

Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

haar niet ingediend. Wij kunnen samen met de regionale beheerders in de periode tot de volgende nota bezien hoe de ongehinderde uitslag van het polderwater nog beter kan worden gegarandeerd. Daar is nog de tijd voor. Wij kunnen dan nog dieper onderzoeken wat precies de effecten zijn van de verschillende systemen. Ik ontraad om het voorstel nu op deze manier op te nemen. Ik denk echt dat u uzelf in de voet schiet in plaats dan dat u het beoogde doel bereikt. Volgens mij willen wij hetzelfde.

De heer **Geluk** (VVD): Het is goed om hiernaar te kijken. Ik maak me over één ding zorgen en daar gaat u wat aan voorbij, namelijk dat de Raad van State kan ingrijpen. Ik heb de angst dat er een groep komt, die zich bijvoorbeeld de Wilde Waters noemt, die bezwaar maakt en zegt dat er niet op die ene kilometer moet worden gekeken, maar bij de uitwateringspunten en dat de Raad van State deze groep gelijk geeft. Wij moeten dat zien te voorkomen. Ik denk dat dit mogelijk is met het voorstel uit de motie die nu voorligt. Daar gaat u aan voorbij.

Staatssecretaris **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Wij hebben in het algemeen overleg al besproken dat wij nooit zeker weten welke uitgangspunten de Raad van State zal kiezen. Wij weten wel zeker dat als wij de manier waarop de afbakening rond die uitwateringspunten is georganiseerd sterk veranderen, wij ook verplicht zijn om normen vast te leggen en te monitoren. Dat levert extra aandacht op voor die uitwateringspunten. Volgens mij beoogden wij nu juist om die hele grote Waddenzee waarop een aantal uitwateringspunten zitten juist niet op het allerslechtste punt te laten meten, maar daar waar ook goed kan worden gemeten wat de totale effecten voor flora en fauna zijn. Dat moet in de breedte gebeuren en niet juist op die specifieke punten. Ik kan ook niet zien wat de Raad van State ermee gaat doen. Ik stel voor om de komende periode samen met de regionale beheerders, die het veld goed kennen, te onderzoeken wat wij kunnen doen om die uitwatering nog beter te beschermen in plaats van dat wij nu kiezen voor deze systematiek. Dat laatste levert misschien wel wat meer juridische

zekerheden op, maar ook heel veel meer werk en veel meer aandacht voor de uitwateringspunten dan u misschien lief is.

De laatste motie is die van de heren **Waalkens** en **Boelhouwer** waarin wordt gevraagd om een nieuwe technologie, namelijk de verhandelbare rechten in de Waddenzee. Wij kennen op heel veel plaatsen verhandelbare rechten al. Er wordt tenminste veel over gesproken over dit onderwerp, maar er wordt nog weinig mee gedaan. In deze motie wordt voorgesteld om deze rechten toe te voegen voor de Waddenzee om het mogelijk te maken om te salderen, dus om iets nieuws voor iets ouds in de plaats te zetten. Er zitten waardevolle elementen in, maar ik wil nu geen besluit over deze motie nemen. Ik denk dat wij het beste kunnen kijken in de stroomgebiedbeheersplannen die wij opstellen voor het gebied in hoeverre een saldering effect kan hebben. Ik weet niet of dat moet gebeuren met verhandelbare rechten. Er zou wel heel goed aangegeven kunnen worden waar wij van plan zijn een ingreep te doen. Dit betekent dat wij daar een extra compensatie zullen realiseren.

De heer **Waalkens** (PvdA): Begrijp ik hieruit dat de staatssecretaris dit als een serieuze optie betreft bij het verder vorm geven van de criteria voor het geven van een passend oordeel? Dat is overigens een verlengstuk van de volgende habitatrichtlijn. Deze salderingsmethode biedt misschien ruimte.

Staatssecretaris **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ja, ik weet niet of dat in de vorm van verhandelbare rechten moet. De vraag is dan wie het aan wie verkoopt. Ik vind het wel interessant om dit verder bij de stroomgebiedsplannen te betrekken. Dat zal ik terugkoppelen naar de Kamer.

In de motie staat: verzoekt de regering ... verhandelbare vervuiliingsrechten mogelijk te maken. Op grond daarvan ontraad ik aanvaarding van de motie. Ik ga wel aan de slag met de salderingsproblematiek bij de stroomgebiedsplannen.

De heer **Waalkens** (PvdA): U zult begrijpen dat ik met mijn collega medeondertekenaar moet overleggen, maar deze toezegging incasseer ik graag. Ik ben zeer benieuwd naar

de rapportage hierover om stappen verder te komen dan het opknippen van de Waddenzee.

Staatssecretaris **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Het geeft mijns inziens ook antwoord op de vragen bij het CDA en de VVD, zoals hoe nu om te gaan met de specifieke ontwikkelingen op specifieke plekken en kan je daar op een andere plek weer wat mee?

Voorzitter. Het is nu een kwestie van gespannen afwachten van de stemming.

De beraadslaging wordt gesloten.

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

Daartoe wordt besloten.

Aan de orde is het **debat** naar aanleiding van een algemeen overleg op 20 april 2005 over **HSL-Zuid**.

□

De heer **Van Hijum** (CDA): Voorzitter. In het algemeen overleg over de HSL-Zuid heb ik namens de CDA-fractie onze waardering uitgesproken voor het door de minister behaalde onderhandelingsresultaat met België over de verbinding van Amsterdam via Rotterdam naar Brussel en Parijs. Ik hecht er aan om dat tijdens deze plenaire afronding nogmaals te doen. Naar onze mening is hiermee een goede basis gelegd voor de verdere uitwerking door de HSA en NMBS. Wij rekenen erop dat deze uitwerking zal geschieden conform de afspraken die wij met elkaar hebben gemaakt.

Wij hebben kennis kunnen nemen van de brief over het advies van de Landsadvocaat maar mogen daarover niets zeggen omdat het advies vertrouwelijk is. Volgens mij mag wel gezegd worden dat de minister conform dit advies heeft gehandeld. Wij vragen de minister nog wel of zij iets meer opheldering kan geven over de status van het uiteindelijke advies. Ook vragen wij haar om een toelichting te geven op de afdwingbaarheid tegenover België.

Met de komst van de HSL ontstaan voor de reiziger extra mogelijkheden. Deze kennen

Van Hijum

weliswaar een hoger tarief, maar bieden meer comfort en hogere snelheden, ook op binnenlandse trajecten zoals van Amsterdam naar Rotterdam of Den Haag naar Breda. Het is een goede zaak dat de reiziger een grotere keuze krijgt. Je moet erkennen dat deze consequenties kan en mag hebben voor de huidige dienstregeling. Het kan immers heel goed zijn dat reizigers zullen overstappen om gebruik te gaan maken van de nieuwe, snellere verbinding. Wij willen echter voorkomen dat het bedieningsniveau op het kernnet op basis van oneigenlijke argumenten wordt verminderd. Met andere woorden, dat de NS het bedieningsniveau aanpast omwille van de exploitatie van de HSL-Zuid. Daartoe dien ik de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de spoorsector momenteel de dienstregeling voor 2007 uitwerkt, waarbij er door de komst van de HSL voor de reiziger meer keuzemogelijkheden ontstaan;

overwegende dat reizigers voor snelle binnenlandse verbindingen tussen de grote steden niet afhankelijk mogen worden van het relatief dure vervoer per hogesnelheidstrein;

roept de regering op, goedkeuring te onthouden aan het vervoerplan van de NS indien de frequentie of de loop van bestaande binnenlandse intercity's wordt veranderd louter omwille van een beter exploitatie-resultaat van de HSL-Zuid,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Van Hijum, Dijkstra, Hofstra, Slob en Hermans.

