

Huizinga-Heringa

opt-inregeling. Ik heb de Kamer reeds toegezegd dat ik in het overleg waarin ik mediate tussen NS en CBP zal aandringen op opt-in. Het overleg tussen NS en CBP is nog steeds gaande. De NS is inmiddels gevraagd aan te geven waarom zij van mening is middels de opt-outregeling te voldoen aan de wet en in het bijzonder de bepaling inzake het gerechtvaardigd belang. De NS heeft daarvoor tot februari de tijd. Daarna gaat het overleg tussen NS en CBP verder. Het is lastig om vast te leggen dat alleen maar de opt-inregeling acceptabel is, omdat het er uiteindelijk om gaat wat de wet mogelijk maakt. Zolang de NS aangeeft met de opt-outregeling te handelen binnen de wettelijke kaders, is het heel erg moeilijk haar dat te verbieden. Persoonlijk zal ik in alle gevallen de mogelijkheid van opt-in zo veel mogelijk steunen, maar deze opleggen aan de NS kan ik niet.

De heer **Mastwijk** (CDA): De staatssecretaris zegt dat het CBP de wet bewaakt en dat zij nog in overleg is met de NS en het CBP over hoe het precies werkt. Ik heb zo-even overleg gehad met mevrouw Roefs. Ik zou mij kunnen voorstellen dat wij de motie aanhouden in afwachting van de uitkomsten van het overleg tussen de staatssecretaris, het CBP en de NS. Ik begrijp in ieder geval dat de staatssecretaris de strekking van de motie deelt.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Ik deel het dat opt-in de beste oplossing is, maar ik kan de NS deze mogelijkheid niet opleggen. In februari zal het overleg worden voortgezet. Wij hebben ook nog wel even tijd, want de zaak wordt pas in 2010 actueel. Inzet blijft in ieder geval opt-in.

De beraadslaging wordt gesloten.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

Aan de orde is de behandeling van:

- **het wetsvoorstel Vaststelling van de begrotingsstaten van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat (XII) voor het jaar 2008 (31200-XII);**
- **het wetsvoorstel Vaststelling van de begrotingsstaat van het Infrastructuurfonds voor het jaar 2008 (31200-A).**

De algemene beraadslaging wordt geopend.

De heer **Roemer** (SP): Voorzitter. Nederland staat stil. De mensen staan stil in files en op het spoor, vervoerders staan te wachten voor sluizen en op de opening van de Betuweroute en de mensen in het noorden staan dadelijk te wachten op de Arrivatrein. Ondertussen lijkt het erop dat bij het ministerie van Verkeer en Waterstaat vooral ook het denken stilstaat.

De minister wil graag, maar heeft er blijkbaar nog niet voldoende grip op. Het ene na het andere project is vertraagd, of het nu om de wegen gaat, de hsl, de Betuwelijn, de taxitarieven, de OV-chipkaart of de kilometerheffing. Sinds gisteren komt daar ook nog het basisnet voor het vervoer van gevaarlijke stoffen bij. Alles is vertraagd en onzekerheid slaat de klok. Hoe moet je er dan vertrouwen in hebben dat grote stappen

voortuit gemaakt kunnen worden? Want dat is wat nu echt nodig is. Wij hebben problemen aan te pakken. De files moeten worden opgelost, het openbaar vervoer moet aantrekkelijker worden, de binnenvaart moet gestimuleerd worden, taxiproblemen moeten worden opgelost en de spoorcapaciteit moet worden uitgebreid. Het wordt nu echt hoog tijd dat de minister orde op zaken stelt, want met goede voornemens alleen komen wij niet ver.

Met het vaststellen van de Nota Mobiliteit werd ervoor gekozen simpelweg alleen te investeren in asfalt, asfalt en nog eens asfalt. Maar liefst 21,5 mld. extra werd tot 2020 voor de hoofdwegen uitgetrokken. De regering omarmt de ouderwetse visie en doet er nog een schepje bovenop met ruim 100 mln. extra voor het hoofdwegen-net. Dit terwijl al decennialang bekend is dat nieuw asfalt vooral ook tot nieuwe files leidt. Daarmee sluit je eigenlijk de ogen voor het oplossen van de problemen op een constructievere wijze. Daarmee staat het denken stil.

