

Luijten

getrokken zullen worden. Ook daar ben ik blij mee. Iemand kan een net aanleggen met de bedoeling dit openbaar te maken, maar zich bedenken en er toch een niet-openbaar net van maken. Tussen de aanleg en het in gebruik nemen kan een fase zitten en dat moment moet worden uitgesloten. Ik vind het verstandig van de minister dat hij dit overal gelijk trekt.

Het totaal van de administratieve lasten komt volgens de minister uiteindelijk uit op 25%. Als dit wetsvoorstel werkt en er dus echt concurrentie komt, zullen wij steeds minder sectorspecifieke regelingen treffen. Ik heb in dat kader ook gewezen op een artikel van professor De Ru in het Financieel Dagblad. Is de minister het daarmee eens? Dat zal toch tot uitdrukking moeten komen in minder regels en lagere administratieve lasten.

Ik heb in eerste instantie niet over spam gesproken, maar ik wil er toch nog kort op ingaan. De minister zegt dat er snel gesprekken zullen worden gevoerd met providers en de EU-lidstaten. Ik denk dat het goed is om allerlei wegen te bewandelen, want het is niet goed om het ene te doen en het andere te laten. Er zijn natuurlijk al providers die er alles aan doen om spam tegen te houden, zoals XS4ALL en Demon. Ook deze providers worden echter overvallen door nieuwe technieken van spammers, want hier vindt natuurlijk innovatie avant la lettre plaats. Als providers tot unique selling point maken dat zij spam tegen houden, dan zouden wel eens veel consumenten naar die providers kunnen overstappen. Ik vind het dus heel goed dat de minister overlegt met providers. Ook overleg met de EU-lidstaten is goed, maar die zullen toch aan de minister vragen "wat doet u in eigen huis?". Nederland staat op nummer vijf en kan prachtig aandringen op Europese maatregelen, maar wat doet de minister zelf om spam terug te dringen?

Inzake telemarketing ben ik het volstrekt eens met de minister. In de schriftelijke voorbereiding heb ik al opgemerkt dat de code die bij de Reclame Code Commissie ligt, een perfecte invulling is van wat de Kamer wil. Als het geregeld kan worden in de markt, zijn wij er altijd voorstander van om het niet ook nog eens een keer in wetgeving vast te leggen.

Wij houden de minister aan de toezegging om volgestrekte transparantie te betrachten en inzicht te geven in de 1,75 miljoen kilometer kabels in de Nederlandse bodem en hoeveel daarvan in gebruik is. Ik ben alleen benieuwd hoe hij dat met de verglazing gaat doen. Dat betekent dat het kabinet nog wel drie jaar zit.

□

Minister **Brinkhorst**: Voorzitter. Ik ben het natuurlijk met mevrouw Maas eens, die terugkwam op de technologische kant. Het gaat om een mix van maatregelen die wij moeten treffen en technologie hoort daar zeker bij. Er bestaan al spamfilters en het is mij bekend dat bepaalde softwarefabrikanten al aan de gang zijn. Dat hele proces moeten wij meenemen als wij naar het stimuleren van technologische inventiviteit kijken.

De heer Doek heeft volgens mij geen specifieke vragen meer gesteld. De heer Van der Lans sprak over kabels en daar voeg ik aan toe dat mij als particulier persoon natuurlijk ook bepaalde dingen opvallen, maar ik sta hier als vertegenwoordiger van de overheid. Ik moet dan zorgvuldiger te werk gaan en mij niet baseren op het Volksempfinden. Ik moet helderheid hebben of er inderdaad misbruik is gemaakt van machtsposities. Door middel van deze wet heb ik de OPTA daartoe meer middelen kunnen geven om dat inderdaad met snelheid en spoed te doen. Als persoon vallen mij natuurlijk ook bepaalde dingen op en in die zin spreek ik de heer Van der Lans ook niet tegen. Hij wilde gerustgesteld worden en ik kan hem dan ook bevestigen dat het wel meevalt. Met betrekking tot de graafrechten is de eigendoms kwestie niet goed geregeld. In de tussentijd zullen mensen heel verschillende afwegingen maken, maar ik denk niet dat dit zo vaak gebeurt. Ik ben blij dat de heer Doek tevreden is met mijn opmerking dat het zo spoedig mogelijk, waarschijnlijk in juni, uit de Raad naar de Kamer gaat. Er zit dus nog maar een heel kleine tijdsperiode tussen.

Ten slotte zeg ik tegen de heer Luijten, naar aanleiding van zijn opmerking over de heer De Ru, dat het onnodig instandhouden van sectorspecifieke toezichthouders mij niet gewenst lijkt. Het feit dat wij nu eindelijk de OPTA hebben, die wel

goed is toegerust, is geen slechte zaak in een situatie waarin er bepaalde monopolistische tendensen bestaan. Ik ben met mijn collega van VWS bezig een zorgautoriteit op te richten. Verder zijn wij bezig met een vervoersautoriteit. In Europees verband wordt gewerkt aan een consumentenautoriteit. Daarmee houd ik mij aan de toezegging aan de Kamer dat ik zal blijven strijden voor een sterke markt en een sterke overheid.

De beraadslaging wordt gesloten.

Het wetsvoorstel wordt zonder stemming aangenomen.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

Aan de orde is de voortzetting van de behandeling van:

- **het wetsvoorstel Vaststelling van de begrotingsstaat van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat (XII) voor het jaar 2004 (29200-XII);**

- **het wetsvoorstel Vaststelling van de begrotingsstaat voor het Infrastructuurfonds voor het jaar 2004 (29200-A).**

De beraadslaging wordt hervat.

□

Minister **Peijs**: Voorzitter. Ik dank de Kamer hartelijk voor alle vragen die gisteren aan ons zijn gesteld. Het waren er ruim honderd. Er zijn hier nogal wat ambtenaren van het ministerie van Verkeer en Waterstaat aanwezig. Zij hebben vanmorgen tot half zes doorgewerkt om alle vragen te beantwoorden. Een woord van dank aan hen is op zijn plaats.

Ik heb met genoeg naar alle bijdragen geluisterd, vooral omdat daaruit een grote betrokkenheid spreekt met het werk van ons ministerie. Verkeer en Waterstaat is nu eenmaal een ministerie dat burgers, bedrijven en organisaties in dit land echt raakt, elke dag opnieuw. Als je het hebt over wegen, spoorwegen, water of luchtvaart, heb je het feitelijk over de manier waarop mensen hun leven inrichten. Met de begroting en de beleidsagenda 2004 hebben wij die concrete maatschappelijke functie van Verkeer en Waterstaat willen onderstrepen. Daarom ligt de nadruk op verbete-

Peijs

ring van de doorstroming op de weg, op een betrouwbaar spoor- en vaarwegensysteem en op veiligheid. Daarom zijn er ook concrete en meetbare doelen opgenomen in onze begroting. Burgers moeten de overheid kunnen aanspreken op de resultaten van het beleid. Daar willen wij voor staan.

Ik zal in mijn deel van de beantwoording ± de staatssecretaris zal daarna haar deel doen ± alle vragenstellers zo concreet mogelijk antwoord geven. Ik beantwoord bijna alle vragen mondeling, met uitzondering van een paar kwesties die om een gedetailleerder overzicht vragen, zoals onze inzet op het terrein van milieu en de daaraan gekoppelde Kyotodoelstellingen en de invoering van Europese regelgeving in Nederland. Daarover ontvangt u een brief.

De opzet van mijn betoog is als volgt. Ik begin met de meer algemene opmerkingen die gisteren zijn gemaakt over de manier waarop het ministerie van Verkeer en Waterstaat zijn taken uitvoert. Ik zal dus aangeven hoe wij onze eigen rol zien in relatie tot burgers, bedrijven, decentrale overheden en maatschappelijke organisaties in eigen land en in relatie tot de internationale context. Met name de heren Lemstra, Eigeman en Van Raak hebben daar gisteren opmerkingen over gemaakt. Vervolgens behandel ik de vragen over het mobiliteitsbeleid op korte termijn, vooral over het "houwen voor bouwen", en ik ga kort in op de anti-filemaatregelen in deze periode. Daarna kom ik te spreken over de langere termijn, dus over het MIT en de nota Mobiliteit. Vervolgens kom ik op mijn absolute prioriteit waarover gisteren nogal wat vragen zijn gesteld, namelijk verkeersveiligheid. Ik wil eindigen met de vragen die gisteren zijn gesteld over enkele specifieke infrastructuurprojecten.

De heer Eigeman heeft gisteren heel duidelijk gemaakt dat hij vindt dat ministeries zich kwetsbaar moeten durven opstellen en in open processen het risico moeten durven nemen om te worden tegengesproken. Ik ben thuis niet anders gewend dan dat ik word tegengesproken, dus ik ben het met hem eens. Het eerste dat daarvoor nodig is, is dat de minister duidelijke keuzes op tafel legt. Mijn overkoepelende beleidsuitgangspunt is dat het economische smeerolie-effect van goede mobiliteit van mensen en goederen belangrij-

ker is dan ooit, juist nu het economisch slecht gaat.

Het nieuwe beleid in de begroting voor 2004 is daarom voor het grootste deel gericht op praktische maatregelen met een direct positief effect op de mobiliteit. Daar valt voor mij nadrukkelijk ook de prioriteit voor beheer en onderhoud onder. Mobiliteit en de kwaliteit van de infrastructuur zijn immers twee kanten van dezelfde medaille. De begroting van Verkeer en Waterstaat is er dus, net als het hele kabinetsbeleid, op gericht om bij te dragen aan een zo snel mogelijk economisch herstel. Ik leg daar het accent op omdat dit een duidelijke beleidswijziging was. In ons geval doen wij dat in de eerste plaats met gerichte investeringen in weg, water en spoor. Wij hebben daar zo veel mogelijk heel concrete doelstellingen aan verbonden. Daarover ga ik graag met iedereen in discussie.

De opvatting van de heer Eigeman over het doorbreken van wat hij "rijkskokers" noemt, onderschrijf ik evenzeer. Naar mijn mening zijn wij daar overigens al volop mee bezig. Dat is zichtbaar in het waterbeleid, het natuurbeheer en de gezamenlijke programma's van het ministerie van Verkeer en Waterstaat en het ministerie van VROM op het terrein van geluid en uitstoot. Ik kan de heer Eigeman verzekeren dat Rijkswaterstaat in deze processen een enorm belangrijke rol vervult onder de reguliere politiek ambtelijke aansturing. Het veranderproces dat is ingezet bij Rijkswaterstaat naar een meer vraaggerichte benadering, kan die rol alleen nog maar versterken. Ik denk dat de ministeries op dit ogenblik meer samenwerken dan ooit tevoren.

In de beleidsagenda hebben wij onze inzet samenvat in vier trefwoorden, namelijk "samen", "slim", "slagvaardig" en "betrouwbaar". Ik behandel die trefwoorden hier nog maar eens omdat zij ook een perfecte kapstok bieden voor de beantwoording van een flink aantal vragen dat gisteren is gesteld. Het woord "samen" spreekt voor zich. Dit kabinet kiest uit volle overtuiging voor decentralisatie en samenwerking. Mensen, organisaties en decentrale overheden worden aangesproken op hun eigen verantwoordelijkheid. Dat betekent voor Verkeer en Waterstaat heel concreet dat geld en bevoegdheden worden overgeheveld naar de regio

voor zaken als een gebiedsgerichte aanpak van de mobiliteit en de sociale veiligheid in het openbaar vervoer. Een voortzetting van het decentralisatiestreven in het stads- en streekvervoer hoort daar ook bij.

De heer Van Raak vroeg gisteren of wij de verplichte aanbestedingen niet moeten terugdraaien omdat zij mislukt zijn. Zeker omdat ik andere indicaties heb, mijnheer Van Raak, gaat mij dat te ver. Ik heb wel begrip voor de argumenten van de grote steden. Zij worstelen met het hanteren van het jaartal 2007. Ik zal alles op dit punt niet strak hanteren. Binnenkort zal ik op deze kwestie in een beleidsbrief uitgebreid terugkomen. Wel kan ik nu al zeggen dat ik hoe dan ook kies voor een integrale aanbesteding. Dus de verschillende modaliteiten als tram en bus worden daarbij niet uit elkaar gehaald.

De heer **Van Raak** (SP): Het gaat mij niet om de mislukte aanbestedingen. Ik vind het fijn dat u toegeeft dat veel aanbestedingen niet zijn gelukt en dat die worden teruggedraaid. Het is heel moeilijk om ze terug te draaien, want er zijn contracten gesloten. De meeste aanbestedingen komen evenwel nog. Ik meen dat 14% is aanbesteed, dus de meeste komen nog. De stadsregio's en de provincies wilt u, zoals u zojuist zei, verantwoordelijkheid geven. U wilt dus het beleid decentraliseren. Echter, u bent niet bereid om de verantwoordelijke bestuurders vrijheid te geven. U zegt namelijk dat de aanbesteding als ~~AA~~ n pakket moet gebeuren. Eventueel mogen aanbestedingen na 2007 worden gedaan. Met dat laatste geeft u aan dat het met de aanbestedingen wellicht niet zo goed gaat als u eerst suggereerde. Het gaat mij er echter om dat volgens u de aanbesteding ~~AA~~ n pakket moet blijven. Waarom geeft u bij de decentralisatie, waarbij u een beroep doet op de eigen verantwoordelijkheid van de lokale en regionale bestuurders, die bestuurders niet meer vrijheid om beleid te maken? Nu hebben zij de vrijheid om uw beleid uit te voeren.

Minister **Peijs**: Voorzitter. Ik heb mijzelf niet horen zeggen dat er iets is mislukt is. Ik heb dat wel de heer Van Raak horen zeggen. Het is helemaal niet zo dat er iets is mislukt. Ik zei juist dat ik andere signalen heb en niet de signalen dat er iets mislukt is. Vaak wordt er meer

Peijs

openbaar vervoerd. Misschien gebeurt dat wel anders, omdat we niet graag lege bussen zien rondrijden. Er wordt dus anders vervoerd, maar tot nu toe is er niets mislukt. Zoals de heer Van Raak weet, hebben wij ons te houden aan de wet. Ik ben niet aangenomen om wetten terzijde te schuiven, maar om wetten uit te voeren. Omdat alle artikelen van de desbetreffende wet nog niet in werking zijn getreden, hebben wij wat ruimte. Wij kunnen de wet wat oprekken. Dat gaan wij doen. Met inachtneming van de wet krijgen de grote steden ruimte, maar mijnheer Van Raak, dat zal u niet helpen, want wij worden vast en zeker ingehaald door Europa.

De heer **Van Raak** (SP): Naar wij mogen hopen komen wij nog te spreken over Europa. Het probleem met de liberalisering van het stads- en streekvervoer is geweest dat geen faalcriteria zijn aangegeven. Wij hebben nu een woordenwisseling over de vraag of de aanbestedingen wel of niet zijn mislukt. Het probleem van de liberalisering, in dit geval van de liberalisering van het stads- en streekvervoer, is dat onvoldoende duidelijkheid is geschapen ten aanzien van de criteria waarop wij die kunnen beoordelen. Een vrij algemeen criteria was dat de prijzen zouden dalen, de service zou stijgen, er extra investeringen zouden komen die goed zouden zijn voor de economische groei en dat de bureaucratie zou afnemen. Dat zijn zeer algemene criteria. Op heel veel gebieden is al duidelijk dat aan deze criteria niet wordt voldaan. De service is niet beter en de prijzen stijgen. De overheidsbemoeienis is zeker niet minder geworden. Daarom vraag ik de minister nu om aan te geven wat voor de aanbestedingen die nog moeten komen de faalcriteria zijn. Ik weet dat de minister is opgezet met een probleem uit het verleden, maar zij is er wel verantwoordelijk voor. Nogmaals, wat zijn de faalcriteria voor de aanbestedingen?

Minister **Peijs**: Voorzitter. Als u het niet erg vindt, ga ik die nu niet geven. Wij zijn druk in gesprek met de bestuurders van de grote steden. Dit komt allemaal nog aan de orde. Wel wil ik de heer Van Raak eraan herinneren dat het stads- en streekvervoer gedecentraliseerd is en dat de decentrale overheden zich

hiermee bezighouden. Ik heb de grootste bewondering voor hetgeen op decentraal niveau wordt gepresteerd.

De heer **Van Raak** (SP): Ik heb ook veel bewondering voor die lokale en regionale bestuurders. U hebt ze met een probleem opgezet. Wilt u die lokale en regionale bestuurders de vrijheid geven om zelf faalcriteria voor aanbestedingen op te stellen en voorkomen dat zij de fouten maken die in het verleden zijn gemaakt? Gunt u ze dus de vrijheid om zelf faalcriteria op te stellen?

Minister **Peijs**: Voorzitter. Misschien heeft de heer Van Raak faalangst. Ik meen dat de decentrale overheden volstrekt vrij zijn om met de vervoerders voor de aanbesteding criteria vast te stellen. Zij stellen de criteria op op grond waarvan zij aanbesteden. Ik heb daar helemaal niets mee te maken. Dat is ook heel goed. Het beleid is gedecentraliseerd. De decentrale overheden doen hun werk erg goed. Wat wij nu zien, is dat er minder lege bussen rondrijden. Dat vind ik voor de belastingbetaler die nog steeds een heel groot gedeelte van het kaartje betaalt winst. Er wordt dus anders vervoerd en niet minder.

De heer **Schouw** (D66): Voorzitter. Ik heb op het punt van de aanbestedingen een suggestie gedaan. De minister erkent dat er voor de grote steden problemen zijn. Ik heb gezegd dat je met benchmarking heel goed transparant kunt maken hoe de verschillende bewegingen bij de vervoersbedrijven zijn. Is die suggestie bij de minister in goede aarde gevallen? Zien wij daarvan iets terug in de brief die zij zal sturen?

Minister **Peijs**: Benchmarking is een heel goede manier om te laten zien dat wat ergens anders kan ook bij jou mogelijk is. Ik heb overigens niet gezegd dat het bij de steden niet goed gaat. Ik heb wel gezegd dat ze wat meer tijd nodig hebben, tijd die ik ze graag gun.

Samen met de betrokken gemeenten zijn we bezig, een verkenning van mogelijkheden en alternatieven uit te voeren. Kernpunt daarvan is en blijft de vraag naar de praktische uitvoerbaarheid en de juridische risico's. Zonder objectieve indicatoren en een onafhankelijk toetsingsorgaan gaat het in ieder

geval niet. Overigens stuur ik voor 1 december 2004 de evaluatie van de Wet personenvervoer 2000 naar de Tweede Kamer, waarin de aanbestedingen tot nu toe worden geëvalueerd. Dan kunnen we pas echt conclusies trekken.

Het trefwoord "samen" omvat ook samenwerking met de markt in infraprojecten via PPS. Ik ben het volmondig eens met de heer Lemstra dat PPS vooral niet moet worden gezien als een gemakkelijke manier om geld uit de markt te halen en/of de boekhouding kloppend te krijgen. Mijn uitgangspunt is dat PPS meerwaarde op moet leveren, zoals in het project Sijtwende. Daar zijn resultaten in de sfeer van meervoudig ruimtegebruik bereikt die zonder PPS nooit tot stand zouden zijn gekomen. Maar goedkoper dan een traditionele aanpak was het niet. Als wij gewoon een weg zonder allerlei toeters en bellen hadden aangelegd, waren we goedkoper uit geweest. Maar wat er nu staat, is fantastisch! Alleen vanuit budgettair oogpunt naar PPS kijken, kunnen we wel vergeten.

De heer **Lemstra** (CDA): Hebt u niet de indruk dat, als u het private bedrijfsleven eerder betreft bij de verschillende projecten en trajecten, dit leidt tot een goedkopere uitvoering? Ik spreek dan van uw topambtenaren na, die dat in een artikel in Binnenlands Bestuur heeft aangegeven. Ik ben dat namelijk van harte met hem eens.

Minister **Peijs**: Dat kan zijn, maar het hoeft niet zo te zijn. Het ligt eraan wat je daar precies gaat doen. Als u innovatief aanbesteden bedoelt, moet ik zeggen dat dat heel veel kan schelen. Maar dat hoeft niet altijd via PPS te worden bereikt, dat kan ook via een aanbesteding. Zoals gezegd nemen we op dit moment met het bedrijfsleven alle trajecten door. Het bedrijfsleven wil echter niet praten over het MIT. Buiten het MIT heb ik echter niet veel geld. Veel extra's heb ik niet. Ik wil daarom ook graag over het MIT praten. Wat in het MIT eventueel wordt uitgespaard, kan dan worden doorgeschoven naar een nieuw project. Als het MIT en de daarin opgenomen planprocedures er niet bij kunnen worden betrokken, zijn we gauw klaar met het bedrijfsleven. PPS leidt vaak tot moeilijke discussies over risico's en kosten. We moeten overigens ook eens

Peijs

kijken naar de vraag hoe iets wel kan worden doorgevoerd. We doen dat op dit moment volop. Als het mogelijk is en het bedrijfsleven risico's durft te nemen en goede bijdragen levert, staan wij daarvoor open. Op dit ogenblik ondervinden wij het meeste voordeel van PPS-onderhoudscontracten. Op dat punt is echt sprake van een win-winsituatie. Als je een huis bouwt en je straks ook het onderhoud moet doen, dan bouw je misschien toch iets anders. Een concreet PPS-project is de A2 bij Maastricht.

