

82ste vergadering

Woensdag 24 mei 2006

Aanvang 10.15 uur

Voorzitter: Verbeet

Tegenwoordig zijn 137 leden, te weten:

Van Aartsen, Aasted Madsen-van Stiphout, Albayrak, Algra, Aptroot, Arib, Van As, Azough, Van Baalen, Bakker, Balemans, Van Beek, Blok, Blom, Van Bochove, Boelhouwer, Van Bommel, Bos, Brinkel, Buijs, Bussemaker, Van de Camp, Çörüz, Crone, Van Dam, Depla, Dezentjé Hamming, Van Dijk, Van Dijken, Dijksma, Dijsselbloem, Dittrich, Douma, Dubbelboer, Duivesteijn, Duyvendak, Eerdmans, Van Egerschot, Eijsink, Eski, Ferrier, Van Fessem, Fierens, Van Gent, Gerkens, Van Haersma Buma, Van der Ham, Hamer, Haverkamp, Heemskerk, Herben, Hermans, Hessels, Van Heteren, Van Hijum, Hofstra, Ten Hoopen, Huizinga-Heringa, Irrgang, Jager, Joldersma, Jonker, Jungbluth, Kalsbeek, Kant, Karimi, Knops, Koenders, Koopmans, Kortenhorst, Koşer Kaya, Krähe, Kraneveldt, De Krom, Kruijsen, Van der Laan, Lambrechts, Leerdam, Lenards, Van Lith, Luchtenveld, Mastwijk, Meijer, Van Miltenburg, De Nerée tot Babberich, Nijs, Noorman-den Uyl, Van Oerle-van der Horst, Omtzigt, Örgü, Ormel, De Pater-van der Meer, Rambocus, Roefs, Rouvoet, Samsom, Van der Sande, Van Schijndel, Schippers, Schreijer-Pierik, Slob, Smilde, Smits, Snijder-Hazelhoff, Spies, Van der Staaij, Sterk, Straub, Stuurman, Szabó, Tichelaar, Timmer, Timmermans, Tjon-A-Ten, Varela, Veenendaal, Van Velzen, Vendrik, Verbeet, Verburg, Vergeer, Verhagen, Vietsch, Visser, Van der Vlies, Vos, Bibi de Vries, Jan de Vries, Klaas de Vries, Van Vroonhoven-Kok, Waalkens, Weekers, Weisglas, Wilders, Van Winsen, De Wit en Wolfsen,

en mevrouw Van der Hoeven, minister van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap, mevrouw Peijs, minister van Verkeer en Waterstaat, mevrouw Dekker, minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, mevrouw Schultz van Haegen-Maas Geesteranus, en de heer Van Hoof, staatssecretaris van Sociale Zaken en Werkgelegenheid.

De **voorzitter**: Ik deel aan de Kamer mede dat is ingekomen bericht van verhindering van het lid Mosterd wegens bezigheden elders, alleen voor de middagvergadering.

Dit bericht wordt voor kennisgeving aangenomen.

Aan de orde is de behandeling van:

- **het wetsvoorstel Wijziging van de Wet op het hoger onderwijs en wetenschappelijk onderzoek en de Wet studiefinanciering 2000 in verband met de masteropleiding geneeskunde, klinisch onderzoeker (30487);**

- **het wetsvoorstel Wijziging van de Wet werk en bijstand, van de Wet studiefinanciering 2000, van de Wet tegemoetkoming onderwijsbijdrage en schoolkosten en van de Vreemdelingenwet 2000 in verband met de totstandkoming van richtlijn 2004/38/EG betreffende het recht van vrij verkeer en verblijf op het grondgebied van de lidstaten voor de burgers van de Unie en hun familieleden, alsmede goedkeuring van een daarmee samenhangend voorbehoud bij het Europees verdrag inzake sociale en medische bijstand (30493);**

- **het wetsvoorstel Verhoging van de kinderkorting in de Wet inkomstenbelasting 2001 (30434).**

Deze wetsvoorstellen worden zonder beraadslaging en, na goedkeuring van de onderdelen, zonder stemming aangenomen.

Aan de orde is de behandeling van:

- **het verslag van een algemeen overleg met de minister van Verkeer en Waterstaat over gebruiksvergoeding op het spoor (29984, nr. 50).**

De beraadslaging wordt geopend.

