

62ste vergadering

Woensdag 11 maart 2009

Aanvang 10.15 uur

Voorzitter: Blok

Tegenwoordig zijn 116 leden, te weten:

Aasted Madsen-van Stiphout, Agema, Anker, Aptroot, Arib, Atsma, Van Baalen, Bashir, Van Beek, Besselink, Bilder, Blanksma-van den Heuvel, Blok, Blom, Van Bochove, Boekestijn, Boelhouwer, Van Bommel, Bosma, Bouchibti, Brinkman, Ten Broeke, Van der Burg, Çörüz, Cramer, Van Dam, Depla, Dezentjé Hamming-Bluemink, Dibi, Tony van Dijk, Van Dijken, Dijsselbloem, Eijnsink, Elias, Ferrier, Van Gent, Gerken, Van Gerven, Gesthuizen, Gill'ard, Graus, Griffith, Van Haersma Buma, Halsema, Van der Ham, Haverkamp, Heemelaar, Heijnen, Van Heugten, Van Hijum, Ten Hoopen, Irrgang, Jacobi, Jansen, Joldersma, Kant, Knops, Koopmans, Koppejan, Koşer Kaya, Kraneveldt-van der Veen, De Krom, Kuiken, Langkamp, Van Leeuwen, Leijten, Madlener, Marijnissen, Mastwijk, Van Miltenburg, Neppéus, De Nerée tot Babberich, Omtzigt, Ormel, Ortega-Martijn, Ouweland, De Pater-van der Meer, Pechtold, Polderman, Van Raak, Remkes, Roefs, Roemer, Samsom, Sap, Schermers, Schinkelshoek, Schippers, Slob, Smeets, Smilde, Smits, Snijder-Hazelhoff, Spiess, Van der Staaij, Sterk, Teeven, Thieme, Timmer, Van der Veen, Van Velzen, Vendrik, Verbeet, Vermeij, Van der Vlies, Voordewind, Jan de Vries, Van Vroonhoven-Kok, Waalkens, Weekers, Wiegman-van Meppelen Scheppink, Wilders, Willemse-van der Ploeg, De Wit, Wolbert en Zijlstra,

en de heer Hirsch Ballin, minister van Justitie, mevrouw Ter Horst, minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties, mevrouw Van der Hoeven, minister van Economische Zaken, de heer Klink, minister van Volksgezondheid, Welzijn en Sport, de heer Koenders, minister voor Ontwikkelingssamenwerking, mevrouw Albayrak, staatssecretaris van Justitie, en mevrouw Huizinga-Heringa, staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat.

□

De **voorzitter**: Ik deel aan de Kamer mee dat de volgende leden zich hebben afgemeld:

Kalma en De Roon;

Van der Staaij en Van der Vlies, alleen voor de ochtend.

Deze mededeling wordt voor kennisgeving aangenomen.

Aan de orde is het **speddebat** over **de Noord-Zuidlijn in Amsterdam**.

De **voorzitter**: Ik heet de staatssecretaris en de haar vergezellende ambtenaren welkom. De spreektijd is bepaald op drie minuten per fractie.

□

De heer **Koopmans** (CDA): Voorzitter. Veel Amsterdammers in de buurt van de Noord-Zuidlijn zijn onzeker: de verzakking aan de Vijzelgracht, de slechte communicatie daarover en de klap in Keulen. De rest van Amsterdam maakt zich natuurlijk zorgen over de ozb-aanslag. Een overschrijding van 1 mld. ten opzichte van het oorspronkelijke bedrag betekent voor een gezin met twee kinderen € 5000 extra aan kosten die ooit moeten worden betaald. Tien jaar lang, langer dan gepland, zijn er bouwputten. Voor Amsterdammers, gasten en toeristen is dit natuurlijk vreselijk. Op zich is de Noord-Zuidlijn een nuttige investering in het openbaar vervoer in Amsterdam. In het debat over het vaststellen van een bijdrage van 1,1 mld. aan een project dat destijds 1,46 mld. kostte, een fors bedrag dat het Rijk heeft bijgedragen, heeft de CDA-fractie destijds gezegd: alles afwegende is dit een project waaraan wij moeten meedoen.

Maar nu het project een zodanige organisatorische en financiële puinhoop is geworden, met een kostenoverschrijding van meer dan 1 mld. wil de CDA-fractie door middel van dit speddebat over enkele zaken helderheid krijgen van de staatssecretaris en ook zelf aan Amsterdam helderheid geven. Ik dank de staatssecretaris voor de alvast per brief gegeven antwoorden.

De heer **Van der Ham** (D66): Ik heb een vraag over de motie van mijn oud-fractiegenote Giskens die is aangenomen. Sindsdien is er wel wat veranderd. De BDU is veranderd in 2005. Bij de huidige BDU-regeling zou de Noord-Zuidlijn daaronder vallen en zouden de Amsterdamse bestuurders bijna niets hoeven te betalen. Wat dat betreft is er de afgelopen jaren wat veranderd in de verhouding tussen het Rijk en de gemeenten. Erkent de heer Koopmans dat?

De heer **Koopmans** (CDA): Als men kijkt naar de

Koopmans

projecten uit alle regio's die voor de BDU-regeling worden voorgedragen, kan men allereerst constateren dat er grote tekorten zijn. Aan tal van projecten in het land wordt geen bijdrage geleverd. Er zijn ook projecten waaraan minder dan 70% wordt bijgedragen. De deal van destijds is ook met de BDU-regeling van vandaag vanuit het Rijk gezien nog steeds een forse bijdrage.

Ik heb de volgende vragen aan de staatssecretaris. Gelden de afspraken en de contracten tussen het Rijk en Amsterdam in de ogen van de staatssecretaris nog steeds onverkort? Vindt de staatssecretaris dat sprake is van een leveringsplicht? Moet de Noord-Zuidlijn worden afgemaakt? Wat vindt de staatssecretaris van de mogelijkheid, die in Amsterdam niet onbesproken is en waartoe de commissie-Veerman mogelijkerwijs kan concluderen, om het project te stoppen?

Heeft het project inhoudelijke of financiële raakvlakken met andere projecten, met het recente eigen besluit van de staatssecretaris om 100 mln. bij te dragen aan een tramlijn, de Amstelveenlijn en andere projecten waaraan het Rijk ook bijdraagt, zoals de Zuidas? Wij leveren daaraan rechtstreeks of via de BDU-bijdragen. Heeft dit gevolgen voor de afspraken, de contracten die in dit kader zijn gesloten of nog moeten worden gesloten? Kan de staatssecretaris een totaaloverzicht van afspraken in dezen aan de Kamer zenden?

Wij maken heel veel afspraken over risicoverdeling tussen overheden, bijvoorbeeld over het pakket voor het Noorden. Daarover is afgesproken dat het Rijk 2,16 mld. betaalt en dat het Noorden de opdracht krijgt om een aantal wegen aan te leggen. Als daarbij gelden over zijn, dan mag het Noorden die houden en als er gelden tekort zijn, zal men het zelf moeten aanvullen. Vindt de regering dat dit soort afspraken onverkort moet worden gehandhaafd? Anders lopen wij het risico dat, als er geld over is, een regio daar weer andere dingen mee gaat doen, terwijl als sprake is van een tekort al dan niet via de Kamer wordt geprobeerd om dat gedekt te krijgen.

Heeft de staatssecretaris een oordeel over de aanpak van de Noord-Zuidlijn door Amsterdam? Is het ministerie van Verkeer en Waterstaat daar ooit bij betrokken? Heeft de staatssecretaris dat wel eens aangeboden? Nu de problemen zo groot zijn, is de staatssecretaris bereid de deskundigheid van de Bouwdienst Rijkswaterstaat in te zetten, vooral op dat deel van het project dat nu tot grote onzekerheid leidt voor de bewoners vlak bij de Noord-Zuidlijn?

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Voorzitter. Mijn eerste vraag aan de heer Koopmans is of het goed met hem gaat.

De heer **Koopmans** (CDA): Ja.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Ik ben namelijk verbaasd. Ik heb hem de afgelopen weken in de media voorbij zien trekken. Het was niet gering. Wat de heer Koopmans toen allemaal over de Amsterdammers uitstortte, was echt een lekker rondje carnaval. Maar hier hoor ik daar helemaal niets meer van. Waar is die felle CDA-politicus gebleven? Waar is circus-Koopmans gebleven?

De heer **Koopmans** (CDA): Ik heb meer verstand van carnaval dan de heer Vendrik, maar dit heeft niets met carnaval te maken. Wij willen in dit debat zorgen voor de helderheid die ik ook in de media heb gegeven. Wij

vinden dat er voor de Noord-Zuidlijn geen extra rijksgeld beschikbaar moet worden gesteld.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): De heer Koopmans zei in de derde of vierde zin van zijn betoog dat de Amsterdammers nu vrezende voor een hogere ozb, zo ongeveer de enige belasting die een gemeente kan heffen. Hoe vervelend het ook is, die overschrijdingen poetsen wij niet zo maar weg. Er moet straks dus worden betaald als de lijn wordt afgebouwd, hetgeen nog moet blijken, ook gelet op het rapport van de heer Veerman. Wat is nu het grootste probleem van de heer Veerman? Gaat hij Amsterdam aan zijn afspraken houden? Dan moet de ozb omhoog. Dan is hij daarvoor verantwoordelijk. Of vindt hij, als de commissie-Veerman klaar is en als het Amsterdamse college zijn mind heeft opgemaakt, dat er straks een constructief en zakelijk gesprek mogelijk moet zijn tussen kabinet en gemeente Amsterdam?

De heer **Koopmans** (CDA): Nu moet het niet gekker worden. Het college van B en W, het gemeentebestuur van Amsterdam is verantwoordelijk voor de overschrijdingen, niet de Kamer, niet de staatssecretaris en niet de heer Koopmans. Amsterdam zet een project neer waarvan hij doelbewust heeft gezegd dat zelf te willen doen, omdat hij het beter kan. Op zichzelf is dat ook zo. Het gebeurt heel vaak in dit land dat een decentraal project door een decentrale overheid wordt opgepakt. Men kent de stad ook veel beter. Men zou ook moeten weten hoe men met de eigen burgers zou moeten communiceren. Wij moeten het nu echter niet omdraaien. Je kunt niet stellen dat de verantwoordelijkheid voor een hogere ozb-last hier zou liggen. Neen, die verantwoordelijkheid ligt voor 100% bij de stadsbestuurders.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Dan wordt hier toch een heel mooie vierkante cirkel getekend.

De heer Koopmans gaat uit van de stelling: afspraak is afspraak. Voor het contract tussen de HSA, de exploitant van de HSL-lijn, en de Staat, dat niet rondkomt, geldt dat echter niet. Het CDA pleit er wat dat betreft als eerste voor dat de Staat het contract moet herzien, omdat het zo niet verder kan. Waarom worden voor de HSA de afspraken wel herzien, terwijl de heer Koopmans in dit geval, nog voordat de commissie-Veerman heeft gesproken en voordat Amsterdam zijn mind heeft opgemaakt, ver voor de troepen uit een groot nummer maakt van de stelling: afspraak is afspraak? Hoe zit dat?

De heer **Koopmans** (CDA): De heer Vendrik heeft het over een vierkante cirkel, maar hij is drie keer erger op dit punt. Ik zeg het maar eerlijk. Hij staat hier als een soort verdediger van het gemeentebestuur van Amsterdam, waar zijn partijgenoten prominent in aanwezig zijn, te verkondigen dat ergens anders ook iets speelt. Bij de HSA is aan de orde dat wij ons moeten houden aan het contract. Ik heb het al vaker gezegd. De HSA staat voor een hopeloos slecht aanbesteed contract, een contract dat ons met handen en voeten bindt. Als gevolg van dat contract moeten er stappen worden gezet en heeft de regering stappen gezet.

De heer **Roemer** (SP): Voorzitter. Iedere partij heeft het recht zijn standpunt neer te zetten, maar dit ben ik van de heer Koopmans niet gewend, want het onderzoek

Koopmans

moet nog plaatsvinden. Beseft hij dat zijn fractie eigenlijk een bom legt onder het onderzoek dat de heer Veerman nog moet gaan doen? Waarom heeft het CDA daar niet op gewacht? Waarom is er niet gewacht op het boven tafel komen van eventuele alternatieven? Misschien wordt er straks helemaal niet naar het Rijk gekeken. Waarom gooit het CDA nu op voorhand al een aantal deuren dicht, terwijl alle feiten en gegevens nog niet boven tafel zijn?

De heer **Koopmans** (CDA): Omdat wij vooraf duidelijkheid willen geven en piketpalen willen slaan. De Kamer heeft dat al eerder aangegeven. Wij zijn nu een aantal jaren verder, dus het lijkt mij nuttig om dat nog een keer te doen, maar in elk geval is de CDA-fractie niet bereid om extra geld bij te dragen, omdat wij ons willen houden aan het destijds gesloten contract. Daarom is het ook goed dat de opvatting van het kabinet bekend is, want dan kan die worden meegegeven aan de commissie-Veerman. Wat heeft het voor zin als de commissie nadenkt over alternatieven die straks niet haalbaar zijn, of die niet aan de orde zijn, omdat het Rijk daarvoor de portemonnee niet wil trekken?

De heer **Roemer** (SP): Tijdens de behandeling van het MIRT heb ik deze vraag aan de staatssecretaris gesteld. De staatssecretaris antwoordde toen dat het Rijk subsidie had gegeven en dat sprake was van subsidievoorwaarden, maar dat, als er een nieuw, goed onderbouwd verzoek komt, daarnaar wordt gekeken, op basis van dezelfde subsidievoorwaarden. Het kabinet heeft dus al bij de behandeling van het MIRT aangegeven dat de deur openstaat. Toen heeft de heer Koopmans zijn mond gehouden. Waarom heeft hij dat piketpaaltje toen niet geslagen?