Zij krijgt nr. 224 (22026).

De heer **Van Hijum** (CDA): Tijdens het algemeen overleg heb ik aandacht gevraagd voor de positie van Den Haag als internationale...

De **voorzitter**: Uw spreektijd is

voorbij. U dient zich te beperken tot het indienen van moties.

De heer **Van Hijum** (CDA): Dat zal ik doen. de positie van Den Haag als internationale juridische hoofdstad. Het kabinet maakt zich daar zorgen over. Wij roepen de minister op om ook het aspect bereikbaarheid daarbij te betrekken. De motie luidt als volgt.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de regering heeft aangegeven bezorgd te zijn over de positie van Den Haag als internationale juridische hoofdstad en werkt aan een nieuwe invulling van het concept "Nederland als gastland van internationale organisaties";

overwegende dat de bereikbaarheid van Den Haag de aantrekkelijkheid van de stad als vestigingsplaats voor internationale organisaties mede bepaalt;

verzoekt de regering om ook het aspect "bereikbaarheid" te betrekken bij de voorstellen die zij in het voorjaar aan de Kamer presenteert met betrekking tot versterking van de positie van Den Haag als internationale juridische hoofdstad,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Van Hijum, Hofstra, Dijkstra, Slob en Hermans.

Zij krijgt nr. 225 (22026).

□

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Voorzitter. Wij zijn eraan toegekomen om een aantal conclusies te trekken in de huidige fase van de aanleg en de aanstaande exploitatie van de HSL. Ik wil enkele punten daarvan langslopen. Allereerst de overeenkomst met België. De fractie van GroenLinks vindt het nog te vroeg om daarmee in te stemmen. Dat is primair het gevolg van het feit dat het beeld nog niet compleet is. Er zijn nog losse eindjes, onder andere de consequenties van de concessie van HSA. Zolang het beeld nog niet compleet is vinden wij het te vroeg

om er nu al mee in te stemmen. Er komt ook een motie over, die mijn fractie van harte medeondertekend heeft.

Aan de claim die de minister op de risicoreservering heeft gelegd, verleent mijn fractie op dit moment geen steun. Wij vinden die onvoldoende onderbouwd; wij hebben onvolledig inzicht. Wij steunen de claim niet. Over de risicoreservering zegt de minister dat vrijval zal plaatsvinden, dat het niet helemaal wordt opgemaakt. Zij suggereerde dat de middelen naar het spoor moeten blijven gaan. Daarover komt een motie, die mijn fractie van harte heeft medeondertekend.

Het gewone spoorvervoer dreigt de dupe te worden van de exploitatie van de HSL. Ik heb zojuist een motie gehoord van de fractie van het CDA. Dat bespaart mij de moeite om op dit punt zelf een motie in te dienen. Wij zullen de motie van de CDA-fractie van harte ondersteunen.

Er is niet alleen een probleem rond de exploitatie van de HSL in het binnenlands treinverkeer, maar ook een probleem bij het buitenlandse treinverkeer. Het aantal HSL-treinen op de verbinding Amsterdam-Parijs staat onder grote druk. Daarom dien ik de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat er discussie is tussen de Nederlandse, Belgische en Franse vervoerders over het aantal HSL-treinen tussen Amsterdam en Parijs;

overwegende dat er hiermee onduidelijkheid bestaat over het toekomstige aantal rechtstreekse HSL-treinen tussen Amsterdam en Parijs, terwijl over twee jaar de eerste treinen al gaan rijden;

constaterende dat de Staat in een concessie aan HSA heeft vastgelegd dat er zestien treinen per richting per dag tussen Parijs en Amsterdam dienen te rijden;

verzoekt de regering, voor de bediening Amsterdam-Parijs door HSA vast te houden aan de afgesproken zestien treinen per richting per dag,

Duyvendak

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Duyvendak, Slob en Dijkma. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund. Zij krijgt nr. 226 (22026).

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Voorzitter. Het lijkt er steeds meer op dat de snelle treinen gevuld moeten worden door mensen uit andere treinen te halen en wellicht uit de auto. De doelstelling om mensen uit het vliegtuig in de snelle treinen te halen lijkt geheel buiten beeld te raken, terwijl dit oorspronkelijk de belangrijkste motivatie was om te komen tot de aanleg van deze snelle treinverbinding naar Parijs. Om dit doel alsnog veilig te stellen, dien ik de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat in de PKB Schiphol is vastgelegd dat, gezien de betekenis van substitutie, de regering in internationaal verband initiatieven zal nemen om prijsbeïnvloedende maatregelen in de luchtvaart bespreekbaar te maken en te bewerkstelligen;

constaterende dat deze belangrijke substitutiedoelstelling en prijsmaatregelen nog eens zijn herhaald in de PKB HSL-Zuid;

overwegende dat de doelstelling is een substitutie van vliegtuig naar HSL-netwerk van minimaal 5 miljoen reizigers per jaar;

overwegende dat de regering nu rekening houdt met 2 miljoen reizigers per jaar op het traject Amsterdam-Parijs, inclusief de nieuwe reizigers en substitutie van weg en regulier spoor naar HSL;

verzoekt de regering, vast te houden aan de substitutiedoelstelling van minimaal jaarlijks 5 miljoen reizigers;

verzoekt de regering voorts, aanvullende maatregelen te formuleren op het gebied van heffingen voor de luchtvaart, bedieningsniveau en ticketprijzen om deze 5 miljoen alsnog te bereiken en

hierover op korte termijn aan de Kamer te rapporteren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid Duyvendak. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund. Zij krijgt nr. 227 (22026).



Mevrouw **Dijkma** (PvdA): Mijnheer de voorzitter. Er zijn twee onderwerpen waarover ik een opmerking wil maken, alvorens een motie in te dienen.

De dienstregeling 2007 is in verschillende, ik zou bijna zeggen ontzagwekkende variaties in de Kamer besproken. Eerst dachten wij dat het een dienstregeling werd waarbij het land in hokjes wordt opgeknipt en men van Enschede naar Den Haag vijf keer mag overstappen. Dat is ongewenst. Het is echter ook ongewenst dat gewone intercity's worden ingeruild om de HSL te vullen. Om die reden heeft mijn fractie van harte de motie van de heer Van Hijum medeondertkend. Die is een krachtig signaal en een krachtige waarschuwing niet alleen aan de minister, maar ook aan HSA, om niet met dit soort gekkigheid te beginnen.

Het verdrag met de Belgen was natuurlijk het piéce de résistance in het algemeen overleg dat wij hebben gevoerd. Eigenlijk vraagt de minister nu aan de Kamer om in te stemmen met haar onderhandelingsresultaat. Ik heb al eerder gezegd dat ik het uitstekend vind dat de minister is gaan onderhandelen, want HSA en NMBS zouden er alleen helaas niet zijn uitgekomen. Ook voor deze Kamer zijn de gevolgen van het onderhandelingsresultaat en de juridische hardheid richting België van belang om te kunnen beoordelen of wij ook definitief "ja" zeggen. Op beide punten zijn nog zaken open. Wij hebben het advies van de landsadvocaat mogen ontvangen, een vertrouwelijk stuk, zodat ik daarover niet veel kan en mag zeggen. Voor mijn fractie blijft wel overeind staan dat de minister moet uitleggen hoe het zit met de juridische hardheid van de afspraken met de Belgen. Het advies dat ik heb gelezen, geeft mij geen duidelijkheid c.q. geruststelling.

