

Vergaderjaar 2002–2003

28 600 XII

Vaststelling van de begrotingsstaat van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat (XII) voor het jaar 2003

28 600 A

Vaststelling van de begrotingsstaat van het Infrastructuurfonds voor het jaar 2003

Nr. 106

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 11 april 2003

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat¹ heeft op 26 maart 2003 overleg gevoerd met minister De Boer van Verkeer en Waterstaat over:

- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 7 maart 2003 inzake beheer en instandhouding rail-infrastructuur (28 600-XII en 28 600-A, nr. 84);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 25 maart 2003 inzake beheer en instandhouding rail-infrastructuur.**

Van dit overleg brengt de commissie bijgaand beknopt verslag uit.

Vragen en opmerkingen uit de commissie

Mevrouw **Dijksma** (PvdA) stelt dat thans niet de vraag ter discussie staat of er geld beschikbaar gesteld moet worden voor oplossing van de acute problemen met het achterstallig onderhoud van het spoor, maar de vraag waar dat geld gevonden kan worden. In het vorige AO heeft de minister gezegd dat het weghalen van 35 mln euro uit het wegenprogramma niet tot vertraging leidt, maar het weghalen van 47 mln euro uit het programma aanleg spoor wel. In de brief van 25 maart geeft hij aan dat de gevolgen hiervan niet zo erg zijn, omdat het hierbij voornamelijk gaat om projecten die toch niet in 2003 kunnen worden afgerond of opgestart. Waarom beoordeelt hij dit nu anders? Verder geeft de minister aan dat hij in zijn demissionaire status geen beslissingen wil nemen waardoor de beleidsvrijheid van een nieuw kabinet wordt ingeperkt. Door nu 47 mln euro te beschikken voor de in de brief genoemde projecten, zouden verplichtingen worden aangegaan voor circa 400 mln in de jaren na 2003, oplopend tot circa 2 mld tot en met 2010. Mevrouw Dijksma gaat er evenwel van uit dat de kosten die gemoeid zijn met de diverse spoorprojecten waartoe besloten is, opgenomen zijn in de ramingen voor de komende jaren. Het uitstellen van deze projecten is dus juist een vergaande beslissing. Kan de minister overigens garanderen dat het weghalen van 35 mln euro uit het wegenprogramma niet tot vertraging leidt?

Het VleuGel-project maakt deel uit van de bestuurlijke overeenkomst met Utrecht in het kader van het BOR (Bereikbaarheidsoffensief Randstad), maar er is nog niet precies afgesproken wanneer dit gereed moet zijn.

¹ Samenstelling:

Leden: Duivesteyn (PvdA), Dijksma (PvdA), Hofstra (VVD), ondervoorzitter, Meijer (CDA), Buijs (CDA), Timmermans (PvdA), Van Bommel (SP), Van der Staaij (SGP), Eurlings (CDA), Oplaat (VVD), Geluk (VVD), Ten Hoopen (CDA), Dijsselbloem (PvdA), De Pater-van der Meer (CDA), voorzitter, Depla (PvdA), Van As (LPF), Van den Brand (GroenLinks), Duyvendak (GroenLinks), Gerkens (SP), Van Haersma Buma (CDA), Bruls (CDA), Van der Ham (D66), Boelhouwer (PvdA), Dubbelboer (PvdA), De Krom (VVD), Van Miltenburg (VVD) en Hermans (LPF).

Piv. leden: Heemskerk (PvdA), Tichelaar (PvdA), Schultz van Haegen-Maas Geesteranus (VVD), Hessels (CDA), Koopmans (CDA), Smeets (PvdA), De Ruiter (SP), Huizinga-Heringa (ChristenUnie), Van Lith (CDA), Terpstra (VVD), De Grave (VVD), Van Winsen (CDA), Van Dijken (PvdA), Haverkamp (CDA), Waalkens (PvdA), Herben (LPF), Vos (GroenLinks), Halsema (GroenLinks), Vergeer-Mudde (SP), Jager (CDA), Mastwijk (CDA), Giskes (D66), Van Dam (PvdA), Van Heemst (PvdA), Hoogervorst (VVD), Remkes (VVD) en Van den Brink (LPF).