Mevrouw **Gerkens** (SP): Voorzitter. De gebruiksvergoeding op het spoor leidt tot grote vraaguitval. Het is extra zuur als met de komst van de Betuweroute het goederenvervoer per spoor gaat afnemen. Er ligt een voorstel van de goederenvervoerders om deze vraaguitval te beperken zonder dat dit duurder is. Klopt het dat de minister het oordeel over dit voorstel aan ProRail overlaat? Wil de minister zelf de vraaguitval ook minimaliseren? De SP-fractie wil graag de enorme vraaguitval door kostenstijgingen voorkomen en heeft daartoe de volgende motie opgesteld.

Gerkens

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

van mening dat vervoer van goederen over het spoor voor ontlasting van de druk op de wegen kan zorgen en daarmee van groot belang is;

constaterende dat het voorstel van de regering voor een gebruiksvergoeding spoor voor de komende jaren een grote vraaguitval zal kennen;

overwegende dat een geleidelijke ingroei van de infraheffing mogelijk is en zal leiden tot een kleinere vraaguitval;

voorts overwegende dat een systeem met een geleidelijke ingroei over een langere periode geen negatieve gevolgen hoeft te hebben voor de rijksfinanciën;

verzoekt de regering, te onderzoeken of het mogelijk is om de vraaguitval te beperken en met een nieuw voorstel voor de gebruiksvergoeding spoor te komen die een minder grote vraaguitval zal kennen,

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. 51 (29984).

Mevrouw **Gerkens** (SP): Voorzitter. Als de minister het alternatieve voorstel van de vervoerders grondig bekijkt en overweegt, kan zij deze motie als steun in de rug opvatten. Ik kan mij niet voorstellen dat de motie zoals die nu verwoord is niet de steun van de Kamer krijgt, ook gezien de wijze waarop de Kamer over dit onderwerp heeft gesproken tijdens het algemeen overleg.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Voorzitter. De fractie van de PvdA wil ook graag een meer vliegende start maken met het gebruik van de Betuweroute. Daarvoor is het nodig dat er een groot aantal treinen over dat spoor gaat rijden. Wij kunnen daar invloed op uitoefenen met de gebruiksvergoeding voor het spoorvervoer. Ook mijn fractie wil voorkomen dat er onnodige vraaguitval is door een te hoge prijs vanuit de rijksoverheid. Met het oog daarop dien ik een motie in waarvan je zou kunnen zeggen dat zij een variatie op eenzelfde thema is; de bedoeling is vergelijkbaar met de motie van de SP-fractie, maar wij hebben wellicht nog iets preciezer verwoord wat er van ons allemaal wel en niet mag. Ik ben benieuwd naar het oordeel hierover van de minister.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat het voorstel van de minister van Verkeer en Waterstaat uit haar brief van 30 maart 2006 voor een gebruiksvergoeding voor het spoorvervoer zal leiden tot vraaguitval voor zowel het binnenlandse als het internationale spoorvervoer;

overwegende dat uit oogpunt van modal-splitbeleid vraaguitval bij het spoorvervoer een ongewenst effect is, ook in termen van filebestrijding, luchtkwaliteit en externe veiligheid;

overwegende dat vraaguitval bij het spoorvervoer niet aansluit bij de inspanningen en mogelijkheden van de spoorvervoerders en bij de capaciteit van de Betuweroute;

overwegende dat in het algemeen overleg van 18 april 2006 over de gebruiksvergoeding en het voorstel voor de Betuweroute Exploitatie Maatschappij bleek dat een bedrag van 100 mln. voor de komende vijf jaar reeds in de meerjarenbegroting van Verkeer en Waterstaat is verwerkt;

overwegende dat naast de voorziene en benodigde kosten voor gebruiksvergoeding en BREM er binnen dit maximale budget nog ruimte kan vrijvallen;

verzoekt de regering, deze budgettaire ruimte geheel aan te wenden om vraaguitval voor het binnenlands en internationaal spoorvervoer zo veel mogelijk te voorkomen,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 52 (29984).

De heer **Van Hijum** (CDA): De Kamer heeft twee jaar geleden de motie-Hofstra aangenomen, waarin wordt gepleit voor kostendekkendheid van beheer en onderhoud. Deze moeten in de gebruiksvergoeding worden verdisconteerd. Het verlagen daarvan betekent een concessie aan de motie-Hofstra. De Kamer heeft uitgesproken dat dit tot op zekere hoogte acceptabel is, maar wat vindt u acceptabel wat betreft de vraaguitval en welke concessie bent u bereid te doen aan het uitgangspunt van de motie-Hofstra, namelijk dat wij uiteindelijk kostendekkendheid moeten bereiken? Is het niet gemakkelijk om te zeggen: er is geld, dus laten wij dat maar gebruiken om de tarieven iets te matigen? Ons gezamenlijke uitgangspunt zou toch kostendekkendheid moeten zijn?