Aan de Kamer wordt gevraagd om in te stemmen. Opmerkelijk is wel dat iedereen een voorbehoud maakt, behalve het Nederlandse parlement. Dat is de wereld op zijn kop, vooral omdat HSA nog met een claim heeft bedreigd, en de uitwerking van HSA en NMBS nog moet komen. Laat hen daarmee beginnen, en laat HSA zich nog eens goed achter de oren krabben of het er verstandig aan doet met een claim te komen. Ik denk van niet. Vandaar de volgende motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat op verzoek van HSA en NMBS er bilateraal overleg heeft plaatsgevonden tussen België en Nederland;

constaterende dat de Tweede Kamer wordt gevraagd in te stemmen met de uitkomsten van de onderhandelingen met België;

overwegende dat onduidelijk is wat de overeenkomst met België concreet gaat betekenen, niet in de laatste plaats voor de staatskas door de mogelijkheid van een claim van HSA op de Nederlandse Staat;

overwegende dat HSA en NMBS al begonnen zijn met een gezamenlijke uitwerking van de overeenkomst en nog voor de zomer plannen een overeenkomst te tekenen;

spreekt als haar mening uit, definitieve goedkeuring aan de uitkomsten van de onderhandelingen met België pas te verlenen nadat de uitwerking waarmee HSA en NMBS zullen komen, bekend is,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 228 (22026).

De heer **Van Hijum** (CDA): Mij is niet helemaal duidelijk waarop u aanstuurt. Op welke punten schiet het onderhandelingsresultaat tekort? Waarom zou het parlement niet kunnen instemmen met deze

Dijksma

hoofdpijn, aangezien de uitwerking van de overeenkomst nog aan de Staat moet worden voorgelegd? Materieel gebeurt er toch wat u voorstelt?

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Ik vind het de verkeerde volgorde. Eerst moeten we weten wat de uitkomst van dat overleg tussen HSA en NMBS is. Zij hadden eerder de Staat nodig om er gezamenlijk uit te komen, dus laten wij die uitkomst dan ook maar kennen, dan kan het parlement zijn goedkeuring verlenen. Eigenlijk is het een soort ja onder voorbehoud. Wij zeggen nu niet dat het onderhandelingsresultaat met de Belgen wordt afgekeurd. Voordat je weet of het resultaat goed is, moet je weten wat HSA met zijn claim doet, en hoe de onderhandelingen tussen beide partijen verlopen. Vandaar deze motie. Beter te voorzichtig dan te robuust.

De heer **Hermans** (LPF): Ik kan mij zeer goed vinden in uw motie. Bent u niet van mening dat eenzelfde weg moet worden bewandeld bij de onderhandelingen met de Fransen?

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Ik zie dat een slag anders. Ik kan mij voorstellen dat de Belgen samen met ons ten strijde trekken om de Fransen ervan te overtuigen dat er moet worden voldaan aan de eerder gesuggererde afspraken. Ik zou het onverstandig vinden om nu te doen alsof de materie met de Fransen vergelijkbaar is met het probleem dat Nederland met de Belgen heeft opgelost. Daarbij komt dat ik niet weet hoe dat in de tijd zit. Nu is dit onderhandelingsresultaat bereikt en wij moeten nagaan wat daarmee gedaan. Dan pas kunnen wij beoordelen of dat resultaat goed is. Ik ben er geen voorstander van een probleem met België te veroorzaken, omdat wij er met de Fransen nog niet uit zijn. Laten wij in dat opzicht vooral diplomatiek zijn en ervoor zorgen dat wij weten waar onze vrienden zitten.

De heer **Slob** (ChristenUnie): Voorzitter. Redenerend vanuit het principe "Al te goed is buurmans gek" heeft mijn fractie nadrukkelijk vragen gesteld over de juridische hardheid van de afspraken die met

België zijn gemaakt. Ook heb ik gevraagd om inzage in het advies van de landsadvocaat. Uiteindelijk is mij dat toegezegd en inmiddels heb ik dat gelezen. Het stuk is vertrouwelijk, zoals anderen al hebben aangegeven. Daarom kan ik daarop nu niet ingaan. Wel zit ik nog steeds met het punt van de juridische hardheid en ik sluit mij daarom aan bij alle vragen die daarover door de andere woordvoerders zijn gesteld. Die onduidelijkheid is voor mij een reden geweest om uiteindelijk de motie-Dijksma mede te ondertekenen. Naar mijn idee biedt die namelijk een goede mogelijkheid om verder te gaan op basis van harde afspraken die tussen de vervoerders moeten worden gemaakt.

Ik heb ook de motie-Van Hijum over de dienstregeling 2007 en de angst voor mogelijke verdringen medeondertekend. Naar mijn idee is de inhoud daarvan namelijk goed.

Er blijft nog één motie over, namelijk die over de risico-reservering. Al een aantal jaren is dat een heikel onderwerp in deze Kamer. Ik dien die motie hierbij in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat:

- het wenselijk is de risicoreservering voor de HSL-Zuid en de Betuweroute niet groter te laten zijn dan strikt noodzakelijk is;
- er nog 594 mln euro beschikbaar is voor de risicoreservering en het zeker lijkt dat met dat budget kan worden volstaan;
- de minister het verantwoord acht een verlaging van de risicoreservering te overwegen op basis van de 90%-waarde van het risicoprofiel (22026, nr. 221, antwoord 24);

verzoekt de regering, over te gaan tot verlaging van de risicoreservering en de daardoor vrijvallende middelen, 65 mln euro, te bestemmen voor de spoorsector;

verzoekt tevens, indexeringsbudgetten niet langer als risico te bestempelen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Slob, Gerkens, Duyvendak, Dijksma en Hofstra.

Zij krijgt nr. 229 (22026).

Mevrouw **Gerkens** (SP): Voorzitter. De heer Van Hijum heeft reeds opgemerkt dat de verbindingen tussen Amsterdam, Rotterdam en Zeeland tegen normale tarieven nog uiterst onzeker zijn. Ik hoop dat zijn motie daarin verandering zal brengen. De shuttleverbinding Den Haag-Rotterdam, speciaal voor de HSL, lijkt echter wel zeker. De treinverbindingen zijn wat ons betreft van harte welkom, maar er is voor ons nog te veel onduidelijkheid over deze verbinding. Ik dien dus een motie in om wat dit betreft enkele garanties in te bouwen.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat het huidige spoornet zwaar belast is;

van mening dat de spoorcapaciteit verstandig gebruikt moet worden en de reizigers er tegen een redelijk tarief over moeten kunnen reizen;

constaterende dat de minister veel geld wil uittrekken voor een goede verbinding tussen Den Haag en Rotterdam die aansluit op de HSL, maar hierbij niet garandeert dat alle reizigers hiervan tegen een normaal treintarief en zonder reservering gebruik kunnen maken;

verzoekt de regering om zorg te dragen voor goede verbindingen tussen Den Haag en Rotterdam die ook aansluiten op de HSL;

verzoekt de regering om vanaf 2007, naast de HSL-verbinding tussen Den Haag en Rotterdam, geen extra verbindingen tussen beide steden tegen hogere tarieven en met reserveringsplicht toe te laten op het hoofdrailnet,

en gaat over tot de orde van de dag.

