtlijn één op één gaan vertalen, dat zien wij dan wel.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): U heeft als reactie op die uitspraak van de Raad van State een brief aan de Kamer gestuurd waarin staat dat u die uitspraak zal volgen en dat u voor een aantal projecten in het kader van de Spoedwet wegverbreding alsnog een MER laat maken, waardoor die projecten ook later gereed zullen komen. Is het nu uw bedoeling om die MER's doormidden te scheuren op verzoek van de heer Hofstra of gaat u wel door met die MER's?

Minister **Peijs**: Voorlopig ligt de uitspraak van de Raad van State er. Zolang die uitspraak er ligt en er niet een nieuwe uitwerking ligt die deze overbodig maakt, ga ik gewoon door met de MER.

Peijs

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Dus u legt dit deel van de motie-Hofstra naast u neer?

Minister **Peijs**: Die gaat niet zozeer over de projecten in het kader van de Spoedwet wegverbreding. Dit is een algemene vraag.

De heer **Van der Ham** (D66): U weet dus eigenlijk al dat u de motie niet kan uitvoeren?

Minister **Peijs**: Dat weet ik niet. Het ligt eraan hoe snel wij zijn met het één op één vertalen van de richtlijn.

De heer **Van der Ham** (D66): U heeft al een uitspraak van de Raad van State aan uw broek. Dus u weet al dat u de motie niet kunt uitvoeren.

Minister **Peijs**: Zolang er niets anders ligt dan de uitspraak van de Raad van State doen wij natuurlijk wat de Raad van State ons opdraagt. Als er een nieuwe benadering komt in de zin dat de richtlijn één op één wordt omgezet in Nederlandse regelgeving en als daardoor een MER op uitbreiding van infrastructuur niet nodig zou zijn, zoals wij dat ook altijd hebben opgevat op het ministerie, dan ga ik die MER ook niet meer laten uitvoeren.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Ik begrijp dat de minister nu moties wil gaan overnemen die bijna het onmogelijke van haar vragen. Maar goed, deze komt ook van de heer Hofstra, dus wij begrijpen het. Kan de minister mij vertellen welke andere projecten die een verbreding van wegen tot doel hebben, zij dan bedoelt als het niet over de Spoedwet wegverbreding gaat?

Minister **Peijs**: Dat staat er niet. De uitspraak van de Raad van State heeft betrekking op een aantal spoedwetprojecten. Daar gaan wij mee aan de slag en dat moet ook wel. Als de staatssecretaris van VROM een nieuwe regeling heeft gemaakt, zullen wij bezien wat wij nog moeten doen. Voor nieuwe spoedwetprojecten geldt dan natuurlijk de nieuwe methode.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Ik maak uit uw woorden op dat de spoedwet er niet mee bedoeld wordt. U wilt kennelijk vervolgens de MER-plicht bij alle andere wegverbredingsprojecten afschaffen. Dan krijgt u

straks op die punten ook weer te maken met de Raad van State.

Minister **Peijs**: Vóór de uitspraak van de Raad van State waren wij er vast van overtuigd dat er geen aparte MER nodig was voor het aanleggen van een aparte strook naast een bestaande weg. De Raad van State heeft vervolgens geoordeeld dat dit wel moet gebeuren. Zolang die uitspraak er ligt, passen wij keurig de MER toe. Als echter op basis van een ministeriële regeling waarin de Europese richtlijn...

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Die richtlijn gaat over de luchtkwaliteit.

Minister **Peijs**: Daar heeft u groot gelijk in. Neemt u mij niet kwalijk voor dit misverstand. Wij voeren een MER uit voor spoedwetprojecten zolang dat nodig is. In de toekomst wordt een eventuele aanpassing van de MER-plicht bezien.

Ik vind de motie van de heer Van der Ham over het mobiliteitsmanagement sympathiek. Ik heb de afgelopen anderhalf jaar werkgevers aangesproken op hun verantwoordelijkheid voor het bevorderen van een meer bewust rijgedrag bij hun werknemers. Ik wil graag samen met mijn collega van VROM uitzoeken of het instrumentarium van de wet Milieubeheer effectiever gemaakt kan worden. De motie heeft mijn steun.

Ik heb bezwaar tegen aanneming van de motie van de heer Duyvendak en mevrouw Dijksma op stuk nr. 33. Ik sta voor het publieke belang en daaronder valt de bereikbaarheid van alle landsdelen. Na de decentralisatie moeten de decentrale overheden keuzes maken inzake het openbaar vervoer. Het kan daarbij gaan om spoorvervoer of om combinaties van bus, trein en CVV.