Op de vraag van de heer Van den Berg of PPS-constructies ook ten aanzien van vaarwegprojecten zijn te realiseren, moet ik zeggen dat ik de mogelijkheden daarvoor niet zie. Ik studeer op dit ogenblik overigens nog op een eventuele investeringsmaatschappij infrastructuur zoals neergelegd in de motie-Hofstra/Van Haersma Buma. Daar wil ik nu niet op vooruitlopen. Ik kan wel zeggen dat ik het met de heer Lemstra eens ben dat een consistent ruimtelijk investeringsbeleid van het grootste belang is om kapitaal aan te trekken. Wat dat betreft openen de nota Ruimte en de nota Mobiliteit straks heel nieuwe perspectieven.

Het tweede kernwoord in dit verband is slim. Met slim bedoel ik dat wij slim om moeten gaan met geld, aangezien daar maar weinig van is en wij veel willen doen. Dus moeten wij zoeken naar creatieve en innovatieve oplossingen waar dat kan.

De heer Eigeman vroeg in dat verband hoe wij aankijken tegen het benutten van internationale contacten bij het ontwikkelen van nieuwe kennis. De heer Pormes vroeg naar mijn internationale inzet in dit verband. Het zal geen verbazing wekken dat ik daar als oud-lid van het Europees Parlement veel heil in zie. Zo speelt mijn ministerie een heel actieve rol in het ERANET-transport, een van de onderzoeksprogramma's binnen het zesde Europese kaderprogramma. ERANET zorgt ervoor dat op het gebied van transportinnovaties het wiel in de verschillende landen niet tegelijkertijd uitgevonden.

Dat wij als organisaties de komende jaren slagvaardig te werk moeten gaan, staat voor mij als een paal boven water. Dat moet alleen al omdat er in deze kabinetsperiode in totaal ongeveer 105 mln euro minder

beschikbaar is voor personeel en andere apparaatskosten. Het veranderingsproces dat voor de VW-organisatie in gang is gezet, gaat niet uit van taakstellingen maar van een kwaliteitsverbetering. Op hetgeen er momenteel op mijn ministerie op dat gebied aan het gebeuren is, ben ik buitengewoon trots. Om zo'n kwaliteitsverbetering plaats te laten vinden, heb je niet alleen efficiencymaatregelen nodig. Het actieprogramma dat inmiddels op tafel ligt, omvat ook ingrepen in de organisatiestructuur door de vorming van een nieuw directoraat-generaal Transport en luchtvaart ± dat is een samenvoeging ± ingrepen in de bedrijfsvoering, digitalisering van het toezicht en maatregelen in de sfeer van personeelsontwikkeling. Wij hanteren dus niet de kaasschaaf maar het boetseermes. De prognoses zijn dat wij op die manier de taakstellingen voor meer dan 100% invullen, met name door fundamentele vernieuwingen in de werkwijze van Rijkswaterstaat. De bedrijfsvoering van Rijkswaterstaat wordt veel eenvoudiger en het uitgangspunt wordt: de markt, tenzij. Dus niet zelf willen doen wat anderen beter kunnen. Voor de gehele VW-organisatie zijn de belangrijkste doelstellingen: meer beleid voeren op hoofdlijnen, regie voeren op de uitvoering, "de markt, tenzij" en het inzetten van de inspectie als kwaliteitstoets met de nadruk op eigen verantwoordelijkheid van mensen en organisaties. Dat betekent evenwel niet dat wij al onze kennis overboord zetten. Integendeel. Wij behouden de kennis in het departement. Anders kunnen wij met de markt niet op een gelijk niveau praten.

De heer **Lemstra** (CDA): Die laatste mededeling is buitengewoon belangrijk. Nu volgt een wat gemene vraag van mij, tenminste ik kan mij voorstellen dat u daarmee worstelt. U bent goed bezig met uw departement. Ik heb ook het idee dat al die organisatorische veranderingen door de topambtenaren en de medewerkers worden gedragen. Nu mijn gemene vraag. Er is nog een andere minister in het kabinet die spreekt over een andere overheid. Hoe verhoudt zich dat traject van minister De Graaf tot uw majeure traject met Rijkswaterstaat en uw departement? Botst dat of loopt dat synchroon?

Minister **Peijs**: Dat weten wij nog niet precies. U kunt zich voorstellen dat ik hoop dat het niet botst, maar wij hebben hier pas volgende week het eerste gesprek over.

Met "slagvaardig" bedoel ik ook het stellen van duidelijke prioriteiten, het kiezen voor oplossingen die echt werken en het formuleren van concrete en afrekenbare doelen. Kortom, je nek durven uitsteken. Wij moeten zorgen voor minder regels en kortere procedures bij de aanleg van infrastructuur. Ik weet dat ik hiermee tegemoetkom aan de wensen van de heer Van den Oosten. Ik wijs op de ingrijpende herziening van de Wet op de ruimtelijke ordening, die hopelijk in 2006 in werking kan treden. Ik wijs ook op de nieuwe onteigeningswet die wordt voorbereid en op de wijziging van de Tracawet waardoor besluitvormingsprocedures versnel kunnen worden. Wij hopen dat die wijziging in de tweede helft van 2005 kan ingaan.

"Betrouwbaar" is voor ons niet meer beloven dan je waar kan maken en het eerlijk vertellen als tussentijds blijkt dat het toch anders moet. Dit geldt in het algemeen voor veiligheid. Ik ben het volstrekt met collega Van Geel eens dat wij nuchter met risico's moeten omgaan en geen valse verwachtingen moeten wekken. Risicobeleid moet ook het resultaat zijn van een goede kosten-batenanalyse. Hoeveel geld is een kans van één op miljoen eigenlijk waard? Dat soort vragen moet je echt durven stellen. Bovendien: absolute veiligheid bestaat niet en de overheid kan geen garanties geven. Wel moeten wij permanent aan de veiligheid blijven werken, maar dat spreekt vanzelf. Dat geldt ook voor het uitgangspunt dat een veilige samenleving de gezamenlijke verantwoordelijkheid is van burgers, bedrijven en overheid.

Bij betrouwbaarheid hoort ook dat de overheid haar toezichthoudende taak niet verwaarloost. Minder regels, maar de regels die er zijn, moeten wij strikt en fair handhaven.

De heer **Eigeman** (PvdA): Het is mooi dat u het met collega Van Geel eens bent en dat er een kosten-batenanalyse gemaakt moet worden. In dit debat durfde ik het begrip "marginaal nut" niet te gebruiken, want dat klinkt nogal cru als je het over mensenlevens hebt. Wij zullen echter toch grenzen moeten stellen

Peijs

en ik ben benieuwd welke grenzen u daarbij in gedachten hebt.

Minister **Peijs**: Wij zijn op dit moment druk bezig met de externe veiligheid in het kader van de nota Mobiliteit en van de nota Ruimte. Er zullen redelijke grenzen worden gehanteerd langs routes waarlangs gevaarlijke stoffen worden vervoerd. Er gelden ook grenzen voor de gebouwen die langs die route gepland worden. Wij hebben bijvoorbeeld aan de bel getrokken toen de plannen van Eindhoven voor het winkelcentrum Piazza langs de A2 bekend werden. Je kunt niet zonder extra maatregelen een winkelcentrum bouwen op een paar meter afstand van een drukke weg en van een spoorlijn waarover gevaarlijke goederen worden vervoerd. Of je bouwt het winkelcentrum niet, of je stelt regels aan het vervoer over die spoorlijn. Dat laatste is gebeurd.

De heer **Eigeman** (PvdA): Je moet dan of woonwijken bouwen of de infrastructuur verleggen. Dat is een begin van een duidelijk antwoord. Wil de overheid de komende jaren geloofwaardig blijven, dan zullen wij deze discussie moeten voeren. Het streven is 50 verkeersdoden minder in 2004. Is dit afgewogen tegen de inzet van collega Van Geel inzake de 5000 doden als gevolg van het gebruik van diesel?

Minister **Peijs**: Ik kan die 50 doden in 2004 niet plaatsen.

De heer **Eigeman** (PvdA): De inzet is om het aantal verkeersdoden terug te brengen van 950 tot 900 per jaar.

Minister **Peijs**: Nee, van 1026 naar 900 in 2010.

De heer **Eigeman** (PvdA): Het zijn er dus nog meer, namelijk 126. Het gaat mij om de afweging die expliciet in het politieke debat gemaakt moet worden. Wij praten nu met u en bij een andere gelegenheid met staatssecretaris Van Geel. Ik zie graag dat het kabinet dergelijke afwegingen maakt, vandaar mijn vraag naar uw grenzen. U hebt nu een antwoord gegeven, maar ik denk dat die vraag vaker gesteld moet worden.

Minister **Peijs**: U nam onmiddellijk aan dat ik de infrastructuur zal

verleggen, maar dat doe ik dus niet. Het is wat anders dan een maximumsnelheid van 40 km per uur voor de treinen die erlangs rijden. Ik verhuis dus niet de gehele trein. Natuurlijk moeten allerlei afwegingen worden gemaakt, maar ik wijs op het aantal doden dat wereldwijd in het verkeer valt. Dat vereist een eigenstandige benadering. Mensen hebben daarin een eigen rol en verantwoordelijkheid. Wij spelen zelf een rol in de top tien van ergernissen in het verkeer, want wij veroorzaken ze zelf. Iedereen maakt wel eens een fout, maar je hoeft niet iedere dag aan iemands bumper te kleven, waardoor anderen buitengewoon geïrriteerd raken. Bij de verkeersveiligheid mag alles dan ook niet op één hoop worden gegooid. Een belangrijk punt is dat mensen daarop kunnen worden aangesproken. Het aantal doden in de leeftijdsgroep onder de 11 jaar, dus in de zwakste groep, te weten kinderen, stijgt fors. Wij dragen daarvoor allen een grote verantwoordelijkheid. Ik kom wellicht nog terug op de 5000 dieselslachtoffers in de grote steden, maar het zijn onvergelijkbare grootheden.

De heer **Van Raak** (SP): Ik heb een vraag over de externe veiligheid van het goederenvervoer over het spoor. In Venlo wordt al jaren zonder vergunning gerangeerd. Om dat te voorkomen, moet er een toxisch defilè door Nederland komen, zodat gerangeerd kan worden in Rotterdam, bij Kijfhoek. De gemeente Venlo heeft plannen voor de aanleg van een nieuw emplacement, zodat men binnen de normen voor groepsrisico's kan blijven. Ik heb begrepen dat de minister daar niet veel voor voelt of er in ieder geval niet aan mee wil betalen.

Minister **Peijs**: Het overleg met Venlo zit in een gevoelige fase. Ik wil daar niet te veel in roeren. Venlo heeft wel plannen, maar die moeten wij betalen. Als de Betuweroute gereed is, hoeft er niet meer gerangeerd te worden in Venlo. Venlo stelt zich positief op. Wij spreken op dit moment over de vraag wat er moet gebeuren tot 2007 en op welke wijze Venlo de garantie kan krijgen dat na 2007 het groepsrisico en het plaatsgebonden risico niet worden overschreden. Het emplacement bij Venlo kan nooit geheel verdwijnen, want dat wordt

ook gebruikt door personentreinen. Het kan wel smaller worden, als er niet gerangeerd hoeft te worden en de vervoersstroom uit Rotterdam niet meer langs Venlo gaat. Ik wil even de tijd voor overleg met Venlo hebben, opdat dit tot een positief resultaat leidt.

Ten aanzien van het mobiliteitsbeleid voor de korte termijn is mijn absolute prioriteit in deze begroting het onderhoud. De plannen van aanpak voor beheer en onderhoud die dit jaar als verdiepingsbijlage bij de begrotingsstukken zijn gevoegd, spreken duidelijke taal. Er is de laatste jaren te weinig geld gestoken in beheer en onderhoud. Daarvoor krijgen wij ooit de rekening gepresenteerd en dat is nu. Ik heb al eerder gezegd dat de overheid ervoor moet zorgen dat met veel belastinggeld aangelegde infrastructuur in goede conditie blijft. Dat is voor mij een kwestie van goed rentmeesterschap; zo goed mogelijk voor de spullen zorgen die wij met zijn allen hebben betaald en zuinig omgaan met grondstoffen. Bovendien hebben plannen voor nieuwbouw of allerlei benuttingsmaatregelen op de weg en het spoor niet veel zin als de basiskwaliteit van de infrastructuur niet deugt. Vandaar het "houwen voor bouwen", zoals ik het eerder heb genoemd. Ik ben blij dat ik daarvoor gisteren brede steun kreeg.

Wij moeten er vanaf nu voor zorgen dat in de toekomst onderhoudsachterstanden worden vermeden. De heer Lemstra vroeg gisteren hoe ik mijn belofte zal invullen om de kosten van beheer en onderhoud vanaf 2005 terug te brengen. Het antwoord is: door deze kosten nadrukkelijk bij elke investeringsbeslissing te betrekken. Ik heb de Tweede Kamer toegezegd, in de komende begroting concreet in te gaan op de systematiek. Ik hoop dat de heer Lemstra de tijd neemt om daarop te wachten. Bij de volgende begroting komen wij daar expliciet op terug.

Ik geloof dat iedereen het erover eens is dat 735 mln euro tot en met 2010 voor extra onderhoud van onze natte infrastructuur geen overbodige luxe is.

De heer **Van Raak** (SP): U hebt het spoorvervoer afgerond.

Minister **Peijs**: De staatssecretaris gaat over het spoor praten.

Peijs

De heer **Van Raak** (SP): Ook over de infrastructuur?

Minister **Peijs**: Nee, niet over de infrastructuur.

De heer **Van Raak** (SP): Excuses dat ik u weer moet onderbreken, maar ik had hierover een vraag gesteld. Om te voorkomen dat er in de toekomst weer meer achterstanden ontstaan, moet de minister een idee hebben hoe die achterstanden in het verleden zijn ontstaan. Wat is naar haar idee de reden dat er zulke grote achterstanden, van bijna 1 mld euro, zijn ontstaan?

Minister **Peijs**: De staatssecretaris zegt dat zij daar antwoord op zal geven. Om niet alles dubbel te doen vraag ik u om daar even op te wachten. Deze dag vraagt een hoop geduld, maar dat is een goede oefening.

Vervoer over water was, is en blijft essentieel voor ons land. Gemeten in ton/kilometers wordt ongeveer 20% van alle goederen binnen Nederland met binnenschepen vervoerd. Voor gevaarlijke stoffen is dit zelfs 40%. Van het goederenvervoer van en naar het achterland neemt de binnenvaart zelfs 60% voor zijn rekening. Met de groeioprognose van bijna een verdubbeling tussen 2000 en 2020 voor het goederenvervoer in het achterhoofd is het van groot belang om de vaarwegen op orde te brengen en te houden, al is het maar om ervoor te zorgen dat al dit transport niet over de weg gaat. Er wordt extra geld besteed aan onderhoud van de natte infrastructuur, omdat wij hier al jaren te weinig aan besteden en het kritische punt snel naderen. Hier en daar is dit zelfs al bereikt. Bij de Beatrixsluizen vallen de stukken eruit.

Wij kunnen de achterstand met 700 mln niet inlopen. Integendeel. Die achterstand zal nog groeien. Maar wij bereiken in deze periode met 700 mln wel dat de groei in de onderhoudsachterstand sterk afvlakt en dat wij een aantal belangrijke verbindingen weer op orde krijgen, zij het niet op korte termijn. De vernieuwing van het knelpunt bij Zwartsluis start wel voor 2010. Ook al duurt het nog even, er gloort licht aan het einde van de tunnel.

Die prioriteit voor onderhoud betekent ook dat wij heel selectief moeten zijn met vaarwegverbetering. De heer Lemstra vroeg hoe het staat

met de plannen daarvoor. Op dit moment maken wij voor de belangrijkste vaarwegverbindingen een kosten-batenanalyse. Op grond daarvan is inmiddels besloten om de Maasroute te verruimen. Voor de Twentekanal wordt zo'n analyse niet gemaakt, omdat al bij voorbaat vaststaat dat investeringen elders dringender nodig zijn. Op korte termijn zijn daar geen werken te verwachten. Dat zit er financieel gewoon niet in.

In de begroting is voor de periode tot en met 2010 600 mln vrijgemaakt voor extra onderhoud aan wegen. De situatie op de weg is minder nijpend dan op het water, dat klopt, maar er is wel degelijk sprake van een forse onderhoudsachterstand. De eerste signalen dat de onderhoudsbehoefte uit de pas liep met de budgetten, dateren uit 1998. Vervolgens is een paar jaar lang botje bij botje gelegd om die tekorten op te vangen. Efficiëncymaatregelen, leningen uit programma's waarbij de uitvoering achterliep op de prognoses, uitstel van preventief onderhoud, dat hebben wij allemaal gedaan, maar nu is toch duidelijk geworden dat wij het daarmee niet redden. Als wij doorgaan op de ingeslagen weg, lopen wij op veel meer punten vast. Dat wil ik absoluut niet, vanwege de economische, maar ook maatschappelijke gevolgen. Tot 2010 moeten wij ook nog een geschatte groei van de verkeersintensiteit opvangen van 15% voor personenauto's en 20% voor goederenvervoer, waarbij er een verdubbeling was tot 2020.

De heer Eigeman vroeg gisteren welke criteria mijn ministerie hanteert voor het plannen en het prioriteren van onderhoudswerkzaamheden aan wegen. Daarvoor gelden functionele eisen, waarin bijvoorbeeld ook de eisen voor geluidsoverlast zijn opgenomen. Deze eisen worden vertaald in technische normen. Als deze worden onderschreden, volgt onderhoud. De plannen van aanpak en de prioriteitsvolgorde zijn op die systematiek gebaseerd.

In antwoord op een vraag van de heer Van den Berg voeg ik daaraan toe dat er rond elk onderhoudsproject veel aandacht is voor communicatie, ook over alternatieve routes. Wij doen dat als het nodig is bij regulier onderhoud en uiteraard ook bij de aanpak van achterstallig onderhoud. Een goed voorbeeld daarvan zijn de werkzaamheden aan

de A28 bij Zwolle. Maanden van te voren zijn de mensen geattendeerd op de onderhoudswerkzaamheden die aanstaande waren. Wij hebben dat op een ludieke manier uitgelegd. Wij proberen dat bij alle onderhoudswerken te doen.

Gisteren spraken de heren Eigeman en Van den Oosten over de mogelijkheid om het beheer van rijkswegen over te dragen aan de provincies die daartoe graag bereid zouden zijn. Ik weet dat, want wij zijn daar al volop mee bezig. Op dit moment maken wij daarover maatwerkafspraken per provincie. Het is een ontwikkeling die past in de evaluatie van de Wet wegenbeheer. Het specifieke getal van duizend kilometer ken ik overigens niet. De suggestie dat wij voor deze vorm van samenwerking niet zouden openstaan, klopt dus niet.

Ik sprak overigens net over maatwerk, omdat het een goed principe is dat wij nu hanteren. Wegen met een bovenregionale functie worden beheerd door het Rijk, wegen met een regionale functie en dat zijn soms ook snelwegen, zijn in beheer bij de provincie. Je moet van deze principes alleen afwijken als dat meerwaarde oplevert. Dat is precies de reden waarom ik de suggestie van de heer Van den Oosten om deze beheersfunctie te koppelen aan de bezuinigingen bij Rijkswaterstaat liever niet overneem. Je moet de onderhoudsafweging zuiver blijven maken, los van het feit dat wij de opgelegde taakstelling op een andere manier al halen.

De heer **Van den Oosten** (VVD): Mevrouw de voorzitter. Ik heb gisteren niet gesuggereerd of zelfs maar gezegd dat de minister niet open zou staan voor deze overdracht. Ik heb juist gezegd dat in het verleden door het ministerie daarop positief is gereageerd. In het artikel staat echter dat het daarna stil is geworden. Ik heb gevraagd naar de stand van zaken. Ik heb begrepen dat het ministerie destijds onderschreef dat de betreffende wegen \pm het aantal van duizend kilometer wordt in het artikel genoemd \pm tegelijk met de bestaande provinciale wegen voordeliger en efficiënter door de provincie zouden kunnen worden beheerd. Daar is winst te behalen. In dat kader noemde ik het voorbeeld van het mogelijk overhevelen van

Peijs

personeel van Rijkswaterstaat naar provincies.