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



De heer Hermans (LPF)

© M. Sablerolle – Gouda

Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 230 (22026).

De heer **Hofstra** (VVD): Mijnheer de voorzitter. Wij moeten achteraf constateren dat er bij de jaren geleden gemaakte contracten voor de exploitatie van de HSL-Zuid sprake is van broddelwerk. De VVD-fractie is blij dat deze minister dat broddelwerk in ieder geval een beetje heeft kunnen reguleren en dat wij nu toch enig overzicht hebben. Ik moet wel zeggen dat wij het briefje van de landsadvocaat curieus vonden. Wij hebben zorgen over de toekomstige treinbediening, ook op andere spoorlijnen. Hoewel wij de motie van de heer Van Hijum op dat punt steunen, hebben wij er behoefte aan zelf een motie hierover in te dienen.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de recente afspraken met België tot ingrijpende wijzigingen leiden in de treinbediening op de HSL-Zuid, met gevolgen voor de opzet en kosten

van de exploitatie van de lijn;

voorts overwegende dat er pas in de loop van 2006 duidelijkheid zal zijn over de gedetailleerde dienstregeling en pas eind 2006, via het NS-vervoerplan voor 2007, de treinbediening voor het onderliggende railnet bekend is;

verzoekt de regering, vóór de begrotingsbehandeling 2006 te komen tot een actualisatie van de treinbediening in hoofdlijnen op zowel de HSL-Zuid als ook op de, als gevolg van de HSL-Zuid, mogelijke treinbediening in hoofdlijnen op het onderliggende railnet, en daarbij de consequenties aan te geven voor de belangen van de diverse groepen reizigers en de belangen van het goederenvervoer,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 231 (22026).

De heer **Hermans** (LPF): Voorzitter. In dit stadium kunnen wij één ding constateren: wij krijgen niet waarvoor wij betaald hebben. Wij hebben 6 mld uitgegeven aan de

HSL-Zuid, er zullen minder reizigers vervoerd worden en de dienstregeling ziet er anders uit. Kortom, het is een redelijke kat in de zak geworden. De heer Hofstra heeft al gerefereerd aan het broddelwerk dat in het verleden geleverd is. Ik kan dat onderschrijven. Het contract met de HSA is het enige dat juridisch deugt. Met de andere verdragen met België en Frankrijk is dat niet het geval. Dat constaterende, kan mijn fractie best instemmen met het onderhandelingsresultaat dat mevrouw Peijs met de Belgen heeft bereikt, ware het niet dat ook wij menen dat de juridische hardheid van dat verdrag nog niet is aangetoond. Wij zullen dan ook de motie van mevrouw Dijkma ondersteunen.

Ik zal geen motie indienen, maar ik wil wel een beroep op de minister doen om toe te zien op de onderhandelingen met de Fransen. Ik weet dat de HSA nog niet om bijstand heeft gevraagd, maar ik kan mij voorstellen dat dit wel zal gebeuren. Als bijstand wordt gevraagd, moet deze minister als een bok op de haverkist zitten – vergeef mij de uitdrukking – om ervoor te zorgen dat wij een bedieningsniveau krijgen dat bij de investeringen van 6 mld euro past.

Minister **Peijs**: Voorzitter. Ik begin even met de heer Hofstra, niet vanwege de volgorde, maar omdat ik die toevallig in de hand heb.

De **voorzitter**: Althans zijn motie!

Minister **Peijs**: Inderdaad.

Mevrouw **Dijkma** (PvdA): Dat eerste in ieder geval niet.

Minister **Peijs**: Nee, dat eerste denk ik eigenlijk ook niet.

Voorzitter. De motie van de heer Hofstra vraagt om een actualisatie van de treinenbediening voor de begroting van 2006. Dat zal niet eenvoudig zijn. Eigenlijk komt de vraag in de motie van de heer Hofstra te vroeg. De dienstregeling zal pas in het voorjaar van 2006 bekend zijn. Dan pas kan ik over uitgangspunten en actualisering spreken. Ik maak geen dienstregeling, gelukkig. Als ik dat even mag verschuiven naar het voorjaar van 2006, dan wil ik daar graag over spreken. Ik denk dat het in mijn positie onmogelijk is om mensen die

Peijs

niet klaar zijn, te dwingen tot iets wat zij eenvoudig nog niet hebben en wat ik ook niet heb. Iedereen weet hoe ingewikkeld dienstregelingen zijn.

De heer **Hofstra** (VVD): Er is sprake van een misverstand. In deze motie wordt niet gevraagd om een dienstregeling. Er zijn afspraken gemaakt met de Belgen, waardoor de frequentie verandert. Dat weet u al. Wij zeggen dat er ook moet worden gekeken naar het onderliggend net. Wij kennen de concessievoorwaarden. Dan kan er een globale inschatting worden gemaakt van wat er wel en niet kan, misschien in de vorm van opties. Zo ingewikkeld is dat niet.

Minister **Peijs**: Ik ben daar heel erg bang voor. De laatste tijd is er één variant uitgelekt en vervolgens is heel Nederland daarvan ondersteboven. Wij hebben nu een overeenkomst met de Belgen, omdat er zoveel voorbereid moet worden, maar wij moeten niet vergeten dat de HSL pas in 2007 gaat rijden. Er gaat vanzelfsprekend veel veranderen met de HSL, de Betuweroute en de Utrechtboog. Ik heb dat eenvoudigweg nog niet bij de begroting voor 2006, die wordt vastgesteld in augustus en waar wij in oktober of november over praten. Als ik er in het voorjaar van 2006 over kan praten, voer ik de motie graag uit.

De heer Slob heeft een motie ingediend dat de indexering geen risico is. Ook als ik de indexering niet meer beschouw als een risico, moet het verschil nog steeds betaald worden. Wat is er aan de hand? De kosten van een werk nemen in de loop van de tijd toe door inflatie. Om dat te corrigeren wordt jaarlijks door het ministerie van Financiën de Index Bruto-overheidsinvesteringen (IBOI) vastgesteld. Deze IBOI is een generiek percentage, dat niet is toegespitst op de GWW-sector, die met een andere inflatie werkt. Bij de onderhandelingen over de onderbouwcontracten bij de HSL zijn afspraken gemaakt met de aannemers over dit verschil. Afgesproken is om de inflatie te corrigeren op basis van voor dit soort werk beschikbare CBS- en andere GWW-indices, zoals specifieke indices voor lonen, olie en staal. Met deze afspraken loopt het project het risico dat de aanneemers te betalen correctie voor inflatie hoger

is dan het bedrag dat hiervoor door Financiën wordt toegekend. Dat risico is niet vooraf te bepalen.