Vinex-locaties moeten echter zo snel mogelijk ontsloten worden. In dit verband is het de vraag of de beschikkingaanvraag inzake de spoorverdubbeling bij Leidsche Rijn positief beantwoord zal worden. Wat zullen trouwens de gevolgen zijn van uitstel van het VleuGel-project voor het vervoer over spoor in de Randstad?

Mevrouw Dijkema vraagt tot slot of de 47 mln voor achterstallig onderhoud van het spoor niet op een andere manier gevonden kan worden. Er zou bijvoorbeeld een leenfaciliteit gecreëerd kunnen worden, wellicht via het FENS (Fonds eenmalige bijdrage NS). Dat mag echter niet leiden tot verhoging van het financieringstekort. Verder kan er wellicht meer dan 35 mln uit het wegenprogramma gehaald worden, zonder dat dit tot vertraging leidt. Ook zou er gebruik gemaakt kunnen worden van voorfinanciering door gemeenten. Het bedrag van 47 mln is overigens een minimum, maar het is nogal onwaarschijnlijk dat er meer geld gevonden kan worden voor het aanpakken van het achterstallig onderhoud. De minister heeft al wel aangegeven dat hij het niet uitgesloten acht dat, wanneer er later dit jaar nog geld gevonden wordt, dat bedrag aan die 47 mln toegevoegd kan worden om grotere problemen voor de reizigers te voorkomen.

De heer **Van Haersma Buma** (CDA) sluit zich aan bij de vragen over de dekking van de 47 mln. Het is namelijk geen goede zaak om projecten waarover nog maar net een bestuurlijke overeenkomst is gesloten, alweer stop te zetten of op te schorten. De minister zegt dat hij in zijn demissionaire status geen grote beslissingen meer wil nemen, maar in wezen neemt hij juist een grote beslissing door de onderhavige projecten, die deel uitmaken van grote ontwikkelingen, stop te zetten of op te schorten. De heer Van Haersma Buma werpt opnieuw de vraag op of er voor de aanpak van het achterstallig onderhoud van het spoor geen geld gevonden kan worden in de risicoreservering voor de HSL-Zuid en de Betuwelijn, ondanks alle bezwaren die daaraan kleven. Aangezien delen van de HSL-Zuid nu kennelijk sneller worden aangelegd, is het wellicht mogelijk om de uitgaven daarvoor te temporiseren zonder de einddatum in gevaar te brengen. De risicoreservering bedraagt dit jaar 42 mln, maar dat geld mag alleen maar uitgegeven worden als het echt nodig is. De minister wil 26 mln aan de HSL-Oost onttrekken, maar hij schrijft ook dat de tijdelijke perronverlenging bij Driebergen-Zeist, waarmee 4 mln gemoeid zou zijn, nog dit jaar gerealiseerd had kunnen worden. Die perronverlenging zou in de praktijk onmiddellijk rendement hebben, omdat er dan langere treinen kunnen rijden. Betekent dit evenwel dat de overige 22 mln is bestemd voor projecten die pas volgend jaar gerealiseerd kunnen worden? Als dat het geval is, wordt het probleem van de dekking voor de aanpak van het achterstallig onderhoud al aanzienlijk minder. Tot slot vraagt de heer Van Haersma Buma wat wordt bedoeld met de zinsnede dat het thans beschikken over de 47 mln voor de diverse projecten leidt tot verplichtingen voor 400 mln op korte termijn en 2 mld op lange termijn.