Minister **Peijs**: Wij werken regionaal veel samen met de provincies. In sommige gevallen, zoals in Zeeland, praten wij met de provincie over een eventuele ruil van wegen als dat beter uitkomt, zowel voor de regio als voor het Rijk. Wij bewandelen allerlei wegen om tot een goede samenwerking te komen en zo efficiënter mogelijk te werken.

De heer **Eigeman** (PvdA): Heb ik goed begrepen dat de minister bereid is, onderhoud van wegen over te dragen aan de provincie als dat efficiënter en effectiever is? Het gaat om maatwerk per provincie.

Minister **Peijs**: Dat is een erg ongenueanceerde uitspraak. Wij bekijken per geval ...

De heer **Eigeman** (PvdA): Ongenuanceerd? Mij lijkt het erg aardig voor de minister als zij kan zeggen dat zij efficiënt en effectief is. Ik vraag u gewoon of u bereid bent dat onderhoud over te dragen.

Minister **Peijs**: Ik weet niet of de provincies daarop zitten te wachten. Wij geven het per geval aan. Waar het beter en efficiënter kan, werken wij al samen met de provincies.

De heer **Eigeman** (PvdA): U bent dus bereid, het onderhoud over te dragen?

Minister **Peijs**: Ik sta ervoor open. Ik weet niet welke wegen u precies bedoelt en of die in onze schema's passen. Als het voor provincie en Rijk een win-winsituatie oplevert, sta ik ervoor open, daar op een positieve manier over te praten.

De heer **Eigeman** (PvdA): Ik hoor u nog steeds niet zeggen dat u bereid bent, het onderhoud over te dragen.

Minister **Peijs**: Nee, maar u hoort mij ook niet zeggen dat ik daartoe niet bereid ben. Zoals u het stelt, lijkt het alsof ik morgen het onderhoud aan alle rijkswegen overdraag aan de provincie. Zover wil ik niet gaan.

De heer **Eigeman** (PvdA): Ik heb heel veel geloof in de overheid, maar niet dat het morgen al geregeld zal zijn, zelfs niet op uw ministerie. Mij gaat het om uw bereidheid over het

onderhoud met de provincies te praten. Uit uw omhaal van woorden maak ik niet op of dat al dan niet het geval is.

Minister **Peijs**: Ik heb luid en duidelijk gezegd dat ik daartoe bereid ben, daarvoor opensta en dat ik daarover wil praten. U vroeg echter iets anders. U vroeg mij of ik het onderhoud wilde overdragen aan de provincie als dat efficiënter is. Dat is een heel andere vraag dan die u mij nu stelt. Ik ben altijd bereid met iedereen te praten.

De heer **Eigeman** (PvdA): Als dat dan ook maar resultaat oplevert.

Minister **Peijs**: Uiteraard. Je gaat toch niet voor niets praten?

Ik kom te spreken over de files. Behalve voor onderhoud kies ik voor de korte termijn ook voor de aanpak van de belangrijkste knelpunten, met name door de aanleg van extra spitsstroken. De heer Van de Berg betwijfelt of mijn doelstelling haalbaar is om te komen tot een 30% betere doorstroming op de knelpunten die wij thans aanpakken. Ik stel hem graag gerust. De AVV heeft dat berekend. In deze berekeningen is de autonome groei van het verkeer verdisconteerd. Hierdoor kunnen wij weer een paar jaar vooruit. Er zijn ook al voorbeelden, zie de A2 tussen Everdingen en Culemborg. Het is geen oplossing voor alle eeuwigheid, maar dat verbeelden wij ons ook niet.

De heer **Van den Berg** (SGP): Dat verwacht ik zeker niet van u.

Minister **Peijs**: Waarom verwacht u dat zeker niet van mij? Als het mogelijk was, zou ik het graag voor alle eeuwigheid oplossen. Als ik in de file sta, roep ik namelijk ook: waarom doet de overheid er niets aan?

Voorzitter. De heer Van Raak trapte mij gisteren echt op mijn ziel toen hij zei dat ik het fietsbeleid alleen maar voor de show zo belangrijk noemde. Ik heb de 60 mln die hiervoor op mijn begroting staat, namelijk met gevaar voor eigen leven verdedigd. Hij betitelde mijn fietsbeleid als "window-dressing" en dat is echt te erg voor woorden. Ik wijs hem er om te beginnen op dat het fietsbeleid primair de verantwoordelijkheid is van de gemeenten. Het Rijk kan het alleen maar faciliteren en stimuleren,

bijvoorbeeld door de inrichting van een landelijk fietsdiefstalregister.

Het Rijk is wel direct verantwoordelijk voor de fietsenstallingen bij de stations. Voor de uitbreiding van de bestaande stallingen is tot en met 2010 228 mln beschikbaar gesteld. Van dit bedrag is 60 mln toegevoegd aan de begroting voor 2004. Voor de stalling op Amsterdam Centraal is nog eens 27 mln extra beschikbaar gesteld. Ik kan dat toch echt geen "window-dressing" noemen. Ik noem dat fantastisch.

De heer **Van Raak** (SP): Het was zeker niet mijn bedoeling om de minister op haar ziel te trappen. Ik ben haar verder namens alle fietsers van Nederland dankbaar dat zij 60 mln heeft weten binnen te halen. Dat geld is echter gereserveerd voor de periode na 2008. Daarmee wordt dus wel heel sterk geanticipeerd op toekomstige ontwikkelingen.

Minister **Peijs**: Daarvoor is gekozen, omdat het lopende programma voldoet voor de periode tot 2008. Omdat het de verwachting is dat wij met dat programma na 2008 in de problemen komen, is er 60 mln extra gereserveerd.

De heer **Van Raak** (SP): Dan heb ik u helemaal verkeerd begrepen.

Minister **Peijs**: Voor de lange termijn is er inderdaad grote behoefte aan een visie op de mobiliteit die verder reikt. De nota Mobiliteit beslaat dan ook de periode tot 2020. In deze nota komt het hele verkeers- en vervoersbeleid tot 2020 aan bod. Rond de zomer wil ik het eerste deel van deze nota presenteren.

Bijna alle woordvoerders zijn gisteravond ingegaan op de discussie over beprijzing en de relatie met de nota Ruimte. In de nota Ruimte en de nota Mobiliteit wordt ingegaan op de ruimtelijk economische hoofdstructuur en de bijbehorende mobiliteitsagenda. Deel drie van de nota Ruimte verschijnt binnenkort en deel één van de nota Mobiliteit rond de zomer. De Kamer zal begrijpen dat ik hierop niet in detail vooruit kan lopen. Ik kan echter wel enkele meer algemene opmerkingen maken.

Uitgangspunt van deze nota's is dat infrastructuur de verstedelijking ordent. Dat is een gigantische omwenteling! Daarbij zijn in de verstedelijkte gebieden vooral dikke

Peijs

stromen openbaar vervoer van belang. Zo is het massavervoer tussen de grote steden de kerntaak van de Nederlandse spoorwegen. Daarbij zal het accent vooral moeten liggen op het woon-werkverkeer in de spits. De auto is en blijft tegelijkertijd onmisbaar, want zo'n 80% van alle reiskilometers wordt in ons land per auto afgelegd. Wij zullen dus met verstand in beide mogelijkheden moeten investeren.

Daarmee geef ik ook antwoord op een vraag van de heer Van Raak. Dit betekent immers dat het spoor wel degelijk een alternatief voor de auto is, zeker in de spits en tussen de grote steden. Op die momenten en op die lijnen vervoert de trein namelijk maar liefst 50% van alle forensen. De trein is dus onmisbaar. Al met al moge het duidelijk zijn dat wij in mijn visie noch zonder de auto noch zonder het spoor uit de voeten kunnen. De trein verdient vooral zijn sporen in de spits tussen de grote steden in de Randstad.

Tegen de heer Schouw kan ik nu al zeggen dat ik geen voorstel zal doen voor gratis openbaar vervoer. De enige proef die daarmee op dit moment in de Randstad wordt gehouden, is de gratis busdienst tussen Leiden en Den Haag. Het is nog te vroeg om daarover iets te zeggen, maar het is een bekend effect van gratis vervoer dat mensen niet langer afwegen of zij een reis nu wel of niet moeten maken. De decentrale overheden mogen dit soort proeven houden. Sterker nog, dat past prima in het decentralisatiestreven. Gelet op de financiële situatie bij het Rijk, zie ik echter geen mogelijkheden om daaraan geld te besteden. Ook niet op de langere termijn, waar de nota Mobiliteit over gaat. In dit verband wijs ik de Kamer op een recent besluit van de gemeente Utrecht. Men heeft daar heel serieus gekeken naar gratis openbaar vervoer, en geconcludeerd dat dit 70 mln tot 100 mln euro zou kosten. De stad Utrecht heeft besloten dat men dat bedrag er niet voor overheeft.

De heer **Schouw** (D66): Ik dank de minister voor haar beantwoording en het noemen van het rapport van de gemeente Utrecht. Mijn punt was een beetje dubbel. De redenatie om gratis openbaar vervoer af te wijzen, is bekend. Er bestaat echter ook de mogelijkheid van goedkoper openbaar vervoer, waarmee

buitengewoon succesvolle experimenten zijn gedaan. Eigenlijk deed ik een oproep aan de minister: toon wat meer warmte, liefde en genegenheid voor dit soort succesvolle experimenten. Dat betekent niet dat de minister gelijk haar portemonnee moet trekken. Steun van het departement kan buitengewoon stimulerend zijn.

Minister **Peijs**: Kan de heer Schouw het wat concreter maken, zodat ik weet waarvoor ik die warmte, liefde en genegenheid moet tonen?

De heer **Schouw** (D66): In mijn bijdrage heb ik twee voorbeelden genoemd, die de minister dus had kunnen kennen. Ik wil deze echter wel herhalen: de gemeenten Dordrecht en Delft. In Dordrecht is er gratis openbaar vervoer op koopavonden. In Delft kost een stadsretourtje 1,50 euro. De bussen zitten vol!

Minister **Peijs**: Dat soort projecten is er in veel steden en die draag ik een zeer warm hart toe. Deze kunnen echter gewoon worden georganiseerd; die hebben mijn genegenheid niet eens nodig. De gemeenten zijn bevoegd om dit zelfstandig te doen; gelukkig kan dat allemaal in Nederland.

De heer **Schouw** (D66): Deze reactie van de minister voelt als een ijskastdeur die weer dicht gaat. De minister zou met veel meer sympathie moeten kijken naar dit soort initiatieven, omdat die heel belangrijk zijn. Ik probeer die sympathie bij haar te proeven, maar ik zie die ijskastdeur weer dicht gaan. Staat de minister er nu positief, negatief of neutraal tegenover?

Minister **Peijs**: Wat de heer Schouw voor een ijskastdeur aanziet, is het respect dat ik heb voor de eigenstandigheid van lagere overheden. Decentrale overheden gaan over hun eigen gelden, die juist zijn gedecentraliseerd om dit soort dingen mogelijk te maken. Ik juich dat toe, ik vind het prima. Zij kunnen daarin helemaal zelfstandig opereren. In 2005 worden al die gelden voor zaken als openbaar vervoer en verkeersveiligheid zelfs ontschot, zodat de decentrale overheden volstrekt zelfstandig kunnen besluiten wat zij daarmee doen. Dat is geen ijskastdeur maar een

absoluut respect voor decentrale overheden. Ik zal niet zeggen dat zij het niet mogen, en ik vind het prima als zij dat doen binnen hun eigen verantwoordelijkheid.

De heer **Schouw** (D66): De minister is daar positief over; dat is dan mijn constatering.

Minister **Peijs**: Maar ik keur het ook niet af als zij daarmee morgen zouden ophouden: dat is hun probleem. Ik wil de decentrale overheden niet voorschrijven wat zij moeten doen. Ik acht hen bevoegd voor alles waartoe zij bevoegd zijn. Ik juich het toe als zij het zo doen, maar als zij het op een ander manier willen doen, mogen zij dat ook.

De heer **Schouw** (D66): Voor het laatst op dit punt. Mijn bedoeling was niet om hiervoor geld te krijgen uit de portemonnee van de minister. Als de minister van Verkeer en Waterstaat van dit land dit soort initiatieven toejuicht, heeft dat gewoon een belangrijke stimulerende werking. Dat hoeft geen geld te kosten; het gaat om enthousiasme en elan. Daarmee zijn wij in dit land zeer geholpen.

Minister **Peijs**: Ik juich het toe.

De heer **Van den Oosten** (VVD): Ik steun de minister van harte in haar opvatting; decentrale overheden gaan daar gewoon over. Verder ben ik altijd buitengewoon voorzichtig met de term "gratis openbaar vervoer". De minister zal het met mij eens zijn dat "gratis" openbaar vervoer niet bestaat; er is altijd iemand die het moet betalen. Als je geen kaartje hoeft te kopen, betekent dit dat mensen die er geen gebruik van maken, nog meer moeten betalen.

Minister **Peijs**: Tegen de heer Lemstra zeg ik dat de onderlinge afstemming tussen de beide nota's zeer goed verloopt. Ik durf zelfs te zeggen dat de samenwerking tussen de departementen nog nooit zo goed is geweest. Niet alleen met VROM, maar ook met EZ, Financiën, Landbouw en andere departementen lopen wij hand en hand in de wei. Het feit dat mijn nota apart verschijnt, is geen signaal van het tegendeel, maar het kan onder de huidige wetgeving niet anders. Voor het ruimtelijke deel van het verkeers-

Peijs

en vervoersbeleid is mijn nota een uitwerking van die van collega Dekker en die nota is weer een gezamenlijk product van het kabinet. Het zou dus onterecht zijn als ik hier een specifiek eigen inbreng zou presenteren omdat alles in gezamenlijkheid tot stand komt. De nota Ruimte gaat in op het mainportbeleid en de prioriteit in het infrastructuurbeleid in relatie tot verstedelijking en economische ontwikkelingen. Ik werk dat in de nota Mobiliteit verder uit.

Wat in de nota Mobiliteit zeker aan de orde komt, zijn de mogelijkheden voor beprijzing. De centrale vraag is of en hoe een directe relatie tussen betalen en gebruik van de weg-infrastructuur een rol kan spelen in het mobiliteitsbeleid. De techniek is daarvan vervolgens een uitwerking. Daarbij kijken wij natuurlijk ook naar buitenlandse ervaringen. In het eerste deel van de nota wil ik de randvoorwaarden schetsen. Wat ik daarmee wil bereiken, is nu de discussie over beprijzing op gang brengen, zodat wij straks niet te laat komen. Zeker is namelijk dat zo'n ingrijpende wijziging tijd nodig heeft. Ik vind het heel belangrijk om over dit onderwerp met alle betrokken partijen te gaan praten. Ik weet dat ik gezien de voorgeschiedenis een moeilijk onderwerp op tafel heb gelegd, maar ik wil de discussie die ik ben begonnen bij de begrotingsbehandeling van oktober tot december, toch aangaan.

Met de lessen uit het verleden in het achterhoofd en de grote groei van de automobilititeit in het vooruitzicht, is het nodig om een serieus begin met die discussie te maken. Ik wil daarom de haalbaarheid van betalen naar gebruik verder verkennen en uitwerken, in nauw overleg met betrokken organisaties en medeoverheden. In de uitwerking van de nota Mobiliteit zal ik de mogelijkheden en de randvoorwaarden voor betalen naar gebruik aan de orde stellen. Dat lijkt mij een goed moment om er ook met de Kamer een brede discussie over te voeren. Ik wil mij daarbij niet bij voorbaat vastleggen door nu al dingen te roepen over Londense of andere voorbeelden. Ik hoop dat u mij dat niet kwalijk neemt.

De heer **Pormes** (GroenLinks): Ik zal de laatste zijn die u dat kwalijk neemt, maar ik heb daar uiteraard wel kritiek op. U stelt eigenlijk, ook in uw beantwoording, dat het eerst

gaat over nut en noodzaak van beprijzing in een maatschappelijk debat. In mijn beleving ± en ik denk dat ik niet de enige ben ± voeren wij die discussie al heel lang. Tijdens de vorige korte kabinetsperiode en de iets langere paarse kabinetsperiode daarvoor is het debat over nut en noodzaak gevoerd. Wat betreft wetgeving verkeerden de plannen ook al in een ver gevorderd stadium. Wij hebben in dat debat gezien dat ook tegenstanders zijn omgeturnd in de zin dat zij de noodzaak en het nut ervan inzien. Het probleem is alleen wanneer denken wij het te gaan invoeren en in hoeverre is er voldoende politiek draagvlak om tot een dergelijke besluitvorming te komen.

In uw nota zou ik juist willen zien dat er een samenhangend pakket komt waarin niet direct een keuze wordt gemaakt, maar waarin een inventarisatie is opgenomen van allerlei mogelijkheden van beprijzing. Daarin moeten ook alle technologische ontwikkelingen en de uitvoerbaarheid worden meegenomen, zodat u uiteindelijk tot een andere keuze komt. Op basis daarvan kunnen wij een goed debat voeren. Het moet echter geen serieschakeling worden. Ik kies voor een parallelschakeling waarbij alles gelijktijdig wordt opgestart. Op die wijze verliezen wij geen tijd.

Minister **Peijs**: Tijdens de begrotingsbehandeling in de Tweede Kamer en daarna in een debat met onder andere de heer Hofstra heb ik afgesproken dat wij in deze kabinetsperiode met een plan zullen komen. In de nota Mobiliteit schets ik een proces. Naarmate wij toekomen aan de laatste editie van de nota Mobiliteit zullen wij daar steeds concreter in worden. Op dit ogenblik is dat eenvoudigweg te vroeg, want wij zijn nog maar een paar maanden bezig. Ik herinner u aan de situatie die wij op dit moment in Duitsland zien. Dat gaat dan nog alleen over vrachtwagens. In het geval van Nederland spreken wij over zeven à acht miljoen auto's. Ik verzeker u dat dit een gecompliceerd proces is waar wij heel serieus in staan en waarmee wij niet dezelfde moeilijkheden willen veroorzaken als in Duitsland. Bovendien wil ik een techniek vinden die niet zo duur is als de Duitse. In Londen is het innen van het geld buitengewoon duur. Dat vind ik zonde van het geld, want je kunt het

dan niet in infrastructuur of andere goede zaken steken.

De heer **Pormes** (GroenLinks): U hebt groot gelijk. Ik heb geen zin om reclame te maken voor een bepaald product of voor een bepaalde firma, maar ik heb natuurlijk ook met deskundigen gesproken. Mensen die zich hiermee bezig houden, zeggen dat het niet duur is. U kunt de maatregel eigenlijk meteen invoeren bij wijze van experiment. Er zijn al lopende experimenten bij bedrijven met een vorm van beprijzing, bijvoorbeeld bij leasebedrijven. Ik heb u gevraagd om u daarop nader te oriënteren. Ik vraag niet om een en ander in te voeren, maar om erover na te denken, de zaak nader te bezien en ons daarover te informeren. Het kabinet heeft weliswaar besloten om een en ander eventueel in de volgende periode in te voeren, maar de maatschappij staat niet stil, net zo min als ons denken. De afgelopen jaren hebben zich allerlei nieuwe ontwikkelingen voorgedaan. Zo hebben wij erg veel geïnvesteerd in infrastructuur. De filevorming is echter alleen maar toegenomen. De automobilititeit neemt continu toe en vorige week hebben wij gezien welke effecten het autoverkeer direct heeft op de gezondheid van mensen en kinderen. Ik denk dat deze nieuwe ontwikkelingen ons tot nadenken moeten stemmen. Daarom pleit ik voor een andere afweging dan vorig jaar is gemaakt.

Minister **Peijs**: Er zit geen enkel licht tussen onze opvattingen. Wij zijn met de zaak aan de slag en naarmate de nota Mobiliteit van deel I naar deel II en III en uiteindelijk naar deel IV komt, zal het plan steeds concreter worden. Het is echter niet zo simpel. Als wij vandaag zouden gaan beprijzen, bovenop de huidige BPM, de motorrijtuigenbelasting en alles wat door een automobilist al aan belasting wordt betaald, zouden wij niet helemaal rechtvaardig bezig zijn. Wij zouden eerst moeten overgaan tot betaling per kilometer. Dit levert op zichzelf genomen al een besparing in rijden op, want mensen gaan dan daadwerkelijk afwegingen maken en zullen gemakkelijker voor de trein kiezen, omdat hun auto-kosten dan niet doorlopen. Zo zitten er allerlei aspecten aan de zaak. De BPM kan niet zomaar worden afgeschaft, gelet op het

tweedehandsautopark. Dat moet dus in kleine partjes worden gedaan. Het is een complex proces en wij gaan het heel goed organiseren, zodat wij niet dezelfde problemen krijgen die wij bij de burens zien. In de volgende periode moet het kabinet kunnen besluiten om de maatregel in te voeren.