Ik kom op de motie op stuk nr. 28 van mevrouw Gerkens over het project OV-fiets. Ik draag dit project een heel warm hart toe. Op verzoek van de Kamer heb ik een subsidieprogramma in het leven geroepen. In mijn brief van 18 mei heb ik de Kamer daarvan op de hoogte gebracht. Dat subsidieprogramma was, zoals afgesproken, tijdelijk van aard. Ik heb aangegeven dat het concept verder door de markt diende te worden opgepakt. Op verzoek van de Kamer heb ik daarbij de bereidheid uitgesproken om mijn steun te verlenen bij het zoeken naar een bestaand en passend subsidiekader

voor mogelijke vervolgprojecten en om zonodig daarvoor de resterende middelen uit een eerder door de Kamer aangenomen amendement ter beschikking te stellen. De resultaten van de evaluatie hebben wij aan alle betrokkenen doen toekomen.

Daarnaast heb ik in een brief aan de decentrale overheden en aan de NS de aandacht gevraagd voor het concept OV-fiets. Van de Stichting OV-fiets heb ik overigens nog geen voorstel voor een vervolgproject mogen ontvangen. Het opnemen van de OV-fiets in het Besluit personenvervoer en in de Wet personenvervoer is onder de huidige EU-verordening echter juridisch onmogelijk. De reikwijdte van de EU-verordening laat niet toe dat een product zoals de OV-fiets wordt gesubsidieerd als een vorm van openbare dienstverplichting, zoals gedefinieerd in de bedoelde verordening. Het verzoek tot opname in de Wet personenvervoer en in het Besluit personenvervoer is dus in strijd met de Europese regelgeving.

Mevrouw **Gerkens** (SP): Kan de minister mij aantonen dat het in de verordening staat? Ik kan het niet vinden. Ik trek de stelling dan ook in twijfel. Wil de minister mij dat schriftelijk laten weten?

Minister **Peijs**: Ja. Ik ontraad de motie.

De motie van mevrouw Gerkens op stuk nr. 27 gaat over het bevorderen van het openbaar vervoer. Ik wil een evenwichtig mobiliteitsbeleid stimuleren, waarmee regio's hun eigen afwegingen kunnen maken en de reizigers zelf kunnen kiezen hoe zij van A naar B willen gaan. De provincies en de WGR-plus-regio's moeten al provinciale en regionale verkeers- en vervoersplannen maken. In lijn met de nota Mobiliteit zal daarin een evenwichtig mobiliteitsbeleid moeten worden neergelegd dat is toegespitst op de specifieke regionale situatie. Het past niet wanneer ik naast die plannen een apart plan laat maken dat het OV als een los onderdeel behandelt. De regio's willen integrale plannen maken. Die worden neergelegd in de regionale en provinciale verkeers- en vervoersplannen. Daarom ontraad ik de motie.

De motie op stuk nr. 29 van mevrouw Gerkens gaat over geluidsoverlast door vliegtuigen. Ik

Peijs

onderschrijf het belang van de ontwikkelingen gericht op een meer geluidsarme luchtvaart. Zoals ik bij de beantwoording van de vragen uit de eerste termijn heb gemeld, is het beleid van de overheid gericht op de beheersing van de geluidsbelasting rond luchtvaartterreinen en op het in internationaal verband bewerkstelligen van stillere vliegtuigen. De milieugrenzen, vastgelegd in de Wet luchtvaart, vormen een stimulans voor luchtvaartmaatschappijen om stille vliegtuigen te introduceren. Afspraken over geluidseisen aan vliegtuigen worden genomen in internationaal verband. Nederland participeert daar zeer actief in. Dat laatste geldt overigens ook ten aanzien van het internationale overleg over vliegprocedures gericht op een vermindering van de milieulast. Het moge duidelijk zijn dat Nederland een van de spelers is in het internationale overleg en dus wat betreft de besluitvorming afhankelijk is van andere spelers.