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Ik ben dat wel met u eens, maar de Kamer heeft tot nu toe in meerderheid steeds gezegd dat het onzinnig is om een heel dure lijn aan te leggen, waar vervolgens te weinig treinen overheen rijden. De heer Hofstra heeft een paar jaar geleden zijn motie ingediend, maar hij heeft zelf in het debat aangegeven een beetje in zijn maag te zitten met de verwachte vraaguitval. Dan is het gewoon: kiezen of delen. Wat een en ander mag kosten, staat in de motie. Als het niet nodig is om het geld aan te wenden, hoeft het niet, maar als het nodig is, mag de minister van onze

Dijksma

fractie tot het genoemde maximum een bedrag inzetten om de vraaguitval te voorkomen. Het is echter niet gezegd dat dit per se moet.

De heer **Van Hijum** (CDA): De minister heeft een voorstel gedaan dat rekening houdt met de zorgen van vervoerders. Er is gekozen voor een tussenscenario van gestage groei. In feite zijn er al concessies gedaan aan het uitgangspunt van kostendekkendheid, maar ik begrijp dat u dat niet voldoende vindt.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Nee, want anders diende ik deze motie niet in. Als ik het voorstel van de minister had geaccepteerd, dan had ik hier niet gestaan om een motie in te dienen en, ik neem aan, mevrouw Gerkens ook niet.

De heer **Van Hijum** (CDA): Welke vraaguitval vindt u dan acceptabel? Ik vind het niet zo principieel om te zeggen dat het geld dat wij hebben gewoon gebruikt moet worden. Dan moet u ook zeggen naar welk percentage u streeft.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Het is heel lastig om dat te zeggen. Ik wil ook niet op de stoel van de minister gaan zitten. Ik wil haar de ruimte geven om in haar eigen budget te zoeken naar een balans. Die ruimte geeft zij zichzelf overigens ook, laten wij daar eerlijk in zijn. Wij zeggen niet dat elk percentage vraaguitval onacceptabel is, maar 25% op het binnenlands vervoer is echt onacceptabel.

De heer **Van der Sande** (VVD): In uw motie staat niets over de kostendekkendheid. Wilt u dat op lange termijn wel realiseren? Zo ja, aan welke termijn denkt u dan?

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Ik denk dat het eerlijk en logisch is om de duur van de exploitatie, de komende vijf jaar, te gebruiken als een aanloop naar kostendekkendheid. Je kunt niet zeggen dat de zaak na twee jaar helemaal op orde moet zijn. Dat zou ik wel willen – ik zou deze discussie liever niet voeren – maar dat is niet reëel. Ik denk dat wij de vijf jaar die er nu voor staan, moeten gebruiken om toe te groeien naar een internationaal acceptabel niveau. Wij moeten de zaak in die tijd op orde zien te krijgen. Wij moeten er in ieder geval voor zorgen dat wij niet uit de pas lopen met de prijs die wij vragen voor het gebruik van ons spoor.

De heer **Van der Sande** (VVD): Zegt u daarmee dat u na vijf jaar niet meer aan de exploitatie wenst bij te dragen?

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Wij hebben het over twee verschillende dingen. Aan de ene kant gaat het om het exploitatiemodel en de rijksbijdrage. Aan de andere kant hebben wij een discussie over de vraag of de rijksoverheid iets minder geld kan eisen van de goederenvervoerders. Op dat punt pleit ik voor een ingroeimodel. Ik ben het eens met de minister die streeft naar een niveau dat Europees gezien reëel is. Wij vragen haar alleen om dat in een iets langzamer tempo te doen. Ik denk eerlijk gezegd dat wij de komende vijf jaar kunnen gebruiken om met een iets andere hoeveelheid stappen uiteindelijk hetzelfde doel te bereiken.

De heer **Van der Sande** (VVD): Het ging mij natuurlijk

om de bijdrage daaraan. Betekent dit dat u na vijf jaar geen bijdrage meer wilt leveren aan de tarieven en dat dan het volle tarief wordt berekend?

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Wat mij betreft groeien wij in een periode van vijf jaar toe naar het model dat ProRail zich eerst voorstelde. Het uitgangspunt is een Europees niveau, waarbij wordt gekeken wat andere landen vragen voor het gebruik van het spoor. Dat willen wij alleen bereiken via een andere route dan de route die de minister voorstelt. Wij willen een geleidelijke groei. Ik denk zelf dat wij daar ongeveer vijf jaar voor nodig zullen hebben.