Ik deel de zorgen van de heer Van den Oosten over de positie van de Randstad als economische grootmacht in Europa. Ik denk echter dat wij nu de juiste maatregelen treffen. Door de economische motivatie die onder de nota's Ruimte en Mobiliteit ligt, maar ook door concretere maatregelen en plannen als de anti-filemaatregelen, de aanleg van de A4 door Midden-Delfland ± de discussie daarover loopt al bijna 40 jaar ± de tweede Maasvlakte, waarover 10 jaar is gediscussieerd, en de Betuweroute naar het Duitse achterland. Wat is daarover al die jaren een heerlijke discussie gevoerd! Het zal voor mij een ongelooflijk grote opluchting zijn als die Betuweroute er eindelijk is, niet alleen wegens de discussie die daarover heeft plaatsgevonden, maar juist omdat over die route heel veel gevaarlijke goederen van Rotterdam geconcentreerd naar het achterland vervoerd kunnen worden. Verder noem ik de Zuidas en de verbetering van de verbinding met België via een aanpak van de A16 naast de HSL.

Dan kom ik nu toe aan het MIT. Het mobiliteitsbeleid voor de langere termijn hangt natuurlijk direct samen met de ontwikkelingen binnen het MIT. In de nota Mobiliteit of in de nota Ruimte staat het MIT niet ter discussie. Het is eerder een van de uitgangspunten. Vanaf 2010 leveren deze nota's dus geen nieuwe projecten meer op. Ik zeg niet dat het MIT in beton is gegoten, maar de projecten voor 2010 zijn bekend. Dit zeg ik in antwoord op een vraag van de heer Lemstra.

Voor alle duidelijkheid merk ik op dat de mid-term review in 2006 alleen gaat over beheer en onderhoud. Wij gaan dus niet alle projecten heroverwegen. Als dan blijkt dat een extra inspanning nodig is, valt herprioritering natuurlijk niet uit te sluiten, maar het is niet zo dat wij alles weer eens gaan mixen.

Een regio kan en kan nooit rechtszekerheid ontlenen aan het MIT. Dat kon ook niet toen het MIT nog in beton gegoten was, want ook die term ging uit van gelijkblijvende

omstandigheden. Als de omstandigheden veranderden, kon ook het MIT uit het beton worden gehaald. De ervaring leert dat de omstandigheden soms veranderen. Er is pas rechtszekerheid als er harde juridische afspraken met de regio zijn gemaakt.

Creatieve voorstellen van een regio kunnen leiden tot bijstellingen in het MIT, als zij tenminste binnen de beschikbare rijksmiddelen en de regelgeving passen. Wij hebben met betrekking tot het huidige MIT buitengewoon goede en positieve overleggen gehad met de regio's. Als regio's een andere prioriteit hadden dan de prioriteit die wij voorstelden, hebben wij daarover gesproken. Wij hebben gezegd dat het mogelijk was om de prioriteit te veranderen als deze paste binnen het budget dat voor de betreffende regio was bestemd. Ik denk dat dit in pais en vree is gegaan. Voorfinanciering van projecten van de regio is mogelijk als er ook zekerheid is over de financiering op termijn en als de regio de rentelasten draagt. Ik geef daar straks nog een concreet voorbeeld van als ik nader inga op het Randstadspoor Utrecht.

De planningstermijn voor het MIT wordt dit jaar verlengd van 2010 naar 2014. De heer Lemstra vroeg naar aanleiding hiervan of tien jaar niet te kort is. De heer Van den Oosten suggereerde dat wij plannen moeten uitwerken waarvoor nog geen geld is gereserveerd in het MIT. Ik denk dat wij dat niet moeten doen. Het is niet chique om over je eigen graf heen te regeren. Daarnaast biedt het een soort schijnzekerheid. Het is nodig om tijdig te beginnen met plannen en ook om door te plannen na de geldende MIT-periode, maar men moet wel een beetje flexibel blijven. Het is niet goed als er te veel plannen op de plank liggen te verouderen. Hierdoor worden verwachtingen gewekt in de regio die wij vaak niet waar kunnen maken. Het is ook geldverspilling, want kennelijk is het ambtenarenapparaat dan groter dan echt nodig is. Die weg is dus niet aan te raden. Ik kan kort zijn over de gevolgen van het Utrechtse evaluatieonderzoek naar de werking van Tracawet. Wij verwerken de conclusies daarvan in de wijziging van de wet die naar verwachting in 2005 ingaat. De herziene wet moet de meeste procedures met ongeveer een jaar verkorten.

Verkeersveiligheid is een onderwerp dat veel leden van uw Kamer bezighoudt en mij trouwens ook. Nederland heeft op dit moment samen met Engeland en Zweden relatief het minste aantal verkeersdoden van Europa. Nederland staat er dus binnen Europa goed voor. Die positie moeten wij vasthouden en zo mogelijk verbeteren. Elk verkeersslachtoffer is er immers een te veel. De maatschappelijke kosten zijn enorm en het persoonlijke leed is niet in geld uit te drukken. Mijn doelstelling is dat er vanaf 2010 maximaal 900 verkeersdoden per jaar mogen zijn. De haalbaarheid van deze doelstelling is gisteren meermalen ter sprake gebracht. De Adviesdienst voor Verkeer en Vervoer heeft een nauwkeurige herberekening gemaakt van het totale verkeersveiligheidsbeleid van het Rijk en de decentrale overheden. Die herberekening heeft tot de conclusie geleid dat een doelstelling van 900 weliswaar ambitieus is, maar dat zij haalbaar is. Daar ga ik dus voor. Een voorwaarde is overigens wel dat alle betrokken de schouders eronder zetten.

De nieuwe doelstelling is overigens uitgedrukt in werkelijke aantallen doden. Dit aantal ligt jaarlijks ongeveer 7% hoger dan het aantal dat de politie heeft geregistreerd. De doelstelling van 950 was nog uitgedrukt in bij de politie geregistreerde doden. De nieuwe doelstelling is dus ambitieuzer dan alleen het verlagen ervan met 50. De heer Lemstra vroeg hoe ik daar een werkelijke nationale doelstelling van wil maken die ook wordt gedragen door de decentrale overheden en andere partners. Ik doe dat vooral door goede afspraken te maken in het kader van de nota Mobiliteit. Het gaat daarbij om heldere afspraken over verkeersveiligheid in de regio en om het beschikbaar stellen van financiële middelen, ongeveer 400 mln tot 2010, via de brede doeluitkering. Daarnaast moet er voorwaardenscheppende regelgeving worden gemaakt. Ik houd uiteraard mijn eigen broek op waar het gaat om het hoofdwegennet.

Verkeersveiligheidsaspecten maken dus integraal onderdeel uit van het gehele beheer- en onderhoudsprogramma. Ik merk overigens steeds weer dat alle partijen zijn doordrongen van de noodzaak van een goed verkeersveiligheidsbeleid en dat zij de doelstel-

Peijs

ling steunen. Conferenties als het Nationaal verkeersveiligheidscongres, dat aanstaande woensdag wordt gehouden, bevestigen dat keer op keer.

De heer Lemstra stelde ook een vraag over het puntenrijbewijs en wilde weten wat mijn beleid is voor jonge bromfietzers. Het puntenrijbewijs komt er, maar niet naar Duits voorbeeld. De voorwaarden voor het puntenrijbewijs betreffen: de effectiviteit, de juridische uitvoerbaarheid en de administratieve eenvoud. Het Duitse puntenrijbewijs voldoet niet aan die voorwaarden. Een innovatieve aanpak, een aanpak in lijn met de ideeën van de Tweede-Kamerleden De Pater en Wolfsen: twee keer geel is rood, is mogelijk wel aan de orde. Nog voor de zomer komt het kabinet met een voorstel.

Jonge bromfietzers hebben het hoogste ongevalsrisico van alle verkeersdeelnemers. Daaraan moet absoluut wat worden gedaan. Daarom kom ik binnenkort met het Actieplan bromveiligheid. Daarin zal ik een combinatie van maatregelen voorstellen, bovenop die met betrekking tot de kentekening. Daarover spreken wij nog in het kabinet, maar er valt in dit verband te denken aan de verhoging van de leeftijd voor bromfietzers van 16 naar 17 jaar en aan een puntenrijbewijs voor bromfietzers dat doorloopt en daarmee invloed heeft op het autorijbewijs. De auto op hun achttiende vinden jongeren vaak nog net wat belangrijker dan hun brommer. Als je weet dat het opvoeren van je brommer je eventueel je rijbewijs kost, althans uitstel bij het verkrijgen van het rijbewijs, is dat naar mijn mening iets wat wel eens aan zou kunnen komen.

Er zijn ook nog financiële vragen over verkeersveiligheid gesteld. De heer Van den Berg sprak over een jaarlijkse extra pot van 360 mln voor regionale bereikbaarheid. Hij vroeg zich af of dat geld niet deels ten goede kon komen aan Duurzaam veilig. Ik meen dat hij doelt op het eenmalige bedrag dat ik tot en met 2010 beschikbaar heb voor verbetering van de regionale bereikbaarheid. Ik meen dat hier sprake is van een misverstand. Het geld voor Duurzaam veilig wordt vanaf volgend jaar door de ontschotting verdeeld via de brede doeluitkering. Het geld dat wij voor bevordering van de verkeersvei-

ligheid beschikbaar hebben, wordt ter beschikking gesteld aan de decentrale overheden. Het komt terecht in één grote, brede doeluitkering.

De heer Van den Berg vroeg of ik geld voor Duurzaam veilig in het MIT naar voren kan halen. Het antwoord is helaas: nee. De begroting biedt die ruimte niet. Wat ik de heer Van den Berg wel kan toezeggen, is dat ik het Europese actieprogramma verkeersveiligheid tijdens het EU-voorzitterschap hoog op de agenda wil zetten. Ik heb bijvoorbeeld al afspraken gemaakt met mijn Italiaanse collega over een tweede conferentie dit jaar op ministerniveau om de voortgang te bespreken. Ik ben nog niet lang deelnemer van de Raad, maar mij is al opgevallen dat het onderwerp van de verkeersveiligheid in Europa een van de toponderwerpen is geworden. Een aantal landen komt ongunstig naar voren. Zeker de nieuwe leden steken ongunstig af bij de andere. Er is werkelijk een wedstrijd in positieve zin gaande bij het bereiken van resultaten. Men helpt elkaar en wisselt best practices uit. Ik heb bijvoorbeeld aan mijn collega's van Engeland en Duitsland gevraagd of zij konden analyseren wat de oorzaak is van de verhoging van het aantal, vooral dodelijke, ongelukken met kinderen. Daarover spraken zij namelijk in de discussies. Dit onderwerp houdt mij en deze collega's bezig. Wij weten namelijk niet precies wat de oorzaak is.

De heer **Pormes** (GroenLinks): Voorzitter. Met het antwoord van de minister op het punt van de verkeersveiligheid voel ik mij toch een beetje misleid. De fractie van GroenLinks heeft een keer met mevrouw Netelenbos over verkeersveiligheid gesproken. Tussen de periode van mevrouw Netelenbos en die van deze minister was de heer De Boer minister van Verkeer en Waterstaat. Met minister De Boer hebben wij vorig jaar mei, bij de bespreking van de spoedwet, het punt dat de minister nu behandelt, expliciet aan de orde gesteld. Ons verwijt was toen: waarom geeft u hoge prioriteit aan de spoedwet en niet aan het terugbrengen van het aantal verkeersdoden? Het ging ons erom dat men het aantal verkeersdoden bewust liet toenemen van 700 naar 950. Nu zegt deze minister: we behoren tot de top van Europa. Terecht zegt zij dat wij dit zo moeten

houden. Echter, wij moeten nu niet doen alsof wij de situatie verbeteren. Ten opzichte van 2002 is er nog altijd sprake van een toename van 700 naar 950. Die toename is tijdens Paars opgetreden. Aanvankelijk was het het streven om terug te gaan naar 700. De heer De Boer zei echter: we laten het groeien naar 950. Dat staat in de Handelingen. Deze minister wil het getal weer iets terugbrengen en naar 900 gaan. Materieel is er dan nog sprake van een stijging.

Vorig jaar mei heeft de heer De Boer gezegd dat het budget voor verkeersveiligheid niet kan worden gehandhaafd, maar dat dat budget zou worden gecontinueerd op 20 mln per jaar. In 2007 zou het stijgen naar 70 mln. Nu spreekt deze minister over een doeluitkering. Heel concreet is mijn vraag: geldt dit bedrag nu wel of niet?

Minister **Peijs**: Ik begin met de bedragen, zodat we over hetzelfde spreken. Onder minister Netelenbos was sprake van een bedrag van zo'n 2 mld gulden voor verkeersveiligheid. Dat bedrag is verdampt. We hebben het dus over andere bedragen. Ik heb tot aan 2010 300 mln euro, met welk bedrag wij woekeren. Lang niet alles op het gebied van verkeersveiligheid kost overigens heel veel geld. Ik kan u niet vertellen, hoe snel ik dat aantal van 700 verkeersdoden per jaar wil bereiken. Dat aantal is echter nooit gehaald. Wij komen van 1026 en ik wil naar 900, met de zojuist genoemde inspanningen. Die 700 was een streven, maar geen concreet aantal. Ik heb niets laten stijgen, het aantal daalt nog steeds.

De heer **Pormes** (GroenLinks): Uw ambitie was 700, en nu 900.

Minister **Peijs**: Dat was onder Paars, maar dat waren andere tijden. Ik heb zoals gezegd geen 2 mld gulden voor verkeersveiligheid.

De heer **Pormes** (GroenLinks): Waar is die 20 mln euro dan gebleven?

Minister **Peijs**: Dat geld staat er nog steeds. Het geld dat wij volgend jaar niet nodig hebben voor de grote wegen, gaat dan naar de decentrale overheden, die daarmee hun verkeersveiligheidsbeleid gaan betalen. Ik opende onlangs in Utrecht een 30-kilometerweg. Ik denk dat er

Peijs

op dat punt heel veel te doen is voor de decentrale overheden. Geen zorgen dus, maar dat aantal van 700 was wel een streven. Daarvoor is een flink bedrag nodig, dat we niet hebben.

De heer **Schouw** (D66): Ik heb over de causaliteit tussen het aantal verkeersdoden en alcoholgebruik de suggestie gedaan om, als die causaliteit groot is, over te gaan naar een totaal alcoholverbod. Mijn volgende vraag gaat over de causaliteit tussen het aantal verkeersdoden en het gebruik van drugs in het verkeer. Bij mijn voorbereiding van de begroting ontbrak daar elk zicht op.

Minister **Peijs**: Drugsgebruik is moeilijk te constateren. Zodra dat is aan te tonen, zal daarop worden gehandhaafd. In het kabinet ligt momenteel een voorstel om voor de mensen die net hun rijbewijs hebben terug te gaan van 0,5 promille naar 0,2 promille alcohol in het bloed. Bij de beginnende automobilist brengt dat echt iets op. Bij ervaren rijders brengt dat echter niet veel op. Het aantal doden zou zelfs kunnen stijgen, omdat de pakkans te kleiner wordt. Als ik tien agenten heb en 300 dieven, en daarna bij hetzelfde aantal agenten 500 dieven, heb ik een probleem, want dan is de pakkans kleiner. Wij kunnen niet hard maken dat het omlaag brengen van het alcoholpromillage bij ervaren rijders tot enige winst leidt. Wel heel duidelijk is die winst te behalen bij een beginnende automobilist. Wij studeren op de vraag of daarmee iets kan worden gedaan.

De heer Van Raak vroeg gisteren naar mijn mening over het meest gunstige exploitatiemodel voor de Betuweroute. Zoals ik in mijn brief van 23 maart jl. aan de Tweede Kamer heb aangegeven, wil ik de exploitatiekosten zoveel mogelijk neerleggen bij de toekomstige exploitant en gebruikers. Ik heb vervolgens het Havenbedrijf Rotterdam uitgenodigd om samen met ProRail en eventueel andere partijen een business case uit te werken voor een kostendekkende exploitatie. De afspraak is dat de resultaten in het komende half jaar beschikbaar zullen komen. Zo gauw die resultaten er zijn, worden die natuurlijk bekend gemaakt.

Dan de dubbeldeksweg te Gorinchem. De heer Eigeman vroeg

gisteren heel concreet of ik meedoe aan het initiatief van de regio Gorinchem voor het dubbeldekkerproject. Ik wil de hogesnelheidsweg als een volwaardig alternatief betrekken bij de mogelijke planstudie van de A27. Uiteraard worden de regionale partijen en de stichting HSW daarbij betrokken. Het besluit over de start van de planstudie is afhankelijk van de prioritering voor de voorbereiding van de begroting voor 2005, waarin ook de verlenging van het MIT 2011-2014 wordt opgenomen. Daarbij wil ik tevens betrekken de motie-Hofstra van december 2003 over de dubbeldeksnelweg.

Gisteren maakte de heer Eigeman een paar opmerkingen over Randstadspoor. Het geld voor Randstadspoor is gereserveerd. Daarnaast heb ik aangegeven dat in het MIT inclusief de BOR-gelden na 2010, 509 mln euro beschikbaar is voor de bereikbaarheid van de regio Utrecht. Dat geld is bestemd voor het project Randstadspoor Vleuten-Geldermalsen. De bestuurders van de regio Utrecht, ProRail, Vw en NS moeten daarvoor gezamenlijk een plan maken. De regio heeft aangeboden een voorstel te doen voor herprioritering van alle MIT-gelden die beschikbaar zijn voor Randstadspoor om zo een versnelde financiering van het gezamenlijke plan mogelijk te maken. De regio heeft ook aangegeven zo snel mogelijk de spoorverdubbeling Amsterdam-Rijnkanaal-Utrecht CS te willen realiseren en daarvoor 100 mln euro voor te financieren en de rente zelf te betalen, zoals bij alle voorfinancieringen de eis is van minister Zalm. Die beschikking ga ik afgeven.

De heer Van Raak kan ik met betrekking tot de Noord-Zuidlijn antwoorden dat de voorstellen van de gemeente Amsterdam uitgebreid zijn getoetst, beoordeeld en van second opinions zijn voorzien. De beschikking die wij vervolgens hebben afgegeven, bevat een vast bedrag waarin de afkoop van risico's was opgenomen. De kostenstijging die zich nu voordoet, is voor rekening van de gemeente die zich dat overigens ook realiseert. Die kostenoverschrijding was in ieder geval niet door VeW te voorzien. Als Amsterdam die wel kon voorspellen, heeft zij hard in haar eigen vlees gesneden. Dat ligt dus ook niet voor de hand.

De heer **Van Raak** (SP): Ik bedoelde het volgende met deze vraag. Voor de PvdA- en VVD-wethouders van Amsterdam was het blijkbaar duidelijk dat het met dat budget niet kon en dat er overschrijdingen zouden zijn. Ik wil van u een meer politieke en principiële uitspraak horen. Ik heb gisterenavond uitgelegd waarom mijn partij, door schade en schande wijzer geworden, infrastructureel conservatief is geworden. Dat is omdat wij er in Nederland maar niet in slagen om de besluitvorming rond dit soort projecten democratisch of in ieder geval transparant te maken. Ik vraag dan ook wat uw oordeel is over de gang van zaken. Daar bedoel ik mee dat bestuurders willens en wetens foute informatie voorleggen aan hun gemeenteraad, de minister en de Kamer. Vindt u dat een goede manier van besluitvorming? Zo nee, ziet u dan mogelijkheden om dit in de toekomst te voorkomen?

Minister **Peijs**: Ik ben er absoluut niet van op de hoogte dat die wethouders dat gezegd zouden hebben. Dus daar heb ik verder geen oordeel over. Wat betreft de besluitvorming over grote infrastructurele projecten meen ik dat er alle transparantie bestaat. Het zijn natuurlijk wel heel complexe projecten. Onlangs zijn wij op een buitengewoon leerzame bijeenkomst geweest waarop een Deense professor sprak, die grote infrastructurele projecten over geheel Europa heeft onderzocht. Het blijkt overal hetzelfde te zijn. Nederland komt er relatief gezien nog goed van af hoewel ook hier grote overschrijdingen zijn. Kennelijk zijn overschrijdingen inherent aan dit soort trajecten. Dat betreuren wij zeer. Met deze wetenschap proberen wij op een andere manier te plannen. De opmerking over de wethouders laat ik voor rekening van de geachte afgevaardigde.

De heer **Van Raak** (SP): Voorzitter.

De **voorzitter**: Mijnheer Van Raak, met het oog op de klok verzoek ik u hier in tweede termijn op terug te komen.

Minister **Peijs**: Voorzitter. Over drie specifieke projecten kan ik om uiteenlopende redenen niet veel meer zeggen dan ik eerder heb gedaan. Ik kan niet dieper ingaan op

Peijs

de Zuiderzeelijn omdat het kabinet in het kader van de nota's Ruimte en Mobiliteit nog een besluit moet nemen over het vervolg. Ik kan wel zeggen dat het altijd de bedoeling is geweest dat marktpartijen voor de rentabiliteit zorgen. Daarbij wordt uitgegaan van een vaste overheidsvergoeding die al jarenlang in de begroting is opgenomen. Iedereen weet dus hoeveel dat is.