Ik voeg eraan toe dat het eventueel weren van de meest lawaaiërende vliegtuigen kan bijdragen tot een beperking van de geluidsbelasting rondom luchtvaartterreinen. Daar ligt een taak voor de luchtvaartsector, die wat betreft internationaal luchtvaartverkeer gebonden is aan internationale afspraken en Europese regelgeving. Daarnaast heeft de luchthaven de mogelijkheid om via gedifferentieerde start- en landingstarieven een stillere vloot van vliegtuigen op die bestemming te bewerkstelligen. De luchthaven Schiphol maakt daarvan gebruik. Het is dus duurder om 's nachts te landen dan op andere tijden van de dag. Gelet op het bovenstaande zie ik niet welke positieve bijdrage een apart stappenplan heeft op het reeds ingezette beleid. Ik ben wel bereid toe te zeggen om het beleid dat door andere Europese staten wordt gevoerd ten aanzien van het stimuleren van een stillere vloot te analyseren en om te bezien of nadere stappen zinvol zijn. In zijn totale scoop ontraad ik de motie.

Mevrouw Gerkens vraagt in de motie op stuk nr. 26 om een stappenplan ter stimulering van de binnenvaart. Voor de komende jaren heb ik op mijn begroting middelen gereserveerd voor zowel aanleg als beheer en onderhoud van vaarwegen. Een extra impuls wordt gegeven via het kwartje van Kok en daarnaast

heb ik op mijn begroting ook middelen gereserveerd voor de ondersteuning van een aantal kernactiviteiten die ten goede komen aan de binnenvaart. Ik doel op de projectsubsidies voor het Bureau innovatie binnenvaart, de bijdrage voor Schuttevaer en de bijdrage aan specifieke projecten van het Bureau voorlichting binnenvaart. Voor de periode 2010-2020 is in het kader van de nota Mobiliteit in totaal 10,4 mld beschikbaar voor de waterwegen, dus echt een substantieel bedrag. In EU-verband heb ik nog geleit voor een actieprogramma binnenvaart. Al met al zijn dit heel belangrijke stappen en een stappenplan is naar mijn mening dan ook niet nodig. Ik ontraad derhalve de motie van mevrouw Gerkens. Ik denk dat wij nu een uitgebreid programma hebben op het gebied van de binnenvaart.

Voorzitter. Ik blijf van mening dat invoering van een 25 kV op het hele net, waarover de motie van de heer Slob op nr. 31 gaat, op dit ogenblik en voorlopig niet opportuun is. Ik kan wel toezeggen dat ik de Kamer voor de zomer daarover een brief zal sturen.

Zijn motie op nr. 32 gaat over ontwikkelingen met betrekking tot aanbestedingen en de effecten op de budgetten. Ik heb al aangegeven dat ik daar heel zorgvuldig naar wil kijken. Ik verwacht dat er in januari voldoende hardheid is, als het eerder moet, is het minder hard maar ik kan natuurlijk wel ergens mee komen. Vanuit die nadrukkelijke notie ontvangt u in ieder geval voor het MIT daarover een brief. In die zin kan ik de motie wel overnemen.

Voorzitter. De heer Duyvendak zei dat het in de begroting nogal rommelig is gegaan met de spoortunnel in Delft. Ik moet dat van de hand wijzen. Tot zeer kort geleden toe was er geen kijk op dat ik daar ergens op de begroting geld voor had. Zodra ik dat wel zag, heb de Kamer tijdens een algemeen overleg een hint gegeven. Ik herinner mij nog dat mevrouw Dijksma zei dat zij daar op dat moment niet verder op in zou gaan en dat ik er maar bij de begroting mee moest komen. Ik heb mijn best gedaan om geld te zoeken, om ook het ministerie van VROM erbij te betrekken, er lag een motie van de Kamer. Ik heb gewoon die motie uitgevoerd en dan moet ik de opmerking dat het nogal rommelig is gegaan van de hand wijzen.

De heer **Hofstra** (VVD): Voorzitter. Ik vind dat wel een wat onvolledige lezing van de minister. Ik zou die kunnen volgen als dat ook zo in de begroting had gestaan, maar dat staat er niet. Er staat dat er helemaal geen knelpunten op het spoorwegnet zijn. Dan vind ik het raar± maar ik geloof dat ik niet de enige ben ± dat dit nu van de ene op de andere dag ineens wel een knelpunt is en de minister er ook zoveel geld voor uittrekt. Ik moet dus wel bezwaar maken tegen de onvolledigheid van haar redenering.