Sterker nog, de problemen worden vergroot. De regio Amsterdam krijgt nog meer en bredere snelwegen. Hierdoor is al volop een discussie gaande over hoe de luchtkwaliteit in de stad dan te verbeteren is. Terwijl in de omgeving de auto's allemaal naar de stad worden geleid, wil de stad de auto's juist weren. Dat is tegenstrijdig. Hoe kijkt de minister hier nou tegenaan? Amsterdam staat hierin echt niet alleen. Ook in de steden Rotterdam, Utrecht, Eindhoven, Roermond en Maastricht is de luchtkwaliteit een serieus probleem.

Een eerlijke en goedkope kilometerheffing is snel in te voeren omdat daar weinig nieuwe technologie voor nodig is. Bovendien hoeven wij hiermee niet jaarlijks bijna 1 mld. aan investeringskosten kwijt te zijn. Als de regering vasthoudt aan een ingewikkeld en geavanceerd systeem van snelwegbeprijzing, met daarbij een elitespits, zullen het onbegrip en de weerstand fors groeien, zeker zolang er onvoldoende alternatieven zijn.

Wij hoorden de minister iets op televisie zeggen, maar wat gaat hij nou exact doen om thuiswerken en gespreide werktijden echt te bevorderen, afgezien van vragen of het veld dat doet?

De SP constateert dat de regering zich op een verkeerde weg bevindt. Daarom verzoeken wij de regering om van het komende jaar een bezinningsjaar te maken om goed na te denken over wat wij eigenlijk willen met de autokosten. Op sommige stukken asfalt geldt al een gebruiksbelasting. Deze belasting heffen zonder de bezitsbelasting te verminderen, is dus een oneerlijk systeem. Dat zegt de minister ook, maar bij de Westerscheldetunnel hebben wij dat toch gedaan. De Zeeuwen betalen dus dubbel: voor de auto en voor het rijden. Waarom wil de minister daar niets aan veranderen? Of is deze nieuwe minister daar wel toe bereid?

Om echt iets te verbeteren in de doorstroming, de bereikbaarheid en het milieu, moeten wij echt breder gaan denken. Er liggen tal van innovatieve ideeën die realistisch zijn en goed haalbaar. De vorige regeringen leken daar doof voor te zijn, maar deze minister geeft aan dat hij de problemen aanpakt en ambitieus is. Dat is hartstikke mooi. Dan zullen, naar ik hoop, de vernieuwingen hem als muziek in de oren klinken. Een van die nieuwe ideeën is het integrale systeem van bussen die op de snelweg kunnen rijden, de snelwegbus zoals door het college in Schiedam is gepresenteerd. Indien de vrije busstrook er komt en er op snelwegafritten goede

Roemer

opstapmogelijkheden komen, is dit voor veel automobilisten een goed alternatief. Ziet de minister daar kans toe of blijft hij zich verschuilen achter de regio's die dergelijke experimenten niet aankunnen of aandurven?

Een ander idee waarvoor ook een landelijke aanpak nodig is, is een landelijk netwerk van snelle bussen. Waar geen treinen rijden, bieden snelle bussen een uitkomst: lage investeringen en wellicht een hoog rendement. Ondanks vroeg ik de minister of hij deze kansen ook zag, maar hij was erg terughoudend. Hij liet zelfs de staatssecretaris antwoorden, maar die gaat over het decentrale openbaar vervoer en ik heb het over een landelijk netwerk. Dat stelde mij teleur, maar wellicht kan de minister aangeven hoe hij er nu over denkt.

Er zijn echter veel meer innovatieve ideeën, zoals het idee van vervoer op aanvraag, het systeem met een nieuw type intelligent interstedelijk openbaar vervoer en het idee om daar waar nu slechts kleine busjes rijden, veel mensen te vervoeren door daar een aanhangwagen achter te zetten, het zogenaamde Busje Plus. De regering gaat hierover met Culemborg in overleg. Dat is een goede zaak, maar ik doe een dringend beroep op de minister om de bakens te verzetten en om naar voren te kijken.