Voor het HSL-contract met HSA geldt feitelijk hetzelfde. Het enige wat ik zeg, is dat ik het uitgangspunt contract is contract hanteer. Nu het feitenonderzoek loopt en het overleg met mijn Belgische collega nog gaande is, zou het niet verstandig zijn om nu al definitieve conclusies te trekken. Om mijn politieke inzet op dit dossier te vernemen, moet men echt tot eind mei wachten.

Ten aanzien van de spoortunnel in Delft ligt een motie op tafel die ik in het kabinet heb besproken. Dat project nemen wij mee in de besluitvorming over het MIT 2011-2014.

Voorzitter. Hiermee ben ik aan het einde van mijn antwoord gekomen. Het was een lang verhaal, maar zoals ik aan het begin al zei: Verkeer en Waterstaat raakt aan veel maatschappelijk relevante zaken die veel aandacht verdienen. Deze Kamer heeft dan ook bijna honderd vragen gesteld, die alle beantwoord moeten worden.

De heer **Schouw** (D66): Ik heb nog geen reactie gehad op mijn betoog over het openbaar vervoer in de Randstad. Ik heb geconstateerd dat het geen samenhangend geheel is en dat de kwaliteit onder de maat is. Het zijn losse onderdelen die een soort samenhang suggereren. Wij achten het dan ook tijd voor een deltaplan openbaar vervoer Randstad. Dit is voor ons een zwaar punt en om mijn tweede termijn in de fractie goed te kunnen voorbereiden, krijg ik hier graag alsnog een reactie op. Het zou een beetje wrang zijn als ik mijn fractie zou moeten melden dat ik er nog niets over gehoord.

Minister **Peijs**: In dit land hebben wij overal al deltaplannen voor. Behalve bijvoorbeeld de Hanzelijn worden er vrijwel geen nieuwe verbindingen aangelegd. Wij zullen het moeten doen met de bestaande infrastructuur. Ik heb al gezegd dat de bestaande infrastructuur de ruimte en de verstedelijking structureert.

Meer openbaar vervoer moet dan ook vooral gevonden worden in intensivering van bestaande voorzieningen. De komende jaren is daar altijd over te praten. Gelet op de nootzaak van onderhoud ("houwen voor bouwen") zie ik op korte termijn geen mogelijkheden voor nieuwe openbaarvervoersverbindingen. In de steden, zoals rond Utrecht, zijn veel initiatieven voor een betere benutting van het spoor. Daar zullen wij het de komende jaren ongetwijfeld uitgebreid over hebben.

De **voorzitter**: Ik maak de Kamer erop attent dat de staatssecretaris ongeveer een klein uur nodig zal hebben voor haar reactie op de vele vragen die zijn gesteld. Met het oog op de klok verzoek ik de woordvoerders om enige maatvoering te betrachten, zowel bij het aantal interrupties als bij de lengte daarvan.

□

Staatssecretaris **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:

Voorzitter. Ik sluit mij aan bij de woorden van de minister, die de Kamer dankte voor de vele vragen. Na zo'n lange tijd nadat de begroting is ingeleverd, toont de Kamer nog veel interesse daarvoor. Mijn inzet voor de komende jaren is gericht op betrouwbaarheid en realisme; betrouwbaarheid op het spoor, want de reiziger heeft daar recht op, betrouwbaarheid in het waterdossier, waarbij niet alleen wordt gereageerd op incidenten ± het gaat om een integrale aanpak ervan ± en betrouwbaarheid in het luchtvaartdossier, zowel gelet op het economisch belang als op de belangen van de omwonenden.

Voordat ik op deze drie onderwerpen inga, ga ik kort in op de opmerking van de heer Eigeman over de risico's. De komende periode zal daarover een spannende discussie worden gevoerd. Enerzijds gaat zij over de veiligheid van de burgers en anderzijds over de rol van de overheid en van de burgers in het veiligheids- en risicoverhaal. Deze discussie is bijzonder actueel. Ik heb vorig jaar in deze Kamer een lezing over dit onderwerp gehouden. Het komt zeker op mijn beleidsterreinen luchtvaart en water sterk terug. De heer Eigeman heeft gevraagd of de discussie is afgestorven, omdat het zo stil is geworden, maar dat is zeker niet het geval. De heer Van Geel is

actief bezig met andere departementen, waaronder VW, met de voorbereiding van een standpunt ter zake.

Ook ik wil, evenals de heer Van Geel, nuchter omgaan met risico's. Ik vind het van belang dat meer verantwoordelijkheid wordt gelegd bij de burger. 100% veiligheid bestaat niet. Er is geen dag zonder risico's. Er zijn goede redenen om risiconormen niet heilig te verklaren. Er zijn ook goede redenen om burgers meer op hun verantwoordelijkheden te wijzen en hen meer verantwoordelijkheid te laten nemen bij bepaalde activiteiten. Ik denk daarbij bijvoorbeeld aan buitendijks bouwen.

Niet de norm is uitgangspunt, maar de vergelijkbaarheid van verschillende normen. Daarna zouden bestuurlijke keuzes het uitgangspunt moeten zijn. Het is niet zo interessant of iets eens in de zoveel miljoen jaar gebeurt of dat er zoveel geld tegenover een mensenleven staat. De bestuurlijke keuzes richten zich op de activiteiten en de risico's die zoveel mogelijk uitgebannen moeten worden. Dan is de vraag welke investeringsmiddelen daartegenover staan of wat er nagelaten moet worden. Bestuurlijke keuzes zijn uitgangspunt en niet de norm. Dit kan ook betekenen dat de norm op bepaalde plaatsen wordt verruimd, omdat het neveneffect van het strikt naleven ervan erger kan zijn dan de kwaal. Dit klinkt wellicht allemaal nog wat cryptisch, maar de discussie zal interessant zijn. Ik vind dit typisch een onderwerp voor de Eerste Kamer.

De SP-fractie is wat dieper ingegaan op de liberalisering van het spoor. In 1995 is de NV Nederlandse Spoorwegen opgesplitst in een commercieel deel en een aantal taakorganisaties die publieke taken moeten behartigen. De taakorganisaties zijn later buiten de NS geplaatst onder de hoede van de overheid. De heer Van Raak vroeg of er, terugkijkend, toch niet wat meer overheidsbemoeyenis moet zijn. In het verleden is echter ook de overheidsbemoeyenis een probleem gebleken. Wij moeten ons nu vooral richten op een ander soort overheidsbemoeyenis. Wat wij toen hebben bedacht, is een heel vreemd systeem van totale opsplitsing, waardoor de verantwoordelijkheden zo uit elkaar zijn gehaald dat uiteindelijk niemand aanspreekbaar

Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

was. Ik denk dat wij hetzelfde belang hebben. Ik wil gewoon niet een discussie aangaan over de vraag of liberalisering fout is of niet. Het gaat meer om de voorwaarden die worden gesteld, als je zo'n slag maakt. Wat doe je gedurende de rit om de ene organisatie in de andere organisatie om te vormen en waar kom je op uit? Waar wilden wij op sturen en waar sturen wij op?

Het interessante is dat er binnenkort een grote uitdaging komt, voor mij althans, als de nieuwe concessies naar de Kamer worden gestuurd. Met die concessies kunnen wij veel meer en veel beter sturen dan voorheen. De overheidsbemoediging is niet heilig, maar dit is veel beter, omdat je nu werkelijk kunt sturen en omdat wordt vastgelegd wie welke verantwoordelijkheid heeft. Dat hadden wij in het vorige systeem niet goed genoeg vastgelegd. Als je dat niet doet, blijft iedereen naar elkaar wijzen en dan blijft het lastig om elkaar aan te spreken. Daardoor konden wij niet altijd tijdig en volledig geïntegreerd worden en niet ingrijpen. Dat soort zaken zitten er nu allemaal in, naast inhoudelijke afspraken over wat wij verwachten van de verschillende organisaties waarmee wij concessies sluiten.

Die instrumenten komen bovenop de rol van de overheid als aandeelhouder. De heer Van Raak vroeg of de overheid als aandeelhouder niet veel meer macht moet hebben. Ik geloof niet in sturing als aandeelhouder, omdat deze heel zwak is, maar wel in sturing via concessies. Ik denk dat wij daarmee veel meer kunnen doen, en dat dit soort zaken goed moeten worden gesplitst. Dat doen wij door dit bij verschillende ministeries onder te brengen. Het is een beetje een farce om te denken dat wij via het aandeelhouderschap met de vuist op tafel kunnen slaan.

De concessiewet geeft straks meer grip op de spoorsector. Die concessies krijgen ook een publiekrechtelijk karakter, zodat wij de afgesproken prestaties en beloften kunnen afdwingen. Ik denk dat dit een belangrijk element is, vergeleken met het verleden.

In die concessies zullen wij ook een zorgplicht opnemen, waarin de NS wordt opgedragen om te zorgen voor goed openbaar vervoer. Daarin zitten alle criteria voor reizigersinformatie, zitplaatsgarantie, punctualiteit, en noem maar op.

De concessies zullen vrij algemeen van aard zijn, omdat zij langere tijd mee moeten gaan. In de vervoerplannen en de beheerplannen die eronder komen te liggen, worden voor een aantal jaren concrete afspraken gemaakt. De concessies moeten mee tot 2015. Ik kan wel zeggen welke punctualiteit ik wil in 2015, maar in de afgelopen jaren hebben wij gezien dat dit niet zo zinvol is. Dat leggen wij tot 2007 vast.

Dit soort dingen worden iedere keer in de vervoerplannen vastgelegd. De heer Van Raak en de heer Eigeman spraken hierover. De overheid krijgt hiermee meer invloed op de NS. Het is veel beter om de publieke belangen die wij hebben bij de NS, zo te waarborgen.

Dat betekent nog steeds dat ik mij niet wil bemoeien met de bedrijfsvoering van de NS, omdat ik vind dat zij daar zelf verantwoordelijk voor zijn. Het gebrek aan sturingsinstrumenten heeft in het verleden tot problemen geleid. Er was een vreemde vorm van aansturing, waarbij bedrijfsvoering en andere elementen zo door elkaar werden gehaald dat wij wel eens zeiden dat de NS helemaal onder de hoede van de overheid moesten worden gebracht. Dat is niet mijn intentie. Ik denk dat wij hiermee een goed systeem hebben. De Kamer zal te zijner tijd kunnen beoordelen of zij dat ook vindt.

De SP vroeg ook hoe de grote achterstand in het spooronderhoud is ontstaan. Vorig jaar werden wij geconfronteerd met grote achterstanden, maar dat hadden wij allang kunnen weten, want bij de liberalisering hebben vele deskundigen daar al opmerkingen over gemaakt. Zij hebben opmerkingen gemaakt over service, materieel, personeel en onderhoud. Dat ging over de NS, maar niet over de infrastructuur.

Hadden wij het kunnen weten? Ja, natuurlijk hadden wij het kunnen weten, omdat er voorheen niet verder vooruit werd gekeken dan het volgende begrotingsjaar. Voor beheer en onderhoud werd eigenlijk altijd een jaar vooruitgekeken. ProRail streeft nu naar meer inzicht in de relatie tussen het niveau van onderhoud en van kwaliteit. Ik geloof dat mijn collega De Boer voor het eerst het grote onderhoudsprobleem op de agenda heeft gezet. Bij de subsidieaanvraag voor 2003 heeft ProRail voor het eerst een lange-

termijndoorkijk gepresenteerd. Daar is een hele omslag in het denken bij VW uit voortgekomen.

Wij hebben daar meteen op gereageerd bij deze begroting voor 2004 door het Herstelplan spoor vast te stellen. Dat Herstelplan bestaat uit verschillende fasen om het achterstallige onderhoud in te halen. Het is dus niet het onderhoud voor de toekomst, maar achterstallig onderhoud. Tot 2012 is daar zo'n 1,5 mld mee gemeoid. Als u beseft wat dat betekent op een moment dat het kabinet zo'n 5 mld moet bezuinigen en weet dat er nog meer bezuinigingen aankomen! Wij hebben weliswaar ook veel gerealiseerd door het stilleggen van aanlegprojecten, maar het was in die tijd toch bijzonder dat bedrag in een keer te reserveren. Het jaar daarvoor werd nog twee dagen lang over 80 mln extra gediscussieerd in de Kamer.

Het komt er nu op aan dat wij het hoge onderhoudsniveau vasthouden. Voor ons beiden is de grote uitdaging om in de toekomst ervoor te zorgen dat als er aanlegprojecten zijn het onderhoud daarvan tegelijkertijd in beeld te brengen. Dat is de taak van het ministerie van VW. Het aanlegbudget en het onderhoudsbudget zijn gescheiden trajecten en staan los van elkaar. Je moet beide veel meer met elkaar in verband brengen. Het is ook een taak van beide Kamers daarop te letten, omdat in het verleden iedereen altijd riep: wat een prachtig aanlegproject, maar kunt u er niet voor zorgen dat het wat goedkoper kan? Als dan vervolgens niet alle flankerende kosten duidelijk zijn, ziet het er misschien aantrekkelijk uit, maar uiteindelijk hebben wij onszelf daarmee.

Als wij in staat zijn, het achterstallig onderhoud in te halen en ervoor te zorgen dat onderhoud meer definitief op de agenda komt te staan, gaan wij ervan uit dat daarmee de betrouwbaarheid van het spoorstelsel kan verbeteren. Wij zullen de komende jaren bij het MIT en andere budgetverdelingen er nog flink over moeten vechten om dat er goed in te krijgen. Onderhoud is niet het enige waardoor je op tijd komt, maar het scheelt wel een hoop als dat onderhoud verbetert, want het is voor een groot deel de oorzaak van de storingen. Er zijn natuurlijk ook andere factoren, zoals personeel. Ik zag de heer Noten net rustig achterover zitten. Hij is in het

Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

verleden hard bezig geweest om rust op het spoor te brengen.

Wij hadden inderdaad kunnen weten dat er sprake was van achterstallig onderhoud. Voor ons heeft onderhoud in de toekomst prioriteit. Men kan dat in alle stukken lezen. Wij hopen dat beide Kamers met ons opletten.

De gebruiksvergoeding is eigenlijk een gebruikersvergoeding. De heer Eigeman maakt zich zorgen over de effecten van het doorrekenen van die gebruiksvergoeding in het algemeen in de prijs van het openbaar vervoer. Ik zal specifiek ingaan op de effecten daarvan op het spoor. De verhoging van de gebruiksvergoeding is in lijn met de regels die door de Europese Commissie zijn voorgeschreven. Volgens deze regels moeten wij ervoor zorgen dat de kosten die wij maken voor infrastructuur voortaan doorrekenen aan de partijen die daarvan gebruik maken. Wij krijgen nog wat ruimte om dat in te vullen. De doorrekening is nog niet 100%. Er zijn wel spelregels over de wijze waarop die kosten moeten worden doorgerekend.

Hoewel de heer Eigeman vreest dat die kosten geheel terecht komen bij de klant, hoeft dat niet zo te zijn. Ik kan nog niet exact ingaan op de vraag welke tarieven wij afspreken met de NS, omdat daarover in verband met de concessie wordt onderhandeld. Wij zullen wel duidelijk maken wat de delta is die de gebruiksvergoeding veroorzaakt. Men kan die doorrekenen. Door elders bij de NS te bezuinigen, kun je ervoor zorgen dat het geen bedrag van een op een is, maar een deel van het bedrag. Het is aan de NS en onszelf, uiteindelijk de tarieven te bepalen. Die zullen uit veel elementen bestaan. Het hoeft dus niet per se een doorrekening van de gebruiksvergoeding van een op een te zijn. Die zou ook kunnen worden gecompenseerd met efficiënt werken, loononderhandelingen of andere zaken die elders weer niet op al te veel steun hoeven te rekenen.

De heer Van den Oosten vroeg waarom hij nooit hoort dat blaadjes op de rails in Zwitserland tot problemen leiden en in Nederland wel. Ik hoop dat hij het afgelopen jaar daar veel minder van gehoord heeft. Wij hebben daar echt goeie maatregelen voor genomen en een goed jaar gedraaid. De reden is dat in Zwitserland de spoorwegen standaard worden vrijgemaakt van

sneeuw en blaadjes, omdat beide daar veel vaker voorkomen dan bij ons. Bij ons komt het sporadisch voor. Wij hebben er incidenteel overlast van. Wij hebben er in het verleden voor gekozen, niet structureel een standaardprocedure in te zetten die vele malen duurder is, maar om de incidentele overlast aan te pakken. De NS werd ook overvallen door het eerste jaar dat het weer zo veel overlast veroorzaakte. Dit jaar hebben zij heel veel preventieve maatregelen genomen, waardoor wij het hopelijk nooit meer over de blaadjesproblematiek hoeven te hebben. Ik denk dan aan het werken met gelei en controle van het spoor.

De heer **Van Raak** (SP): De liberalisering heeft volgens de staatssecretaris tot twee problemen geleid. Zo zijn er volgens haar destijds onvoldoende criteria opgesteld waarop de NS kunnen worden afgerekend en is er te weinig geld beschikbaar gesteld voor investeringen in de infrastructuur. Bent u het met mij eens dat de liberalisering op deze twee punten niet positief heeft uitgepakt?

Staatssecretaris **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik laat die conclusie maar aan u, want ik weet niet precies wat u daarmee bedoelt.

U gebruikte al eerder het woord "criteria" in vragen aan de minister, maar volgens mij doelde u ook toen meer op de gevolgen van het beleid. De criteria waarover wij nu spreken zijn, zijn de concrete afspraken over wie wat moet doen en wie waarvoor verantwoordelijk is. Dat maakt het mogelijk om elkaar op de geleverde prestaties af te rekenen. Dat stond er niet in, maar dat moet u wel onderscheiden van gevolgen van het beleid als het aantal mensen dat van de trein gebruikmaakt en de prijs van het kaartje.

De criteria betreffen het aantal treinen dat er minimaal moet rijden en het aantal zitplaatsen dat beschikbaar moet zijn. Als aan die criteria wordt voldaan, kan dat tot gevolg hebben dat meer mensen de trein een goede vervoersoptie vinden. Dat is dan wel een gevolg en geen criterium. Ik denk overigens niet dat het zinvol is om bij dit onderwerp in een woordenstrijd verzeild te raken.

In het vorige voorstel waren de criteria eigenlijk wel opgenomen, maar men had niet duidelijk vastgelegd wie daarvoor verantwoordelijk was. Dat leidde bijvoorbeeld tot de enigszins bizarre discussie tussen ProRail en de NS over vierkante wielen en de blaadjes op het spoor. De een zei dat de vierkante wielen het gevolg waren van de slechte staat van het spoor en de ander zei dat het spoor zo slecht was, omdat er met vierkante wielen overheen werd gereden. Die discussie kon zo op slaan, omdat nergens was vastgelegd wie waarvoor verantwoordelijk was. Vervolgens keek men naar de overheid en die kon ook weinig anders doen dan erop te wijzen dat men hier samen uit diende te komen. Het werd al met al een beetje een welles-nietesspelletje.

Om dergelijke discussies in de toekomst te voorkomen hebben wij in de concessie aan ProRail heel duidelijk opgenomen wat er van hen wordt verwacht en welke termijnen daarbij worden gehanteerd. Verder is afgesproken langs welke wegen ze een en ander moeten realiseren als ze het op dit moment nog niet kunnen leveren. De NS is een soortgelijke concessie verleend, want daarin worden afspraken gemaakt die een outputsturing mogelijk maken of duidelijk maken op welke manier tot die outputsturing moet worden gekomen.

Bovendien stellen ProRail samen met de NS een toegangsovereenkomst op, waarin afspraken worden gemaakt over zaken die vroeger bleven liggen. Een goed voorbeeld hiervan is geluid. Formeel is de infrastructuurbeheerder verantwoordelijk voor het terugdringen van de geluidsoverlast. De kosten die hij daarvoor moet maken, zijn echter tien keer zo hoog dan wanneer de vervoerder daaraan iets zou doen, bijvoorbeeld door te kiezen voor een ander type wielen. Het is toch zeker doodzonde om de infrastructuurbeheerder zo veel meer geld te laten uitgeven, omdat hij hierop nu eenmaal formeel afgerekend kan worden? Daarover kunnen nu afspraken worden gemaakt. Daarbij moet u denken aan de afspraak dat er minder kosten, bijvoorbeeld 50%, in rekening worden gebracht bij de vervoerder als hij zijn materiaal aanpast om het geluid te vermindere. Het geld dat men zo uitspaart, kan vervolgens weer ergens anders

Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

in worden geïnvesteed. Dergelijke interessante afspraken kunnen in de toekomst dus worden gemaakt.

Achteraf gezien was er in het verleden inderdaad te weinig geld beschikbaar. Wij waren daar echter wel allemaal bij.