De heer **Hofstra** (VVD) merkt op dat thans alleen gesproken wordt over het onderhoud aan het spoor in 2003. Besloten is om de gebruiksvergoeding voor het goederenvervoer te gebruiken voor stimulering van het vervoer van goederen per spoor. De railinfraheffing is echter alleen bedoeld voor onderhoud aan het spoor. De heer Hofstra conformeert zich aan het standpunt van de minister dat er in 2003 82 mln extra nodig is voor de infrastructuur. Hij kan ermee instemmen dat 35 mln daarvan wordt gevonden in het wegenprogramma, als dit er maar niet toe leidt dat het project van de A50 vertraging oploopt. De discussie nu gaat over de dekking van de resterende 47 mln. Aangezien een aantal van de in de brief genoemde projecten zelfs met geld niet meer dit jaar uitgevoerd kan worden, gaat het eigenlijk nog maar om 25 mln. De minister wil hiervoor

diverse projecten in het land stopzetten of opschorten, vooral bij nieuwbouwprojecten waar inmiddels al mensen wonen. Het moet echter mogelijk zijn om hier een andere oplossing voor te vinden. Wellicht kan er geleend worden uit het FENS. Een van de vijf doelen van dat fonds is namelijk onderhoud van infrastructuur. Verder is het de vraag of de risico-reservering voor de grote projecten hiervoor aangewend kan worden, omdat de grote projecten nu ten koste gaan van de kleine.

De minister heeft in de begroting aangegeven dat hij onderhoud voorrang wil geven boven uitbreiding. De Kamer moet dan echter voorrang willen geven aan belangrijke dingen boven minder belangrijke dingen. Als er nog geen verplichtingen zijn aangegaan voor de 13 mln die voor 2003 is uitgetrokken voor fietsenstallingen, dan zou dat geld aan de in de brief genoemde belangrijke projecten besteed moeten worden. Hetzelfde geldt voor de 10 mln die nu in het kader van budgetflexibiliteit is uitgetrokken voor de chipkaart, en de 11 mln die is bestemd voor een planstudie railwegen. Ook voorfinanciering is een mogelijkheid om extra geld beschikbaar te krijgen. Voorts is er wellicht geld te vinden in de natte hoek van de begroting. Tot slot roept de heer Hofstra zijn collega's op om te proberen gezamenlijk tot een helder standpunt in dezen te komen, opdat de minister daar invulling aan kan geven.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks) merkt op dat er minimaal 139 mln extra nodig is om te voorkomen dat de kwaliteit van het spoor verder terugloopt en er volgend jaar meer treinen vertraging zullen hebben. De minister wil hier 82 mln aan bijdragen, met name om de veiligheid van het spoor te garanderen. Het op tijd rijden van treinen is echter ook van groot belang. Daar komt nog bij dat die 82 mln voor een deel gevonden wordt in het niet aanpakken van acute knelpunten en het uitstellen van de ontsluiting van nieuwe woonwijken en perronverlengingen. Daardoor zal de situatie voor de reizigers vooralsnog niet verbeteren en zullen de verplichtingen die met de NS zijn aangegaan in het verbeterplan, niet nagekomen kunnen worden.

In de brief van 25 maart wordt niet meer ingegaan op de effecten van het schrappen van de aanpak van een aantal acute knelpunten op de punctualiteit. Verder blijkt uit het staatje in de brief dat er wel meer geld wordt uitgegeven voor het spoor, maar niet zoveel meer dat de kwaliteit gewaarborgd kan worden. De minister zegt dat hij in zijn demissionaire status niet te veel kan doen, maar hij sluit bijvoorbeeld wel een intentieverklaring voor de Coentunnel. Het is een slechte zaak dat voor de bekostiging van de aanpak van het achterstallig onderhoud aan het spoor bijvoorbeeld de ontsluiting van Leidsche Rijn wordt uitgesteld. Er was toch al besloten om daar 900 mln voor uit te trekken? Van de 26 mln voor de HSL-Oost wil de minister 22 mln bestemmen voor de aanpak van het achterstallig onderhoud, omdat de projecten ter zake niet in 2003 gerealiseerd kunnen worden. Daar kan in 2003 echter wel een begin mee worden gemaakt. De genoemde 47 mln moeten dan ook beschikbaar blijven voor de aanpak van knelpunten.