De heer **Koopmans** (CDA): Toen was er nog geen commissie-Veerman met die heel brede opdracht, waarbij mogelijkerwijs het stopzetten aan de orde is. Het gaat ook om de vraag hoe het kabinet aankijkt tegen de leveringsplicht. Die vraag is destijds niet aan de orde geweest, maar die wordt nu wel gesteld.

De heer **Roemer** (SP): Ik heb die vraag toen expliciet gesteld. Ik heb gevraagd: als er grote tekorten zijn, als er problemen zijn, wat gaan wij dan doen? Het kabinet heeft de deur toen op een kier gezet, maar de heer Koopmans was toen stil. Hij had toen dat piketpaaltje moeten slaan.

De heer **Koopmans** (CDA): Neen, dat is absoluut niet waar. Er is nu een nieuwe situatie. Ook is de vraag aan de orde of het kabinet vindt dat er sprake is van een leveringsplicht. Die vraag is toen helemaal niet gesteld. Met het nieuwe tekort en het instellen van de commissie-Veerman, met een brede opdracht, is het van groot belang dat in dit huis vooraf wordt nagedacht over wat wij vinden dat er op dat gebied zou moeten gebeuren.

De heer **Van der Ham** (D66): Voorzitter. Ik herinner de heer Koopmans eraan dat een aantal afspraken, waarop wij nu zoveel kritiek hebben, is gemaakt in een tijd dat het CDA sinds lange tijd weer in het Amsterdamse gemeentebestuur zat. De heer Koopmans moet dus ook een beetje naar zichzelf kijken voordat hij anderen verwijten maakt.

De heer Koopmans stelde dat het een Amsterdams project is en dat het dit vooral moet blijven. Beseft hij dat het een regionaal project is en dat de lijn op termijn misschien naar Purmerend gaat of naar andere delen van het land, misschien naar Schiphol? Dat heeft zelfs een nationale betekenis. Vindt hij, nog los van het Rijk, dat in ieder geval de provincie ook mag worden aangesproken op haar verantwoordelijkheid voor de financiering van de tegenvallers?

De heer **Koopmans** (CDA): Voordat wij de lijn doortrekken naar Purmerend vind ik dat wij eerst moeten proberen het geplande project af te maken.

Ik ben Kamerlid. De Tweede Kamer kan een opvatting hebben over haar begroting. Wij hebben het budgetrecht op dat punt. Wat het provinciebestuur doet, moet zij zelf weten. Dat kan in het provinciehuis worden besproken.

De heer **Van der Ham** (D66): Dat is mij iets te gemakkelijk. Ik heb zojuist al per interruptie aangegeven dat sinds 2002 een aantal regels in de richting van de lokale overheid is veranderd. De situatie is dus wel degelijk anders. Provincies zijn ook meer aangesproken op hun verantwoordelijkheid. Als de heer Koopmans daar niets over wil zeggen, als hij de Noord-Zuidlijn als een lokaal probleem ziet, dan vind ik dat wel heel provinciaal gedacht. Het gaat over een belangrijke lijn, over een belangrijk deel van de Randstad. De Randstad is een belangrijk deel van Nederland. Daar heeft de heer Koopmans ook medeverantwoordelijkheid voor te dragen. Als men daarvan wegloopt, verbaast het mij niets dat het CDA zo klein is.

De heer **Koopmans** (CDA): Laten wij daarover helder zijn. Het Rijk heeft bij dit project absoluut zijn verantwoordelijkheid genomen. Ik heb het zo-even al gezegd: 1,1 mld. op een project dat aanvankelijk 1,46 mld. zou kosten. Dat is een enorme bijdrage. Dat doen wij lang niet overal in het land. Wij hebben destijds onze verantwoordelijkheid genomen. Echter, er is ook de afspraak gemaakt – deze werd destijds gewild door Amsterdam – dat men zelf de regie zou houden. Deze afspraak is gemaakt met de stadsregio en vervolgens overgedragen aan de stad. Het lijkt mij heel verstandig dat wij elkaar aan deze afspraak houden. Wat is het belang van het project? Ik heb al gezegd dat het een nuttige investering is, absoluut. De stad is voor het land natuurlijk heel belangrijk. Overigens zijn andere delen van het land ook belangrijk; daar wonen ook gewoon mensen die er belang bij hebben wat daar gebeurt. Wij lopen helemaal niet weg voor die 1,1 mld. Dat is een terechte investering geweest. Wij vinden wel dat je elkaar aan afspraken moet houden: wij Amsterdam en Amsterdam ons.

De heer **Van der Ham** (D66): Ik ben ook heel erg van het elkaar aan afspraken houden. In andere regio's is inmiddels voor andere vormen gekozen. De vorm van de afspraak die wij voor Amsterdam hebben gekozen, is daarna bijna niet meer herhaald, omdat een en ander toch niet helemaal haalbaar was. Kan de heer Koopmans daarop reflecteren? Zou hij met terugwerkende kracht een zelfde soort afspraak nog wel zinnig vinden?

De heer **Koopmans** (CDA): Ik heb dit al eerder in antwoord op een vraag van de heer Van der Ham

Koopmans

gezegd. Als je kijkt naar tal van projecten in dit land, is de verhouding die destijds gekozen is, namelijk 1,1 mld. versus 1,46 mld., heel erg royaal. Er zijn tal van projecten in dit land waaraan wij via de BDU-middelen veel minder bijdragen. Neem de busstations in de regio's. Hebben wij de problemen bij het station in Arnhem al opgelost op de wijze die de heer Van der Ham voorstelt? Nee. Er zijn tal van voorbeelden waarbij regio's, steden en dorpen ons houden aan afspraken die wij met elkaar gemaakt hebben. Ik ben hierin consistent. Ik vind dus dat dit ook in Amsterdam moet gebeuren. Er is maar één reden om hiervan af te wijken. Bij Leiderdorp bijvoorbeeld hebben wij, kabinet en Kamer, ervoor gekozen om de bijdrage van 19 mln. die de gemeente moest betalen – deze zou leiden tot een ozb-verhoging van 35% – te verminderen tot 10 mln. vanwege het feit dat het Rijk zelf met betrekking tot de vergunningverlening en de besluitvorming niet heeft kunnen leveren. Het nadenken stopt dus niet. Echter, in dit geval is er geen sprake van dat het Rijk iets niet levert. Dus is wat de CDA-fractie betreft ook niet aan de orde dat wij de portemonnee zouden moeten trekken.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Ik wil het even hebben over dat leveren. In de aankondiging van het spoeddebat gebruikte de heer Koopmans grote woorden over de leverplicht van Amsterdam. Gelukkig heeft hij aan de staatssecretaris informatie gevraagd. De staatssecretaris zegt in feite heel duidelijk: wij hebben alleen nog maar geld verstrekt voor hetgeen geleverd is. Wat levert Amsterdam tot nu toe niet wat men in de ogen van de heer Koopmans misschien wel had moeten leveren?

De heer **Koopmans** (CDA): Dat lijkt mij toch heel duidelijk, mevrouw Roefs. Volgens mij hebben wij al 586 mln. overgemaakt naar Amsterdam. Er zit een hoop beton in de grond. Als de rest niet wordt afgebouwd, kun je daar niet zo veel mee. Wat is er geleverd? Een hoop beton in de grond. Ik kan daar helemaal niets mee, dat is geen leverplicht. Een leverplicht is in mijn ogen een volledig functionerende Noord-Zuidlijn. Ik gun Amsterdam van harte dat deze er komt. Dat is leverplicht, niet een aantal karren beton in de grond.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Wat de heer Koopmans zegt, klopt niet. Immers, er is een doorgang geleverd onder het centraal station. Er zijn tunneldelen voor de passage van Amsterdam Centraal onder het IJ geleverd. Er is dus wel degelijk het een en ander geleverd. Pas als dat gereed was, kwam er geld. Dit betekent – de heer Koopmans weet dat heel goed – dat het mogelijk is dat een gedeelte van hetgeen al klaar is, uiteindelijk gewoon gerealiseerd kan worden. Het klopt dus niet dat alleen maar een beetje beton is geleverd, er is wel degelijk al werk geleverd. Terecht is vervolgens door het Rijk hiervoor geld neergelegd.

De heer **Koopmans** (CDA): Feitelijk kun je er niets mee. Pas als het helemaal gereed is, kun je er wat mee. Dan heb je echt een goede openbaarvervoervervoorziening in Amsterdam. Met wat er tot nu toe ligt, kun je niets.

□

De heer **Van der Ham** (D66): Voorzitter. Oude panden die verzakken, gekluns van een aannemer met verkeerd

beton, een wethouder die aftreedt, dat is allemaal niet goed voor het imago van de Noord-Zuidlijn. Er is nu een onderzoek ingesteld door zowel de gemeenteraad als de commissie-Veerman. Wij vinden het natuurlijk belangrijk om de bevindingen af te wachten. Ik wil hier wel vast gezegd hebben dat wij Amsterdam niet in zijn eigen sop laten gaarkoken.

De regio Purmerend/Amsterdam/Schiphol zit op slot, met de verslechtering van het leefklimaat en de economische concurrentiepositie die in het geding komt. De ov-ontsluiting van het noorden van de regio Amsterdam naar het zuiden, de Zuidas en op termijn naar Schiphol kan een enorme impuls betekenen voor het ondernemingsklimaat en een regelrechte aanval zijn op de files die elke dag op deze as staan. Het Rijk mag daar niet zomaar zijn handen van aftrekken. Ook de provincie Noord-Holland moet niet doen alsof het alleen maar een Amsterdamse aangelegenheid is. In hoeverre heeft het Rijk het proces precies begeleid? Waar was het betrokken? Is bij het Rijk, misschien door de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat of misschien door de minister van BZK, ergens een afweging gemaakt of je dit soort grote projecten eigenlijk wel aan de gemeente kunt overlaten? Het is ook gek dat de regeling die met Amsterdam is getroffen, onder de huidige BDU-afspraken helemaal niet zou gelden. Hoe ziet de staatssecretaris dat nu? Zou zij achteraf een zelfde soort afspraak hebben gemaakt?

Wat D66 betreft gaat zowel het Rijk als de provincie met de gemeente Amsterdam om de tafel zitten om een oplossing te vinden. Daarbij moet uitdrukkelijk ook de vraag aan de orde komen of het voor de hand ligt om de verlenging van de lijn naar Purmerend en/of Schiphol naar voren te halen. Op dat punt krijg ik graag een reactie.

De heer **Madlener** (PVV): Wat ik nu hoor, verbaast mij hogelijk. De verantwoordelijkheid voor dit project ligt toch volledig bij het stadsbestuur van Amsterdam? Het zij zo dat het Rijk meebetaalt, maar dat wil toch niet zeggen dat de uitvoering bij het Rijk terecht komt? Die ligt toch volledig bij Amsterdam of versta ik u nu verkeerd?

De heer **Van der Ham** (D66): Nee, ik zeg dat wij hier te maken hebben met een project dat niet alleen Amsterdam, maar ook de regio treft en dat ook van internationaal belang is. Ik vraag de staatssecretaris – en ik vroeg ook naar de minister van BZK – of met de kennis van nu een dergelijke regeling of constructie, die daarna niet meer herhaald is, wel de juiste is. Ik vraag haar reflectie op dit punt. Ook de commissie-Veerman zal ernaar kijken. Ik ben zeer benieuwd naar de opvattingen van de staatssecretaris op dit punt.

De heer **Madlener** (PVV): Bent u het met mij eens dat het stadsbestuur van Amsterdam voor de volle honderd procent verantwoordelijk is voor het verloop van dit project, van a tot z?

De heer **Van der Ham** (D66): Je kunt ook de vraag stellen of het verantwoordelijk is geweest van het Rijk om die verantwoordelijkheid helemaal aan de gemeente over te laten. Dat was mijn vraag.

De heer **Madlener** (PVV): Als de gemeente vindt dat zij niet geschikt is om dit project van a tot z voor de volle

Van der Ham

honderd procent goed af te ronden, had zij dan volgens u zelf moeten aankloppen bij het Rijk? Vindt u daarmee dat het stadsbestuur van Amsterdam voor de volle honderd procent – ik herhaal mijn vraag – verantwoordelijk is voor de goede afloop van dit project?

De heer **Van der Ham** (D66): Over projecten die zo belangrijk zijn, niet alleen voor de stad Amsterdam en de regio maar ook voor Nederland, stel ik hier de vraag of wij daarvoor de handen kunnen aftrekken. Dat is mijn antwoord. Ik vraag de reflectie van de regering op dat punt.

De heer **Koopmans** (CDA): Beseft de heer Van der Ham dat zijn vraag eigenlijk een snoeihard oordeel is over de kwaliteit en capaciteiten van het gemeentebestuur van Amsterdam en van allen die erbij betrokken zijn?

De heer **Van der Ham** (D66): Je moet constateren dat je bij een zo groot project, met de financiële risico's die eraan verbonden zijn, moet afvragen of je dat alleen op een stad moet laten neerkomen. Moet je achteraf niet concluderen dat je dat niet alleen aan een stad moet overlaten? Als u dat snoeihard vindt ... De cijfers zijn natuurlijk ook vrij hard, als je ziet welke overschrijdingen er zijn en welke risico's nu worden gelopen.

De heer **Aptroot** (VVD): Trek ik een goede conclusie, als ik concludeer dat de heer Van der Ham in feite zegt dat al die gemaakte afspraken niet meer gelden, dat wij Amsterdam niet in haar eigen sop laten gaarkoken en dat men de verantwoordelijkheid niet kan dragen? In feite wil hij dus dat het Rijk nu een blanco cheque geeft om de eventuele problemen op te lossen van het gemeentebestuur in Amsterdam, dat bewust een project is gestart en alle andere risico's door andere en de stadsregio, door het Rijk, heeft laten afkopen. Is dat nu verantwoord?