Dan het regionaal openbaar vervoer. Eerder dachten wij dat het kabinet het voor het openbaar vervoer opnam, maar dat blijkt tegen te vallen. Zeker de bezuiniging op de BDU verbaast ons; daar hebben wij een amendement over ingediend. In het regeerakkoord werd terecht de ambitie uitgesproken van 5% reizigers-toename voor het spoor. Er werd ook diverse malen uitgesproken dat ook het regionale openbaar vervoer moest meegroeien om voor de toestroom te zorgen. Ook de coalitiepartijen PvdA en ChristenUnie wezen op het belang van een grotere reizigerstoename in bus, tram en metro, maar de staatssecretaris kwam, verbijsterend genoeg, terug op haar uitspraak dat zij een toename van 5% wilde en bleef volharden in slechts 2,1% groei. Dat is een ambitieus streven dat niet meer inhoudt dan op de tent passen en roepen dat het aan de decentrale overheden is. Waarom heeft de staatssecretaris geen grotere ambitie? Hoe gaat zij, als het spoor wel de ambitie verhoogt en het regionaal vervoer niet, de toestroom regelen die voor het spoor nodig is? Niet alleen het denken, maar ook de ontwikkeling zou dan stilstaan.

Het geld dat er voor het openbaar vervoer is, wordt niet altijd uitgegeven waarvoor het bedoeld is. Miljoenen verdwijnen in het schrijven van bestekken en naar flink verdienende aandeelhouders en directeuren. Het openbaar vervoer lijkt te verworden tot een middel om geld te verdienen in plaats van dat het een algemeen doel dient. De marktwerking is daarbij volledig doorge-slagen. Overzicht hierover hebben wij landelijk nauwe-lijks nog, maar de ervaren busreiziger weet wat er aan de hand is.

Na jarenlang alleen maar geld reserveren voor onderhoud en geen enkele investering in regulier spoor, moeten wij nu eindelijk een inhaalslag maken om het spoor een echt alternatief te laten zijn voor de auto. Natuurlijk is de SP-fractie blij dat de regering eindelijk aandacht besteedt aan uitbreiding van het spoorvervoer, maar zij mist in het plan een toekomstbeeld. Zo wordt er ondanks eerdere uitspraken van de Tweede Kamer niet gerept van verhoging van de snelheid naar 160 km/u en van een nieuw en efficiënter beveiligingssysteem. De SP

wil een miljardeninvestering in het spoor, maar de minister geeft niet eens aan waar die schamele 4,5 mld. van hem vandaan moet komen. Overigens, Nederland is groter dan alleen de Randstad. Toch lijkt de regering vooral op de Randstad in te zetten bij het spoor. Daar is van alles voor te zeggen, maar wanneer wordt het spoor op de Maaslijn en in de Kop van Noord-Holland verdubbeld? Wanneer komen er inhaalsporen in de Achterhoek? Wanneer verdubbelt de verbinding tussen Utrecht en Arnhem? Wanneer komt die efficiëntere beveiliging waardoor veel treinen korter achter elkaar kunnen rijden?

In het Noorden rijden er vanaf volgende week helemaal geen treinen meer, omdat marktpartij Arriva weigert een handtekening te zetten onder het nieuwe contract van ProRail. Kan dat zomaar? Wat gaat de minister daaraan doen?

Wanneer is de minister bereid om de reizigers van de Beneluxtrein te melden of deze verbinding blijft? De minister komt niet met duidelijkheid, terwijl de NS doorgaat met het afbreken van de lijn. Sterker nog, het huidige materieel wordt straks ingezet op de hsl-verbinding, zodat er helemaal geen materieel overblijft voor een eventuele Beneluxtrein. Bovendien wordt het personeel al omgeschoold. Kortom, als wij nog langer wachten, hebben wij straks niet eens meer een keuze. Het lijkt erop dat de minister dat accepteert. Kortom, minister, kan de reiziger op deze lijn nog op u rekenen?

Gisteren las ik in De Telegraaf het bericht dat de Partij van de Arbeid is voor gratis internetaansluiting in de trein. Heel mooi. Vorig jaar heeft de SP-fractie een motie ingediend met exact dezelfde strekking. De fractie van de Partij van de Arbeid heeft daar overigens voor gestemd. Ik ben blij dat de fractie deze gedachte nog steeds onderschrijft. Ik ga ervan uit dat ook de andere coalitiepartijen dit streven zullen steunen, want volgens mij is er een heleboel samen geregeld.