In het kader van het rapport van de Rekenkamer is uitvoerig gediscussieerd over de definitie van de kosten die uit de risicoreservering mogen worden betaald. De Rekenkamer heeft geen opmerkingen geplaatst bij de opname van de indexering in de risicoreservering, terwijl zij alle posten toch heel kritisch heeft doorlopen op basis van de vraag of zij terecht onderdeel uitmaken van de risicoreservering. Ik merk ook op dat in de ogen van de Rekenkamer de reservering van 985 mln aan de lage kant was, want de Rekenkamer kwam tot een maximum van 1,4 mld. Het gaat erom dat het bedrag aan indexeringskosten moet worden betaald. Normaliter zou je dat betalen uit de post "onvoorzien", maar die post is bij de HSL uitgeput. Ik kan het betalen uit de risicoreservering. Daarin is nog voldoende geld voorhanden. Als ik dat niet doe, zou ik een ander project moeten vertragen, terwijl ik op deze post geld overhoud. Dan krijg je dus twee koppen in de krant: "HSL komt geld tekort" en "Project-huppeldepup wordt niet uitgevoerd vanwege dat tekort bij de HSL". Vervolgens houd ik bij de HSL meer geld over dan nu. Ik zou daarom akkoord kunnen gaan met de 65 mln, maar wil de indexeringskosten blijven betalen uit de risicoreservering. Ik zou graag horen waaruit die kosten anders betaald zouden moeten worden en welk project ik dan niet zou moeten uitvoeren. Er zit dus genoeg geld in de risicoreservering om dit te doen. Er is expliciet over gesproken en de Rekenkamer ging daarmee akkoord. De post "onvoorzien" bij de HSL is op. Het moet dus uit de lengte of uit de breedte komen. Ook in voortgangsrapportages hebben wij dit probleem trouwens expliciet aan de orde gesteld. Ik zou de heer Slob dus willen verzoeken om op basis van alles wat over de risicoreservering gewisseld is, ook met de Rekenkamer, zijn motie in te trekken.

De motie van mevrouw Gerkens stelt dat het huidige spoornet zwaar belast is. Zij verzoekt de regering om vanaf 2007 naast de HSL-verbinding tussen Den Haag en Rotterdam geen extra verbindingen tussen beide steden tegen hogere tarieven en met reserveringsplicht toe te laten op het hoofdrailnet. Er gaan in alle studievarianten tussen de 96 en 128

treinen vanuit Den Haag naar Rotterdam. Dat lijkt mij heel erg veel. Daar moet een trein bij zijn voor iemand die van A naar B zou willen. De HSL-tarieven zijn de verantwoordelijkheid van de vervoerder. De afgesproken extra diensten hebben dus een HSA-tarief. Het maakt ook verschil of je in een deux-chevaux rijdt of in een Lancia; daar betaal je dus ook verschillende tarieven voor. De HSA zal het vervoer aanbieden. Den Haag en het ministerie helpen daaraan mee. Wij willen daar een soort "business class"-verbinding van maken die in Rotterdam aan de extra shuttle wordt geplakt; zij komen ook op hetzelfde perron aan. Daarnaast gaan dus gewoon voor de oude prijs nog tussen de 96 en 128 treinen per dag.

Mevrouw **Gerkens** (SP): Ik constateer dat deze minister niet kan garanderen hoe de verbinding tussen Amsterdam, Rotterdam en Vlissingen in stand blijft, maar wel kan toezeggen dat er nog een extra trein komt tussen Den Haag en Rotterdam waarvan mensen met zakken vol geld wel gebruik van kunnen maken, maar gewone forensen niet.

Minister **Peijs**: Dit is een heel merkwaardige vertaling van wat ik gezegd zou hebben. Ik herken daar geen woord in. Ik heb het niet over Vlissingen gehad en ook de motie heeft het niet over Vlissingen. De motie gaat over de HSL-verbinding tussen Den Haag en Rotterdam: "geen extra verbindingen tegen hogere tarieven". Ik vertel dat er bovenop de 96 tot 128 treinen nog een extra verbinding komt om Den Haag te compenseren voor het feit dat er acht HSL-treinen gaan; Den Haag zou liever meer HSL-treinen hebben. Die andere treinen rijden allemaal voor de oude prijs. Het gaat om 96 en 108 treinen. Dat is meer dan wat er nu rijdt. Daar moet toch een trein bij zitten die in de behoefte van mensen voorziet? De HSA-verbinding naar Brussel heeft bovendien uitstraling. Wie kan daar tegen zijn? Ik ben in ieder geval hartstikke voor.

De volgende motie van de heer Duyvendak verzoekt de regering om vast te houden aan de substitutie-doelstelling van de HSL-Zuid en daartoe het beleid gericht te laten zijn op jaarlijks 5 miljoen reizigers tussen Amsterdam en Parijs. Ik ontraad aanvaarding van deze motie.

Peijs

Het is geen kabinetsbeleid om prognoses te realiseren. Dat is de verantwoordelijkheid van de vervoerder. Ik wil die verantwoordelijkheid daar laten. Ik sta natuurlijk achter alle doelstellingen die bij de aanleg van de HSL-Zuid speelden, ook de substitutiedoelstelling. Daarom is het vervoer aanbesteed en is er een contract met HSA afgesloten. Dit consortium moet ervoor zorgen dat er treinen en reizigers naar Parijs gaan. Ik hoop dat er zo veel mogelijk treinen en reizigers gaan. Ik zal HSA daartoe aan zijn contract houden: zestien paden per richting per dag met een minimum van twaalf. Ik vel geen oordeel over de reizigersprognose van HSA.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): De minister moet zich houden aan het beleid in de PKB's Schiphol en HSL-Zuid. Zij moet komen met flankerend beleid om de mensen uit het vliegtuig in de trein te krijgen. Dat flankerend beleid ontbreekt ten ene male. Ik roep de minister op daarvoor alsnog een pakket te maken.

Minister **Peijs**: De Kamer wil voortdurend dat wij dergelijke zaken aanbesteden. Dat is ook gebeurd bij de HSA. Die vervoerder is verantwoordelijk voor het vervoer tussen Amsterdam, Den Haag, Rotterdam, Brussel en Parijs. Dat is zijn verantwoordelijkheid. Niemand is er overigens meer gebaat bij veel reizigers naar Brussel en Parijs dan HSA. Die gaat gewoon zijn job doen met een goed pakket aan maatregelen.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Dat is een grote beleidswijziging. Het Rijk zag zich tot nu toe als taak gesteld om het flankerend beleid vorm te geven. Dat laat de minister los. De markt moet het maar oplossen.

Minister **Peijs**: Er vliegen buitengewoon weinig prijsvechters op Brussel. Ik weet van geen enkele prijsvechter die van Schiphol naar Brussel vliegt. Die is er niet. Door de kwaliteit van de verbinding en de snelheid van de lijn moeten wij reizigers uit het vliegtuig krijgen. De substitutiedoelstelling staat. Het is echter de verantwoordelijkheid van de vervoerder om ervoor te zorgen dat er reizigers komen en blijven. Die verantwoordelijk wil ik daar laten. Ik

ontraad dan ook aanvaarding van de motie.

De volgende motie is ingediend door de leden Duyvendak, Slob en Dijkzma, en verzoekt de regering om voor de bediening van de lijn Amsterdam-Parijs door HSA vast te houden aan de afgesproken zestien treinen per richting per dag. Deze motie is overbodig. In het algemeen overleg heb ik al gezegd HSA aan zijn contract te houden: zestien paden per dag richting Parijs met een minimum van twaalf. De realisatie is overigens de verantwoordelijkheid van HSA. Die heeft de medewerking van NMBS en SNCF nodig. Als een van de partijen weigert om zestien paden te realiseren, wordt het voor de HSA lastig. Tot het onmogelijke wordt niemand gehouden. Zover is het nog niet. De onderhandelingen tussen de vervoerders zijn gaande. Zoals het ook is gegaan met de Belgische Staat waarmee wij op verzoek van HSA onderhandelingen zijn aangegaan, kan ik mij voorstellen dat HSA opnieuw op dit idee komt als het verkeerd dreigt af te lopen. Die motie is in mijn ogen dus overbodig.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Er sluipt nu wel enige twijfel in de woorden van de minister of zij daar echt keihard aan wil vasthouden. Er is echter ook een probleem met de aantallen. Ik spreek in de motie bewust over zestien, maar de minister spreekt over een minimum van twaalf. Dit getal kennen wij niet. Wij kennen de concessie ook niet, maar wij hebben wel een brief van november 2001 van de ambtsvoorganger van de minister, mevrouw Netelenbos, waarin zij de Kamer informeert over de concessie. Daarin is alleen sprake van zestien treinen per dag. Dat was overeengekomen en dat weet de Kamer. Daar is de Kamer ook mee akkoord gegaan en daar wil zij aan vasthouden.