De heer **Van der Lans** (GroenLinks): De Eerste Kamer heeft de motie-Wolfson aangenomen. Onderdeel van deze motie was de zogenaamde managementconcessie. De evaluatie zou moeten uitwijzen of dat een werkbaar model is. Uit de berichtgeving heb ik begrepen dat de staatssecretaris al een heel eind in die richting denkt. Zo snel is een motie die wij hebben aangenomen, nog nooit gerealiseerd. Is dit inderdaad het stramien waarbinnen verder wordt gedacht, met alle consequentie en complicaties die daaraan zijn verbonden?

Staatssecretaris **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik kan niet helemaal antwoorden, omdat ik niet precies weet wat er in die motie staat. Een van de Kamers, volgens mij de Tweede, heeft in ieder geval aandacht gevraagd voor wat er gebeurt als de concessie aan een ander wordt verleend: hoe ga je om de managementaanbesteding? Daarover zal een procesafspraken worden opgenomen in de concessies. De tweede vraag van een van de Kamers was: kan de organisatievorm worden geëvalueerd? Deze evaluatie volgt in 2006. Wij zouden met elkaar niet te lang moeten bakkeleien over de vorm maar ons afvragen: wat willen wij inhoudelijk bereiken en welke sturingsinstrumenten kunnen wij daarvoor gebruiken? Concessies zijn een veel beter sturingsinstrument dan de vorige variant met een totale splitsing. In dat licht hoeft de NS niet opnieuw volledig onder overheidshanden te komen. De discussie op dit punt zullen wij op dat moment met elkaar hebben om te bezien of het ook voor anderen voldoet. Ik geloof in ieder geval sterk in dit model.

Het volgende thema is water. Ik ben blij dat er in deze Kamer uitgebreid aandacht is voor dit onderwerp. In de Tweede Kamer is die meestal wat mager, behalve als er incidenten zijn. In deze Kamer zitten natuurlijk nogal wat deskundigen op dit terrein. Gelukkig spreken wij hier niet alleen over incidenten maar ook over het integraal

waterbeleid, waarmee wij al veel langer bezig zijn. Niet alle oplossingen moeten nog worden bedacht. Ik vertel graag iets over hoe het nu is.

Allereerst is er gevraagd naar de primaire waterkeringen. Om het wettelijke veiligheidsniveau te borgen wordt in deze begroting tot 2010 225 mln euro extra uitgetrokken voor het versterken van de steenzettingen van de primaire waterkeringen. Dit doen wij door herprioritering. Ook hier gaan onderhoud, stevigheid en degelijkheid voor nieuwe projecten. Daarna is hiervoor tot 2014 nog een 350 mln euro extra gereserveerd. De discussie over MIT en SNIP zal later worden gevoerd, maar wij hebben op dat punt in ieder geval al vooruitgedacht en bekeken.

Voor de versterking van de zwakke schakels in de kust is tot en met 2020 een bedrag van 736 mln euro gereserveerd. Naar het zich laat aanzien, zijn er dus voldoende financiële middelen om de zwakke schakels in de kustverdediging aan te pakken. Iemand, volgens mij de heer Van den Berg, stelde dat er een tekort zou zijn, zodat ik zou moeten herprioriteren. Ik denk dat hij doelt op het probleem dat die gelden pas vanaf 2006, 2007 of 2008 beschikbaar komen. Sommige waterschappen hebben aangegeven: eigenlijk willen wij morgen al aan de slag. Tegen hen hebben wij gezegd: dat mag wel, maar dan moet u het voorschieten en spreken wij iets af over het verdelen van de rentekosten. Een van die waterschappen is Hollands Noorderkwartier. Het begrip "zwakke schakel" is overigens relatief. In plaats van eens in de 10.000 jaar is het risico daar bijvoorbeeld eens in de 9500 jaar. Het probleem doet zich dus niet morgen voor; het veiligheidsniveau is alleen niet zo hoog als je zou willen. Daaraan moeten wij iets doen om te voldoen aan de wet, maar het is niet heel dringend. Het risico is er altijd; ook als dat kleiner is dan eens in de 10.000 kan er morgen iets gebeuren. Als wij daarmee in 2007, 2008 mee aan de slag gaan, zijn wij prima op tijd. Daarnaast bereid ik de noodzakelijke aanpassing van de Wet op de waterkering voor. In overleg met vertegenwoordigers van provincies en waterschappen is een concept-subsidieregeling ontworpen. Het wijzigingsvoorstel voor de Wet op de waterkering is vanmorgen al in een van de onderraden aan de orde geweest en zal naar verwachting

eind 2004 naar de Kamer worden gestuurd.

Ik kom nu te spreken over het hoofdwatersysteem. Voor het hoofdwatersysteem loopt de ontwikkeling van de PKB Ruimte voor de rivier. Deze moet begin 2006 klaar zijn en tot 2015 hebben wij dan zo'n 1,9 mld euro te besteden om de afvoercapaciteit van de Rijn te vergroten van 15.000 m³ per seconde nu naar 16.000 m³ per seconde dan. De heer Eigeman heeft gevraagd of dat voldoende is, waar die 16.000 m³ op is gebaseerd en of ik ook kijk naar ontwikkelingen in het buitenland. Hij heeft ook een aantal vragen gesteld over noodoverloopgebieden, namelijk of wij die niet achterwege kunnen laten door bijvoorbeeld bovenstromse ingrepen en hoe de effecten zich verhouden tot de risico's. Die afvoercapaciteit van 16.000 m³ is gebaseerd op een overstromingskans van eens in 1250 jaar. Deze norm hebben wij een aantal jaar geleden vastgesteld bij de Wet op de waterkering. Wij hebben toen ook rekening gehouden met ontwikkelingen in Duitsland. Tegelijkertijd hebben wij ook gezegd dat de klimaatverandering op ons af komt en dat wij steeds zullen blijven studeren om te zien of er in de toekomst meer komt. Dat is een apart project dat naast Ruimte voor de rivier loopt en waarin ook verkenningen voor de toekomst worden gedaan.

Wij proberen de problemen stroomgebiedsgewijs aan te pakken. Dat betekent dat de benadering altijd internationaal is. Wij zijn ook zeer actief bezig met de Europese Commissie om in het kader van het Nederlandse voorzitterschap van de EU komend half jaar hoog water als belangrijk punt op de agenda te zetten. Ik ben het afgelopen jaar langs zo goed als al mijn collega's gereisd om ze te vertellen over het belang van een gezamenlijke hoog water aanpak. Vroeger was dat lastig omdat alleen Nederland en af en toe Duitsland een probleem had. De afgelopen twee jaar hebben echter zo veel Europese landen problemen met hoog water gehad dat het inmiddels ook bij anderen een punt is geworden op de agenda. Zeker de nieuwe lidstaten, zoals Tsjechië en Roemenië, hebben veel ervaring met overstromingen en die zien dus allemaal in dat er een gezamenlijke Europese aanpak moet komen. Die aanpak moet niet voor heel Europa

Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

gelijk zijn, maar het probleem moet stroomgebiedsgewijs worden aangepakt binnen Europa. Deze aanpak verschilt van de huidige stroomgebiedsgewijze samenwerking inzake de Rijn en de Maas omdat het wat mij betreft een afdwingbare samenwerking zou moeten zijn.

Ik heb samen met Frankrijk het initiatief genomen om een brief te sturen naar de Europese Commissie. Als het goed loopt en ik heb daar wel vertrouwen in en dan zal Frankrijk aan het begin van het Nederlandse voorzitterschap komen met een voorstel om met een concreet actieprogramma aan de slag te gaan met alle landen rond de stroomgebieden. Niet afwentelen is daarbij een principe dat voor ons heel belangrijk is als laagste punt in Europa. Ook is het de bedoeling dat er preventieve maatregelen worden genomen via regelgeving en financieel instrumentarium in plaats van de problemen achteraf te moeten oplossen. Voorts is bewustwording een belangrijk punt, zeker ook in andere landen. Zelf zijn wij daar al actief mee bezig. Het per stroomgebied risico's in kaart brengen en gegevens uitwisselen, is heel erg belangrijk.

De heer Lemstra vroeg mij hoe ik het allemaal wil gaan doen. Het is tenslotte een grote groep landen die allemaal hun belangen hebben. Hij zei: u kunt wel leuk Europa rondreizen en uw wilskracht tonen, maar u zult toch moeten zeggen hoe u dat gedaan gaat krijgen. Het is ook een ingewikkeld onderwerp. Als je het hebt over ruimte voor water kom je ook op het subsidiariteitsbeginsel. Wij gaan niet over ruimtelijke ordening in andere landen en andere landen gaan gelukkig ook niet over onze ruimtelijke ordening. Wij gaan ervan uit dat in het actieprogramma waarin wordt vastgelegd wie wat doet en dat het geen afwentel-principe mag zijn, de afspraken zodanig worden vastgelegd dat men ook bovenstrooms de maatregelen moet nemen en niet alleen Nederland.

Ik moet erbij zeggen dat maatregelen in bijvoorbeeld Duitsland onze problemen nooit helemaal zullen wegnemen. Wij moeten ons daar dan ook niet blind op staren, maar deze maatregelen hebben wel groot effect op elkaar. Het restrisico zal nooit helemaal worden weggelaten, wat men ook doet bovenstrooms en wat wij ook structureel

doen. Het restrisico blijft en daar zullen wij mee om moeten gaan. Dit betreft de rampenbeheersingsstrategie die onlangs in het kabinet aan de orde is geweest en in de Kamer is behandeld. Met betrekking tot het restrisico heeft het kabinet gezegd dat er nog vier strategieën worden uitgezocht waarvan noodoverloop er één is. Hierover zal het kabinet de Kamer gelijk met het project Ruimte voor de rivier in 2006 rapporteren.

De heer Eigeman vroeg of het nu allemaal op deze manier moet. Het kabinet heeft duidelijk aangegeven dat gecontroleerd overstromen een betere optie is dan ongecontroleerd overstromen. Hij zei: je zult maar in Keizerdom wonen. Maar tegelijkertijd geldt: je zult maar in de stad wonen en weten dat het ook op een andere manier had kunnen worden opgelost, namelijk door het water gecontroleerd af te wenden. Het blijft een moeilijke beslissing, omdat er altijd mensen bij betrokken zijn. Daarom nemen wij nog twee jaar de tijd om samen met provincies en gemeenten te proberen een zo goed mogelijk besluit te nemen.

De heer Eigeman (PvdA): Het antwoord van de staatssecretaris komt een heel eind tegemoet aan wat ik wilde horen. Er zijn echter twee dingen waarover ik mij nog zorgen maak. Er zijn ook al wat oudere scenariostudies, waarin sprake is van een piekbelasting van 18.000 kuub. Dat is 2000 kuub meer en dat vraagt heel wat extra veiligheidsmaatregelen. Ik begrijp dat dit op dit moment niet kan worden verdisconteerd in de concrete aanpak en dat dit nog tot het studiegebied behoort. Ik neem aan dat het getal van 18.000 juist is.

De staatssecretaris noemt het woord preventief. Dat spreek mij aan, maar houdt dit ook in dat zij contact heeft met de bureaus in Duitsland over een aanpak die voor hen gunstig kan zijn, maar voor ons ongunstig? Is in de aanpak gezekerd dat wij niet achter de feiten zullen aanlopen, bijvoorbeeld doordat men in Duitsland bovenstrooms sneller kanaliseert dan voor ons wenselijk is? Daardoor is het water sneller beneden en zitten wij sneller aan de 16.000 kuub.

Staatssecretaris **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: De Duitsers hebben andere dijken. Deze

zijn groter, breder en hoger. Binnen de samenwerkingsaanpak in ons stroomgebied hebben wij afgesproken dat zij niet mogen afwentelen. Daarover is een bestuurlijke afspraak gemaakt. Wat ik zo graag wil, is dat het niet afwentelen daadwerkelijk zodanig in een actieprogramma wordt vastgelegd, dat wij elkaar erop kunnen aanspreken als het daadwerkelijk zo ver is. Daarom sprak ik over het Europese verband. Wij spreken met elkaar af dat wij geen maatregelen nemen die bij een ander een probleem opleveren. Neem echter als voorbeeld Duitsland. In het conceptonderzoek dat wij nu uitvoeren, staat dat het wel eens zo zou kunnen zijn dat voorlopig niet meer dan 16.000 kuub bij ons het land kan binnenkomen. Stel dan dat er ergens in Duitsland een gat in de dijk zit, in een gebied waar het niet zo heel veel kwaad kan. Als het water vervolgens doorloopt tot het Roergebied, kunt u zich voorstellen wat mijn Duitse collega dan gaat doen. Die gaat natuurlijk niet zeggen: ik ga het probleem verder niet afwentelen op Nederland, dus wij laten het water lekker het Roergebied instromen. Neen, hij gooit natuurlijk meteen zandzakken op die dijk en lost daarmee vervolgens de problematiek in het gebied op. Dat heeft dan niet te maken met de structurele maatregelen, maar met een praktische maatregel op het moment dat zich daar een ramp-situatie voordoet. Vervolgens komt het water alsnog heel hard naar onze kant toe. Dat is het verschil tussen structurele maatregelen waarover je afspraken kunt maken en ramp-situaties waarbij ook van alles kan gebeuren. Wij moeten dus blijven anticiperen en ervoor zorgen dat wij ook zelf voldoende ruimte hebben om eventueel een grote hoeveelheid water op te vangen. Wij zullen op alle manieren proberen de programma's op elkaar af te stemmen. Duitsland heeft daar ook belang bij, want als wij een noodoverloopgebied maken, maar wij doen dat niet goed, dan stroomt het water ook zo weer terug Duitsland in. Ik verwacht echter dat Duitsland in noodgevallen maatregelen zal nemen die aan de eigen bevolking ten goede zullen komen.

De heer Eigeman (PvdA): Met het oog op de belangen van steden als Den Bosch en Dordrecht moet er in geval van restrisico overloopgebied

Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

overblijven bij Kekerdom, om dat voorbeeld aan te houden. U komt bij Kekerdom overtuigender over als u kunt aantonen dat u in de voorfase, ook internationaal, dit soort afwegingen hebt gemaakt. Ook bovenstrooms liggen andere dan stedelijke gebieden. Daar kunnen soms andere afwegingen een rol spelen.

Staatssecretaris Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Daarover hoeft u zich geen zorgen te maken. Er vinden intensieve gesprekken plaats. Het is echter niet zo dat Duitsland al onze problemen kan oplossen, want ook daar doen ruimtelijke maatregelen pijn. Wij zullen dus samen moeten zoeken wie wat doet. Het hangt er ook maar net van af waar de regen valt. Wij worden nu misschien heel technisch, maar overstromingen kunnen ook worden gerealiseerd doordat de regen wat later in het gebied valt en dus al bij ons zit. De internationale samenwerking staat wat mij betreft bovenaan en ik ben niet voor niets bijna alle collega's afgereisd.

De heer Van den Berg vroeg of wij parallel aan Ruimte voor de rivier niet alvast wat maatregelen kunnen nemen om de veiligheid te verbeteren omdat de uitvoering van dit plan tijd kost. Dat doen wij al. Wij zijn vooruitlopend op de PKB al gestart met een aantal voorbeeldprojecten. Een plan dat al bijna klaar is, is de waterdoorlatende brug bij Oosterbeek. Dat is een prachtig voorbeeld. Vroeger stond er een stenen muur die een groot obstakel vormde als het water opkwam. Straks kan het water er allemaal doorheen omdat er van die prachtige bogen in zijn gemaakt. Zo zijn er meer projecten die al worden uitgevoerd. Ik heb ook plannen op het oog waarover ik nu nog niets wil zeggen. Er kan wellicht tussentijds nog wel eens iets over worden gezegd als alles erop wijst dat het een "no regret project" is waaraan wij alvast moeten beginnen omdat er draagvlak is. Dingen moeten worden aangepakt als de tijd rijp is.

Er is een aantal vragen gesteld over het Nationaal bestuursakkoord water en het regionaal waterbeheer. Als gevolg van het Nationaal bestuursakkoord water voeren de waterschappen maatregelen uit tegen wateroverlast. Zij doen dat op basis van de deelstroomgebiedsplannen. Daarin leggen zij vast wat

zij willen doen op ruimtelijk gebied en wat voor een regime zij willen voeren. Er zijn nog een heleboel andere afspraken opgenomen in het Nationaal bestuursakkoord water. In het landelijk overleg tussen de Unie van Waterschappen, het IPO, de VNG en het Rijk dat tweemaandelijks plaatsvindt, sturen wij daar heel sterk op. Ik hecht namelijk heel erg aan het Nationaal bestuursakkoord water. Wij zorgen er ook voor dat er een constante monitoring plaatsvindt van de afspraken die in dit akkoord zijn vastgelegd. Wij spreken elkaar erop aan als er niets met deze afspraken gebeurt of als er dingen stil dreigen te vallen. De Tweede Kamer krijgt jaarlijks een voortgangsbericht zodat het makkelijk is om bij te houden wat er gebeurt. Wellicht kan de Eerste Kamer dat bericht ook ontvangen.

Over de meekoppelgelden, onder andere van VROM en LNV, voer ik nog overleg met andere bewindslieden. Of en in hoeverre daarmee wordt gekoppeld, hangt natuurlijk af van planvorming op regionaal niveau. Die meekoppelgelden zijn immers voor een groot deel afhankelijk van het type plannen dat wordt ingeleverd door de verschillende regionale partijen. Er moet altijd worden uitgekeken met meekoppelen want iedereen rekent zich rijk en ondertussen wordt alles aan alles gekoppeld. Het watergeld wordt ingezet voor reconstructie en de reconstructiegelden worden ingezet bij water. Daar krijgen wij natuurlijk geen cent extra mee. Het enige wat daarmee wordt bereikt, is dat een en ander integraler wordt aangepakt en dat er dus minder geld verloren gaat.

Wij zijn nog hard aan het studeren op het project Veiligheid Nederland in kaart. De methodiek van dit project houdt in dat niet alleen meer wordt gekeken naar de oude systematiek waarbij een dijk als gevaarlijk wordt aangemerkt als de overstromingskansen zijn berekend. Er zijn uiteraard veel meer zaken die invloed hebben op de veiligheid van een dijk, zoals droogte, muskusratten en kabels en leidingen. Veiligheid Nederland in kaart onderzoekt welke elementen van invloed zijn op onze dijkringen en welke invloed deze hebben op de stevigheid ervan. Die methodiek is niet zo eenvoudig als hij lijkt.

De heer Van den Berg vroeg mij of ik voorzichtig wilde zijn met de uitkomsten van Veiligheid Nederland

in kaart en niet direct beleidsconclusies wilde trekken. Dat ben ik zeer met hem eens. Ik wil voorkomen dat wij onmiddellijk in een stuip schieten als er technische gegevens beschikbaar komen. Deze gegevens moeten eerst worden geïnterpreteerd en er moet worden onderzocht wat de werkelijke gevolgen ervan zijn. Wij moeten niet meteen roepen dat de dijken moeten worden verhoogd of verbreed of dat zij van beton moeten worden gemaakt in plaats van van zand en gras. Wij moeten de gegevens analyseren voordat wij beleidsconclusies trekken. Ik zal daar zeker tijd voor nemen.

Een aantal leden heeft gesproken over de Kaderrichtlijn water. Er werd gezegd: Nederland heeft in het verleden weer eens niet opgelet. Toen ik met deze erfenis werd geconfronteerd, dacht ik dat ook. Echter, ik heb nagegaan hoe alles is gelopen en mij is gebleken dat Nederland zeker niet heeft zitten slapen. Wij hebben ons zelfs tot het laatste verzet tegen aanneming van de Kaderrichtlijn water. Alleen, op een gegeven moment houdt het verzet op. Als de meerderheid die richtlijn wil, rest je misschien om uit Europa te stappen, maar er zijn nu eenmaal allerlei zaken die wij gezamenlijk willen realiseren. Daarom is een aantal jaren geleden de kaderrichtlijn ook door ons aangenomen. Bovendien vonden wij dat deze richtlijn kansen bood en wij de richtlijn ook als zodanig moesten zien. Deze richtlijn biedt namelijk de mogelijkheid om aan te geven wat bovenstrooms en benedenstrooms gebeurt en om de bovenburen aan te spreken op al het vuile water dat zij onze kant op laten komen.