De heer **Van der Ham** (D66): Blanco cheques schrijft D66 niet uit en u, geloof ik, ook niet. Daar heb ik het dus niet over. Ik heb het over het feit dat de commissie-Veerman op dit moment bekijkt welke problemen er precies zijn en hoe die kunnen worden opgelost. Ik heb al in een interruptie tegen de heer Koopmans gezegd dat ik vind, als ik naar de verdeling kijk, dat de provincie te weinig doet op dit punt. Je zou ook met de provincie aan tafel kunnen gaan zitten om te bekijken wat die kan bijdragen aan de problemen die zijn gerezen. Ik vind dat het Rijk, de provincie en de gemeente in ieder geval aan tafel moeten gaan zitten, om te bezien welke de financiële problemen zijn, op welke wijze die in een onderlinge verdeling zouden kunnen worden opgelost en of er bestuurlijk andere afspraken moeten worden gemaakt. Daar vraag ik naar.

Ik heb nog geen oplossing voor dit probleem. Als ik de oplossing zou hebben, zou ik die absoluut leveren, mijnheer Aptroot, en dan zouden wij morgen weer vrolijk kunnen doorgaan.

De heer **Aptroot** (VVD): De opmerking dat wij met iedereen aan tafel moeten gaan zitten, is mij te vaag. Ik wil gewoon een antwoord van de heer Van der Ham. Heeft hij gezegd dat hij vindt dat het Rijk de financiële problemen maar moet oplossen? Of zegt hij, zoals ook de heer Koopmans deed, dat het hier gaat om een project dat door Amsterdam wordt uitgevoerd en

waarvoor Amsterdam de risico's heeft genomen, zodat Amsterdam zelf een oplossing moet zien te vinden?

De heer **Van der Ham** (D66): Ik wil dat de Noord-Zuidlijn er komt. Dat moet wat ons betreft gebeuren. Ik vraag de regering – en onze lokale mensen zullen dat aan hun bestuur vragen – om ervoor te zorgen dat dit gebeurt. Op het moment waarop bijvoorbeeld door de commissie-Veerman geconcludeerd zou worden dat er extra financiering moet komen vanuit de provinciale overheid, dan zal dat wel moeten. Ik zeg tegen de betrokken bestuurder op rijksniveau dat zij goed moet bezien hoe wij uiteindelijk het project tot een goed einde kunnen brengen. Ik kan nog geen bedragen noemen; daar wordt op dit moment onderzoek naar gedaan. Ik vind echter dat het een collectieve verantwoordelijkheid is dat die lijn er komt. Dat is niet alleen maar in het Amsterdamse belang, maar ook in het belang van Noord-Holland en de hele noordelijke vleugel van de Randstad, dus ook in het belang van heel Nederland.

De heer **Aptroot** (VVD): Ik krijg geen antwoord van de heer Van der Ham. Als ik vraag wat het Rijk volgens hem wel of niet moet doen, begint hij over de provincie. Laat hij nu gewoon antwoord geven op de vraag of het klopt dat hij heeft gezegd dat het Rijk de portemonnee maar moet trekken en dat wij fors moeten bijdragen. Of zegt hij: er is een afspraak is gemaakt en daar houden wij elkaar aan, dus Amsterdam moet het project gewoon afmaken en zelf zijn financiële problemen oplossen?

De heer **Van der Ham** (D66): Als Amsterdam dat zelf kan trekken, dan heeft dat natuurlijk mijn voorkeur. Maar de vraag is of dat wel mogelijk is. Ik vind dat de Noord-Zuidlijn er moet komen. Daar hebben de gemeente, de provincie en het Rijk een belang bij. Zij zullen wat mij betreft ook aan dat belang moeten bijdragen.

De heer **Roemer** (SP): Natuurlijk is de gemeente Amsterdam volledig verantwoordelijk voor wat er op tafel ligt. Amsterdam heeft immers de besluiten genomen en een referendum waaruit bleek dat de bevolking iets anders wilde, naast zich neergelegd vanwege het feit dat de opkomst te laag was. Amsterdam heeft de keuzen gemaakt die gemaakt zijn, dus Amsterdam moet ook verantwoording afleggen tegenover de gemeenteraad en de bevolking van Amsterdam. Ik hoop dat de onderste steen bovenkomt door de raadsenquête en dat ook duidelijk wordt gemaakt wie op welk moment de boel besodemieterd of misleid heeft.

Ik stel de heer Van der Ham de volgende vraag. Als Amsterdam straks het extra geld niet kan ophoesten en het Rijk wordt gevraagd om extra geld, dan ligt het toch in de lijn dat ook de regie naar het Rijk gaat en dat het dan een rijksproject wordt? Deelt de heer Van der Ham die mening?

De heer **Van der Ham** (D66): Wij kunnen de vraag stellen of een dergelijk groot project, met de daaraan verbonden risico's – risico's die wij wat mij betreft ook zouden moeten nemen bij sommige grote projecten – alleen aan een gemeente kan worden overlaten. Die vraag heb ik gesteld. Daarmee geef ik in feite ook antwoord op de vraag van de heer Roemer. Als in de onderzoeken van de Amsterdamse gemeenteraad en de

Van der Ham

commissie-Veerman naar voren zou komen dat het Rijk een deel van de verantwoordelijkheid terug zou moeten pakken, dan lijkt het mij logisch dat het Rijk ook wat meer de regie neemt.

Een metro aanleggen is niet simpel, zeker niet onder een stad die is gebouwd op palen en op zand en die te maken heeft met een hoge grondwaterstand. Met de huidige technologie blijkt er veel mogelijk. Dit wordt al bewezen doordat de meest ingewikkelde delen bij de bouw al zeer succesvol zijn verlopen. Natuurlijk zijn er ook risico's. Over dat punt zou dit spoeddebat wat mij betreft mogen gaan. De vraag is hoe wij omgaan met risico's. Wie voelt zich daar verantwoordelijk voor en hoe kunnen wij valse verwachtingen tegengaan?

De recente ervaring met grote projecten heeft inmiddels een vreemdsoortige dynamiek opgeleverd. Het probleem is meestal niet de kennis of het vakmanschap dat Nederland rijk is. De crux zit doorgaans in de wijze waarop een project van formaat wordt begroot en de wijze waarop risico's worden ingeschat. Bestuurders en volksvertegenwoordigers houden elkaar daarbij vaak in een ijzeren houdgreep. Er is een soort faalangst ontstaan bij politici. Deze bestuurlijke faalangst leidt tot onrealistische risico-inschattingen. Bestuurders spiegelen de samenleving en de volksvertegenwoordigers begrotingen voor die uitgaan van het theoretisch meest gunstige scenario, uit haast of uit vrees dat de volksvertegenwoordigers anders niet te overtuigen zijn van de noodzaak van het betrokken project. In het geval van de Noord-Zuidlijn was dat risico begroot op 4 à 5% en dat is natuurlijk veel te laag. Ook oud-wethouder Dales heeft dat gezegd. Natuurlijk wisten heel veel mensen heimelijk dat het veel te laag was en natuurlijk vallen dan de cijfers in de praktijk tegen. Bij ingewikkelde projecten vallen nu eenmaal altijd dingen tegen. Dat begrijpt iedereen. Maar door een verkeerde voorspiegeling van zaken wordt een enorme hypotheek gelegd op het vertrouwen van mensen en wordt niet het gezond verstand geprikkeld maar de faalangst. Het gevaar is levensgroot dat wij daardoor nog veel moeilijker iets groots durven aan te pakken, terwijl Nederland daar op een aantal punten juist grote behoefte aan heeft.

Voorzitter. Wat D66 betreft, moeten dit soort grote projecten voortaan anders worden begroot. Hiervoor is een financiële cultuur- en structuurverandering nodig, vergelijkbaar met de invoering van de Zalmnorm in 1994.

De **voorzitter**: Wilt u afronden?

De heer **Van der Ham** (D66): Doe ik, nog maar een paar zinnen!

Een essentieel onderdeel van deze Zalmnorm is dat er op reële wijze met uitgaven wordt omgesprongen en dat financiële mee- en tegenvallers met enige onverschrokkenheid tegemoet wordt getreden. Het voorschotelen van de gunstigste begrotingsscenario's moet plaatsmaken voor het presenteren van het worst case-scenario. Bij het begroten van grote projecten zou een ruimere risico-inschatting moeten worden gemaakt, waardoor niet bij elke tegenvaller de collectieve heisa uitbreekt of bij elke meevaller luid gejubel klinkt.

Voorzitter. Op dat punt, het maken van een bredere norm, een grotere bandbreedte, zou ik graag de reflectie van de staatssecretaris horen. Robuustheid, bestuurlijke lef en een grotere bandbreedte voor financiële risico's! Nogmaals, voorzitter, op deze punten graag een reactie!

□

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Voorzitter. De Noord-Zuidlijn in Amsterdam begint te lijken op een schitterend ongeluk. Een goed idee om iets te doen aan de noodzaak om in Amsterdam en omstreken het openbaar vervoer te versterken – de vraag daarnaar is enorm, het is een belangrijk project – maar in de uitvoering loopt het spaak. De Noord-Zuidlijn lijkt zich te voegen in de reeks van al die andere infrastructurele projecten die steevast lijden aan drie ziektes: een te groot technologisch optimisme, een zware onderschatting van financiële risico's en het strooien met veel te rooskleurige deadlines. Dat heeft een brouwsel opgeleverd waar menig Amsterdammer inmiddels behoorlijk van baalt en dat geldt helemaal – ik snap dat heel goed – voor de bewoners aan de Vijzelgracht.

Om die reden zeiden mijn politieke vrienden in Amsterdam in oktober 2002 ook nee tegen het plan van VVD-wethouder Dales om een definitieve go te geven aan de aanleg van de Noord-Zuidlijn. De afspraken die destijds waren gemaakt tussen Amsterdam en de minister van Verkeer en Waterstaat zouden een goede afronding van het project in de weg staan en dat is ook wel gebleken. Desondanks heeft een meerderheid in de Amsterdamse raad voorgestemd en zitten wij nu in de penarie.

Volgens mij is het terecht dat het college van burgemeester en wethouders van Amsterdam, gesteund door de raad, ervoor heeft gekozen om de hele gang van zaken te onderwerpen aan een openbare enquête. Ik juich het toe dat de partijgenoot van de heer Koopmans, de heer Maurice Limmen, bereid is geweest om het voorzitterschap van deze enquête op zich te nemen, want hier moet uiteraard in alle opzichten de onderste steen boven komen en dat is in de eerste plaats een verantwoordelijkheid van de Amsterdammers zelf, in dit geval de gemeenteraad.

Het is ook terecht dat het Amsterdamse college van burgemeester en wethouders ervoor gekozen heeft om de heer Veerman te vragen om het college en de Amsterdammers te adviseren over hoe nu verder en om daarbij geen enkele optie uit te sluiten. Eigenlijk is het dan ook logisch – en in die zin lijkt dit debat ook een beetje overbodig – dat wij daarop wachten, dat wij wachten op de bevindingen van Veerman en dat wij wachten op wat het college in Amsterdam doet met die bevindingen van Veerman. Mogelijk zijn wij dan weer aan zet. Mogelijk, maar dat moeten wij afwachten. Ik heb zo het vermoeden dat de staatssecretaris dat ook vindt en dat zij, mijnheer Koopmans, vandaag helemaal niets gaat zeggen. Voor een keer snap ik dat ook nog. Ik lees de brief van de staatssecretaris, dat tweezijdig A4'tje, ook niet anders: wij wachten het even af, Amsterdam is nu aan zet, om de puinhoop op te ruimen, om een nieuw perspectief te schetsen. Dan zullen wij wel zien wat daaruit komt.

Voorzitter. Laat ik mijn tijd dan nog maar een beetje nuttig besteden.

De **voorzitter**: En vooral ook kort!

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Dat snap ik!

De heer **Koopmans** (CDA): Als de conclusie van de commissie-Veerman bijvoorbeeld zal zijn dat het fijn of

Vendrik

belangrijk zou zijn als het Rijk zou bijdragen, heeft de heer Vendrik dan enig idee waar de staatssecretaris het geld vandaan zou moeten halen? Zij heeft 500 mln. gekregen voor decentrale investeringen in het openbaar vervoer voor de gehele periode van dit kabinet. Daarvan is al ruim 400 mln. uitgegeven. Heeft hij enig idee waar zij die centen vandaan zou moeten halen?

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Ik heb dat idee op dit moment niet. Ik zou daarmee ook vooruitlopen op de conclusies van de commissie-Veerman. Ik heb net al gezegd dat wij moeten wachten op de bevindingen van deze prominente CDA-politicus. Wij moeten hem niet in de wielen rijden door grote uitspraken te doen over wat aanvaardbaar is. Laat de heer Veerman zijn werk doen. De fractie van GroenLinks heeft vertrouwen in deze prominente CDA-politicus. Laat die man gewoon even goed de zaken op een rijtje zetten. Daar heeft iedereen behoefte aan. Dit is natuurlijk een moeizaam project en er moet straks een gefundeerd besluit worden genomen, allereerst door het Amsterdamse college, hoe men daar verder moet gaan. Wij zullen dan wel zien of het Rijk wordt aangesproken.