Naast de 35 mln uit het wegenprogramma is er dus nog 100 mln nodig om de kwaliteit van het spoor op peil te houden. ProRail zou hiervoor geld kunnen lenen bij de minister van Financiën. Dat geld moet later met rente worden terugbetaald, maar een en ander heeft geen effect op het EMU-saldo en de staatsschuld. Er kan dus 75 mln geleend worden uit de begroting van het MIT voor de komende jaren. De dekking hiervoor kan gevonden worden in temporisering van de Betuwelijn dan wel van de zeesluis IJmuiden of de Zuiderzeelijn of een combinatie daarvan. Verder kan er 25 mln uit het FENS geleend worden. Tot slot merkt de heer Duyvendak op dat de minister gelukkig de rechtszaak om de prijsstijging bij de NS tegen te houden, heeft gewonnen. Als de kwaliteit van het spoor verder terugloopt, zou het echter onterecht zijn om de infraheffing te verhogen.

Mevrouw **Gerkena** (SP) merkt op dat door het ongeval van vorige week bij Roermond de discussie over de veiligheid van het spoor weer is opge-laaid. Iedere partij op het spoor zal zich ongetwijfeld inzetten voor mini-male veiligheid binnen de gestelde normen. Wat gebeurt er evenwel met een minimaal onderhouden trein op een minimaal onderhouden spoor waar een minimaal onderhouden sein leidt tot een minimaal onderhouden wissel? Het aantal TAO's (treindienstaantastende onregelmatig-heden) dient echt te verminderen. Probleem is echter dat de minister ervoor gekozen heeft om alleen zijn eigen verantwoordelijkheid voor de veiligheid op het spoor af te dekken. ProRail is verantwoordelijk voor TAO's, maar zegt geen geld te hebben om het aantal TAO's te doen afnemen of in ieder geval niet te doen toenemen. Door de onderhavige voorstellen van de minister zal de reiziger nog meer hinder ondervinden van storingen. Welke mogelijkheden zijn er om het aantal TAO's niet te laten toenemen? Het is een taak van de minister om hier prioriteit aan te geven en er tevens voor te zorgen dat de in de brief van 25 maart genoemde projecten doorgang kunnen vinden.

Er is nog steeds geen plan van aanpak voor het wegwerken van de problemen op spoor- en vaarwegen, terwijl het toch van belang is om een overzicht te hebben van de problemen en mogelijke oplossingen daarvan. De minister dient de motie-Giskes/Gerkena (28 600-XII, nr. 50) dan ook uit te voeren. Vraag is nog hoe het achterstallig onderhoud heeft kunnen ontstaan. Aangezien Railinfrabeheer, zoals ProRail indertijd heette, hier toch al eerder van op de hoogte geweest moet zijn, lijkt het erop dat de communicatie met het ministerie niet goed is geweest. Mevrouw Gerkena hoopt althans dat een en ander niet is ontstaan door slechte informatie-voorziening van de minister aan de Kamer. Wat vindt de minister er trou-wens van dat ProRail nu openlijk aan de bel moet trekken, omdat hij de verantwoordelijkheid voor het spoor kennelijk niet op zich wil nemen? Het is een goede zaak dat hij nu geld wil uittrekken voor de aanpak van het achterstallig onderhoud, maar om nieuwe problemen in de toekomst te voorkomen, moet bekeken worden of de subsidiëring en de aansturing van ProRail wel goed zijn. Heeft de minister sinds het vorige AO al nage-dacht over maatregelen om de communicatie tussen ProRail en het minis-terie te verbeteren? In het belang van de reiziger moeten de gevolgen van de verzelfstandiging van de NS in beeld gebracht worden.