Minister **Peijs**: Voorzitter. De heer Hofstra maakt zich altijd zo druk als ik ook maar erover na wil denken of ik een motie van de Kamer wel moet uitvoeren. Er ligt een motie van de Kamer. Ik heb niet gezegd dat het een knelpunt is, daar spreek ik helemaal geen oordeel over uit. Het enige is dat ik eerst geen geld had en dat als het puur om vervoer gaat er pas rondom de jaren 20 van deze eeuw wellicht een probleem zou zijn. Maar, nogmaals, er ligt wel een nadrukkelijke motie van de Kamer en die voer ik uit bij de eerste gelegenheid dat ik er geld voor heb!

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Hartstikke goed dat u dat doet ± geen misverstand daarover. De discussie gaat echter over de manier waarop. In het verlengde MIT staat in ieder geval zwart op wit, op een lichtblauwe pagina, dat u in de periode na 2011 geen geld reserveert voor de spoortunnel in Delft omdat dat geen knelpunt is. U doet daar dus een beleidsmatige uitspraak.

Minister **Peijs**: Ik heb nooit iets anders gezegd. Mag ik de kamerleden eraan herinneren dat de stukken die wij voor de begroting gebruiken, eind augustus worden gedrukt? In die tussentijd is dit naar boven gekomen, ik heb dat de Kamer laten weten.

Ik kom bij de motie-Van der Staaij c.s. op stuk nr. 34 over de selectie door het Centraal Overleg Vaarwegen van vijf belangrijke vaarwegprojecten die voor versnelde uitvoering in aanmerking komen. De vijf projecten die het COV heeft benoemd voor versnelde uitvoering zijn al opgenomen in het MIT. De mogelijkheden van versnelling van projecten zijn zeer beperkt omdat de middelen in het MIT meerjarig zijn vastgesteld. Ik zou kunnen herpriori-

Peijs

teren, maar dat gaat ten koste van andere vaarwegprojecten die het COV ook belangrijk vindt. De enige mogelijkheid voor eventuele versnelling is het beschikbaar komen van extra geld. Dat is recent gebeurd door de bijdrage van de Brabantse regio, waardoor de sluisen in de Zuid-Willemsvaart eerder kunnen worden aangepakt. Voor elk van de projecten geldt dat ik geïnteresseerd ben in mogelijkheden voor PPS, maar de mate waarin dat tot eventuele versnelling van de uitvoering kan leiden, wordt beperkt door de formele procedures die ik voor deze projecten nu eenmaal moet doorlopen, zoals voor zorgvuldige inspraak. Ik moet de motie helaas ontraden.

Ik kom bij de motie van de heren Hofstra, Van Hijum en Hermans op stuk nr. 25.

De heer **Van Hijum** (CDA): Voorzitter. De CDA-fractie wenst haar steun aan deze motie in te trekken. Laat ik helder zijn: de strekking van de motie, het gevoel van urgentie bij de aanpak van de files, onderschrijven wij voluit, maar de lading die de heer Hofstra in zijn betoog aan de motie heeft gegeven, is bij mijn fractie en bij mijzelf bijzonder slecht gevallen. Hij heeft er een soort "motie van voorwaardelijk vertrouwen" van gemaakt. Dat is voor ons echt onacceptabel; we zullen de motie daarom niet steunen. Ik vind het een diskwalificatie van deze minister en haar inzet.

De **voorzitter**: Ik constateer daarmee dat de heer Van Hijum zijn steun aan de motie Hofstra c.s. (29800-XII, nr. 25) intrekt. Zijn naam staat daardoor niet meer onder de motie, waardoor twee namen overblijven: Hofstra en Hermans.

De heer **Hofstra** (VVD): Voorzitter, ik wil hier graag een opmerking over maken, want dit is toch pregnant. Ten eerste doet de heer Van Hijum dit voordat de minister überhaupt een oordeel over de motie heeft gegeven. Dat vind ik mallotig. Ten tweede: voordat ik een interpretatie van de motie kon geven ± laat ik voor de heer Van Hijum benadrukken dat ik de eerste indiener ben ± snelde hij al naar de interruptiemicrofoon om de persoon achter de lessenaar de les te lezen. Waar zijn we in godsnaam mee bezig?

De heer **Van Hijum** (CDA): Volgens mij is het niet gebruikelijk om debatten te voeren aan de interruptiemicrofoon, maar toch. Ik heb de heer Hofstra in zijn termijn nadrukkelijk gevraagd hoe hij deze motie uitlegt. Hij heeft toen geen afstand willen nemen van de mogelijkheid dat deze zou kunnen worden uitgelegd als een motie van wantrouwen. Ik vind dat hij dat wel had moeten doen en deze minister voluit had moeten ondersteunen in haar aanpak van de files. Daarmee heeft hij de kans op onze steun verspeeld.