Minister **Peijs**: Volgens mij staat er in het contract: zestien treinen met een minimum van twaalf. Bij de HSL naar Brussel is er ook sprake van een ingroeiperiode. Ik heb u al gezegd en dat is klip en klaar: ik houd HSA aan het contract.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Er ontstaat nu een nieuw probleem, want het is voor ons de vraag wat er in het contract staat.

Minister **Peijs**: Zestien treinen met een minimum van twaalf.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Ik zou dan graag een brief van de minister ontvangen waarin zij reageert op de brief van mevrouw Netelenbos, uitlegt waar het getal twaalf vandaan komt en verklaart waarom de Kamer daar niet eerder over is geïnformeerd. Tot wij de brief ontvangen waarin de minister die opheldering verschaft, zal ik mijn motie aanhouden.

Minister **Peijs**: Ik heb dit gehoord.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Wil de minister niet toezeggen dat zij schriftelijk duidelijkheid zal verschaffen over het getal twaalf? Wij kunnen hier dan na het meireces mee verder.

Minister **Peijs**: Dat wil ik graag doen. Wij hebben hier al uitgebreid over gesproken in het algemeen overleg. Ik herhaal dat er ook op de lijn naar Brussel is voorzien in een ingroeiperiode. Dit is toch een logische gang van zaken. Ik zeg u echter toe dat ik die brief zal schrijven.

De **voorzitter**: Op verzoek van de heer Duyvendak stel ik voor, zijn motie (22026, nr. 226) van de agenda af te voeren.

Daartoe wordt besloten.

Minister **Peijs**: Om de risico's bij het tijdig gereedmaken van de HSL Zuid beheersbaar te houden, heb ik in 2005 120 mln euro aan verplichtingenruimte nodig. Ik zeg nog maar een keer dat de risico-reservering is bedoeld voor risico's die wij kennen. Zij zullen alle optreden, maar wij weten niet in welke mate. Er is dus geen mogelijkheid dat er in de risicoreservering geld zit dat wij niet zullen gebruiken. Alle risico's zullen optreden, het is alleen de vraag hoe groot zij zijn. Ik vind het jammer dat ik dit tot nu toe niet aan de heer Duyvendak heb kunnen uitleggen.

Ik ben hier zowel in het algemeen overleg als in de schriftelijke informatie aan de Kamer heel helder over geweest. Ik moet veel zaken tijdig regelen om te voorkomen dat er vertraging ontstaat of om eerder opgelopen vertraging door versnellingsmaatregelen in te lopen. Ik heb hier tijdens het algemeen overleg een voorbeeld van gegeven.

Peijs

Ik heb gewezen op de situatie waarin er 200 mensen werken in een tunnel en er maar over een spoor materiaal kan worden aangevoerd. Om tot versnelling te kunnen komen, hebben wij een aantal grote bouwliften van 30 meter hoog moeten bouwen. Die moeten natuurlijk wel betaald worden. Als die versnellingsmaatregelen niet kunnen worden getroffen, zal er vertraging ontstaan. Ik denk dat de heer Duyvendak dat ook niet wil, want iedere maand vertraging kost bij de HSL 22 mln euro. Wij doen dus ons best om alles op tijd af te hebben en wij zitten nu nog op schema.

De heer Van Hijum heeft een motie ingediend over de bereikbaarheid van Den Haag die de aantrekkelijkheid van de stad als vestigingsplaats voor internationale organisaties mede bepaalt. Ik neem die motie graag over. De positie van Den Haag als internationale juridische hoofdstad en als vestigingsplaats voor internationale organisaties heeft mede ten grondslag gelegen aan het besluit om Den Haag via een hogesnelheidsverbinding naar Brussel aan te sluiten op het Europese net van hogesnelheidslijnen. De oorspronkelijk gecontracteerde treindienst met vier treinen per richting per dag is door het akkoord met België opgetrokken naar een dienst met acht treinen per richting per dag. Om de uitstraling van een volwaardige HSL-verbinding duidelijker te maken, zal er een shuttledienst met acht treinen per richting komen van Den Haag Centraal naar Rotterdam Centraal waarvandaan de reizigers de HSA-treinen van Amsterdam naar Brussel en Parijs kunnen nemen. Vanuit Den Haag duurt de reis naar Brussel-Zuid wat langer, maar mensen die in Brussel Centraal uitstappen die kunnen die tijd goedmaken doordat zij geen taxi nodig hebben en naar hun bestemming kunnen lopen.

Ik acht de internationale bereikbaarheid van Den Haag met de genoemde verbindingen voldoende verzekerd, maar ik heb geen bezwaar tegen het betrekken van de bereikbaarheid van Den Haag bij de voorstellen die het kabinet in het voorjaar aan de Kamer zal presenteren met betrekking tot het versterken van de positie van de stad als internationale juridische hoofdstad. Ik neem de motie dus over.

De heer Van Hijum, mevrouw Dijkema en de heer Hofstra hebben een motie ingediend waarin de regering wordt opgeroepen om goedkeuring te onthouden aan het vervoerplan van de NS indien de frequentie of loop van bestaande binnenlandse intercity's wordt veranderd omwille van een beter exploitatieresultaat van de HSL-Zuid. Het laatste stuk van de zin is heel belangrijk. Ik kan de motie overnemen als ik er een eigen interpretatie aan mag geven. Wij weten zeker dat er een wijziging in de dienstregeling 2007 zal optreden als gevolg de ingebruikname van de HSL-Zuid en de Betuweroute. Elke uitbreiding van de infrastructuur leidt tot een aanpassing van de dienstregeling. Dat is ook gewenst om ten volle te kunnen profiteren van de voordelen die meer infrastructuur met zich meebrengt. Regionale initiatieven als de Stedenbaan en het RegioNet worden hierdoor mogelijk. Zonder de HSL en de Betuweroute zou daar geen ruimte voor zijn op het hoofdrailnet.

De reiziger zal door de ingebruikname van de HSL-Zuid meer keuzemogelijkheden krijgen. De vervoerders en ProRail bespreken de varianten van de dienstregeling 2007 met de regio's om te komen tot een optimale dienstregeling. Ik acht het ongewenst om de regio's buiten spel te zetten door als rijksoverheid nu al een oordeel te vellen over studievarianten voor de nieuwe dienstregeling. Wij hebben daar in de concessie die zojuist is verleend met zijn allen op gestaan. De Kamer hechtte er veel belang aan dat de regio's een houdbare positie zouden hebben ten opzichte van de NS. Ik interpreteer de motie zo dat de regionale overheden hiermee niet buiten spel worden gezet, dat wij eerst de regionale overheden laten spreken en dat wij er daarna pas bij komen. Als u het met deze interpretatie eens bent, neem ik de motie over. Als dat niet het geval is, moet ik het aannemen ervan ontraden.