De heer **Hermans** (LPF) merkt op dat ProRail dit jaar voor het eerst niet heeft begroot op basis van gelden die beschikbaar zijn, maar op basis van gelden die noodzakelijk zijn. De minister heeft dit signaal opgepakt en heeft vervolgens gehandeld om de veiligheid van het spoor te waar-borgen. Hij heeft dus zelfs in zijn demissionaire status zijn verantwoorde-lijkheid genomen. Aangezien de projecten die in dit kader geschrapt of opgeschort worden, bij voorkeur toch doorgang moeten vinden, moeten Kamer en regering zoeken naar een andere dekking voor de kosten van de aanpak van het achterstallig onderhoud. Van de zijde van de Kamer is hier inmiddels een aantal interessante voorstellen voor gedaan. De voorstellen van de minister zijn echter te billijken in het licht van zijn streven om zijn opvolger niet met enorme verplichtingen op te zadelen. De vraag is nu dan ook of de minister bereid is om op uitdrukkelijk verzoek van de Kamer naar een andere dekking te zoeken. Wellicht kan hij met een Kamer-uitspraak in de hand wel geld krijgen van de minister van Financiën voor het waarborgen van de veiligheid van het spoor.

De heer **Van der Ham** (D66) heeft bij een bezoek aan Leidsche Rijn aan den lijve ondervonden hoe vreselijk het is om te wonen in een wijk die nog niet ontsloten is door openbaar vervoer. In dit verband is het de vraag of het ministerie van VROM ook betrokken wordt bij de ontsluiting van nieuwbouwwijken en de financiering daarvan. Kamer en regering moeten nu in ieder geval gezamenlijk zoeken naar een oplossing voor de financie-

ring van de aanpak van het achterstallig onderhoud van het spoor, onder meer omdat de beschikking in het kader van het AKI-plan in het licht van de veiligheid toch afgegeven moet kunnen worden. Tot slot dringt de heer Van der Ham aan op uitvoering van de motie-Giskes/Gerkens inzake een herstelplan voor de infrastructuur. De minister behoeft daarbij geen keuzes te maken, maar hij kan daarmee wel voor zijn opvolger in kaart brengen wat er precies hersteld moet worden.