De **voorzitter**: Dit lijken mij mooie afsluitende woorden, mijnheer Vendrik. Uw tijd is echt om.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Voorzitter. Mag ik nog een vraag stellen aan de staatssecretaris? Volgens mij zijn wij het er snel over eens dat de Noord-Zuidlijn inderdaad een verantwoordelijkheid is van de gemeente Amsterdam. Alles wat er fout is gegaan, is in de eerste plaats een verantwoordelijkheid van de gemeente Amsterdam. Dit is echter ook een project van nationaal belang dat verdergaat dan de Amsterdammers alleen. Op grond hiervan vraag ik de staatssecretaris of zij met een "open mind" wil oordelen over hetgeen het Amsterdamse college straks naar voren zal brengen en mogelijk daartoe een zakelijk en constructief gesprek met de Amsterdammers wil voeren. Wij zullen de uitkomsten daarvan te zijner tijd beoordelen.

□

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Voorzitter. Het staat dertig leden in dit huis vrij om een spoeddebat aan te vragen. Dit geldt dus ook voor de CDA-fractie. Het nut van dit debat op dit moment ontgaat mijn fractie echter volledig. De fractie van de Partij van de Arbeid wil het onderzoek van de commissie-Veerman afwachten voordat zij zich over de toekomst van de Noord-Zuidlijn zal uitlaten. Het rapport komt voor de zomer.

De Amsterdammers die zich zorgen maken over de Noord-Zuidlijn, en terecht, schieten niets op met het debat dat wij hier nu in dit stadium voeren. Het is te vroeg. De Amsterdammers kopen er niets voor en er wordt geen meter extra aangelegd.

De heer **Koopmans** (CDA): De vraag is natuurlijk ook wat Amsterdam opschiet met de woorden van de PvdA.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Niets. Ik ben heel duidelijk. Dit toont eens te meer de nutteloosheid van dit debat aan.

□

De heer **Roemer** (SP): Voorzitter. De Amsterdammers hebben niets aan de PvdA zegt mevrouw Roefs. Die moeten wij er even inhouden. Er zijn bijna verkiezingen, dus ... Leuk!

Amsterdam blijft geconfronteerd worden met vele overschrijdingen op de aanleg van de Noord-Zuidlijn. Niet alleen zijn de kosten gestegen van 700 mln. in eerste instantie naar 2,5 mld. nu, maar er is veel meer misgegaan. Ik hoop dat hier nu niet in drie minuten te herhalen. De gemeente Amsterdam bevindt zich nu ook in een lastige situatie. Een stadsbestuur dat zich in een vorm van crisis bevindt en een gemeenterekening die zwaar onder druk staat. Een kabinet kan daar natuurlijk bij helpen, maar niet zonder dat er orde op zaken wordt gesteld. Dan nog is het de vraag of het wel moet.

In 1997 gaven de Amsterdammers in een referendum aan dat zij de Noord-Zuidlijn niet wilden. Er was toen sprake van een metro die in 2005 ten koste van 700 mln. tussen noord en zuid zou gaan rijden. Wij weten inmiddels beter. De gemeenteraad heeft de wil van de Amsterdammers naast zich neergelegd en heeft in 2002 toch voor deze lijn gekozen. De teller stond toen al op 1,4 mld. voor een project dat in 2011 klaar zou zijn. Inmiddels zitten wij al op 2,5 mld. in 2017.

De bouwput in Amsterdam lijkt steeds meer op een bodemloze put. Ondertussen staan mensen te kijken en weten zij eigenlijk niet wat er allemaal gedaan moet worden. Destijds was al afgesproken dat de meerkosten voor rekening van de stad kwamen. Ik wil de heer Van der Ham er toch even aan herinneren dat destijds een D66-wethouder zei dat het zelfs een cadeautje was. Wij zien nu wat voor een cadeautje het is: het blijkt misschien een lege doos te zijn. De vraag is natuurlijk wel terecht of je een gemeentebestuur met dergelijke grote projecten moet opzadelen, maar daar kom ik dadelijk nog even op terug.

Het is een Amsterdamse chaos, maar in eerste instantie ligt de bal wel daar. Daar moet hij voorlopig ook nog even blijven liggen. Met "voorlopig" bedoel ik dat eerst de waarheid boven tafel moet komen. De enquêtecommissie van de gemeenteraad van Amsterdam moet haar werk doen. Zij moet kijken waar de fouten zijn gemaakt, waarom zij gemaakt zijn en wie daar verantwoordelijk voor zijn. Die puinhoop moet sowieso boven tafel komen. Daarnaast is het goed dat er een commissie is die gaat onderzoeken welke alternatieven er zijn en wat die zouden gaan betekenen. Laat helder zijn dat wat betreft de SP-fractie alle alternatieven worden onderzocht. Daarna gaan wij kijken wat wij ermee kunnen doen.

Niet alleen Amsterdam heeft een probleem, maar ook wij. Het Rijk heeft namelijk wel 1,1 mld. uitgegeven en wij weten nog niet wat wij daarvoor terugkrijgen. In december vroeg ik de staatssecretaris hier nog naar, maar toen wist zij niet aan te geven in hoeverre zij dit geld van Amsterdam teruggeeft als de Noord-Zuidlijn er niet komt. Weet zij dat inmiddels wel? In antwoorden op mijn vragen heeft de staatssecretaris de deur opengezet voor eventueel nog meer subsidie, maar dan wel onder strikte voorwaarden. Deelt zij die mening van haarzelf nog steeds?

De **voorzitter**: Wilt u afronden?

Roemer

De heer **Roemer** (SP): U had geen tijd aangegeven, zie ik nu. Tenminste niet hier.

Ik heb nog twee vragen die ik de staatssecretaris graag wil stellen. De Noord-Zuidlijn is niet het eerste project van een lagere overheid waarvan gebleken is dat die het niet aankan. Ik wijs bijvoorbeeld op de Haagse tram-tunnel of RandstadRail, allemaal projecten waarbij een projectbureau de regie greep en verloor, waardoor overheden op de blaren konden zitten. Lagere overheden zijn duidelijk niet altijd in staat om grote projecten te begeleiden. Wat de SP-fractie betreft, zal er een instantie moeten komen die hiervoor wel de expertise en het gezonde verstand heeft. Zou een dergelijke rijksmaatregel niet wenselijk zijn? Wellicht kan dit ook nog de redding voor de Noord-Zuidlijn betekenen. Is de staatssecretaris bereid, dit verder te onderzoeken?

Ik wil niet vooruitlopen op mogelijke uitkomsten van de commissie-Veerman, maar als er gekeken zou moeten worden naar het Rijk omdat Amsterdam het echt niet kan opbrengen, is de SP-fractie van mening dat het direct een rijksproject moet worden en dat de staatssecretaris dan de volledige regie moet overnemen. Deelt zij die mening?

De heer **Madlener** (PVV): Voorzitter. De bijna instortende panden aan de Vijzelgracht en het drama in Keulen: het lijkt wel erg op elkaar. Het bouwen onder eeuwenoude panden blijkt een zeer riskante operatie. Zulke riskante projecten moeten natuurlijk zeer precies worden geleid. Vanaf het begin van de planvorming moeten risico's worden beoordeeld en technische uitdagingen worden opgelost. Er zijn proeven gedaan, maar die waren niet 100% representatief voor de Amsterdamse situatie. Er stond politiek ook heel wat op het spel. Het gemeentebestuur heeft ondanks vele waarschuwingen het project toch doorgezet. Wat blijkt: het project is veel moeilijker uitvoerbaar dan gedacht. Ook heeft de gemeente onvoldoende controle op de risico's gehad. Deze fouten kunnen leiden tot Amsterdamse en zelfs Keulse toestanden. In Keulen is een heel gebouw ingestort, zoals wij allemaal weten. De binnenstad van Amsterdam is ons nationale erfgoed en daar moeten wij heel zuinig op zijn. Amsterdamse politici hebben enorme risico's, misschien zelfs bewust, onderschat en hebben slecht projectmanagement gevoerd. Amsterdamse politici hebben onaanvaardbare risico's genomen met hun burgers en de historische panden. Ik vraag mij af of diezelfde Amsterdamse politici de beste partij zijn om de gang van zaken te onderzoeken. Wat vindt de staatssecretaris daarvan?

De rekening van al deze ellende mag natuurlijk maar bij één partij terecht komen en dat is het stadsbestuur zelf; niet bij de Amsterdamse burgers en ook niet bij de Nederlandse belastingbetalers. Het falende stadsbestuur heeft bij monde van de nu afgetreden wethouder Herrema gezegd dat het Rijk zou moeten bijdragen aan de financiële problemen in Amsterdam. Ik vraag aan de staatssecretaris de duidelijke toezegging dat er geen cent van het Rijk extra naar dit project gaat. Ik wil ook dat zij dat op een briefje schrijft en naar meneer Cohen stuurt.

De heer **Van der Ham** (D66): Het is heel roerend om de PVV het voor de eerste keer te horen opnemen voor de grachtengordel, maar dat terzijde. De heer Madlener zegt

dat het vooral uit Amsterdam moet komen en dat de Amsterdamse bestuurders ervoor moeten opdraaien. Maar die zullen het doorbelasten aan de Amsterdamse bevolking, dus hoe dan ook komt dit bij de belastingbetaler terecht. Dat beseft hij toch wel?

De heer **Madlener** (PVV): Ik roep er juist toe op om dat niet te laten gebeuren. Ik ben juist bang dat de Amsterdamse politici de rekening bij de burger neerleggen en dat moeten zij dus niet doen; zij moeten zelf in hun organisatie gaan kijken welke linkse hobby's zij allemaal kunnen schrappen en wat zij kunnen doen om die rekening te betalen. Ik wil hun eerst die opdracht geven. En ik wil hier 100% duidelijk stellen: geen cent van de Nederlandse belastingbetaler naar die falende politici, en ook niet van de burger van Amsterdam, die al veel te veel belasting betaalt; denk aan de hoge parkeerbelastingen. Laat de politici dit zelf oplossen. Als gemeenteraadslid van Rotterdam weet ik dat er een heleboel uitgaven zijn waar Amsterdam op zou kunnen bezuinigen.

De heer **Van der Ham** (D66): Dat is me iets te vrijblijvend. Over de parkeerbelastingen zijn we het overigens eens. D66 in Amsterdam zegt dat een links college die ontzettend hoog maakt en dat dit een groot probleem is. Maar hoe dan ook, Amsterdam moet dat geld dan ergens anders vandaan halen. Als u straks wilt meedoen aan de gemeenteraadsverkiezingen in Amsterdam, kunt u dan aangeven waaruit dit betaald moet worden? Dat heeft u namelijk niet gezegd.

De heer **Madlener** (PVV): Er zijn allerlei mogelijkheden voor de Amsterdamse politiek om op de eigen organisatie te besparen, zonder dat de burger daar last van heeft. Ik heb al een heleboel linkse hobby's genoemd. Laten ze dat daar eerst maar eens proberen, daarna zal ik wel met ze meedenken. Maar er zijn genoeg mogelijkheden; dat weet u zelf ook wel.

De heer **Van der Ham** (D66): Ik heb nog steeds geen antwoord gekregen. Maar vindt u dat ook de provincie Noord-Holland meer zou kunnen bijdragen?

De heer **Madlener** (PVV): Ik vind dat de rekening moet worden gelegd bij de Amsterdamse politiek, die dit project slecht heeft geleid en bewust risico's heeft genomen die, achteraf gezien, zijn onderschat. We moeten dus helemaal niet naar andere partijen kijken. Anders draaien de provincie-inwoners daar weer voor op, moeten zij de lasten betalen. Het stadsbestuur moet zelf de problemen oplossen; dat heeft het probleem veroorzaakt.

Omdat het falende stadsbestuur de rekening bij de burger wil neerleggen – de heer Koopmans heeft het al becijferd: € 5000 per Amsterdams gezin – vraag ik de toch al veel te hoge lokale lasten, inclusief de parkeerbelastingen, voor de komende vijf jaar te bevriezen, dus niet te verhogen. Daar hebben de Amsterdammers recht op.

De heer **Apdroot** (VVD): Voorzitter. Los van alle emoties en opwinding is voor de VVD de situatie duidelijk. Er zijn twee opdrachtgevers voor het project, de gemeente

Aptroot

Amsterdam en de stadsregio. Het Rijk heeft ruim 1,1 mld. bijgedragen, een vaste bijdrage inclusief afkoop van de risico's. Ook de stadsregio heeft de verantwoordelijkheid voor de uitvoering aan de gemeente Amsterdam overgedragen en afgesproken dat daar ook de risico's bij horen. De minnen en de plussen voor het project zijn dus voor de gemeente Amsterdam, dit is geen zaak van het Rijk.

Voor ons was dit spoeddebat dus niet nodig geweest. De VVD-fractie gaat er gewoon van uit dat iedereen zich aan de afspraken houdt. Wel willen wij van de staatssecretaris en de regering de bevestiging dat ze zich niet met de uitvoering gaan bemoeien. Als er een paar deskundigen van Rijkswaterstaat voor advies nodig zijn, mogen die best meekijken of worden uitgeleend; dan moet je niet moeilijk doen en de medeoverheid helpen. Maar een werkelijke bemoeienis met besluiten, met de uitvoering en dergelijke moeten we niet doen. We hebben 1,1 mld. toegezegd, er is 583 mln. overgemaakt. Wij gaan ervan uit dat de gemeente Amsterdam het project "gewoon" afmaakt en dat het Rijk het totale toegezegde bedrag zal leveren. Dat wil niet zeggen dat we het niet vervelend vinden wat er allemaal gebeurt, maar er zijn maatregelen genomen: er komt een externe commissie, de commissie-Veerman, en er komt een raadsenquête. Laten wij gewoon maar langs de zijlijn bezien wat er gebeurt. Het is een Amsterdams project, Amsterdam is verantwoordelijk en men zal daar zijn eigen probleem moeten oplossen.