Als ik de motie mag interpreteren als een oproep aan de regering om de NS een extra randvoorwaarde mee te geven bij het ontwerpen van varianten voor de nieuwe dienstregeling en het overleg daarover met de regio's, namelijk dat bij het uiteindelijk aan de regering voorgelegde ontwerp gemotiveerd zal worden aangegeven waarom er in voorkomende gevallen wijzigingen

optreden ten opzichte van de bestaande dienstregeling waarbij de genoemde reden niet een van de motiveringen mag zijn, kan ik met de motie instemmen.

De heer Slob heeft een motie ingediend over een verlaging van de risicoreservering en de bestemming daarvan.

De **voorzitter**: Die hebt u volgens mij al besproken.

Minister **Peijs**: Dat was een andere.

De heer **Slob** (ChristenUnie): Voorzitter, de minister heeft de motie al besproken, maar zij heeft alleen het tweede verzoek uitvoerig van commentaar voorzien. Nu begint zij aan het eerste verzoek. Ik wil gelijk reageren op een verzoek van de minister, namelijk om de motie in te trekken. Ik heb overleg gehad met de andere indieners en wij hebben besloten om dat niet te doen. Wij zien wel het praktische probleem van de minister. Er moet natuurlijk wel een potje zijn waaruit het kan worden gefinancierd. Wij bieden haar de ruimte om de vrijval van middelen waarover het eerste verzoek van de motie gaat, te gebruiken om het probleem rond de indexeringsbudgetten op te lossen. Dat betekent dat investeringsbudgetten in de toekomst niet als risico moeten worden bestempeld.

Minister **Peijs**: Zou de Kamer dan kunnen aangeven waar ik die dan wél uit betaal?

De heer **Slob** (ChristenUnie): Dat heb ik net aangegeven.

Minister **Peijs**: Ja, deze keer.

De heer **Slob** (ChristenUnie): Ik neem aan dat u met al uw creativiteit in de nieuwe begroting daarvoor wel een oplossing weet te vinden.

Minister **Peijs**: Dat gaat altijd ten koste van de planning in het spoor. En aan deze kant houd ik geld over. De Rekenkamer heeft er geen bezwaar tegen om dat via de risicoreservering te doen. Daarover is overigens een uitvoerige discussie met de Rekenkamer geweest. De post onvoorzien is op. Bij de Betuweroute kon het uit die post komen. Wij wisten van tevoren dat dit zou gebeuren. In zoverre is het een risico in het kader van de

Peijs

risicoreservering. Het lijkt mij een heel praktische oplossing om alles wat met de HSL te maken heeft, binnen dit budget te laten. Ik doe dan ook echt een beroep op de indieners van de motie om het te laten zoals het is. Immers, het is in overeenstemming met de mening van de Rekenkamer. Bovendien is dit punt al gemeld in twee voortgangsrapportages. Het komt erop neer dat ik ergens anders een project moet schrappen, terwijl er geld over is bij de risicoreservering. Ik vind dat niet praktisch.

De heer **Slob** (ChristenUnie): De motie is door een aantal fracties gesteund. Voorts is de discussie grotendeels al in het algemeen overleg gevoerd. Nu is het een beetje een herhaling van zetten. Wij bieden de minister de ruimte om dit uit de vrijval te financieren. Misschien komen er nieuwe vrijvallen in de jaren daarna. Nu kan de minister van de door ons geboden mogelijkheid gebruik maken. Het gaat om 24 mln van de 65 mln. Er blijft dus wat over.

Minister **Peijs**: Naarmate wij het einde naderen van de projecten van zowel de Betuweroute als de HSL is er steeds minder vrijval. Immers, er is niet veel meer aan te besteden. Misschien kunnen wij hierop later terugkomen. Als dit de reactie van de Kamer is, zeg ik: uit praktische overwegingen en gezien het standpunt van de Rekenkamer, die mij steunt, moeten wij de bureaucratie niet ten top voeren en een ander project niet in problemen brengen. Als de Kamer de motie op deze wijze interpreteert, ben ik weliswaar blij met de vrijval, moet ik aanvaarding daarvan ontraden vanwege de intentie van de motie.

Voorzitter. De motie van mevrouw Dijkma spreekt als haar mening uit definitieve goedkeuring aan de uitkomsten van de onderhandelingen met België pas te verlenen, nadat de uitwerking waarmee HSA en NMBS komen, bekend is. Vanzelfsprekend ben ik het helemaal met mevrouw Dijkma eens dat een claim van HSA ongewenst is. Ik ga er echter niet over of dat al dan niet gebeurt. In ieder geval moet onze overeenkomst met HSA gewijzigd worden volgens de procedure die in het contract voorzien is. Immers, er treden feitelijke wijzigingen op. In het AO

heb ik al uitgesproken dat ik ook niet houd van die claims van HSA.

Ik heb reeds toegezegd dat ik de samenwerkingsovereenkomst vertrouwelijk ter inzage laat leggen, als beide vervoerders dat goedvinden. Het is een privaatrechtelijk en geen publiekrechtelijk contract. Daarbij moeten wij wel even de volgorde in de gaten houden. Wij hebben namelijk een contract met HSA. Die ging vervolgens onderhandelen met NMBS, maar er werd geen overeenstemming bereikt. HSA heeft mij gevraagd om te helpen. Er zat een stukje aan vast, omdat België geen voorrang wilde verlenen. Verder is het hele verdrag met de Belgische staat over de infrastructuur gegaan. Alleen de voorrang moest dus tussen de staten onderling geregeld worden. Welnu, die voorrang is binnen.

Verder hebben wij op verzoek van HSA ondersteuning verleend om te gaan onderhandelen met NMBS en met de Belgische staat. Nogmaals, dat is gebeurd op verzoek van HSA. Er is een resultaat uitgekomen dat veel beter is dan de HSA zelf ooit tot stand had kunnen brengen. Er is een afspraak gemaakt in de vorm van de zogenaamde agreed minutes. Internationaal volkenrechtelijk heeft dat dezelfde rechtsgeldigheid als een verdrag tussen twee landen, ook al heet het niet zo. De uitvoering van verdragen tussen twee landen gaat iets anders dan van een verdrag met je autohandelaar. Mijn autohandelaar kan ik voor de Nederlandse rechter dagen. De Belgische staat kan ik echt niet voor de rechter dagen. De agreed minutes is het hoogst haalbare.

Terugkomend op de Duitse minister en de Betuweroute, heb ik met niemand iets te maken behalve met mijn Duitse ambtgenoot. Het nakomen van internationale verdragen is, als je geen oorlog wilt beginnen, een kwestie van fatsoen tussen staten. Dat is ook hier het geval.

Wij zijn het erover eens geworden wat op beide lijnen moet gebeuren en wat de twee vervoerders moeten gaan inbrengen in hun gezamenlijke vervoerscontract. Als zij dat samen hebben uitgewerkt, is een privaatrechtelijke overeenkomst tot stand gekomen tussen de twee vervoerders. Dat is de uitwerking van de agreed minutes. Als die ter tafel ligt, is de zaak afgerond. Meer is er niet. Als wij zouden zeggen dat wij dit

vervolgtraject niet goedkeuren, zullen deze twee vervoerders niet bij elkaar gaan zitten en komt het proces niet verder. Zij moeten eerst weten dat wij achter de uitkomsten van het overleg staan.

In België loopt het helemaal niet langs het parlement. Wij moeten elkaar niet in een cirkel van ellende trekken. Er moet nu gewoon gewerkt worden. De bedrijven gaan aan de gang met de agreed minutes. Zij gaan deze vertalen in een overeenkomst. Vervolgens gaan zij rijden.