De minister komt met een goed voorstel om ex-studenten langer in het openbaar vervoer te houden. Hulde, maar wat doet hij met de mbo-studenten? Is hij bereid te komen met een voorstel om ook mbo-scholieren van 16 en 17 jaar een ov-studentenjaarkaart te geven? Ziet hij dat ook goed passen binnen zijn plannen en ambities?

Het project Ruimte voor de fiets voor de stations-fietsenstallingen is bijna afgerond, maar er is nu alweer op veel plekken ruimte tekort. Ik vraag het kabinet nu al stappen te zetten voor een vervolgplan voor uitbreiding van de ruimte in de fietsenstallingen. Is de minister hiertoe bereid? De SP hoopt dat de minister in de strijd tegen fietsendiefstal duidelijke maatregelen neemt. Ziet de minister ter bevordering van het fietsen het belang in van een verplicht ingeslagen uniek framenummer voor alle in Nederland gekochte fietsen? Als het kabinet de mensen echt tot het nemen van de trein wil verleiden, is er meer nodig dan een aantal mooie plannen en reclameslogans. Ook zullen de ambities naar boven bijgesteld moeten worden. Zo zijn er jaarlijks 20.000 extra stallingplaatsen voor fietsen nodig, maar denkt de regering te kunnen volstaan met 20.000 plaatsen in vier jaar. Echt ambitieus is dat niet. Waarom kan de lat van de ambitie niet hoger worden gelegd?

Er komt nog een stuk over de toegankelijkheid. Graag wil ik van de minister weten hoe het staat met de toegankelijkheid van de treinen.

Roemer

Ik zou geen SP'er zijn als ik niet pleitte voor de binnenvaart om veiliger en relatief milieuvriendelijker transport te krijgen. Bovendien kan door uitbreiding van de binnenvaart mogelijk meer rust op het wegennet ontstaan. Het is opvallend dat juist deze sector altijd een beetje achteraan lijkt te hobbelen. Van de staatssecretaris hoor ik graag of de achterstand in het onderhoud ingehaald kan zijn in 2016 in plaats van in 2020.

Tot dusverre heeft de minister veel van zich laten horen. Het wordt tijd dat wij heel veel van hem gaan zien.

□

De heer **Koopmans** (CDA): Voorzitter. In de Nota Mobiliteit ging de regering voor 2020 uit van 17 miljard reizigerskilometers. Wij zitten nu al op bijna 16 miljard reizigerskilometers. Op het gebied van het goederenvervoer werd er in de nota van uitgegaan dat wij in 2020 55 miljoen ton per jaar zouden vervoeren. Wij zitten nu al op 42 miljoen ton. Kortom, de problemen stapelen zich op en een groot mobiliteitsinfarct dreigt, in de Randstad en ook daarbuiten. Het kabinet en zijn bewindslieden zijn krachtig aan de gang, vechtend tegen allerlei tegenslagen, tegen regels en tegen ingewikkelde problemen die ook met centen te maken hebben. Tegelijkertijd zien wij ook dat het kabinet er tot nu toe in geslaagd is om een programma voor de Randstad te presenteren, een belangrijk besluit over de kilometerheffing te nemen en een Nota binnenvaart te presenteren. Over dit laatste onderwerp zal een apart overleg worden gevoerd. Ik kom straks ook terug op het spoorplan waarvoor 4,5 mld. nodig is.

Mobiliteit is van groot belang voor de economische groei en voor sociale activiteiten. Mijn fractie wil die mobiliteit faciliteren binnen randvoorwaarden voor omgeving, milieu en veiligheid. Rijden, rijden, rijden is daarbij ons motto! Driewerf rijden, voor de auto, de personentrein en de goederentrein.

Het is voor het vervoer van goederen over het spoor van groot belang dat er een toekomstvaste routestrategie wordt opgesteld. Dit onderwerp zal aan de orde komen bij de behandeling van de mobiliteitsvisie die het kabinet voor de zomer van 2008 aan de Kamer zal voorleggen.