De richtlijn biedt dus een kans, maar tegelijk brengt zij een zeer zware opgave met zich. De Tweede Kamer heb ik in december vorig jaar gevraagd om de kaderrichtlijn juridisch te implementeren. De Tweede Kamer heeft dat niet willen doen. Zij zei daarvoor onvoldoende inzicht in alles te hebben. Ik heb aangegeven dat de juridische implementatie losstaat van de ambitie en de wijze waarop wij de richtlijn gaan invoeren. De Kamer heeft mij toch gevraagd om eerst met een informatieve nota te komen. Die nota zal ik binnenkort uitbrengen en daarin zal ik een pragmatische aanpak van de invoering van de Kaderrichtlijn water voorstellen. Het doel van de nota is tweeledig:

Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

enerzijds het parlement informeren over de manier waarop de richtlijn straks ingevuld zou kunnen worden en anderzijds helderheid bieden over de gezamenlijke inzet, de verantwoordelijkheden van de betrokken bestuurslagen en vooral over de ambitie. Wat mij betreft moet die ambitie realistisch en haalbaar zijn. Wij moeten niet met Brussel allerlei afspraken maken waarmee wij zeggen wat wij allemaal zouden willen doen als wij die afspraken uiteindelijk niet kunnen waarmaken. Je moet dus heel goed nagaan welke mogelijkheden je hebt. Als je weet dat iets voor ons land onhaalbaar of niet te realiseren is in de tijd die de Europese Commissie voorstelt, kun je bijvoorbeeld om verlaging van de normen of verlenging van de tijden vragen. Dat betekent niet dat wij niets willen, maar ik wil voorkomen dat wij dezelfde fouten maken als die zijn gemaakt bij het uitvoeren van de Nitraatrichtlijn: zeggen dat we tien meter hoog kunnen springen en vervolgens jarenlang in Brussel zeggen waarom we toch maar één meter hoog kunnen springen en dus die andere negen meter niet kunnen halen. Zoiets is niet verstandig en daarom moet je zorgen voor een realistisch verhaal.

Met het Alterrapport wordt één vorm aangegeven. Wij hebben nog wel de tijd om alles uit te werken. Aan het eind van dit jaar moeten wij zeggen wat de huidige situatie is. In 2009 moeten wij aangegeven hebben op welke manier wij aan de richtlijn willen voldoen en welke doelstellingen wij daarbij hanteren. De komende jaren hebben wij daar de tijd voor. Met Alterra gaat het om een prikactie en om na te gaan wat je moet doen als je één bepaalde vorm helemaal zou uitwerken. Voor welke vorm kies je dan? Er zijn in dit geval zeer sterke consequenties voor de landbouw. Tegelijkertijd is van belang te weten dat dit "een" vorm is en dat er vele vormen voor de uitwerking zijn. Wij willen niet, zoals een van de sprekers zei, de landbouw bij voorbaat ontzien. Wij willen daarentegen de landbouw, de industrie en de gemeenten, alle veroorzakers van de watervervuiling inclusief het ministerie van Verkeer en Waterstaat op sommige plekken, even streng aanpakken. Iedereen zal een bijdrage moeten leveren om de doelstelling werkelijk waar te kunnen maken. Wij zullen de mogelijkheden die er zijn moeten aangrijpen om de

kwaliteit van ons water te verbeteren, maar wij zullen de acties zo moeten vormgeven dat wij zo dicht mogelijk blijven bij onze huidige inzet en bij de inzet die wij op het gebied van de waterkwaliteit al moeten doen. Die is namelijk al heel erg fors.

Ik hoop dat wij heel snel na het toesturen van de nota de wet kunnen implementeren. Ik verzoek deze Kamer nadrukkelijk om zo snel mogelijk na de behandeling in de Tweede Kamer de voorstellen hier te bespreken. Dat kan ons namelijk een voortgaande ingebrekestelling in Europa besparen. Nogmaals, de juridische implementatie van de kaderrichtlijn heeft geen effecten op de uiteindelijk te maken keuzen voor de ambities.

De heer Van den Berg stelde nog een vraag over de Zwemwater-richtlijn. Wij willen dat ook deze richtlijn haalbaar, uitvoerbaar en kosteneffectief is. Daarop zullen wij dan ook aansturen. Ik vind dat het de verantwoordelijkheid van Verkeer en Waterstaat is om bij alle richtlijnen die worden voorgesteld vooruit te denken. Wij moeten daarbij nagaan of wij die richtlijnen willen en in hoeverre Nederland een uitzonderingspositie moet innemen. Voorafgaande aan de aanneming van een richtlijn, moeten wij op basis hiervan actief lobbyen.

Ik kom toe aan de waterschappen en het IBO-rapport over de bekostiging van het waterbeheer. Het kabinet heeft ervoor gekozen om de waterschappen te behouden als zelfstandige overheden met een eigen financieringsstructuur. We hebben wel een aantal eisen opgelegd aan de waterschappen om zichzelf te verbeteren. Het heffingsstelsel wordt vereenvoudigd en er wordt gezocht naar verbetering van de verkiezingen. Het is, zeg ik tegen de heer Schouw, geen onzekerheid van mij dat de keuze is gemaakt om de waterschappen niet volledig door elkaar te husselen. Wij hebben gekozen voor capabel, betrouwbaar en efficiënt waterbeheer, waarvan ik al heb gezegd wat ik ervan vind. Als ik de reacties in de zaal beluister, zijn de meesten het met mij eens dat de kracht van de waterschappen nu juist zit in de ervaring die zij hebben en de wijze waarop zij de problemen aanpakken.

Ik wil af van de eeuwige discussie over de organisatiestructuur, omdat ik vind dat de waterschappen goed

zijn toegerust voor hun taken, en omdat andere constructies zoals provincies en Rijk niet efficiënter en ook niet beter zijn voor de burger. Denkt u zich eens in dat Rijkswaterstaat de taken van de waterschappen overneemt, terwijl de vraag nog steeds vanuit de regio zelf komt. Dan heb je geen direct verband meer tussen belastingheffing en het geld dat wordt gevraagd aan de rijksoverheid. Dan is het de vraag of men de meest efficiënte plannen kiest, of dat men de problemen bij het Rijk maximaliseert en er daardoor voor zorgt dat het alleen maar duurder wordt. Ik wil me gaan richten op de inhoud. We hebben heel veel te doen, waarbij ik de Kaderrichtlijn water noem. Ik denk dat de waterschappen heel goed in staat zijn hun taken uit te voeren, zeker nadat ze geprofessionaliseerd zijn en nadat schaalvergroting heeft plaatsgevonden. Ik ben het eens met de heer Van den Oosten dat een verdere schaalvergroting dan nu voorzien ± 27 waterschappen in 2005 ± niet gewenst is. De kracht van een waterschap is ook de grote kennis van de regio. Het schaalniveau van de waterschappen moet wat mij betreft niet verder worden ingekrompen. Dan is de afstand zo groot dat je uiteindelijk spreekt over provinciale sturing, of wellicht zelfs rijkssturing.

Ik kom toe aan het waterbeheer van de gemeenten. In het kabinetsstandpunt over het IBO-rapport is voor de kosten van de riolering opgenomen dat deze worden ondergebracht in het waterketentarief. Maar nog niet is gesproken over de vraag hoe dat zal plaatsvinden. De heer Van den Oosten vraagt zich af, wat het gevolg is voor gemeenten die slecht onderhoud hebben gepleegd. Allereerst gaat het om nieuwe opgaven. Onderhoud behoort tot de reguliere taken, maar het gaat zoals gezegd om nieuwe opgaven, zoals splitsing van hemelwater en rioleringswater. Voor gemeenten die hun zaken goed op orde hebben maar wel nieuwe opgaven van ons krijgen, moet worden bekeken hoe dat wordt opgelost. In het kabinetsstandpunt over het IBO-rapport is er geen besluit genomen over de wijze waarop de rioleringskosten zullen worden ondergebracht. Wij hebben daar heel kort over gediscussieerd, maar er zou nog een CIW-rapport komen, en er zou nog een rapport

Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

van de VNG komen. Dat rapport is inmiddels verschenen, getiteld "Baas in eigen buis". Met provincies, gemeenten en waterschappen zullen we uit drie varianten de beste kiezen. Wel moet duidelijk zijn welke organisatie verantwoordelijk is voor welk deel van het tarief, en gemeenten moeten aanspreekbaar worden gemaakt op de tarieven. Er moet in ieder geval voor worden gezorgd dat er voldoende ruimte komt voor de gemeenten om extra taken te realiseren. De zorgen van de heer Van den Oosten over de bekostiging van de rioleringsverbeteringen zijn nog niet aan de orde. Er is verder nog geen besluit genomen over grond- en regenwaterheffing. Ook hiervoor geldt dat gemeenten daarbij een taak hebben.

De heer Van den Oosten maakt zich meer in het algemeen zorgen over de sterke stijging van de gemeentelijke lasten. Hij wilde zelfs met mij een discussie aangaan over het gemeentelijk belastinggebied. Natuurlijk is het van belang de lastendruk te beperken, zeker in de huidige economie. We zullen echter ook ons watersysteem op orde moeten krijgen. De Kaderrichtlijn water verplicht ons om kosten te verhalen volgens het principe van de vervuiler betaalt. In het Nationaal bestuursakkoord water is een uitgangspunt opgenomen dat de kosten terecht moeten komen waar ze worden veroorzaakt, zodat de heffingen regionaal moeten worden gelegd. Dat gaat de komende jaren meer geld kosten, want de wateropgave is heel erg groot. Wij houden dat goed in de gaten middels monitoring. Wij hebben ook afgesproken in het kabinet dat als het tot extra kosten leidt, wij als kabinet daar wat aan moeten doen. Met de betrokken organisaties heb ik afgesproken dat wij in 2006 nog een keer kijken naar de omvang van de wateropgave van 2007-2015 om dan eventueel een nieuwe discussie te hebben over de financiële gevolgen. Maar dat het ons geld gaat kosten, daar ben ik heel duidelijk in; dat zal de komende jaren gewoon gaan gebeuren.

Het leek de heer Van den Oosten een goed idee om de waterschapsverkiezingen samen te laten vallen met de provinciale-statenverkiezingen. Eerder heb ik al aangegeven dat wij deze verkiezingen graag zouden willen bundelen. Ik heb zelfs wel eens het voorstel aan de waterschap-

pen gedaan om de verkiezingen gelijktijdig met de gemeentelijke verkiezingen te laten plaatsvinden, zodat er in ieder geval sprake is van een grotere opkomst ten opzichte van die voor de provinciale-statenverkiezingen. Punt is dat wij het eigenlijk aan de waterschappen zelf willen overlaten. Zij zullen zelf wel met een voorstel tot bundeling van de verkiezingen komen. Ik ben het niet eens met de uitspraak van de heer Van den Oosten in de trant van "liever naar het stemhokje dan schriftelijke verkiezingen". Het is juist heel goed dat de waterschappen veel verder zijn in hun wijze van verkiezingen. Zo houdt Rijnland zich al bezig met de mogelijkheid van elektronisch stemmen. Kortom, de waterschappen zouden er beter aan doen om zich wat betreft de verkiezingen te bundelen en zich een keer per jaar duidelijker te profileren in de vorm van waterschapsverkiezingen in plaats van hun verkiezingen direct aan andere verkiezingen te koppelen. Ze zijn er natuurlijk wel altijd vrij in om hun verkiezingen op dezelfde dag te laten plaatsvinden als andere verkiezingen.

De heer Van den Berg heeft gevraagd of ik bereid ben om eventuele financiële overschotten uit de baggerregeling en baggerprojecten te investeren in de Subbied-regeling. Laatstgenoemde regeling strekt ertoe om het baggeren in bebouwd gebied dichterbij te brengen en de baggerproblematiek op te lossen. Een tijd lang hebben wij gemeenten en waterschappen gesubsidieerd om daarvoor plannen te maken zodat er werkelijk een aanpak zou plaatsvinden. Er is een run ontstaan op deze baggersubsidie die al vele malen overtekend is. Inderdaad hebben wij andere budgetten voor waterbodemaangelegenheden die onderbenut zijn. Ik noem de verwerkingsregeling Baggerspecie die door de industrie destijds fel bepleit werd, omdat men zulke goede manieren kende om de bagger te verwerken. Vervolgens is er echter niet of nauwelijks op ingetekend. Ik heb de industrie al laten weten dat als zij geen goede verwerkingsvoorstellen doet, ik overweeg om dat geld naar de Subbied-regeling over te hevelen. Men zal ook begrijpen dat er in deze tijden, wanneer er budgetten over zijn, er wel eerst een totaalafweging moet plaatsvinden.

De heer Van den Berg heeft terecht gevraagd naar de voortgang ten aanzien van de integratie van waterwetgeving. Het is inderdaad van belang om alle verschillende wetten op het gebied van water te integreren in een integrale waterwet. In feite is dat proces inmiddels bijna afgerond. Er vindt nog afstemming plaats met een aantal partijen en wij verwachten dat het kabinet ongeveer eind mei de desbetreffende notitie zal behandelen, waarna die zal worden doorgestuurd naar de Tweede Kamer. In die notitie zal onder meer worden ingegaan op de aanleiding voor de integratie van de wetgeving, de afbakening van de aanpalende beleidsterreinen en de elementen die in de wet een plaats zullen krijgen. Ik streef ernaar de integrale waterwet nog deze kabinetsperiode naar de Tweede Kamer te kunnen sturen.

Vervolgens kom ik te spreken over de luchtvaart. De heer Lemstra heeft gevraagd naar onze visie op Schiphol. Welnu, wij hebben er al een en er is er nog een in de maak. De bestaande visie is de afgelopen jaren vastgelegd in de Schipholwet, waarin het kabinet heeft gezocht naar een balans tussen het mainportbelang, de groei van de luchthaven en de beperking van de risico's en de overlast. Er is daarbij gekozen voor een vrije groei binnen harde milieugrenzen. Wij houden Schiphol en de andere betrokken partijen aan de milieurendvoorwaarden. Na het herstel van de invoerfout kan Schiphol binnen dezelfde milieugrenzen weer groeien. Daarmee is de mainportdoelstelling, de toekomst van de luchtvaart in de wet vastgelegd.

In 2006 wordt het beleid geëvalueerd. Dan wordt nagegaan of de overlast inderdaad wordt beheerst en of de luchtvaart binnen de milieugrenzen kan groeien. Ik zal de Kamer binnenkort laten weten hoe wij deze evaluatie willen aanpakken.

Ik wil realistisch met het dossier Schiphol omgaan. Een mainport zonder overlast en zonder risico's is niet mogelijk. In het kader van de evaluatie zullen mogelijke verbeteringen worden gezocht, maar de overlast en de risico's horen er wel bij. De integrale visie is gebaseerd op het sturingsmodel. Daarin wordt ook aandacht besteed aan eisen in de externe veiligheid groepsrisico. Tegelijkertijd wordt gewerkt aan de visie op de ontwikkeling van

Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

Schiphol binnen Europa. Afhankelijk van de ontwikkeling van luchthavens in ons omringende landen als internationale mainport vervullen, moet ook voor Schiphol wellicht een andere sturingsmethodiek worden gehanteerd.

Het vorig jaar gestarte mainport-project heeft als uitgangspunt het behoud van de internationale mainportfunctie, ondanks het ontbreken van een natuurlijk achterland. Dit project bestaat uit de volgende onderdelen. In de eerste plaats wordt er een analyse gemaakt van de internationale ontwikkelingen, zoals fusies van luchtmaatschappijen. Luchtvaartmaatschappijen dreigen ten onder te gaan als zij geen allianties sluiten of een fusie aangaan in navolging van KLM en Air France. Daarnaast is er in de ons omringende landen sprake van privatisering van de luchthavens omdat de concurrentie in Europa alleen maar zal toenemen. Uiteindelijk zullen er slechts een paar internationale luchthavens overblijven en zullen de overige een regionale functie krijgen.

Nederland heeft door het gebrek aan een achterland een achterstand, maar het heeft ook een grote voorsprong omdat de ontwikkelingen van de afgelopen jaren tot een internationaal zeer sterke positie hebben geleid. Het tweede onderzoek betreft de landzijdige bereikbaarheid van Schiphol. In de derde plaats wordt onderzoek gedaan naar de luchtzijdige bereikbaarheid. In de vierde plaats komt er een onderzoek naar het concurrentievermogen. Daarbij wordt onder andere gekeken naar de tarieven en de regels. Wij dienen er ook op dat punt voor te zorgen dat Schiphol een internationale mainport kan blijven. Tot slot vindt er een onderzoek naar de economische kracht van de Randstad plaats.

Het eerste onderzoek moet duidelijk maken of een en ander wel nuttig en nodig is. Als alleen wij het idee hebben dat Schiphol een internationale mainport is en de rest van de wereld niet, is er een probleem. De volgende onderzoeken zijn gericht op versterking van de mainport en op het zo snel mogelijk starten van acties op dat punt.

De heer **Lemstra** (CDA): Ik wil even testen of ik het goed begrijp. Er wordt gewerkt aan de ontwikkeling van een mainportvisie. Dat is mooi.

Ik lees echter in de krant dat in de nota Ruimte, die nog niet definitief bekend is, een ruimteclaim is opgenomen voor uitbreiding van de huidige mainport Schiphol. Mevrouw Dekker van VROM weet blijkbaar wat de mainportvisie in de toekomst in zal houden. De modale burger in Nederland en ook het modale Eerste-Kamerlid, waartoe ik mij zeker reken, hebben nog steeds het idee dat het Schipholbeleid van dit kabinet van hot naar haar holt op basis van mogelijke incidenten zoals een invoerrekenfout en een uitlating van staatssecretaris Van Geel over de externe risico- en de groepsrisicofactoren. Enkele jaren geleden hebben wij kunnen lezen dat onder uw bewind een luchthaven in zee voorlopig absoluut niet aan de orde is. Heeft het kabinet enige ambitie met de mainport Schiphol op langere termijn? De Kamer, maar ook de provincie- en de gemeentebesturen weten dan waar zij met hun bouwplannen aan toe zijn. Aan die informatie is veel behoefte in dit land. Als u mij dat kunt toezeggen, ben ik al een stuk geruster, nog los van de milieuhygiënische randvoorwaarden, die daar ook bijhoren. De spagaat uit 1990 met de vijfde baan, is er nu ook en komt straks geheel weer terug bij de mainportplannen voor de toekomst.

Staatssecretaris **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik ben dol op spagaten. Volgens mij zal een en ander wel lukken met de huidige plannen. Ik heb een ambitieuze visie. In het mainportverhaal, dat over enige tijd klaar moet zijn, wordt aangegeven hoe wij Schiphol zien, ook binnen Europa. Tevens wordt ingegaan op de vraag of wij er met de huidige en de eventuele te voorziene groei uit zullen komen, of dat wij op een geheel andere groei uitkomen. Dan discussiëren wij opnieuw over de grenzen en de plek. Ik denk dat de luchthaven voorlopig niet zo hard groeit dat wij op korte termijn een eiland in de zee nodig hebben. Om die reden heb ik dat project vorig jaar april omgezet in het project mainportvisie. Je weet nooit of deze visie uiteindelijk wel tot genoemde mogelijkheid leidt. Bij een grotere groei zal naar andere plekken gekeken moeten worden. Met het mainportproject wordt beoogd, de internationale omgeving te scannen, zodat de realiteitswaarde van de mainportplannen duidelijk wordt.

Als de mainport serieus wordt genomen, vanwege het grote economische belang ervan, zullen de door mij genoemde elementen goed in beeld gebracht moeten worden, zodat daarop gestuurd kan worden. Een voorbeeld van sturing is de nota Ruimte. Daarin wordt niet aangegeven of en, zo ja, op welke wijze de zesde en zevende baan aangelegd zullen worden en hoe groot de groei zal zijn. In de nota wordt lering getrokken uit de eerdere problematiek. In het 20KE-gebied dient ruimte vrijgehouden te worden. Omdat daar overlast wordt ervaren, moeten er geen extra woningen gebouwd worden. Dat geldt ook voor sommige plekken rondom het 20KE-gebied, omdat toekomstige routes daarlangs zullen lopen. Woonwijken worden ook niet in een diepe, waterrijke omgeving gepland. Wij redeneren daarbij op basis van het huidige vijfbanenstelsel en eventueel de toekomstige potentie in die zin dat de aanleg van een zes- of zevenbanenstelsel altijd parallel zal lopen aan de huidige banen. Wij hebben nog geen verzoek gekregen van de sector om te berispen aan een uitbreiding te beginnen, maar ook in dat geval kan nog steeds worden uitgegaan van de huidige situatie. Bij Verkeer en Waterstaat is er dus geen plan voor een toekomstig Schiphol waarop de nota Ruimte gebaseerd zou zijn. Het gaat om de huidige systematiek.

Ik heb het moeilijk met de huidige incidenten, want de wet is pas vorig jaar vastgesteld. De incidenten hebben ook in de communicatie tot veel problemen geleid. De vraag is dan of de wet slecht is of dat er sprake is van kinderziektes. De invoerfout wordt dan ook hersteld.