De heer **Van der Ham** (D66): De heer Dales, uw partijgenoot en destijds wethouder, gaf in Buitenhof toe dat de risicoreserve veel te klein was. Hoe beoordeelt u het optreden van uw Amsterdamse collega? Ik vraag dat ook, omdat u lid was van de Tijdelijke Commissie Infrastructuurprojecten.

De heer **Aptroot** (VVD): Ik heb samen met de heer Koopmans in de TCI gezeten. Het was de conclusie van deze commissie dat men bij grote projecten in het begin altijd zo enthousiast was dat men ging toerekenen naar een soort droommodel en een acceptabel prijskaartje. Men ging met andere woorden lijden aan tunnelvisie, met als gevolg dat risico's niet werden meegenomen of niet serieus werden genomen. Dat is slecht. Die klassieke fout is ook gemaakt door het Amsterdamse gemeentebestuur, de opeenvolgende wethouders, onder wie inderdaad een VVD-wethouder, het college en de gemeenteraad. Uw partijgenoten hebben hieraan overigens ook enthousiast meegedaan.

Dat is slecht, maar hier geldt natuurlijk wel: wie zijn billen brandt, moet op de blaren zitten. Ik vind het dan ook vreemd dat u zegt: ze hebben in Amsterdam een fout gemaakt, maar ach regering ga toch even meepraten en trek de portemonnee. Dat is heel erg dom. Dat moeten wij niet doen. Het is ook niet liberaal om de overheid verantwoordelijk te maken voor andermans problemen. Laten wij gewoon zeggen: jullie wilden een project; jullie dachten het zelf te kunnen; jullie zeiden de bedragen te kennen en alle risico's te kunnen dragen. Ik zou hier ook niet namens de VVD-fractie staan als Amsterdam 50 of 100 mln. had overgehouden aan dit project. Amsterdam had dat geld dan gewoon van ons mogen houden, want wij hadden de risico's met onze bijdrage van 1,5 mld. afgekocht. Nu Amsterdam geld tekort komt, moeten wij dat gat niet gaan vullen. Wat de

D66-fractie voorstelt, is dus uit financieel oogpunt heel onverantwoord.

De heer **Van der Ham** (D66): Ik heb nog geen enkel bedrag genoemd, maar ik vraag iedereen wel oog te hebben voor het grote belang van dit project. Als oud-woordvoerder voor Economische Zaken beseft u toch zeker ook hoe groot de problemen zijn in de noordelijke Randstad? Deze metrolijn kan een bijdrage leveren aan de ontsluiting van dit gebied. Kunt u als oud-lid van de TCI ook eens uw oordeel geven over de kwaliteit van de afspraken? Ik vraag mij namelijk af of een gemeente als Amsterdam zo'n groot project eigenlijk wel kan dragen.

De **voorzitter**: Voor een interruptie is dit wel lang genoeg!

De heer **Aptroot** (VVD): Het is leuk om over van alles een oordeel gevraagd te worden, maar de essentie is toch dat de gemeente Amsterdam de verantwoordelijkheid hiervoor op zich heeft genomen. Die verantwoordelijkheid moet men nu waarmaken. Om achteraf te zeggen dat Amsterdam die beslissing misschien niet had mogen nemen ...

De heer **Van der Ham** (D66): Wat vindt u van de kwaliteit van die afspraak?

De heer **Aptroot** (VVD): Daar vind ik op dit moment niks van. Daar doet men immers niet voor niets onderzoek naar. Ik vind wel dat hier geldt: afspraak is afspraak. Als iemand zo nodig iets helemaal zelf wil doen en zelf de verantwoordelijkheid wil dragen, vindt de VVD-fractie dat oké, maar dan moet men wel de gevolgen van de eigen beslissingen dragen. Amsterdam krijgt misschien 800 mln. uit de verkoop van een energiebedrijf en dan is het toch wel vreemd dat partijen als GroenLinks en D66 gelijk roepen: er is een probleem, trek je portemonnee maar, want de Nederlandse belastingbetaler betaalt wel weer.

De heer **Van der Ham** (D66): Ik voel mij uitgedaagd door die laatste opmerking.

De **voorzitter**: Deels op eigen initiatief.

De staatssecretaris moet nog antwoorden. Zij heeft gevraagd om een schorsing van een kwartier om haar beantwoording te kunnen voorbereiden.

Ik schors de vergadering tot 11.25 uur.

De vergadering wordt van 11.10 uur tot 11.25 uur geschorst.

□

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Voorzitter. Dit spoeddebat vindt plaats naar aanleiding van de beslissing van het college van B en W van Amsterdam om de heer Veerman te vragen onderzoek te doen naar de verdere voortgang van de Noord-Zuidlijn. Op basis van het debat dat op 23 december 1999 met de Kamer is gevoerd, is een subsidie ter grootte van 1,1 mld. verleend aan de Stadsregio Amsterdam. Bij die beschikking is het volgende betrokken. De Stadsregio Amsterdam verplicht zich tot het bouwen van de



De heer Van der Ham (D66)

© M. Sablerolle – Gouda

Noord-Zuidlijn. Het niet volledig bouwen van de lijn kan ertoe leiden dat het subsidiebedrag wordt teruggevoerd. In dat bedrag van 1,1 mld. is de gebruikelijke 10% opslag voor onvoorziene zaken opgenomen. In datzelfde bedrag is ook 10% extra voor risico's en onvoorziene zaken opgenomen, wat niet gebruikelijk is. Het was de afspraak dat die 1,1 mld. een vast bedrag is. Er zullen dus geen aanvullende subsidieaanvragen worden gehonoreerd. Dat is destijds uitgebreid besproken met de Kamer.

Als gevolg van de problemen is nu de commissie-Veerman ingesteld. Die gaat de situatie onderzoeken en aanbevelingen doen voor het vervolg. De commissie gaat aan het college van B en W rapporteren, waarna de gemeente een besluit neemt over het project Noord-Zuidlijn. Vanwege de zorgvuldigheid van het traject wil ik de commissie niet voor de voeten lopen. Ik wil geen uitspraken doen over vragen als: hoe beoordeelt u het traject en hoe vindt u dat Amsterdam het heeft aangepakt? Ik wil de uitspraken van de commissie-Veerman afwachten. De vragen daarover zal ik dus laten liggen. De Kamer begrijpt dat de commissie-Veerman en de uitkomsten van haar onderzoek van groot belang zijn voor de wijze waarop wij verder omgaan met Amsterdam inzake de Noord-Zuidlijn. Ik wil bekijken welke toekomstmogelijkheden de commissie ziet en hoe zij het verleden beoordeelt. Dan pas kunnen wij verder spreken en eventueel spijkers met koppen slaan.

De heer **Van der Ham** (D66): Uit de beantwoording van de staatssecretaris blijkt dat zij heel veel waarde hecht aan de commissie-Veerman. De heer Veerman is een uitstekend man. Hij was ook een uitstekende minister. Dat begrijp ik dus helemaal. Het gaat echter om een lokale commissie. Begrijp ik het goed dat de staatssecretaris de uitkomsten ervan richtinggevend vindt voor de nationale besluitvorming of nationale reactie daarop?

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Nee. Ik ben het met u eens; ik heb veel vertrouwen in de commissie-Veerman. Die commissie is voor mij een heel vertrouwd begrip. U weet dat die zich op mijn initiatief ook heeft gebogen over de waterveiligheid. Daarover heeft zij buitengewoon belangwekkende adviezen gegeven. Deze

commissie-Veerman, die op initiatief van Amsterdam is ingesteld, zal echter aanbevelingen doen. Ik zeg niet op voorhand dat die aanbevelingen richtinggevend zijn, maar die zijn wel belangrijk voor het gesprek dat daarna moet plaatsvinden, onder meer tussen het Rijk en de gemeente.

De heer **Van der Ham** (D66): Bent u van plan om daarna nog een nationale commissie in te stellen die bijvoorbeeld evalueert hoe de afspraak met Amsterdam is bevallen? Kan ik dat daaruit opmaken? Of wilt u zich neerleggen bij het bestaan van die commissie? En in welke verhouding staat u tot die commissie? Gaat u bij haar vraagstukken neerleggen en zelf dingen inbrengen? Wat kunnen wij wat dat betreft van u verwachten?

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: De commissie doet onderzoek in opdracht van de gemeente Amsterdam. Zij heeft een brede scope en zal scenario's verkennen van mogelijkheden voor de toekomst. Ik ben ook buitengewoon benieuwd naar de mogelijke scenario's, maar die zullen vervolgens niet richtinggevend zijn. Daar is geen sprake van. U vroeg of ik daarna ook een commissie ga instellen. Op zulke als-danvragen antwoordde mijn moeder altijd: als de lucht naar beneden valt, hebben wij allemaal een blauwe muts. Ik weet niet of dat bij dit weer ook zo is; dan zal die muts wellicht iets grijzer zijn. Zulke als-danvragen zijn totaal niet aan de orde. Wij wachten op dit moment af welke toekomstscenario's die commissie ziet. Dat is voor Amsterdam van groot belang, maar dat zal ook van belang zijn voor het gesprek dat wij daarna natuurlijk met Amsterdam voeren.

De heer **Van der Ham** (D66): Ik vind deze antwoorden heel verstandig.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Ik vind ze ook best verstandig. Ik begrijp heel goed dat de staatssecretaris even wil wachten op het rapport van de commissie-Veerman en op wat het Amsterdamse college vervolgens besluit. De staatssecretaris zei zojuist iets wat misschien belangrijk kan worden: dat er uiteraard dan een gesprek volgt met Amsterdam. Ik neem aan dat dit gesprek plaatsvindt, omdat het kabinet zich ervan zal willen vergewissen hoe het verder gaat met de Noord-Zuidlijn. Mag ik er ook van uitgaan dat het kabinet dit gesprek met een open mind ingaat en dat het kabinet er ook een belang in ziet om verder te gaan met de Noord-Zuidlijn?

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Het belang van de Noord-Zuidlijn is duidelijk, want anders had het kabinet in 1999 nooit het besluit genomen om dit project voor zo'n groot bedrag te subsidiëren. Hoe dat gesprek zal verlopen, hangt natuurlijk af van waar de commissie-Veerman mee komt en welke mogelijkheden deze commissie ziet voor de toekomst. Als het Rijk in 1999 een afspraak maakt, gaat het daarna niet met zijn oren dicht zitten en net doen alsof er verder niets gebeurt. Natuurlijk zal er met de gemeente Amsterdam een gesprek over deze zaak moeten komen, maar over de inhoud en de richting daarvan is gewoon nog niets te zeggen, omdat wij domweg niet weten waar de commissie-Veerman mee komt. Die commissie gaat het onderzoeken en wij wachten dat af.

De heer **Madlener** (PVV): Ik vind het helemaal niet zo

Huizinga-Heringa

verstandig om die commissie-Veerman zomaar haar gang te laten gaan. Het Rijk steekt hier immers heel veel geld in. Tevens hebben wij zo-even gehoord dat sprake is van een Amsterdam overstijgend belang. U moet natuurlijk bekijken of de commissie de juiste vragen stelt en of al onze vragen worden beantwoord. U moet zich wel actief met dat onderzoek bemoeien! De commissie-Veerman moet ook onze vragen beantwoorden.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: U hebt een heel bevlogen betoog gehouden dat de verantwoordelijkheid voor de Noord-Zuidlijn ligt bij de gemeente Amsterdam, dat zij het project uitvoert en beslissingen neemt over hoe de lijn eruitziet. Het ligt dan ook voor de hand dat Amsterdam een commissie instelt die onderzoekt op welke wijze dit zo heeft kunnen mislopen, en de opdracht geeft aan die commissie.

De heer **Madlener** (PVV): Amsterdam mag die opdracht wel geven, maar wij hebben, als betaler van een gigantische som geld, ook vragen aan die commissie. Wij willen ook weten hoe dit allemaal heeft kunnen ontstaan en hoe het staat met de risicoanalyse voor de toekomst. Ik vind dat u actief met de commissie moet meekijken om te kunnen controleren of onze vragen, als grote betaler van dit project, worden gesteld en beantwoord.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Ik ga ervan uit dat de gemeente Amsterdam, die hier zo'n groot belang bij heeft en waarvoor het zo belangrijk is, er echt voor zorgt dat de commissie de onderste steen boven krijgt en antwoord geeft op vragen die voor de gemeente van groot belang zijn respectievelijk voor het Rijk van belang zijn.

Voorzitter. De heer Koopmans heeft gevraagd of de afspraken met Amsterdam nog steeds gelden, of er een leverplicht is en of wij kunnen stoppen. Amsterdam levert geen product aan Verkeer en Waterstaat. De verleende subsidie kan echter worden bijgesteld of zelfs volledig worden teruggevorderd als de Noord-Zuidlijn niet of slechts gedeeltelijk wordt gerealiseerd, of als de SRA en/of de gemeente Amsterdam niet aan de subsidieverplichtingen hebben voldaan. Daarbij moet bijvoorbeeld aan een niet goede verantwoording worden gedacht. Dat is een mogelijkheid, maar dat hoeft natuurlijk niet.

Verder heeft de heer Koopmans gevraagd of ik bereid ben om de Bouwdienst in te zetten voor extra deskundigheid. Het antwoord op die vraag is ja. Als Amsterdam graag advies wil van bijvoorbeeld de Bouwdienst van Rijkswaterstaat, dan willen wij daar natuurlijk best aan bijdragen, maar het is wel duidelijk dat de verantwoordelijkheid bij Amsterdam blijft, ook als de Bouwdienst adviserend optreedt.

De heer **Koopmans** (CDA): Mijn eerste vraag was of de afspraken nog gelden.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Ja. De in 1999 gemaakte afspraken gelden nu.

De heer **Koopmans** (CDA): De heer Vendrik stelde net de mooie vraag of u met een "open mind" naar dat gesprek gaat. Met een "open mind" is overigens heel bijzonder.