Minister **Peijs**: Ik werk de vier punten in de motie af.

Ad 1: er wordt veel inzet gevraagd om de files te verminderen. Maar de filezwaarte in 2007 niet te laten stijgen ten opzichte van 2003 is niet realistisch. Dat deel van de motie is dus niet uitvoerbaar.

Ad 2: voor Rijkswaterstaat en ProRail worden al scherpere prestatienormen ontwikkeld. Ik zie dit onderdeel dus als ondersteuning van het beleid.

Ad 3: hier wordt de regering gevraagd procedures en regels zodanig te stroomlijnen dat goedkoper en sneller kan worden gewerkt, en dat pps effectief mogelijk wordt. Voor de regels en procedures verwijs ik naar mijn reactie op de motie van de heer Hofstra over regelgeving. Verder wijs ik erop dat het vreemd is dat hier wordt gedaan of er nog geen goede pps-projecten zijn. Er zijn namelijk al verschillende pps-projecten afgerond. Het ene was effectiever dan het andere, maar dat neemt niet weg dat er ook verschillende mooie projecten zijn geweest.

Ad 4: dit punt bevat het verzoek om substantiële bedragen vrij te maken voor vergroting van de wegcapaciteit, zo nodig door herschikking van andere budgetten op de begroting, te beginnen in 2005. Ik wijs erop dat hiervoor al substantiële bedragen beschikbaar zijn. Herschikking komt verder neer op minder geld voor vaarwegen, het spoor of het openbaar vervoer. Ik raad de heer Hofstra af om dit nu voor te stellen. Er moet namelijk een gedegen debat in de Kamer worden gevoerd over een dergelijke herschikking.

Wij moeten dat debat zeker niet voeren naar aanleiding van een motie. Er zijn namelijk heel veel nuances aan te brengen bij de

herschikking van het budget voor vaarwegen. Bij dat debat kan een eventuele toekomstige vrijval worden betrokken. Ik waarschuw wel dat de Kamer zich hieraan niet rijk moet rekenen. Verder kunnen wij dan bespreken of die vrijvallende middelen aan verbetering van de weginfrastructuur moet worden uitgegeven of aan iets anders.

Als ik de motie zo mag interpreteren, dus met de aantekening dat punt 1 niet uitvoerbaar is, zie ik haar als een ondersteuning van mijn beleid.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Gezien dit oordeel van de minister ben ik heel benieuwd wat zij vindt van de kwalificatie van de heer Van Hijum van deze motie. Hij ziet deze motie namelijk als een verkapte motie van wantrouwen. Van die kwalificatie neemt u afstand?

Minister **Peijs**: Ik ga op deze vraag helemaal niet in. De heer Van Hijum heeft gezegd wat hij heeft gezegd. Ik heb op mijn beurt mijn oordeel over deze motie gegeven.

De heer **Van Hijum** (CDA): Mijn kwalificatie betrof niet zozeer de letterlijke tekst van de motie als wel de lading die de heer Hofstra aan deze motie heeft gegeven. Hij sprak namelijk over gebrek aan visie en daadkracht. Daardoor werd deze motie een soort motie van voorwaardelijk vertrouwen. Ik heb daartegen geageerd, omdat ik deze motie niet kan steunen als zij in deze context wordt geplaatst.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Voorzitter. Met alle respect, maar ik vroeg de heer Van Hijum helemaal niets. Ik stelde een vraag aan de minister en wel of zij het politieke oordeel van de heer Van Hijum over deze motie overneemt. Zij ontraadt de motie niet en daarmee lijkt zij het oordeel van de heer Van Hijum niet over te nemen. Ik vraag haar daarom wat zij zal doen als de motie wordt aangenomen.

Minister **Peijs**: Ik zei zojuist dat ik de motie zie als een ondersteuning van mijn beleid. Ik weet niet welk probleem mevrouw Dijksma daarmee heeft.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Hoe beoordeelt u de kwalificatie van de heer Van Hijum van deze motie? Hij

Peijs

ziet het namelijk 180 graden anders dan u.

Minister **Peijs**: Volgens mij vergist u zich. Ik heb hem helemaal niets horen zeggen over de inhoud van de motie, laat staan dat hij niet langer achter de inhoud van de motie staat. Hij verzet zich volgens mij alleen maar tegen de manier waarop over deze motie wordt gesproken.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Wat vindt u dan van de manier waarop over deze motie wordt gesproken?