Mevrouw **Dijkma** (PvdA): Er moet inderdaad gewerkt worden. Dat is waar de motie toe oproept. HSA en NMBS worden opgeroepen om nu snel aan de slag te gaan met het uitwerken van het door de minister en haar Belgische ambtscollega gesloten akkoord, waarmee beide vervoersbedrijven vervolgens aan het werk willen. Het enige dat ik wil bereiken, is dat de definitieve goedkeuring van het Nederlandse parlement wordt verleend op het moment dat wij die uitwerking kennen. Als wij nu al zouden zeggen dat de minister een slecht onderhandelingsresultaat heeft bereikt, zou ik dat wel in de motie hebben geschreven. Dat heb ik niet gedaan. Ik hoop dus dat de minister de motie wel blijft lezen zoals zij is bedoeld.

Minister **Peijs**: Dan interpreteer ik de motie zo, dat de Kamer naderhand alleen actie zal ondernemen als de overeenkomst de agreed minutes niet naleeft.

Mevrouw **Dijkma** (PvdA): Of als de overeenkomst onverwachte verrassingen oplevert waarmee wij niet blij zijn. Men kan ook doen wat in de agreed minutes staat, maar daarnaast ook extra dingen doen die er niet in staan en die wij niet leuk vinden. Die slag om de arm wil ik houden. Als het allemaal goed gaat rond de samenwerkingsovereenkomst, zal de minister mij echt niet horen.

Minister **Peijs**: Ik laat het maar aan de wijsheid van de Kamer over. Ik weet niet wat wij nog kunnen als er eenmaal een vervoerscontract ligt. Ik hoor het dan wel van de Kamer. Ik geloof dat ik alles heb behandeld.

De beraadslaging wordt gesloten.

Peijs

De **voorzitter**: Ik stel voor, vanmiddag over de moties te stemmen.

Daartoe wordt besloten.

Aan de orde is het **debat** naar aanleiding van een algemeen overleg op 20 april 2005 over **spoorwegovergangbeleid**.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Mijnheer de voorzitter. Het gaat mij erom nog een aantal heldere uitspraken te doen over het spoorwegovergangbeleid. Wij hebben daarover eerder een motie ingediend, maar die heeft niet tot volstreekte helderheid geleid. Dat moeten wij in elk geval in de praktijk helaas constateren. Daarom dien ik alsnog een motie in, waarvan ik eigenlijk hoop dat de minister ermee kan leven en haar overneemt. Juist omdat er zoveel verwarring is over dit beleid, met wandel- en fietspaden die overal in den lande verdwijnen, hecht mijn fractie eraan de gewenste helderheid te bereiken.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de minister in haar brief van 15 maart 2005 (29893, nr. 4) aangeeft dat alle resterende AKI's in 2006 worden vervangen of opgeheven;

overwegende dat uit gegevens van de Stichting Wandelplatform-LAW blijkt dat van de 204 overgangen die tussen 2001 en 2003 zijn gesloten en de circa 470 overgangen die ProRail wil gaan sluiten, 75% geen ongevals-geschiedenis heeft;

overwegende dat de resterende AKI's zich veelal op kleinere, relatief ongevaarlijke overwegen bevinden;

spreekt uit dat sluiting van een overweg met een veiligheidsrisico dat tot nul nadert een niet-proportionele maatregel is;

verzoekt de regering, in het railveiligheidsbeleid op te nemen dat bij een AKI waarvan het veiligheidsrisico niet tot nul nadert sluiting pas

aan de orde is wanneer alle andere mogelijkheden, zoals aanbrenge van een (mini-)AHOB of selectieve sluiting, maximaal zijn benut;

verzoekt de regering voorts, de kadernota in deze zin aan te passen en de Kamer jaarlijks een overzicht te sturen van de overwegen die desondanks zijn gesloten, met een onderbouwing van de reden van de sluiting,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 5 (29893).

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Voordat er verwarring over ontstaat, zeg ik met nadruk dat ons verzoek om de Kamer te informeren over sluiting een verzoek achteraf is en dus niet vooraf. Wij hebben helemaal niet tot doel dat de Kamer zich over elke spoorweg uitspreekt, maar wel om achteraf inzicht te krijgen of de beleidslijn die in de motie is verwoord, adequaat is gevolgd.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Mijnheer de voorzitter. Wij hebben een AO over het spoorwegovergangbeleid gehad om de puntje op de i te zetten. Ik vind echter dat wij niet zo heel veel verder zijn gekomen. Misschien was dat wel te begrijpen. Na de HSL-Zuid en de andere problemen van die dag, was het overwegenbeleid aan het eind van de middag ook een beetje peanuts. Maar toch.

De minister kwam eigenlijk niet veel verder dan ons te bezweren dat zij maatwerk wil leveren. De PvdA-fractie waardeert dat zeer. De uitspraak van de minister raakte echter niet de kern of de reden van het overleg. Met maatwerk bedoelen wij dat wij per situatie bekijken en beoordelen hoe wij verder handelen. Je zou dus kunnen zeggen dat het overwegenbeleid nu verkeert in de fase van "de uitzondering bevestigt de regel". Wij zijn overtuigd van de goede wil van de minister, maar benadrukken dat het hier eigenlijk gaat om de uitvoering van dat maatwerk door ProRail. Het adagium "de uitzondering bevestigt de regel" geldt helaas niet voor de opstelling

van ProRail. Te vaak bereiken ons signalen dat ProRail zijn zin doordrukt en als een trein over de belangen van organisaties, gemeenten en provincies heen dendert.

De minister ging in het vorige AO niet in op voorbeelden. Daar zou de Tweede Kamer zich niet mee moeten bemoeien. Die mening deel ik, maar in dit geval moeten juist voorbeelden aantonen dat de uitvoering nog niet lijkt op het door de minister toegezegde maatwerk. Uitspraak van de minister was: overwegen in beboste gebieden hoeven niet dicht. De praktijk wijst anders uit. Een andere uitspraak van de minister: gelijkvloerse kruisingen aanleggen blijft mogelijk. De praktijk wijst anders uit. Nog een uitspraak van de minister: bij patstellingen is er een escalatieprocedure. Ook hier wijst de praktijk anders uit. Let wel: de PvdA-fractie heeft de ingeslagen weg op het gebied van overwegen altijd ten volle gesteund. De doelstellingen worden zelfs al in 2006 gehaald. Hiervoor alle lof! Laat echter de afrondende fase even succesvol zijn als het beleid tot nu toe. Laat die fase niet overschaduwen door starre uitvoeringspolitiek. Mijn fractie vraagt zich af of het beleid dat nu is verwoord en uiteengezet, op dit moment een voldoende leidraad kan zijn voor ProRail. Vooralsnog wil de Partij van de Arbeid het voorgestane beleid van de minister beter verankeren. Wij hebben het voornemen de ingediende moties te steunen.

De heer **Hofstra** (VVD): Voorzitter. De rijksoverheid heeft de laatste jaren met succes het aantal slachtoffers op gelijkvloerse spoorwegovergangen sterk terug kunnen brengen. Wij vinden dat op zich erg goed. Maar als we kijken naar de vigerende Kadernota Railveiligheid, vinden wij dat we wat doorschieten op dit punt. Wij denken aan bestaande spoorlijnen, zoals bij Franeker, en aan nieuwe spoorlijnen, vooral in regionaal verband. Wij willen graag de mogelijkheid houden om veilige gelijkvloerse spoorwegovergangen mogelijk te maken. Vandaar de volgende motie.

Motie

De Kamer,