Als u zich aan de afspraken houdt, gaat u dus niet met een open beurs naar dat gesprek?

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Het is mijn gewoonte om overal met een redelijk open mind naartoe te gaan. Op mijn beurs let ik natuurlijk bijzonder goed. Dat doen wij allemaal. De afspraken gelden. Het Rijk maakt, zoals ik net al zei, niet op het ene moment een afspraak om op het andere met de oren dicht en een blinddoek voor net te doen alsof de wereld daarna niet meer verandert. Het is, zoals ik net al zei, natuurlijk van belang om over de situatie te spreken met de gemeente Amsterdam. Hoe dat gesprek zal verlopen, hangt heel erg af van waar de commissie-Veerman mee komt.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Voorzitter. Dat noem ik een open mind. Het antwoord van de staatssecretaris bevredigt mij zeer. Zij is nieuwsgierig naar de laatste ontwikkelingen, de oren zitten niet dicht, ze heeft een open mind, ze gaat het gesprek aan en of de beurs gesloten of open is, dat vertelt ze er natuurlijk nooit op voorhand bij. Zo wordt het spel gespeeld en dat snap ik heel goed. Mijn vraag is een andere. De staatssecretaris zei zojuist dat ze wellicht desgevraagd technische diensten kan verlenen aan de gemeente Amsterdam, als de gemeente daarom vraagt. Nu heb ik toch begrepen dat het Centrum voor Ondergronds Bouwen dat in het verleden ook gedaan heeft, in verschillende fasen van het project. Ziet de staatssecretaris nog reden om de rol van het eigen departement, in het bijzonder die van het Centrum voor Ondergronds Bouwen, nog eens tegen het licht te houden en te bezien of dat allemaal even goed gegaan is?

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Nee, want de advisering vindt plaats onder de verantwoordelijkheid van Amsterdam. Er worden mensen met deskundigheid gedetacheerd, maar dat die mensen bijvoorbeeld bij het Centrum voor Ondergronds Bouwen werken, betekent niet dat het Rijk verantwoordelijk is voor het advies dat zij geven. Amsterdam blijft verantwoordelijk.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Het ging mij niet in de eerste plaats om de verantwoordelijkheid. Een van de problemen die nu zo pregnant aan het licht komen, is dat er bij de technische opzet van de Noord-Zuidlijn minimaal gesproken kan worden van een zeker technologisch optimisme. Dat zou toch ook een belletje moeten doen rinkelen bij het departement dat als eerste in dit land verantwoordelijk is voor grote infrastructurele werken? Het zou de staatssecretaris mogelijk kunnen interesseren of dit een breder probleem is. Vandaar mijn vraag. Het gaat mij niet om de verantwoordelijkheid, maar om een van de probleemanalyses die nu langzamerhand komen bovendien naar aanleiding van de Noord-Zuidlijn.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Laten wij het dan zo zeggen: wanneer uit de uitkomst van de commissie-Veerman zou blijken dat er een breder probleem is, dan zullen wij vanzelfsprekend kijken of dat zo is. Ook dat vind ik echter vooruitlopen. Laten wij nu gewoon maar afwachten waar de commissie-Veerman mee komt.

De heer **Roemer** (SP): Ik had tijdens het MIRT ook al gevraagd naar de voorwaarden rondom de subsidie-

Huizinga-Heringa

verlening. Als de Noord-Zuidlijn niet helemaal wordt afgemaakt, moet dat geld dan worden teruggegeven? Toen was de staatssecretaris vaag en dat is zij nu eigenlijk nog steeds. Ik acht het van wezenlijk belang dat het, voordat de commissie-Veerman onderzoek gaat doen naar alternatieven, helder is wat er eventueel met die subsidie zou kunnen gebeuren. De staatssecretaris zei net zelf: als de lijn niet helemaal af is, kan het zijn dat er iets terug wordt gevraagd. Is zij het met mij eens dat, voordat überhaupt nagedacht wordt over alternatieven, duidelijk moet zijn hoe die subsidievoorwaarden in elkaar zitten en wanneer wij wel of niet iets terug moeten gaan verwachten? Daar hangt immers alles van af. Waarom geeft de staatssecretaris niet duidelijk aan wat de voorwaarden zijn? Ik snap dat dit nu mondeling moeilijk is, maar kan zij ons die informatie zo snel mogelijk schriftelijk doen toekomen?

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Ik denk dat ik uiterst helder ben wat de voorwaarden zijn. De korte samenvatting daarvan is: als de lijn niet wordt afgebouwd of slechts gedeeltelijk wordt gerealiseerd, of als SRA/gemeente Amsterdam – het is immers door SRA overgedragen aan de gemeente Amsterdam – niet voldoet aan de subsidieverplichting, kan een gedeelte van de subsidie of de hele subsidie worden teruggevraagd. Dat is buitengewoon helder en dat is de situatie.

De heer **Roemer** (SP): Dat laatste is natuurlijk allesbehalve helder. Kan een gedeelte wellicht, misschien alles ... Wij praten hier niet over een pak suiker!

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Nee, maar toch is dit de situatie. Het kan. Die mogelijkheid bestaat. Als u wilt dat ik zeg wat de situatie nu is: nou, zo is de situatie. Zo luidt de afspraak. Dat staat op papier.

De heer **Aptroot** (VVD): De staatssecretaris zegt hier in antwoord op de vraag van de heer Koopmans of de afspraken nog gelden, dat de afspraken gelden. Dat spreekt vanzelf. Een contract is geldig, totdat die met wederzijds goedvinden is opgezegd. Ik wil gewoon van de staatssecretaris weten of zij van plan is om zich aan de afspraak te houden en of zij dus ook bereid is, de gemeente Amsterdam aan de afspraak te houden dat die metro gewoon wordt afgebouwd, nu wij 1,1 mld. hebben toegezegd en al ruim de helft daarvan hebben betaald. Punt.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Dat is de afspraak en daaraan wil ik Amsterdam houden. Tegelijk zie ik dat het op dit moment redelijk is vastgelopen. Amsterdam zegt: wij komen er niet meer uit. Er komt een onderzoek naar wat verkeerd is gegaan en naar mogelijkheden om de lijn toch af te bouwen. Als daarvoor scenario's zijn, blijft het Rijk niet aan de kant staan. Wij zullen dan meekijken, ook vanwege het belang van de Noord-Zuidlijn. Tegelijkertijd is het goed om in het oog te houden dat afspraken zijn gemaakt en dat die nu gelden. Die afspraken blijven gelden. Wij moeten goed bezien hoe wij met de toekomst van de Noord-Zuidlijn omgaan.

De heer **Aptroot** (VVD): Ik was blij met de eerste zin die de staatssecretaris sprak: wij houden ons aan de afspraak. Punt. Daarna komt zij met woorden als: wij blijven niet aan de kant staan en wij gaan meekijken. Ik

wil klip-en-klaar horen dat het uitgangspunt is dat er een afspraak is gemaakt waaraan iedereen zich moet houden, dus ook Amsterdam. Punt.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Het laatste is waar ...

De heer **Aptroot** (VVD): Dank u wel.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: ... maar er achteraan komt een tweede zin. Die wil de heer Aptroot niet horen, maar ik spreek hem toch uit. Die zin is: als er een afspraak is gemaakt, kan het Rijk daarna niet de vingers in de oren doen en een blinddoek voordoen, en net doen alsof er helemaal niets meer verandert. Dat kan niet. De afspraak is echter het uitgangspunt. Zo is het ingezet. Het Rijk heeft in het verleden duidelijk gezegd: Amsterdam heeft de verantwoordelijkheid, doet de uitvoering en draagt de risico's. Dat is het uitgangspunt. Als de commissie-Veerman vervolgens komt met een analyse en mogelijk met toekomstscenario's, zullen wij bezien of wij nog steeds op het standpunt staan dat Amsterdam de risico's draagt en de uitvoering doet, of dat wij mogelijk toch veranderingen in het standpunt moeten aanbrengen. Op deze manier lopen wij echter vooruit op de zaken. Dat wil ik niet doen. Ik wacht de conclusies van de commissie-Veerman af. Tot die tijd geldt de lopende afspraak. Laten wij de conclusies van de commissie-Veerman afwachten. De heer Aptroot zal het met mij eens zijn dat wij er ook belang bij hebben dat er een Noord-Zuidlijn komt.

De heer **Aptroot** (VVD): Het belang van die lijn voor Amsterdam, maar ook voor de regio en het land zien wij. Daarom zijn wij toentertijd akkoord gegaan met de aanleg van de lijn. Toch vind ik het onbegrijpelijk dat de staatssecretaris zegt: wij houden iedereen, dus ook Amsterdam aan de afspraak, maar dat daarna direct een opening wordt geboden. Toen ik ondernemer was en een van mijn mensen zou op deze manier hebben onderhandeld, zou ik hebben gezegd: wij gaan eens een cursus onderhandelingstactiek doen. Als je bij voorbaat zegt dat je nog wel een chequeje achter de hand hebt en dat je die misschien gaat invullen, geef je je onderhandelingspositie weg. Ik ben het niet met die opstelling eens, maar vindt haar bovendien onverstandig.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Als dat zou zijn wat ik zei, zou ik het met u eens zijn. Dat zei ik echter niet; vandaar de nadruk die ik leg op de afspraken die er zijn, vandaar dat ik benadruk dat wij het bedrag kunnen terugvorderen als de zaak niet wordt afgebouwd. Dat is onze positie. Tegelijkertijd zeg ik dat wij geen vingers in de oren moeten stoppen en geen blinddoek voor moeten doen.

De **voorzitter**: Mevrouw Roemer wil een vraag stellen.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Ik ben mevrouw Roefs.

De **voorzitter**: Excuses. U ziet er allebei even charmant uit.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Dank u. Ik kom terug op het terugbetalen. Ik ben gecharmeerd van het feit dat wij in de brief van de staatssecretaris hebben kunnen lezen dat er steeds subsidie is overgemaakt nadat er iets is

Huizinga-Heringa

geleverd. Het geleverde moest eerst voldoen aan de verplichtingen voordat het geld werd overgemaakt. Het lijkt mij daarom raar om nu te zeggen: het geleverde voldeed aan de verplichtingen, maar het geld daarvoor moet wellicht straks toch worden terugbetaald.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Toch is dat mogelijk. De subsidiebeschikking maakt dat mogelijk. Als de lijn niet wordt afgebouwd, kan het bedrag worden teruggevorderd.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Toch komt mij dat raar voor. Ik ga ervan uit dat van wat nu is geleverd bijvoorbeeld wel een gedeelte van de Noord-Zuidlijn kan worden aangelegd. Het lijkt mij vreemd als enerzijds wordt gezegd: dit is geleverd, goedgekeurd, klaar en betaald, en anderzijds wordt gesteld dat het geld voor die goedgekeurde producten straks moet worden terugbetaald.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: De heer Vendrik vroeg zich af of wij niet wat vroeg zijn met dit debat. Dat gevoel bekruipt mij ook. Op deze manier passeren allerlei mogelijkheden de revue. Ik vond de bijdrage van mevrouw Roefs dat zij wilde wachten tot wij helderheid hebben over mogelijke toekomstscenario's buitengewoon verstandig. Laten wij ons niet verliezen in eventuele mogelijkheden, maar even afwachten. Dan weten wij daarna veel beter waarover wij spreken.

Ik ga verder met andere vragen. De heer Van der Ham heeft gezegd dat onder het regime van de BDU nu de financiering heel anders zou zijn verlopen. Ook na de invoering van de BDU kan het Rijk voor projecten boven de grens van 225 mln. een projectbijdrage geven. Dat gebeurt op basis van het Besluit Infrastructuurfonds. Dus ook onder de huidige BDU-regeling was de financiering voor dit project niet zo heel veel anders geweest.

De heer Van der Ham heeft ook gevraagd of er niet een nieuwe norm voor financiële risico's moet komen. Indertijd is de risicobeoordeling uitgebreid met de Kamer gedeeld. Daarom is een extra 10% bovenop de oorspronkelijke, de gebruikelijke 10% gezet. Ik wil afwachten of het advies van de commissie-Veerman aanleiding geeft om te zeggen dat in zijn algemeenheid anders naar de risico's moet worden gekeken. Daarop wil ik niet vooruitlopen.

De heer **Van der Ham** (D66): Dat begrijp ik, maar de destijds verantwoordelijke wethouder, de heer Dales, heeft daarover gezegd: wij hebben het risico wel heel laag ingeschat, ook om het voorstel er doorheen te krijgen. Ook de heer Aptroot heeft gezegd dat bij meerdere projecten is geconstateerd dat dit vaak een truc is. Het is niet iets waarmee de staatssecretaris alleen heeft te maken. Er zijn ook lokale bestuurders die daarmee worstelen. Wil zij bekijken of daarop een norm valt te organiseren, want daarmee worstelen lokale en ook nationale bestuurders vaak?

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Het kan een aandachtspunt zijn, maar toch ben ik ervoor om het gesprek hierover en het debat over dergelijke zaken te voeren op het moment dat de analyse en de scenario's van de commissie-Veerman er zijn. Dat lijkt mij het geëigende moment, want hier blijft het toch fingerspit-

zengefühl en een slag in de lucht. Laten wij op basis van gegevens met elkaar spreken.

De heer **Koopmans** (CDA): Om met de woorden van de heer Van der Ham te spreken: vindt de staatssecretaris dat dit soort trucs moeten worden beloofd?

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Laten wij eerst kijken of er trucs zijn uitgehaald en welke trucs dan. Dan kan duidelijk zijn of je inderdaad kunt zeggen dat je trucs belooft of niet. Laten wij nu afwachten tot wij de feiten op tafel hebben.