Minister **Peijs**: Ik zie geen reden om daarover een oordeel te vellen. Ik ben gevraagd om mijn oordeel te geven over de inhoud van deze motie en dat heb ik gedaan. In het debat is klaarblijkelijk iets verkeerd gegaan en daaraan wordt nu blijkbaar alles opgehangen. De heer Hofstra en ik verschillen normaliter helemaal niet van opvatting over het te volgen beleid. Ik heb goed gehoord wat er vandaag is gezegd, maar dat is het dan ook. De Kamer heeft mijn oordeel gehoord en wat de heer Hofstra doet, is de zaak van de heer Hofstra.

De heer **Hofstra** (VVD): Ik stel toch voor dat wij ons hoofd koel houden. Ik zeg dat zeker ook tegen mijn collega Van Hijum.

De minister zegt nu dat zij de motie op punt 1 na ziet als een ondersteuning van haar beleid. Dat is natuurlijk sympathiek, maar om punt 1 draait het nu juist! Ik wijs er ook op dat de heer Van Hijum het inhoudelijk met dit punt eens is. In punt 1 staat dat de minister de politieke moed en durf moet hebben om te zeggen: daar zorg ik voor; ik heb zo veel geld van belastingbetalend Nederland gekregen dat ik kan zeggen dat het in 2007, het einde van deze kabinetsperiode, niet beroerder is dan in 2003. Daar neemt de minister afstand van, wat ik heel erg jammer vind. Vooral omdat collega Van Hijum zegt dat hij het er inhoudelijk helemaal mee eens is, zodat een Kamermeerderheid dat vindt. Ik zou graag horen dat de minister zegt: eigenlijk ben ik het er ook wel mee eens. Dan kunnen wij deze motie gewoon in stemming brengen.

Minister **Peijs**: Ik zou de motie graag willen ondersteunen, maar zij is gewoon niet uitvoerbaar. In 2007 zijn

er 1.000.000 extra auto's. Het gaat heel erg snel. Nu zitten wij al op 6.500.000 auto's. Naast het autopark groeit ook het vrachtvervoer zeer snel. Al zou ik vandaag op 86 snelwegen inzetten, ook dan moet ik nog verkenningen uitvoeren. Het duurt acht tot tien jaar voordat je dan de eerste schop in de grond steekt. Wij moeten ons concentreren op de spoedwetprojecten; die verzorgen voor verkorting van de files. In de rest van het land zullen eerst de nota Mobiliteit en het beleid van vorig jaar moeten worden uitgevoerd. In het licht van de groei van de mobiliteit is de motie onuitvoerbaar. Wij moeten eerst het een en ander kunnen doen.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): De heer Hofstra heeft aan deze motie een zware lading gegeven; dat geldt ook voor de motie op stuk nr. 24 en zijn amendementen. Hij zegt het oneens te zijn met de keuzes van de minister een geeft haar aanpak een zware onvoldoende. De zweem van een motie van wantrouwen hangt er dus boven; ook de heer Van Hijum heeft dat opgemerkt. De lucht kan volgens de heer Hofstra alleen opklaren als de minister zijn beide moties overneemt. Dat doet zij nadrukkelijk niet, waarmee zij de zweem van een motie van wantrouwen laat hangen. Welke consequenties trekt de heer Hofstra uit de beantwoording door minister Peijs in reactie op zijn motie?

De heer **Hofstra** (VVD): Ik heb zonet iets gezegd over "het hoofd koel houden". Dat wil ik collega Duyvendak ook nadrukkelijk aanraden: doe dat nu, wind je niet op. Er worden nu allerlei woorden aan die motie verbonden die ik niet heb gebruikt. Collega Van Hijum heeft deze motie op goede inhoudelijke gronden gesteund, nadat ik mijn oordeel over de minister gisteren en ook vandaag in tweede termijn had gegeven. Ik begrijp dus niet zo goed waarom collega Van Hijum nu voor de motie wegloopt. Wij strijden hier voor een goede zaak. Er is een geweldig groot fileprobleem in Nederland. Er is maar één persoon, de minister van Verkeer en Waterstaat, die het geld en de middelen heeft om daar iets aan te doen. Nogmaals, wantrouwen is niet aan de orde. Ik heb dat woord niet gebruikt. Dat maakt iedereen er hier van. Ik strijd echter wel voor een goede zaak. Hopelijk komt de

CDA-fractie nog tot inkeer. Er is nog veel tijd voordat wij hierover stemmen, dus het komt wel goed.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Er zijn grote woorden gebruikt, ook door de heer Hofstra. Het lijkt er toch op dat hij nu met de staart tussen de benen afdruipt.