Antwoord van de minister

De **minister** is verheugd dat de Kamer het met hem eens is dat er echt maatregelen moeten worden genomen voor beheer en instandhouding van het spoor. Er moet in 2003 82 mln extra vrijgemaakt worden om de veiligheid van de bestaande infrastructuur te kunnen waarborgen en de ingebruikname van dit jaar op te leveren spoorinfrastructuur te kunnen realiseren. De Kamer is er alleen niet gelukkig mee dat de financiering hiervan wordt gezocht in uitstel van het afgeven van beschikkingen voor een aantal aanlegprojecten voor spoor en wegen. De bestaande infrastructuur moet echter veilig en betrouwbaar zijn en daar moet dan ook meer belang aan worden gehecht dan aan uitbreiding ervan. Verder heeft het kabinet ervoor gekozen om geen maatregelen te nemen voor de periode na 2003. Bovendien heeft ProRail aangegeven dat er bijna 1 mld extra nodig is voor beheer en instandhouding tot en met 2010. Zolang er geen additionele middelen gevonden worden, zal het probleem van achterstallig onderhoud zich ieder jaar opnieuw voordoen. Er moest dus ruimte gecreëerd worden voor dit kabinet, zonder dat een volgend kabinet daardoor voor voldongen feiten wordt geplaatst. De 47 mln aan kasgeld die beschikbaar komt door het niet beschikken van de aanlegprojecten spoor in 2003, wordt dit jaar gebruikt om de aanvullende beschikking voor beheer en instandhouding te financieren. Deze 47 mln is een fractie van het totale bedrag dat de komende jaren met de onderhavige beschikkingen is gemoeid, namelijk circa 400 mln. In totaal is met de betreffende projecten circa 2 mld gemoeid tot en met 2010. Voor de Coentunnel is een bestuursovereenkomst met een intentieverklaring gesloten. Het volgende kabinet zal zich hier echter ook nog nadrukkelijk over moeten buigen. Het is een lastige situatie, maar het is wel de politieke realiteit van vandaag. Het kabinet heeft op 7 maart besloten tot uitstel van de onderhavige aanlegprojecten. Het heeft bewust gekozen voor temporisering van geplande projecten om voortgang van de uitvoering van projecten die al ter hand zijn genomen, niet te vertragen. Aangezien dit desondanks een pijnlijke maatregel is, heeft de minister de afgelopen week samen met zijn collega van Financiën nogmaals gezien of hiervoor andere financiële bronnen kunnen worden aangeboord. Er is echter geen alternatieve dekking gevonden. De Kamer heeft hier ook een aantal voorstellen voor gedaan. Aanwending van de risicoreservering voor grote spoorprojecten als de Betuweroute en de HSL-Zuid raadt de minister echter met klem af, omdat hem nog geen signalen hebben bereikt dat de risico's kleiner zijn dan zij indertijd zijn ingeschat. Bovendien wil hij de resultaten van het onderzoek van de Algemene Rekenkamer over de besteding van de gereserveerde middelen afwachten. Vooralsnog is hij van mening dat dit geld ook in 2003 nodig is voor de grote aanlegprojecten die thans gerealiseerd worden. Om ervoor te zorgen dat in 2003 niet meer wordt uitgegeven dan gepland, is het naar voren halen van gelden die in het kader van het Strategisch akkoord beschikbaar zijn gekomen, alleen maar mogelijk als de uitvoering van andere projecten wordt uitgesteld.

Voorfinanciering van met name kleine projecten door gemeenten kan niet aan de orde zijn, omdat dit zou betekenen dat het Rijk thans de verplichting aangaat voor het volledige bedrag van de beschikkingen, circa 400 mln. Daardoor wordt de beleidsruimte voor de opvolger van de minister zeer beperkt. Bovendien zal er rente moeten worden betaald over het

bedrag dat voorgefinancierd wordt. Voor een lening uit het FENS dat wordt beheerd door ProRail en de NS, geldt hetzelfde. ProRail heeft wel een leenfaciliteit bij het ministerie van Financiën, maar daar zit geen ruimte meer in. Het afsluiten van een extra lening zou meetellen voor het financieringstekort. Na enig aandringen zegt de minister toe dat hij de mogelijkheden van voorfinanciering en leningen nog eens nader zal bekijken. Hij ziet overigens ook geen mogelijkheden om nog meer geld uit het wegenprogramma te halen, omdat hij dan de afspraken over uitbreiding van de capaciteit van het wegennet niet op korte termijn kan nakomen. Verder acht hij het niet mogelijk om geld dat bestemd is voor natte projecten, voor het spoor aan te wenden, omdat dit jaar de realisatie van relatief veel projecten voorloopt op de planning. Dat geldt trouwens ook voor projecten op het spoor en de wegen. Het geld van de projecten die achterliggen op de planning, is hard nodig voor de dekking van kasuitgaven voor projecten die voorliggen op schema, en is dus niet beschikbaar ter dekking van aanvullende beschikkingen voor het beheer van de infrastructuur. In de brief van 25 maart zijn de gevolgen van de herschikking van middelen nader gespecificeerd. Vanwege de verplichtingenpauze bij Rijkswaterstaat is slechts kort ingegaan op het tekort voor het beheer van de hoofdinfrastructuur in de komende periode.