Het allerbelangrijkste is dat wij duidelijkheid blijven scheppen, keer op keer. Het belangrijkste voor de omwonenden is dat wij waarmaken wat wij hebben beloofd en ons houden aan de normen voor geluid en veiligheid die wij hebben afgesproken. Aan de sector hebben wij beloofd dat deze zelf mag weten hoe zij groeit. Er mogen andere banen worden aangelegd, er mogen andere routes worden gevlogen, noem maar op, maar men mag niet over die hoeveelheid geluid en dat veiligheidsrisico heen. De metacommunicatie is dat wij dat nog steeds in stand houden. De communicatie over de incidenten blijft iedere keer heel lastig, maar ik hoop dat zo open en

Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

transparant mogelijk te doen. Wij hebben een andere visie op hoe een luchthaven moet worden aangestuurd. Of dat systeem of die wet goed heeft gewerkt, evalueren wij straks. Daar kom ik op terug bij de motie-Baarda.

Ik proef uit de bijdragen van GroenLinks en PvdA ook wel wat weezin tegen de zogenaemde technocratische benadering. Ik wil mij niet verschuilen achter normen of cijfers, maar wij hebben die concrete grootheden nodig om de milieugrenzen te handhaven. Wij hebben veel discussie over de overlast die Schiphol veroorzaakt. Tegelijkertijd sturen wij ieder jaar rapporten van de IVW naar de Kamer, waaruit blijkt dat men keurig binnen de grenzen is gebleven. Ik besef dat de ervaring van overlast ook een kwestie is van perceptie. Tot nu toe wordt vaak het verhaal gehouden dat alle grenzen worden opgerekt en dat iedereen daar een wat duistere insteek in heeft, terwijl men zich jaar in jaar uit houdt aan de afgesproken normen en daar zelfs nog ver onder blijft. Dat komt niet alleen door de sector, maar ook doordat er door allerlei andere oorzaken veel minder wordt gevlogen.

Die concrete normen en cijfers zijn voor ons van belang, maar daarbij houd ik natuurlijk in het oog dat er omwonenden achter die grootheden schuilgaan. Ik kan mij nog goed herinneren dat wij bij een algemeen overleg uitgebreid hebben gesproken over communicatie over Schiphol. Een aantal woordvoerders is hierop teruggekomen. Ik heb toen gezegd dat dit voor mij ook heel belangrijk is. Ik zal vertellen wat ik inmiddels heb gedaan, zodat ik de volgende keer op dit punt niet meer hoeft te worden opgejaagd.

Wij zijn vrij snel na dat gesprek begonnen met de aangekondigde regioronde. Dat hebben wij eerst ambtelijk gedaan. Daarna zijn er allerlei politieke gesprekken geweest met regiobestuurders, maar die zijn nog niet allemaal klaar. Er hebben er een heel aantal plaatsgevonden, omdat ik veel belang hecht aan de relatie met omwonenden en bestuurders in de regio. Dat resulteert aan het eind van deze maand in een bijeenkomst naar aanleiding van al die sessies, met alle regiobestuurders, om de onderlinge communicatie en de samenwerking verder invulling te

geven. Dat blijft een constant aandachtspunt. Ik zal er alert op blijven. Wij proberen ook op andere wijze, samen met de CROS, om de informatie en de keuzes zoveel mogelijk transparant te maken.

De **voorzitter**: Zou ik de staatssecretaris mogen vragen hoeveel tijd zij ongeveer denkt nodig te hebben? De Kamer heeft de nodige maatvoering betracht.

Staatssecretaris **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik kan dat niet inschatten, maar ik zal het snel doen. Ik hoop in een kwartiertje. Ik kom net bij de motie-Baarda, waarvan ik weet dat velen erin geïnteresseerd zijn.

De PvdA en GroenLinks hebben vragen gesteld over de motie-Baarda. Ik had de heer Baarda graag willen ontmoeten, want iedere keer als ik hier kom, wordt er over hem gesproken. Ik zal op een aantal punten ingaan. Ik denk dat ik daarmee de belangrijkste punten uit de brief van het Platform leefmilieu, die GroenLinks als bijlage heeft ingebracht, ook aan de orde heb gesteld.

In 1998 besloot het kabinet dat er voor het vijfbanenstelsel van Schiphol een nieuw, gelijkwaardig normenstelsel moest komen. Het oude normenstelsel lag vast in de PKB Schiphol en omgeving uit 1995. Het nieuwe normenstelsel is uitgewerkt in de Schipholwet, een hoofdstuk van de Wet luchtvaart en twee AMvB's.

Ik wijs de heren Pormes en Eigeman erop dat er toen een discussie in de Kamer heeft plaatsgevonden. Daarbij is de motie-Baarda aangenomen, waarin werd gevraagd of wij wel met zekerheid kunnen weten dat de bewoners voldoende bescherming hebben, en hoe dat kan worden vastgelegd. Dit is afgestemd met de heer Baarda en vervolgens naar de Tweede Kamer gestuurd. Wij hebben daar in de Kamer vaker over gesproken en ik heb toen aangeboden een technische briefing te geven. Slechts één Kamerlid heeft daarop gereageerd.

De kern van de motie was: toets uiterlijk drie jaar na ingebruikname van de Schipholwet of ook in de praktijk aan de gelijkwaardigheids-eisen van de PKB wordt voldaan, zoals vastgelegd in de Schipholwet. Wij doen dat in 2006. Als niet aan de

eisen voldaan wordt, passen wij de AMvB's zodanig aan dat zij wel worden gehaald.

Er is altijd discussie geweest over het begrip "gelijkwaardigheid". Daarom is de uitleg van gelijkwaardigheid aan de PKB in de Schipholwet vastgelegd in de overgangsartikelen. De wetgever heeft daarmee beoogd, een discussie over het begrip te beslechten. Natuurlijk kan niet iedereen zich vinden in de gekozen uitleg van de gelijkwaardigheid. Sommigen vinden dat punt K erin moet staan en anderen menen dat het weer wat anders had moeten zijn. Een Kamermeerderheid heeft toen echter besloten, de gelijkwaardigheidseisen aan de overgangsartikel in de wet te toetsen. Dat is vervolgens aan de heer Baarda voorgelegd. In de brief die aan hem is voorgelegd, staat expliciet dat in het rapport dat voor de gebruiksjaren 2004 en 2005 wordt opgesteld, komt te staan of aan de eisen in de overgangsartikelen van de Schipholwet wordt getoetst.

Ik maak uit de opmerkingen van sommige leden op dat men het gevoel heeft dat als getoetst wordt aan de totale, oude PKB van 1995 dit beter zou zijn dan toetsen aan de overgangsbesluiten. Ik heb al een paar keer geprobeerd te zeggen dat er verschil tussen beide is. Het nieuwe normenstelsel gaat veel verder dan de PKB, het biedt betere bescherming en is beter handhaafbaar. Bij de evaluatie in 2006 toetsen wij de gelijkwaardigheidseisen die in de Schipholwet zijn vastgelegd.

Sommige woordvoerders veronderstellen dat er bepaalde zaken in de PKB staan die daar echter helemaal niet in staan. De heer Pormes noemde bijvoorbeeld het geluidslandschap. In de PKB Schiphol is geen geluidsgrens vastgesteld voor alle woongebieden in de omgeving van Schiphol, maar is slechts een geluidszone bepaald voor de 35 Ke. De belangrijkste verschillen zijn dat in de PKB de 15.000 woningen staan in tegenstelling tot de 10.000 woningen die wij als uitgangspunt nemen. Zo bevatten de overgangsartikelen meer elementen. Het aanbod aan de Kamer van een technische briefing staat nog steeds.

Andere elementen in de overgangsartikelen zijn bijvoorbeeld het aantal woningen met een hoge geluidsbelasting per etmaal, het maximumaantal ernstig gehinderden

Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

in een 20 Ke-gebied, het maximum-aantal woningen met een hogere geluidsbelasting in de nacht, slaapverstoorden, externe veiligheidsrisico, uitstoot en dergelijke. Aan al deze elementen wordt getoetst. Wij zijn van mening dat dit beter is dan de PKB 1995.

De heer **Eigeman** meende dat in de evaluatie meer moet worden opgenomen dan de eerder genoemde punten. De evaluatie bestaat in eerste instantie uit feitelijk toetsen aan de overgangsbesluiten. Natuurlijk wil ik de evaluatie breder gebruiken, omdat je je de vraag moet stellen of met de wet is waargemaakt wat daarmee werd beoogd, namelijk enerzijds groei en anderzijds binnen de milieugrenzen blijven. Het is mogelijk dat wij er straks achter komen dat wij binnen de milieugrenzen zijn gebleven, maar geen groei hebben gerealiseerd. Anderen kunnen ook nog ideeën hebben over wat in de toekomst verbeterd kan worden aan de wet. Ik ga ervan uit dat de heer **Eigeman** dat bedoelde met zijn opmerking of misschien het idee geopperd zou worden, de polderbaan onder een helling aan te leggen en die onder het maaiveld te laten eindigen. Ik wil natuurlijk niet mijn kop in het zand steken, maar wij zullen ideeën van anderen meenemen bij de evaluatie. Wij zullen ervoor zorgen dat als die ideeën tot verbetering leiden, zij erbij betrokken zullen worden. Hoofdpunt van de evaluatie is toetsing aan de overgangsbesluiten.

De heer **Pormes** (GroenLinks): In de motie-Baarda staat dat de gesloten contouren uit de PKB, 300 handhavingspunten overdag en meer dan 300 in de nacht, gelijkwaardig moeten worden omgezet. Ik vind dat niet terug in uw plan van aanpak. Als u dat erkent en toezegt dat u dit alsnog zult doen, is ook dit verschil van mening uit de wereld.

In het PKB wordt gesproken over een volumebelasting. Die volumebelasting komt echter niet terug in de overgangsartikelen en ook dat is in strijd met die gelijkwaardige omschakeling.

Ten slotte wijs ik op de bijzondere positie van Aalsmeer. Iedereen, ook u en uw voorgangers, vond immers dat de belasting in deze gemeente ongelooflijk hoog was. Met het oog daarop is gekozen voor een maximalisering van de belasting, opdat deze mensen ook enige rust

krijgen. Bent u bereid om Aalsmeer die garantie te blijven geven?

Staatssecretaris **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: U herhaalt nu voor de zoveelste keer de punten waarover wij van mening verschillen.

De heer **Pormes** (GroenLinks): Ik wijs u alleen maar op de intentie achter de motie-Baarda.

Staatssecretaris **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: In de motie-Baarda wordt gevraagd om gelijkwaardigheid aan de PKB. De regering heeft toegezegd dat te zullen doen, conform de mogelijkheden die de Schipholwet hiervoor biedt. In deze wet staat waarop getoetst moet worden om van gelijkwaardigheid te kunnen spreken. Vervolgens is een aantal vaste punten opgenomen in de overgangsbesluiten, waarop getoetst zal worden. Het is voorgelegd aan de heer Baarda en daaruit is gebleken dat hij hiermee akkoord gaat. Belangrijker voor de heer Baarda was echter de discussie over de vraag of bij de aanpassing van de AMvB's, wanneer die naar aanleiding van de evaluatie zouden moeten worden aangepast, moet worden uitgegaan van de eerste AMvB of van de aangepaste en verbeterde AMvB.

De huidige ring van handhavingspunten rond Schiphol heeft juist tot doel om het buitengebied te beschermen. Dat zijn de verder van Schiphol gelegen woongebieden, waarmee ook werd gewerkt in de geluidszone in de PKB. Er wordt ten onrechte nog steeds gezegd dat je tussen deze punten door kunt vliegen, maar ik denk dat wij inmiddels vaak genoeg hebben uitgelegd dat de handhaving en bescherming door de ring van handhavingspunten even goed zijn.

Omdat die zorg desondanks toch blijft bestaan, zal in de komende jaren worden gemonitord of het buitengebied goed wordt beschermd. In de woongebieden in het buitengebied wordt bovendien vanaf 2003 onderzocht hoe hoog de geluidsdruk is. Verder is de commissie-Eversdijk gevraagd om voorstellen te doen voor aanvullende bescherming van het buitengebied. De heer **Pormes** vraagt waarom wij niet al op dit moment extra handhavingspunten opnemen. Daarvoor is gekozen,

omdat de commissie-Eversdijk nog met een voorstel ter zake moet komen. Deze commissie zal de regering immers adviseren of er wel of niet gebruik moet worden gemaakt van handhavingspunten. Dit advies zal mede aan de hand van de gesprekken die de commissie met de gemeenten voert, worden opgesteld.

Ik wijs er overigens nu al maar op dat een uitbreiding van het aantal handhavingspunten natuurlijk niet leidt tot minder vliegtuigeluid. Het enige gevolg is dat je goed kunt meten op die plaatsen, waarvan wij nu denken dat de geluidsdruk binnen de gestelde grenzen blijft.

Het nachtrecht eindigt net als in de PKB Schiphol om 06.00 uur. Destijds is gesproken over de mogelijkheid om de effecten van een verlenging van dit regime te onderzoeken. Daarbij zouden zowel de economische effecten voor de mainport, het economisch nadeel, worden onderzocht als de gezondheidseffecten voor de omwonenden. Er is echter niet afgesproken dat wij dit regime zouden verlengen, hetgeen door de heer **Pormes** in zijn betoog wel werd gezegd. Wij zullen de effecten in kaart brengen en daarna zullen wij de voors en tegens tegen elkaar afwegen. Overigens zijn die effecten nog niet bekend, omdat het slaapverstoringsonderzoek van staatssecretaris Van Geel en het onderzoek naar de economische effecten nog niet zijn afgerond. Tot nu toe is echter niet gebleken dat slaapverstoring kan worden teruggedrongen door verlenging van het nachtrecht.

De heer **Pormes** (GroenLinks): Deze onderzoeken lopen inmiddels twee jaar. Kunt u zeggen wanneer ze afgerond zullen worden? Want het duurt echt te lang.

Staatssecretaris **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Hierop zal ik schriftelijk antwoorden. In het debat dat de heer Van Geel hierover heeft gevoerd met de Kamer, is hierover een datum afgesproken.

Tot slot kom ik bij "Schiphol als bedrijf" en de aandelenverkoop. Ik lees de artikelen in de kranten hierover met interesse. Ook in de debatten hier hoor ik hoe alle partijen hun positie innemen. In de kranten zag ik zelfs berichten over een vermeende ruzie tussen de heer Zalm en de heer Brinkhorst. Ik vind

het knap dat iedereen al een keuze heeft gemaakt terwijl het ontwerp nog niet eens openbaar is. Weinigen weten wat daar werkelijk in staat. De heer Lemstra heeft niet voor niets gevraagd om een tipje van de sluier op te lichten. Mijn inzet is niet privatiseren om het privatiseren of liberaliseren om het liberaliseren. Uit het verleden zijn genoeg voorbeelden te geven waaruit blijkt dat dit niet goed werkt. Je moet uitgaan van het beoogde doel en dan de weg kiezen waarlangs je dat wilt bereiken.

Mijn inzet is om het bedrijf meer ruimte te geven. Enerzijds kan het zich zo als mainport beter ontwikkelen. Anderzijds wil ik de overheidssturing op de mainport Schiphol sterker maken. Op dit moment sturen wij op basis van de aandelen. Net als bij de NS levert dat geen echte sturing op. Privatisering zorgt voor een betere sturing op de publieke belangen. Ik licht een tipje van de sluier op over iets wat al bekend is. Schiphol krijgt een exploitatievergunning die kan worden ingetrokken bij wanbeheer. De gronden van Schiphol worden bij een beursgang overgedragen aan de Staat. Daarmee wint het instrument van de exploitatievergunning aan effectiviteit. Zonder die aandelenverkoop blijft de grond gewoon van Schiphol en hebben wij daarover als overheid niets te zeggen. Een eventuele intrekking van een exploitatievergunning is voor een bedrijf natuurlijk heel erg vervelend.

Twee belangrijke publieke belangen die met het voorstel moeten worden gewaarborgd, zijn de continuïteit van de luchthaven en het voorkomen van misbruik van de machtspositie door Schiphol. Daarop wil ik niet vooruitlopen, want dit moet nog worden besproken binnen het kabinet. De regelgeving die wij willen maken, zal de sturing in ieder geval veel sterker maken. Daarbij gaat het bijvoorbeeld om zeggenschap over investeringen, die wij nu niet hebben. Kortom, de overheid krijgt extra instrumenten om de publieke belangen te behartigen. Het voorstel zal nog voor het zomerreces in het kabinet worden besproken; daarna gaat het naar de Tweede Kamer. Het voorstel zal dus niet inhouden dat alles aan de markt wordt overgelaten en dat er niet meer wordt gestuurd op Schiphol, integendeel. Naast de genoemde sterkere sturing houdt de overheid in de toekomst natuurlijk ook de regie

over het luchtverkeersgeleidingssysteem, de kennisinfrastructuur en de belangen van de Nederlandse bedrijven in het buitenland. De heer Schouw zei: publiek en commercieel gaan moeilijk samen. Dat is inderdaad zo. De overheid heeft nu een heel rare rol als aandeelhouder, regelgever en toezichthouder. Als ik de sector een boete opleg vanwege geluidsoverlast, schaadt dat mijn belangen als aandeelhouder. De voorgenomen scheiding leidt ertoe dat de publieke belangen beter kunnen worden aangestuurd. Dit wil ik de Kamer duidelijk maken als het voorstel er eenmaal ligt. Het lijkt mij goed als iedereen het voorstel eerst op zijn merites beoordeelt voordat de posities worden ingenomen.

Ik hoop duidelijk te hebben gemaakt wat mijn inzet is: betrouwbaarheid en realisme bij het spoor, het waterbeleid en het luchtvaartdossier. Het gaat daarbij om zowel het economische belang als het belang van de omwonenden.

De beraadslaging wordt geschorst.

De **voorzitter**: Na de dinerpauze, die waarschijnlijk een halfuurtje later zal eindigen dan de geplande 20.30 uur, gaan wij door met dit onderwerp. Zodadelijk vervolgen wij het debat over Sociale Zaken.

De vergadering wordt enkele minuten geschorst.

Aan de orde is de gezamenlijke behandeling van:

- **het wetsvoorstel Vaststelling van de begrotingsstaat van het Ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid (XV) voor het jaar 2004 (29200-XV);**

- **het wetsvoorstel Vaststelling van de begrotingsstaat van het Spaarfonds AOW voor het jaar 2004 (29200-E);**

- **de motie-De Rijk c.s. over de efficiencymaatregel (28870-J).**

De beraadslaging wordt hervat.

□

De heer **Leijnse** (PvdA): Voorzitter. Ik dank de bewindslieden voor de beantwoording in eerste termijn. Op een paar punten kom ik nog even terug. De minister heeft inzake het inkomensbeleid vrij uitgebreid uiteengezet hoe hij tegen de

verhouding tussen generiek en specifiek beleid aan kijkt. Ik heb daaruit vooral afgeleid dat hij zich in eerst instantie zeer sterk heeft geconcentreerd op het generieke beleid en het generieke koopkrachtbeeld dat daaruit voortkomt. Dat is net het punt waarop wij van opvatting gaan verschillen en ook in eerste termijn van opvatting verschillen. Het generieke koopkrachtbeeld heeft juist dit jaar weinig relatie met de realiteit zoals die door veel inkomensgroepen wordt ervaren. Dit vanwege het feit dat veel specifieke maatregelen juist in hun cumulatieve effecten voor bepaalde, zeer omvangrijke groepen substantiële gevolgen hadden. Dat is overigens ± en de minister heeft dat ook toegelicht ± een situatie die in tijden van bezuinigingen nogal eens wil ontstaan.

Bezuinigingen op verschillende beleidsterreinen hebben uiteenlopende inkomenseffecten voor uiteenlopende groepen. Als die bezuinigingen menigvuldig zijn ± en dat zijn ze ± kunnen deze voor sommige groepen aanzienlijk cumuleren. Dat leidt ertoe dat het geheel van specifieke maatregelen op verschillende beleidsterreinen inkomenseffecten kan hebben die het generieke beeld aanzienlijk verstoren. Mijn stelling in eerste termijn was dat dit een verantwoordelijkheid is van de minister van Sociale Zaken. In zijn coördinerende verantwoordelijkheid voor het inkomensbeleid dient hij deze effecten te bewaken. De minister moet daarop vooral alert zijn in een tijd waarin vele bezuinigingen op vele beleidsterreinen ertoe leiden dat die specifieke effecten cumuleren. Ik denk dat de geschiedenis van afgelopen december heeft geleerd dat de minister onvoldoende alert is geweest. Wij kunnen daar nog lang over nakaarten, maar dat heeft niet zo veel zin. Toch zou ik willen dat de minister volgend jaar, met name bij de begrotingsvoorbereiding, sterker op zijn coördinerende verantwoordelijkheid voor het inkomensbeleid gaat zitten. Daardoor kan hij ook in de presentatie naar de Kamer toe duidelijker aangeven welke omvangrijke specifieke effecten in het beeld cumuleren, opdat wij niet achteraf reparaties moeten plegen.

Wat betreft de koppeling blijft er een principiële verschil van mening bestaan over de wijze waarop de wet moet worden geïnterpreteerd. De