De **voorzitter**: Dat is meer een constatering dan een vraag. Ik stel voor dat de minister nog reageert op de laatste motie, op stuk nr. 23.

Minister **Peijs**: Ik heb geen moties meer.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

Minister **Peijs**: Ik heb hier de motie van de leden Hermans en Hofstra. Ook wat in deze motie wordt gevraagd, wordt in het IBO meegenomen. Als de resultaten van het IBO bekend zijn, zouden wij opnieuw naar de motie kunnen kijken. Er wordt een heel degelijke studie gedaan naar het onderhoud.

De heer **Hermans** (LPF): De minister gaat 400 mln investeren in vaarwegen, wat prijzenswaardig is. Ook het CPB oordeelt er positief over. Over de onderbouwing van de keuze voor de projecten is het CPB echter niet positief. De kosten-batenanalyse voldoet niet en is niet deugdelijk. Het enige wat ik de minister vraag, is ervoor te zorgen dat die kosten-batenanalyse wél deugt zodat het CPB achter haar onderhoudsprogramma kan gaan staan. Dat moeten wij toch niet via IBO-overleg doen? Het huiswerk van de minister moet op het ministerie worden overgedaan.

Minister **Peijs**: Ik denk dat wij niet allemaal dezelfde onderzoeken hoeven te doen. Dat onderzoek komt er op zeer korte termijn en het CPB zit erbij. Ik denk dat wij dan de onderbouwing hebben die nodig is. De Kamer krijgt het resultaat vanzelf toegestuurd.

De **voorzitter**: Heeft de minister een vraag van mevrouw Dijksma laten liggen?

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Mij dunkt, voorzitter. Ik heb de minister gevraagd hoe zij heeft geoordeeld over de kritiek die zowel in eerste als

Peijs

in tweede termijn tot haar gekomen is van de kant van de fracties van de VVD en D66. Het zou echt te gemakkelijk zijn om niet op die vraag te antwoorden.

Minister **Peijs**: Er is van diverse kanten kritiek gekomen, bijvoorbeeld van de kant van de GroenLinks-fractie. Ik constateer dat het de heer Duyvendak is die met de minste voorstellen is gekomen nadat hij mij van van alles heeft beschuldigd. Op het gebied van mobiliteit verschillen de heer Hofstra en ik over het algemeen geen cent. Wij streven allebei absoluut hetzelfde na, namelijk dat Nederland weer in beweging komt. Het verschil ligt daarin dat ik ervan overtuigd ben dat wij niet door kunnen rijden zonder dat er goed openbaar vervoer is. Ik denk dat ik daarin de heer Van der Ham vindt, die deze mening ook is toegedaan. Al met al denk ik dat er niet zo verschrikkelijk veel verschil is. Vorig jaar hebben wij ook gesproken over de gelden die aan Verkeer en Waterstaat zijn toegekend tot aan 2010. Wij hebben toen gesproken over spoor, wegonderhoud en Nederland weer in beweging brengen. De Kamer is daar achter gaan staan. Dit is een zuivere uitwerking van wat wij vorig jaar hebben besloten. Verkeer en Waterstaat is een ministerie dat niet ieder jaar een nieuwe visie kan neerleggen. Als ik begin met een weg, kan ik niet volgend jaar weer ophouden met die weg. Dat beleid is ingezet en daar is de Kamer vorig jaar achter gaan staan. Vanuit de gedachte van consistent beleid vraag ik de Kamer om er achter te blijven staan.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Ik vraag u om te reageren op het politieke oordeel dat deze twee coalitiefracties hebben over uw optreden en uw beleid. U kunt zich niet er niet vanaf maken door en passant de heer Duyvendak een kat te geven en iets te zeggen over het beleid dat u vorig jaar hebt voorgesteld. Wij hebben hier een \pm zelfs voor mij ongebruikelijke \pm schermutseling gezien tussen twee coalitiepartners waarbij er één, nog voordat u een oordeel over een motie gaf, alweer een handtekening wegtrok. Dat kan u ook niet in de koude kleren gaan zitten. Ik vind dat u nu ook politiek moet laten zien waar u staat in reactie op de kritiek van twee van uw trouwe bondgeno-

ten, want dat zouden zij moeten zijn. Dat er van ons kritiek komt, verwacht iedereen wel. Van hen is het echter bijzonder. Daarom ben ik benieuwd wat u daarvan vindt.