Het is geen nieuws dat grote projecten een groot beslag leggen op komende begrotingen. Een en ander is ook opgenomen in de huidige begroting. Vervolgens moeten er echter altijd separaat een aanlegbesluit en een beschikkingsbesluit genomen worden. Er wordt nu geschoven met budgettaire kaders, maar het volgende kabinet moet ruimte houden voor prioriteitstellingen. Dit is in overeenstemming met de regels die in het kader van het MIT gelden. Vinex-locaties moeten natuurlijk zo snel mogelijk ontsloten worden door openbaar vervoer. Het ministerie van VROM is hierbij betrokken, maar ook dat heeft hier geen extra geld voor beschikbaar. Aan de hand van de hiervoor geldende procedure zal beschikt worden over projecten in het kader van VleuGel en Randstadspoor. De ontsluiting van Leidsche Rijn staat trouwens niet ter discussie. Ook het project van de A50 zal geen vertraging oplopen. Zoals reeds in het vorige AO aangegeven, zullen de in de brief genoemde projecten maximaal een jaar worden uitgesteld ten opzichte van datgene wat opgenomen is in de tabellen van het Infrastructuurfonds. De aanleg van de HSL-Zuid kan niet getemporiseerd worden, zonder de einddatum van het project in gevaar te brengen. Bij de HSL-Zuid is juist een versnellingslag gerealiseerd om de risico's dat de einddatum niet gehaald wordt, in te dammen. Van de 26 mln die aan de HSL-Oost onttrokken wordt, was 22 mln bestemd voor onder meer perronverlenging in Veenendaal-De Klomp en blokverdichting tussen Utrecht en Arnhem. Deze projecten kunnen ondanks de besluitvorming van 7 maart gewoon volgend jaar uitgevoerd worden. De perronverlenging in Driebergen is fysiek en financieel niet gekoppeld aan de andere deelprojecten van de HSL-Oost. Met de beschikkingen voor de uit te stellen projecten is 400 mln gemoeid. Voor de Hanzelijn en Randstadspoor liggen de kosten in totaliteit echter veel hoger, namelijk op circa 2 mld.

Vervoerders betalen een gebruiksvergoeding aan de beheerder. Eind 1999 heeft de Kamer ermee ingestemd dat de vrijval die op de begroting van Verkeer en Waterstaat ontstaat doordat de vervoerders nu een deel van het onderhoud zelf betalen, gebruikt zou worden ter stimulering van het goederenvervoer en ter dekking van de maatregelen uit de nota De derde eeuw spoor. Dat geld is de afgelopen jaren reeds overgeboekt naar de betreffende artikelen en kan dus geen soulaas bieden voor het wegwerken van het achterstallig onderhoud van het spoor. Voor de 13 mln voor fietstallingen, de 10 mln voor de chipkaart en de 11 mln voor een planstudie railwegen zijn reeds beschikkingen afgegeven of is de financiële ruimte dit jaar niet meer beschikbaar. Dat geld kan dus ook niet bijdragen aan een oplossing. ProRail heeft om 139 mln extra gevraagd om de kwali-

teit van het spoor niet verder te laten teruglopen. In het vorige AO is al aangegeven dat het kabinet hiervoor in het kader van de veiligheid 82 mln beschikbaar wil stellen, ook al moeten daarvoor de nodige pijnlijke maatregelen genomen worden. Nog meer geld uittrekken voor beheer zou nog meer ingrepen in de begroting nodig maken. Als er geleend zou worden om projecten te financieren, moet er niet alleen rente betaald worden, maar loopt ook het financieringstekort op.

De minister verwacht dat het aantal storingen op het spoor op het niveau van 2002 zal blijven. Een verdere verbetering van de kwaliteit is niet aan de orde, omdat hij voor 2003 nadrukkelijk kiest voor het garanderen van het veiligheidsniveau. ProRail treft overigens altijd de noodzakelijke veiligheidsmaatregelen. Daar worden geen concessies aan gedaan. Ter uitvoering van de motie-Giskes/Gerkens wordt gewerkt aan een plan van aanpak voor herstel van de infrastructuur. De financiële invulling van een en ander is echter aan een volgend kabinet. Tot slot merkt de minister op dat in het vorige AO al genoeg is gezegd over de aansturing van ProRail en de informatie die de Kamer krijgt over het onderhoud van het spoor.