De heer **Van der Sande** (VVD): Het blijft toch wat onduidelijk. U hebt het over ongeveer vijf jaar. Dat kan betekenen dat wij over drie jaar zeggen dat het nog vijf jaar langer moet duren.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Het probleem is dat je de markt niet kunt voorspellen. Dat zou u als rechtgeaard liberaal toch moeten weten. Het hangt af van de verwachte vraaguitval en die willen wij gaan beïnvloeden. Als wij over vier jaar tot de conclusie komen dat het misgaat, moeten wij daar een debat over kunnen voeren. Ik vind alleen dat wij de vervoerders duidelijkheid moeten bieden. Wij moeten uitspreken dat zij meer tijd krijgen, maar dat er op een gegeven moment wel een bijl valt. Dan zijn wij ook in de situatie terechtgekomen dat de vervoerders hetzelfde betalen als andere vervoerders in andere Europese landen. De markt is de markt.

□

Minister **Peijs**: Voorzitter. De Kamercommissie heeft mij naar aanleiding van mijn brief van 30 maart jongstleden verzocht om in overleg te treden met de vervoerders over de invoering en de hoogte van de gebruiksvergoeding om zoveel mogelijk vraaguitval te voorkomen. In de afgelopen weken hebben gesprekken plaatsgevonden met de vervoerders en ProRail en ik moet zeggen dat de vervoerders zich echt hebben bewogen. Zij hebben een nieuw voorstel gedaan voor de tariefontwikkeling voor de periode 2007-2011, want in 2011 hoop ik inderdaad dat een kostendekkend niveau is bereikt. Het voorstel komt neer op € 1,10 met een jaarlijkse stijging van 15%. Daardoor valt de verdeling per jaar iets anders uit, maar aan het eind komen wij toch wel ongeveer op de door het ministerie voorgestelde regeling uit.

De vervoerders hadden twee problemen met het voorstel dat ik heb gedaan in mijn brief van 30 maart. Het eerste was dat de stijging van 2006 op 2007 te fors was. Dat heeft natuurlijk een duidelijke oorzaak, want wij hebben gesubsidieerd en als die subsidie wegvalt, wordt de stap erg groot. Vervolgens wilde de markt geen tarief met een gewichtscomponent, maar een tarief op basis van treinkilometers. Als wij dat voorstel van de vervoerders vergelijken met ons voorstel voor de overgangsregeling Gestage groei, dan moet het mogelijk zijn om die overgangsregeling zodanig te optimaliseren dat de door de vervoerders gewenste tariefontwikkeling dichterbij komt. Die optimalisatie bestaat uit een verlaging van de tarieven in 2007 en een snellere stijging van de tarieven in de jaren daarna in vergelijking met de door ons voorgestelde regeling. In de tijd is er dus

Peijs

sprake van een ietwat andere verdeling. Om dat mogelijk te maken, zal ik budgetten verschuiven in de richting van 2007, waardoor een te snelle stijging in 2007 wordt voorkomen en daarmee ook vraaguitval. Het in mijn brief van 30 maart geschetste budgettaire kader van maximaal 31 mln. tot 33 mln. – daar gaat die 10 mln. van ProRail nog van af – moet om en nabij toch voldoende zijn.

In de krant stond "Betuweroute weer duurder", maar voor alle duidelijkheid wil ik hier zeggen dat maar 3 mln. van dat budget voor de Betuweroute is en de rest voor het gemengde net.

Ik zou het budget natuurlijk graag tot dat bedrag beperken, want het is dan wel welletjes. Als het niet per se hoeft, lijkt het mij zeer onwenselijk om nog verder te gaan. Wij moeten immers nog heel veel belangrijke dingen met ons geld doen.

De NMa heeft verleden week uitgesproken dat ProRail moet gaan onderhandelen met de vervoerders. Het ministerie heeft het budgettaire kader vastgesteld en de vervoerders en ProRail moeten nu hun wettelijke rol gaan invullen en met elkaar gaan praten. Dan kunnen kaderovereenkomsten worden afgesloten om meerjarige ontwikkelingen vast te leggen. Bij die onderhandelingen gaat het niet alleen om de hoogte van de basistarieven, maar ook om prestatieregelingen en differentiaties voor geluid en schaarste die de komende jaren worden opgesteld. Binnen dat kader zullen vervoerders en ProRail ook de vraag moeten beantwoorden in welke mate een gewichtscategorie een rol moet spelen. De komende week wordt dit onderhandelingsproces gestart. Ik zal dat nauwlettend volgen, maar de partijen moeten nu wel even de tijd en de ruimte hebben om nader tot elkaar te komen. Ik denk dat ik even geen politieke interventies in dat proces moet plegen, want daarmee zouden wij partijen die het onderhandelingsproces dwars willen zitten, gaan belonen voor hun slecht gedrag. De ruimte is nu zo klein, als wij allebei een klein stapje doen, zijn wij er uit.