De **voorzitter**: De minister gaat wel over haar eigen antwoord.

Minister **Peijs**: Dank u, voorzitter. Voor zover de heer Hofstra kritiek heeft op het niet uitvoeren van moties, heb ik vandaag heel goed opgelet. Ik denk dat het er twee waren, waarvan er een ook weer is uitgevoerd. Ik denk dat wij vandaag over een heleboel zaken hebben gesproken. Ik neem de kritiek ter harte, hoewel ik denk dat sommige kritiekpunten misschien toch wat zwaar zijn aangezet.

De heer **Van der Ham** (D66): Mijn bijdrage was vooral gericht op de onhandige manier waarop u soms hebt geopereerd, bijvoorbeeld rond de Zuiderzeelijn, de concessie spoor en ook rond de kilometerheffing. Dat hebt u niet handig gedaan. Ik heb er niet zoveel last van, want ik ben altijd te vinden voor een robbertje vechten in de Kamer. Het levert u echter schrammen op. Ik hoop dat u beterschap belooft, vooral ook voor uzelf, want anders wordt het nog heel pijnlijk. Ik hoop dat u dat vandaag hebt meegenomen.

De **voorzitter**: Dat is meer een oproep.

Minister **Peijs**: Voorzitter, daar wil ik toch ontzettend graag iets over zeggen. Er lag een motie van de Kamer over de Zuiderzeelijn. In die motie stond: houd rekening met de tijdelijke commissie en loop geen vertraging op. Tijdens de discussie in de Kamer heeft de Kamer ter plekke de motie veranderd. Op 15 december krijgen wij de uitslag van de tijdelijke commissie. Wij hadden de afspraak dat de verkoop gewoon zou doorgaan. De heer Hofstra heeft het drie keer gezegd. De verkoop gaat niet door. In de Kamer werd gezegd dat wij er nog voor Kerstmis over zouden discussiëren. Geen sprake van! De discussie is er niet voor maart.

In maart zou de prijsvraag op tafel liggen. Wij lopen dus wel vertraging op. Ook de Kamer moet consistent zijn. Je moet een motie niet ter plekke veranderen. Dat is echter gebeurd. Ik hield mij aan de motie,

want ik wilde geen vertraging oplopen, terwijl ik toch rekening hield met de tijdelijke commissie van de heer Duivesteyn.

De algemene beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter**: Er zal nog overleg worden gepleegd over het moment waarop wij over de moties stemmen.

Aan de orde is de behandeling van:
- **het wetsvoorstel Wijziging van de Wet werk en bijstand in verband met het verlenen van een financiële tegemoetkoming aan personen die een ouderdomspensioen op grond van de AOW ontvangen, alsmede in verband met enige aspecten van de financieringssystematiek (29850).**

De algemene beraadslaging wordt geopend.

□

Mevrouw **Noorman-den Uyl** (PvdA): Mijnheer de voorzitter. Er is maar een klein wetje aan de orde. Het zou heel simpel moeten zijn, ware het niet dat de regering zo'n vreselijk rare move heeft gemaakt. Het is de bedoeling van de regering per AOW'er 60 euro uit te keren als compensatie voor kosten en als koopkrachtreparatie. Overigens geldt dat voor alle AOW'ers en daar valt wel iets op af te dingen, maar dat bewaar ik voor later.

Het oorspronkelijke voorstel bevatte iets raars, dat in eerdere stukken niet zichtbaar was, namelijk dat niet iedere AOW'er het geld zou krijgen. Uit het voorstel dat naar de Kamer werd gestuurd bleek uiteindelijk dat er alleen geld bestemd was voor mensen die een volledige AOW kregen. Krijg je maar een gedeelte van de AOW, dan kreeg je ook maar een gedeelte van het bedrag of niets. Woon je in het buitenland, dan kreeg je het hele bedrag als je recht hebt op volledige AOW. Heb je maar recht op een gedeeltelijke AOW, omdat je niet je leven lang in Nederland hebt verbleven, dan kreeg je maar een stukje. Dat heeft ons in hoge mate verbaasd.

Wat ons nog meer heeft verbaasd is de oplossing die men heeft bedacht. Mensen die een onvolledige