De heer Roemer heeft gevraagd of een speciale instantie dit soort risicovolle projecten zou moeten beoordelen. In dit geval heeft de regio tijdens de projectvoorbereiding door externe deskundigen risicoanalyses laten maken. Die zijn getoetst door de Bouwdienst. Op basis daarvan is besloten tot die risicoanalyse van 10% extra. In dit geval zie ik niet hoe een extra instantie daaraan iets zou toevoegen. Tegelijkertijd geef ik hem hetzelfde antwoord dat ik gaf aan de heer Van der Ham. Laten wij even wachten met het komen met allerlei belangrijke zaken tot wij de feiten en het advies van de commissie-Veerman op tafel hebben en dan verder kijken of er aanleiding is om na te denken over dergelijke maatregelen.

De heer **Roemer** (SP): Mijn opmerking heb ik los van de problemen met de Noord-Zuidlijn geplaatst. Ik heb in dezelfde vraag ook andere voorbeelden genoemd van grote projecten waarmee wij steeds in problemen komen. Wij hebben gesproken over de tramtunnel in Den Haag en nu over RandstadRail. In het verleden is dit op rijksniveau gebeurd met de Betuwelijn en de HSL. Er blijkt elke keer, continu, dat er grote problemen zijn met het juist inschatten van grote projecten. Een soort expertisecentrum dat continu fors expertise gaat opbouwen, kan zowel rijks-, provinciale en lokale bestuurders helpen bij het juist inschatten. Daartoe doe ik een oproep, niet voor de Noord-Zuidlijn. Als die er straks is, kan die daartoe wellicht ook van dienst zijn, maar wil de staatssecretaris bekijken of wij zo'n expertisecentrum kunnen opbouwen? Wij lopen elke keer tegen deze problemen aan op verschillende niveaus. Dat was mijn vraag.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Vooralsnog zie ik de toegevoegde waarde van zo'n extra instantie niet. Ook voor dit project zijn, denk ik, de risicoanalyses duidelijk gemaakt. Soms wordt er natuurlijk wel gespeeld met de risico's. Daarop doelde de heer Koopmans net. Er zijn geluiden dat risico's wel worden onderkend, maar wat verscholen worden opgeschreven om een aantrekkelijker plaatje te maken. Dan zit het probleem niet in het niet in staat zijn de risico's te onderkennen, maar meer in de politiek die bekijkt hoe men het project zo aantrekkelijk mogelijk verkoopt. Ik wil echt even afwachten waarmee de commissie-Veerman komt voor wij overgaan tot dergelijke gedachtevorming. De situatie in Amsterdam is zeker ook van belang voor hetgeen de heer Roemer voorstelt.

De heer **Roemer** (SP): Daar snap ik helemaal niets van. De risico's zijn ingeschat, een en ander is bijna vier keer zo duur geworden. De Betuwelijn is zo veel keer over de kop gegaan, net als de HSL. De staatssecretaris zegt ook

Huizinga-Heringa

nog heel leuk: misschien wordt het wel verdoezeld. Daarom moeten wij nu juist een club hebben. Ik wil een commissie hebben die daar doorheen prikt en zegt: de genoemde risicoanalyses kloppen voor geen meter. Wij gaan ons er dus bij neerleggen dat bestuurders op welk niveau dan ook de boel blijkbaar mogen besodemieteren? Waar zijn wij nu mee bezig?

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Er is een commissie-Veerman ingesteld om te bezien hoe zaken in Amsterdam zijn gelopen. De commissie zal ook kijken naar de geluiden die klinken waarvan je niet weet hoe zwaar ze moeten wegen. In het algemeen moet je naar al die projecten kijken. Het is lastig om te zeggen of er geen mogelijkheid was om de risico's in te schatten. Misschien moet je zeggen dat risico's soms toch anders uitpakken. Het is altijd een kwestie van in de toekomst kijken. Er zitten heel veel aspecten aan. De heer Roemer noemt als oplossing dat er een instantie moet komen die hiernaar kijkt. Ik ben hier vooralsnog niet aan toe.

De heer **Roemer** (SP): Dan blijven wij ons dus bij alle grote projecten telkens maar verschuilen achter verdoezelen en besodemieteren omdat wij zaken willen laten doorgaan? Ik houd mijn hart vast voor rekeningrijden, deze filebelasting, en voor een HSL-Oost die er misschien nog moet komen. Als er straks voorstellen komen van het kabinet, dan voorspel ik alvast dat een en ander vier keer zo duur wordt.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Ik vind dit wel een aardige reactie van de heer Roemer, maar zij heeft heel weinig van doen met mijn antwoord. Wij spreken over de Noord-Zuidlijn. Wat die extra instantie betreft, als er mensen zouden zijn die in de toekomst kunnen kijken en risico's tot achter de komma goed kunnen inschatten, ook ten aanzien van grote projecten met veel onvoorziene omstandigheden die gedurende decennia lopen ... Ik denk dat zo'n instantie niet bestaat, mijnheer Roemer.

De heer Van der Ham heeft gevraagd of dit soort projecten wel aan decentrale overheden kan worden overgelaten. In het licht van decentralisatie hebben wij natuurlijk wel afgesproken dat zulke projecten het beste aan de regio kunnen worden overgelaten. Het voordeel daarvan is dat beslissen en betalen in één hand liggen. Er zijn behalve de Noord-Zuidlijn veel voorbeelden van grote projecten die door de regio uitgevoerd worden. Om nu direct maar de conclusie te trekken dat het Rijk dergelijke projecten voortaan weer moet uitvoeren, gaat mij iets te snel.

De heer **Van der Ham** (D66): De staatssecretaris trekt iets te snel de conclusie dat het allemaal weer naar het Rijk moet. Ten aanzien van complexe projecten met allerlei nieuwe technologie die nog niet bewezen is maar die wij wel noodzakelijk achten voor een dergelijk project, kun je je afvragen of dergelijke projecten niet meer in samenhang met het Rijk moeten worden uitgevoerd. Ten aanzien van de vraag of de gekozen vorm achteraf gezien wel zo verstandig was – de commissie-Veerman zal dat overigens ook doen – hoop ik dat de staatssecretaris voor een dergelijke conclusie openstaat.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Zullen wij de bevindingen van de commissie maar afwachten?

De heer Aptroot heeft gevraagd om een bevestiging dat wij ons niet bezighouden met de uitvoering van een Amsterdams project. Dat is eigenlijk het tegenovergestelde van hetgeen waarop de heer Van der Ham zo-even wees. Directe sturing op een dergelijk project past niet bij decentralisatie van het verkeers- en vervoersbeleid en de aanleg van infrastructuur op regionaal niveau. Wij wachten dus gewoon de bevindingen van de commissie af en kijken dan verder. Er is zeker geen reden om nu als Rijk te zeggen: wij gaan ingrijpen in iets waarvan wij hebben afgesproken om het regionaal uit te voeren.

De heer Koopmans heeft gesproken over risicoverdeling: kan Amsterdam nog aanspraak maken op extra gelden? Ik heb hier eigenlijk zo-even al op geantwoord. Er is een lumpsumbeschikking afgegeven. De risico's, positief of negatief, komen voor rekening van Amsterdam. In het bestek waarvoor de afspraak geldt, kan Amsterdam geen aanspraak doen op extra gelden.

Volgens mij heb ik hiermee alle vragen beantwoord.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Ik heb eigenlijk nog maar één vraag: vindt het kabinet de Noord-Zuidlijn een project van nationaal belang?

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Natuurlijk heeft de Noord-Zuidlijn ook een nationaal belang. Daarom heeft het Rijk ook met een zo fors bedrag gesubsidieerd.

De heer **Madlener** (PVV): Ik had gevraagd of u bereid bent, de burgers van Amsterdam te behoeden, te beschermen, voor het stadsbestuur dat die fouten heeft gemaakt door de lokale lasten, inclusief de veel te hoge parkeerbelastingen daar, vijf jaar te bevriezen. Wilt u Cohen een briefje sturen of wilt u desnoods een speciale "Amsterdamwet" maken, waarin wij zeggen dat er geen lastenverhoging in Amsterdam mag komen? De burger mag hiervan namelijk niet de rekening betalen.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Dat zou wel een unicum zijn. Amsterdam stelt zelf zijn lokale belasting – daarom heet het ook "lokale belasting" – en ook zijn parkeertarieven vast. Ik weet zeker dat de oproep die u hier doet, bij zowel de burgemeester als de wethouders als de burgers van Amsterdam terecht zal komen.

De heer **Koopmans** (CDA): Ik heb de staatssecretaris nog een vraag gesteld over de raakvlakken met andere projecten, waar de staatssecretaris zelf ook bij betrokken is. Het gaat dan over de Amstelveenlijn, over beschikkingen inzake tramlijnen, over de Zuidas. Het hoeft niet nu in het debat, het kan ook schriftelijk. Kan de staatssecretaris schriftelijk een overzicht geven van alle afspraken die zijn gemaakt, met de onderbouwingen daarin en de mogelijke relaties met het al dan niet doorgaan van de Noord-Zuidlijn?

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Als u zegt dat u nog meer inzicht en informatie wilt, kan dat. Indertijd is dit alles natuurlijk wel uitgebreid met de Kamer besproken. Dat is een feit. Als u dat alles toch bij de hand wilt hebben – ik kijk even naar mijn ambtenaren – is dat geen probleem. Dat kan.

De heer **Koopmans** (CDA): En dan niet vanuit de optiek van toen, maar vanuit de feiten nu. Sindsdien zijn namelijk voor een aantal andere projecten besluiten

Huizinga-Heringa

genomen. Daarin zitten onderbouwingen en faseringen die een relatie kunnen hebben met de Noord-Zuidlijn. Daarom is het goed om die nog eens tegen het licht te houden.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Dat herinnert mij aan uw vraag of er ook een relatie is met de 100 mln. voor een tramlijn in Amsterdam. Het antwoord daarop is dat die relatie er niet is. Er is natuurlijk wel een relatie met de Amstelveenlijn, die op de Noord-Zuidlijn zal moeten aansluiten. Die is in het MIRT ook daarvan afhankelijk gesteld. Dat lijkt mij het antwoord op uw vraag. Meer relaties zie ik niet. Maar goed, als u zegt dat u het nog eens schriftelijk wil hebben, is dat geen probleem.

De **voorzitter**: Voor de laatste keer, mijnheer Koopmans.

De heer **Koopmans** (CDA): En ook iets preciezer aan de hand van de beschikkingen en besluiten die u daarover hebt genomen. Dat is wel van belang, ook omdat dit voor het eventueel wel of niet doorgaan van de Noord-Zuidlijn een afwegingspunt kan zijn.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Zeker, dat kan.

De **voorzitter**: Als spreektijd in tweede termijn wil ik één minuut aanhouden.

□

De heer **Koopmans** (CDA): Voorzitter. De volgende motie:

"De Kamer, gehoord de beraadslaging, overwegende dat het kabinet een- en andermaal heeft verzekerd dat de Noord-Zuidlijn een lumpsumfinanciering kent waar 'geen cent bij zal komen'; voorts overwegende dat die garantie nodig was om de Tweede Kamer in te laten stemmen met het project; draagt het kabinet op, ook in de praktijk af te zien van aanvullende directe of indirecte financiering van de Noord-Zuidlijn, inclusief de vastlegging van reeds gemaakte afspraken, en gaat over tot de orde van de dag."

Voorzitter, die motie hoef ik niet in te dienen. Die is al een keer ingediend en aangenomen. Die is indertijd ingediend door D66 en medeondertekend door de leden van de fracties van de SP, de VVD, het CDA en GroenLinks. Het is een buitengewoon verstandige motie. Dat is ook de lijn die de CDA-fractie nu nog steeds volgt.

Het is goed dat de staatssecretaris met een open mind gesprekken aangaat, maar de beurs dicht houdt. Het is ook goed dat iedereen in het land die op allerlei manieren voor projecten een financiering van de staatssecretaris heeft gekregen – de projecten uit het actieprogramma Regionaal ov, van Zwolle tot Gelderland en noem maar op – een beetje blijft opletten dat het daarbij blijft. Ik ga ervan uit – het is een laatste vraag aan de staatssecretaris – dat zij uitsluit dat zij bij wijze van spreken daaruit geld haalt om het naar Amsterdam te brengen in een openmindgesprek.

De heer **Van der Ham** (D66): De heer Koopmans leest nu een motie voor uit 2002. Sindsdien zijn er heel veel

dingen veranderd in de Kamer, ook in regelingen voor lokale bestuurders. Dat neemt hij niet mee.

De heer Koopmans is ook een beetje laf. Hij komt niet zelf met een motie die de motie uit 2002 nog eens herbevestigt. De meerderheid in deze Kamer zegt samen met de staatssecretaris: laten wij eerst de resultaten van de commissie-Veerman afwachten en daarna bekijken wat redelijk en noodzakelijk is. De heer Koopmans moet zijn verlies erkennen. Het door hem aangevraagde spoeddebat heeft tot gevolg gehad ...

De heer **Koopmans** (CDA): Volstrekte onzin! Volstrekte onzin!

De **voorzitter**: De heer Van der Ham heeft het woord.

De heer **Van der Ham** (D66): ... dat de staatssecretaris hier heeft gezegd dat zij natuurlijk niet zomaar met geld zal strooien – haar beurs is nog dicht en dat is ook terecht, want op die wijze onderhandel je – maar wel zal luisteren naar de noden in Amsterdam en bezien hoe de Noord-Zuidlijn kan worden afgebouwd. Mijnheer Koopmans, neemt u uw verlies. Dat verlies hebt u aan uzelf te danken.