Nadere gedachtewisseling

De **voorzitter** trekt uit het overleg tijdens een korte schorsing de conclusie dat de commissie het verslag van dit AO in ieder geval plenair wil behandelen om enkele moties te kunnen indienen. De minister heeft al wel een opening geboden door aan te geven dat hij zich nog eens zal buigen over de mogelijkheden van een leenfaciliteit en voorfinanciering.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA) is niet helder welke van de uitgestelde projecten nog wel in 2003 gerealiseerd zouden kunnen worden en welke bedragen dus beschikt zouden moeten en kunnen worden. De minister zou echter sowieso gebruik moeten maken van het aanbod van gemeenten om de kosten van enkele kleine projecten voor te financieren, zeker omdat de Kamer hem daarin steunt. Verder moet hij nagaan of een deel van de benodigde 47 mln gefinancierd kan worden middels een leenfaciliteit.

De heer **Van Haersma Buma** (CDA) sluit zich hierbij aan.

De heer **Hofstra** (VVD) vindt het niet acceptabel dat de uitvoering van grote projecten ten koste gaat van de uitvoering van allerlei kleinere projecten. Van de benodigde 47 mln voor de aanpak van het achterstallig onderhoud kan 22 mln gevonden worden in uitstel van de beschikking van de projecten voor de HSL-Oost die dit jaar niet meer gerealiseerd kunnen worden. Voor de beschikking van de overige kleine nuttige projecten zal de minister echter nog geld moeten zoeken. De heer Hofstra meent dat daar in dit AO voldoende suggesties voor zijn gedaan.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks) meent dat er gewoon 47 mln gevonden moet worden voor de aanpak van het achterstallig onderhoud, omdat de 22 mln van de HSL-Oost mogelijk toch dit jaar voor genoemde projecten nodig is. De dekking van de overige 25 mln moet de minister in zijn begroting zien te vinden. De heer Duyvendak is voornemens om twee moties in te dienen: een om het extra bedrag voor de aanpak van achterstallig onderhoud middels de leenfaciliteit te verhogen tot 100 mln en een op het punt van de verantwoordelijkheid voor het ontstaan van de onderhavige problematiek.

Mevrouw **Gerkens** (SP) is ook van mening dat er een andere dekking moet worden gevonden voor de overige 25 mln. Zij verwacht trouwens dat het aantal TAO's zal toenemen en zal dan ook zoeken naar een manier om 100 mln extra beschikbaar te krijgen voor de aanpak van het achter-

stallig onderhoud. Tot slot deelt zij mee dat zij plenair zal terugkomen op de aansturing van ProRail om dit soort problemen in de toekomst te voorkomen.

De heer **Hermans** (LPF) markeert dat de Kamer de minister de ruimte wil geven om in het domein van de nieuwe minister te treden. Hij krijgt dus steun om te zoeken naar een andere dekking van de extra gelden voor de aanpak van het achterstallig onderhoud.

De heer **Van der Ham** (D66) wijst nog op de onlangs aangenomen motie inzake een point of no return voor grote projecten. Er moet snel een plan van aanpak komen om te voorkomen dat er steeds problemen ontstaan bij grote projecten.

De **voorzitter** deelt mee dat zij bij de regeling van werkzaamheden namens de commissie zal vragen om het verslag van dit AO op de agenda te zetten, opdat dit zo snel mogelijk aan de orde kan komen en de moties die alsdan ingediend zullen worden, ook snel in stemming gebracht kunnen worden.

De **minister** neemt kennis van het feit dat de Kamer een en ander wil vastleggen in moties en wijst erop dat het wel van belang is om daarbij een dekking aan te geven.

De voorzitter van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat,
De Pater-van der Meer

De griffier van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat,
Roovers