Wij hebben geprobeerd dat te bereiken, wij hebben ons daar maximaal voor ingespannen en samen met de Kamer hebben wij ruimte geboden. Het is nu aan partijen om die ruimte goed in te vullen.

Ik denk dat er nu een uitgangspunt is met perspectief. In dit kader bezie ik ook de moties van mevrouw Gerkens en van mevrouw Dijkma. Ik ben het met een aantal overwegingen van de motie van mevrouw Gerkens niet eens, maar de kern ervan neem ik over, namelijk de vraag of de regering wil onderzoeken of het mogelijk is om de vraaguitval te beperken en met een nieuw voorstel te komen. Wij zullen dit meenemen in de onderhandelingen.

Hetzelfde geldt voor de motie van mevrouw Dijkma. Het budget zoals het nu is vastgesteld, is genoeg en ik verwacht dat wij hieruit komen. De spoorvervoerders hebben hun stap gezet en nu moet er nog een heel klein stapje van beide kanten bij en dan zijn wij eruit.

Ik heb dus hier en daar wat vraagtekens bij de overwegingen van de moties, maar ik neem de kern van beide mee in de onderhandelingen.

In 2008 moeten wij hebben nagedacht over het systeem. Het huidige systeem met gewichten enzovoorts moet dan worden geëvalueerd. Vervolgens kunnen wij in 2011 door in ons streven naar een kostendekkend systeem. Wij hebben dan inzicht in de gang van zaken bij de Betuweroute. Bovendien is de BREM dan aan het

einde van zijn bloeiperiode en dan kunnen wij aan de commerciële uitbating van de Betuweroute beginnen.

Mevrouw **Dijkma** (PvdA): Het is een goed gebruik in dit huis dat een motie die door een minister wordt overgenomen, niet meer in stemming wordt gebracht. Wij zullen uiteraard nauwlettend volgen of de geest van de motie terugkomt aan de onderhandelingsstafel. Bij deze wil ik mijn motie intrekken.

De **voorzitter**: Aangezien de motie-Dijkma (29984, nr. 52) is ingetrokken, maakt zij geen onderwerp van de beraadslaging meer uit.

De beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter**: Ik stel voor, het verslag voor kennisgeving aan te nemen en volgende week dinsdag over de ingediende motie te stemmen.

Daartoe wordt besloten.

De vergadering wordt van 10.36 uur tot 10.45 uur geschorst.

Aan de orde is de voortzetting van de behandeling van:
- **het wetsvoorstel Wijziging van de Wet werk en bijstand in verband met openstellen van het recht op een langdurigheidstoelage in de situatie waarin enige inkomsten zijn ontvangen (30484).**

(Zie vergadering van 23 mei 2006.)

De algemene beraadslaging wordt hervat.

Staatssecretaris **Van Hoof**: Voorzitter. Gisteren is onder anderen door mevrouw Noorman-den Uyl gememoreerd dat de langdurigheidstoelage een lange en ingewikkelde voorgeschiedenis kent en aanleiding is geweest voor veel discussie. Die voorgeschiedenis maakt één ding duidelijk en wel dat de criteria voor deze toelage zowel betrekking hebben op een langdurig inkomen op minimum niveau, bijvoorbeeld op bijstandsniveau, als op het arbeidsmarktperspectief. Die twee aspecten zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden. Het inkomensniveau is dan ook niet leidend bij de langdurigheidstoelage, maar het inkomen in combinatie met het arbeidsmarktperspectief. Ik zeg dat met nadruk, omdat ik gisteren tijdens de inbreng in eerste termijn het gevoel kreeg dat bij sommige sprekers alleen het inkomensniveau het vertrekpunt van de discussie is.

Het arbeidsmarktperspectief is een zeer relevant criterium, omdat van mensen in de bijstand verwacht wordt dat zij beschikbaar zijn voor de arbeidsmarkt. De heer Van der Sande zei dan ook terecht dat hij de indruk had dat men aan de uitgangspunten van de wet en in het bijzonder de langdurigheidstoelage morrelde. Ik mag hopen dat dat niet de bedoeling is.

Mevrouw **Noorman-den Uyl** (PvdA): Het inkomen is leidend. Als je niet aan de inkomstenstoets voldoet, kom je immers sowieso niet in aanmerking voor de langdurigheidstoelage. Het doel van de wet is om mensen die niet