De heer **Koopmans** (CDA): Volstrekte onzin! De motie uit 2002 geldt nog steeds. Sterker en strakker dan het in deze motie geformuleerd is door uw oud-collega mevrouw Giskes, kan ik het niet formuleren en wil ik het niet formuleren. Wij geven duidelijkheid. Een aantal woordvoerders van andere partijen zegt de gesprekken te willen afwachten. Niemand trekt hier de beurs. Sommigen bieden niets, maar niemand trekt hier de beurs. Dat is de conclusie van dit debat. En de motie blijft nog steeds in stand.

De heer **Van der Ham** (D66): Ik heb de indruk dat de heer Koopmans nu spartelt achter het spreekgestoelte. U hebt ...

De heer **Koopmans** (CDA): Nee, u verkoopt knollen voor citroenen.

De **voorzitter**: Mijnheer Koopmans, wij gaan niet door elkaar heen spreken. De heer Van der Ham heeft het woord.

De heer **Van der Ham** (D66): Wij moeten constateren dat de staatssecretaris gelukkig het belang van de Noord-Zuidlijn ziet en dat de meerderheid van deze Kamer zegt te zullen bekijken wat noodzakelijk is. Daarbij wordt nog helemaal niet over geld gesproken, maar wordt wel bekeken wat er gebeuren moet. In het spoeddebatje, waar de heer Koopmans even mee wilde scoren, is dat beeld bevestigd en niet het beeld van de heer Koopmans.

De heer **Koopmans** (CDA): Ik herhaal het nog een keer: wij verkopen geen knollen voor citroenen. Wij geven hier helderheid en duidelijkheid. De motie van destijds blijft nog steeds in stand en de CDA-fractie blijft van mening dat er geen cent bij moet. Het laatste is niet nodig omdat er al 1,1 mld. door het Rijk in het project gestopt is.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Ik ken de heer Koopmans als een groot man. Een groot man neemt op eerbied-

Koopmans

waardige wijze zijn verlies. De heer Koopmans wilde in dit debat maar één ding van het kabinet horen: de beurs blijft gesloten, wat er ook gebeurt. Dat heeft de staatssecretaris echter niet gezegd. Zij heeft niet gezegd dat Amsterdam het verder mag uitzoeken. Zij heeft niet gezegd dat Amsterdam zijn eigen problemen maar moet oplossen. Zij heeft gezegd dat zij het rapport van de commissie-Veerman en de reactie van het college afwacht en daarna met een open mind het gesprek aangaat. Zij heeft echter niet gezegd dat de beurs hoe dan ook gesloten blijft. Dat wilde de heer Koopmans horen, maar dat krijgt hij niet gedaan.

Als de heer Koopmans echt wil dat de beurs gesloten blijft, dan dient hij nu een motie in om dat te bewerkstelligen. Als hij dat niet doet, dan neemt hij op een wat onhandige manier zijn verlies. Mijnheer Koopmans, erken nu gewoon uw verlies. U staat hier voor uw zaak en u krijgt ongelijk. Zeg dat dan gewoon.

De heer **Koopmans** (CDA): Nee, mijnheer Vendrik, u bent een van de Kamerleden die hier alleen maar woorden gebruiken, maar geen daden neerzetten. Ook u trekt de portemonnee niet. Niemand in deze Kamer heeft in de afgelopen twee uur de portemonnee getrokken. Iedereen heeft zich beperkt tot de opmerking: wij wachten af. Niemand echter heeft de portemonnee getrokken. Niemand wijst de plek in de begroting aan waar de centen vandaan zouden moeten komen.

Mijnheer Vendrik, als ooit de meerderheid in de Kamer ermee instemt om uit andere projecten van Verkeer en Waterstaat de centen te halen om dit grote, door Amsterdam zelf veroorzaakte financiële probleem, op te lossen, dan wens ik u veel succes om dat uit te leggen, niet alleen hier in deze zaal, maar ook buiten deze zaal, in Zwolle, Gelderland, in het noorden, het zuiden en het oosten van het land. De CDA-fractie kiest daar niet voor, want wij hebben afspraken gemaakt met Amsterdam, maar ook met andere regio's. De CDA-fractie voelt er niets voor om daar geld weg te halen om ergens anders een financieel probleem – al of niet veroorzaakt door trucs, om de woorden van de heer Van der Ham te gebruiken – op te lossen. Ik herhaal dat er een snoei-harde motie ligt, waarin de Kamer uitdrukkelijk heeft uitgesproken: geen cent erbij.

De heer **Van der Ham** (D66): Voorzitter. Het is heel goed dat de staatssecretaris zegt dat zij wacht op de uitkomsten van de commissie-Veerman. Daaruit zal immers moeten blijken wat nu precies het financiële probleem is, ook wat wellicht de positie is van de provincie Noord-Holland, want die heeft er toch ook belang bij dat de lijn goed wordt afgebouwd. Dat zou wel eens kunnen betekenen dat in financiële zin vooral ook naar de provincie moet worden gekeken. Wij zullen het afwachten.

Ik ben ook blij met de opmerking van de staatssecretaris over de risico-inschatting. Ook daarmee zal de commissie-Veerman aan de slag gaan en bezien of het wel goed was gecalculerd. Achteraf kunnen wij zeggen dat het niet goed gecalculerd was, maar ook toen al vroeg men zich af of die 4 à 5% risico wel een reële inschatting was. Ik vind het een groot probleem. De Kamer heeft al bij de bespreking van het rapport van de TCI uitgesproken dat ook zij dat een groot probleem

vond. Ik hoop dat de staatssecretaris naar aanleiding van het rapport-Veerman voor de projecten van de rijksoverheid, maar ook van provincies en gemeenten, een norm ontwikkelt à la de Zalmnorm die wat meer houvast geeft aan het inschatten van die risico's. Dat is van groot belang voor het draagvlak van dit soort projecten.

Voorzitter. Ik ben blij met de staatssecretaris en haar antwoorden. Wij wachten het af. Die open houding vind ik grote winst en dat is het verlies van de heer Koopmans.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Mijnheer de voorzitter. Waar ik in eerste termijn zei dat veel Amsterdammers zullen balen van de Noord-Zuidlijn, zal de heer Koopmans er waarschijnlijk van balen dat hij dit debat heeft aangevraagd, want dat heeft toch precies het tegendeel bewerkstelligd van wat hij wilde horen. Hij wilde horen dat het kabinet zegt "afpraak is afspraak, ogen dicht, oren gesloten, wij praten nergens over", maar dat hebben wij niet gehoord. Integendeel, wij horen een bestuurlijk zorgvuldig opererende staatssecretaris die uiteraard – je kon dat al op kilometers afstand aan zien komen – zegt: zullen wij eerst even de heer Veerman zijn werk laten doen? Waar hebben wij het straks over? Het is best zinnig dat een bestuurder weet waar hij het over heeft. Zullen wij eerst eens even afwachten wat de eerstverantwoordelijke voor dit project, het Amsterdamse college, wil? Dat is ook best zinnig. Dat snap ik en je kon het allemaal op je vingers natellen dat dat uit dit debat zou komen. Dat de staatssecretaris vervolgens zegt – ik vind dat grote winst – wij zijn niet ziende blind en horende doof, wij gaan het gesprek aan met Amsterdam als het allemaal bekend is wat Veerman oplevert en wat het college wil, vind ik ook heel goed. Dat zij hier niet met een open beurs gaat lopen zwaaien, vind ik nogal wies. Dat doet niemand. Want, waar hebben wij het over? Dat weten wij nog niet. Laat Veerman maar zijn werk doen, mijnheer Koopmans, uw gewaardeerde partijgenoot. Laat het Amsterdamse college eerst zijn mind opmaken over wat het met die Noord-Zuidlijn aan wil. Dan zegt de staatssecretaris – de fractie van GroenLinks sluit zich daar van harte bij aan – dan praten wij verder en gaan wij kijken hoe wij dit grote probleem gezamenlijk gaan oplossen.

De **voorzitter**: Dat lijkt mij nu een mooie afronding!

De heer **Vendrik** (GroenLinks): De staatssecretaris vindt dit project van nationaal belang; dat vinden wij ook. Wij hebben er allemaal belang bij dat wij hieruit komen. Wij wachten nu even op Veerman. Orde in de tent! Wij gaan niet zomaar geld uitgeven en wij gaan ook niet zomaar blind de beurs gesloten houden. Geen van beide opties ligt nu op tafel. De staatssecretaris bevestigt dat. Toppie, zo doen wij dat, mijnheer Koopmans!

De heer **Madlener** (PVV): Voorzitter. Een falend stadsbestuur in Amsterdam dat nu al wijst naar de regering met de vraag: help ons, wij hebben geld nodig. Mag je daar een debat over voeren? Nee, daar moet je een debat over voeren! Ik vind het heel merkwaardig dat vooral de linkse partijen zeggen "laten wij eens iets voor

Madlener

die Amsterdammers doen" en dit debat eigenlijk een beetje op de zijlijn schuiven. Maar die linkse politici die het hier menen op te nemen voor de Amsterdammers, nemen het eigenlijk gewoon op voor falende stadsbestuurders. Zij nemen het helemaal niet op voor die Amsterdammers, want die mogen de rekening helemaal niet krijgen. Daarom heb ik een motie. Het lijkt mij goed om die nu al ingelijst naar de heer Cohen te sturen.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de Amsterdamse burgers niet voor de financiële schade van het Noord-Zuidlijndebacle moeten opdraaien;

verzoekt de regering, te bewerkstelligen dat de lokale lasten (inclusief de parkeerbelasting) van Amsterdam de komende vijf jaar niet stijgen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid Madlener. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 82 (31700-A).



Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Voorzitter. Er zijn in tweede termijn niet veel vragen gesteld. De heer Koopmans heeft de bevestiging van mij gevraagd dat in het Regionaal Actieplan de belangrijke ov-projecten inderdaad in het gehele land worden ondersteund. Een bedrag van 1 mld. gaat met cofinanciering naar het regionale openbaar vervoer in het gehele land en dat komt vanzelfsprekend niet in gevaar. Dat zijn afspraken met de regio's. Het gaat om belangrijke projecten die veel zullen doen voor het openbaar vervoer en dan niet alleen in de Randstad, maar in het gehele land. Deze afspraken houden wij gewoon staande.

De verschillende woordvoerders hebben in tweede termijn vooral gevraagd wie het debat gewonnen heeft en wat de staatssecretaris heeft gezegd. Ik heb gezegd dat ik het rapport van de commissie-Veerman afwacht. Wij wachten af waar deze commissie mee komt, met een open mind. De Kamer kent mij, denk ik, als iemand die in elk gesprek een open mind heeft. Dat is geen uitzonderlijkheid. Over beuzen, gesloten of open, spreken wij nu niet. De afspraak is dat de beurs voor de Noord-Zuidlijn is gesloten. We wachten het rapport van de commissie-Veerman af en we kijken, zoals gebruikelijk, met een open mind.

De heer **Madlener** (PVV): Voorzitter. Ik heb zojuist de linkse partijen op één hoop gegooid. Daar bedoelde ik niet de SP mee, want de SP heeft in dit debat een ander geluid laten horen.

De **voorzitter**: Ik dacht dat u een reactie op uw motie zou vragen! Als u dat niet doet, wijs ik de staatssecretaris erop dat dit gebruikelijk is.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Voorzitter. De motie kan natuurlijk in stemming komen en ik kan zeggen dat ik het oordeel daarover aan de Kamer laat, maar de heer Madlener heeft dit zo helder gezegd dat de boodschap absoluut in Amsterdam is aangekomen. Om de motie dan nog in stemming te brengen en te kijken of wij dat briefje moeten schrijven of niet? Ik dacht eigenlijk dat de heer Madlener het doel al bereikt had. Om die reden ontraad ik aanvaarding van deze motie.

De beraadslaging wordt gesloten.

De vergadering wordt van 12.15 uur tot 13.30 uur geschorst.

Voorzitter: Verbeet



De **voorzitter**: Op de tafel van de griffier ligt een lijst van ingekomen stukken. Op die lijst staan voorstellen voor de behandeling van deze stukken. Als voor het einde van de vergadering daartegen geen bezwaar is gemaakt, neem ik aan dat daarmee wordt ingestemd.

Regeling van werkzaamheden

De **voorzitter**: Ik stel voor, toe te voegen aan de agenda van een van de volgende weken:

- het wetsvoorstel Implementatiewet EG-richtlijn infrastructuur ruimtelijke informatie (31771);
- het wetsvoorstel Wijziging van de Wet op het kindgebonden budget in verband met de integratie van hoofdstuk 3 van de Wet tegemoetkoming onderwijsbijdrage en schoolkosten in de Wet op het kindgebonden budget (31772);
- het wetsvoorstel Wijziging van diverse wetten op de beleidsterreinen van het Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer in verband met het herstellen van wetstechnische gebreken en leemten, alsmede aanbrenging van andere wijzigingen van ondergeschikte aard (31750);
- het wetsvoorstel Wijziging van de Mediawet 2008 in verband met onder meer de erkenning en de financiering van de publieke omroep (31804);
- het wetsvoorstel Bevordering duurzame arbeidsinschakeling jongeren tot 27 jaar (Wet investeren in jongeren) (31775).

Ik stel voor, toestemming te verlenen tot het houden van een wetgevings- c.q. notaoverleg met stenografisch verslag op:

maandag 23 maart 2009

- van 10.15 uur tot 15.00 uur van de vaste commissie voor Volksgezondheid, Welzijn en Sport over de Voedingsnota (31532).

Daartoe wordt besloten.

De **voorzitter**: Op verzoek van de VVD-fractie benoem ik in het Strategisch Overleg Informatievoorziening, ons STOI, het lid Neppérus tot lid in plaats van het lid Zijlstra. Ik zou haast de heer Zijlstra feliciteren, maar dat