De begroting voor 2008 is gebaseerd op vier hoofdthema's. De eerste is: een ambitieuze aanpak van het fileprobleem. De concurrentiepositie van Nederland en de bereikbaarheid van Nederland zijn in het geding. Wij zijn echter ook van mening dat bestrijding van de filedruk en de aanpak van de problemen van de bereikbaarheid niet alleen een taak zijn van deze twee bewindslieden. Wij vragen van het kabinet een bredere aanpak. Daarom doe ik een aantal voorstellen. Het is noodzakelijk om met meer beleidsvelden tegelijkertijd en met meer ministeries tegelijkertijd te werken aan een aanpak. Ten tijde van de behandeling van het fileprobleem door de minister en de staatssecretaris stellen andere ministeries beleid op bijvoorbeeld voor schooltijden en venstertijden, fiscaliteit en ruimtelijke ordening, die gevolgen kunnen hebben voor de mobiliteit.

Wij moeten blijven investeren in het wegennet. Spitsstroken, wegverbredingen en ontbrekende schakels moeten versneld worden aangelegd waarbij gebruik moet worden gemaakt van de kennis, kunde en financiën van private partijen. Wij maken ons grote zorgen over de dreigende vertraging van veel projecten. De minister

heeft de Kamer hierover geïnformeerd in een brief van 27 november jongstleden. Volgend jaar zouden er tien wegverbredingsprojecten gereed komen. Het is nog maar de vraag of dit voornemen kan worden uitgevoerd, maar wij vinden die tien al te weinig. Welke relatie is er met de onderuitputting van het infrafonds? Wat is de omvang van die onderuitputting? Hoe ziet het beeld er voor de komende jaren uit, ook in relatie tot de vertragingen die in de brief worden genoemd? Hoe gaan wij daar mee om? Ziet de minister mogelijkheden voor verschuivingen naar projecten die wel gerealiseerd kunnen worden? Die moeten dan wel binnen het MIRT passen, want de begroting van het ministerie van Verkeer en Waterstaat mag geen grabbelton worden.

De minister schrijft in zijn brief over de ingezette aanpak voor het afbakenen van het gebied waarbinnen significante effecten voor de luchtkwaliteit zijn te verwachten, dat het allerm minst zeker is dat de Raad van State deze aanpak zal accepteren. Om toch de uitvoering van projecten te kunnen versnellen, moet het kabinet conceptwetgeving achter de hand houden. Is het bereid een dergelijk plan B voor te bereiden?

Beschikt de minister over voldoende middelen voor meer slimmere verkeersoplossingen, dynamisch verkeersmanagement, dynamische maximum snelheden op snelwegen en de aanpassing van het openstelling-regime van bruggen? Hoe staat het hiermee?

Wij komen in een ander overleg nog te spreken over de kilometerheffing, maar ik zeg wel: wie nu nog tegen de kilometerheffing is, speelt met vuur! Tegen de heer Roemer zeg ik: niet bezinnen, maar beginnen.

Bij de kilometerheffing is een punt van groot belang. Tijdens de behandeling van het Belastingplan 2008 is daar al uitgebreid over gesproken. De motie-Cramer is aangenomen en om het draagvlak te behouden, is het cruciaal dat alle Nederlanders die een auto hebben of er een gaan kopen, weten wat de Nederlandse overheid wil. Mensen kunnen dan inspelen op alles wat met het milieu te maken heeft. Ook ondernemers die auto's verkopen, kunnen daar dan op inspelen.

Ik kom te spreken over mobiliteitsmanagement, variabele werktijden en stimuleren van thuiswerken. Welke mogelijkheden ziet de minister en de rest van het kabinet om thuiswerken te stimuleren?

Op het punt van de acute filebestrijding het volgende. Verkeersongevallen veroorzaken vaak lange files. Ik hoor graag van het kabinet en de minister dat een striktere aanpak gehanteerd gaat worden. Moeten er geen nieuwe afspraken worden gemaakt met de verkeerspolitie zodat het voorkomen en bestrijden van files meer prioriteit krijgt dan tot nu toe?

Ik besteed graag nog wat aandacht aan de verbeterde informatievoorziening voor de weggebruiker. TomTom is ons vooruit. TomTom is sneller en slimmer dan wij zijn. Dat is niet erg, maar wij moeten wel met elkaar zien hoe wij daar snel en verstandig op inspelen. De CDA-fractie vraagt bovendien aan het kabinet om eens wat communicatiedeskundigen in te zetten op de mededelingen die af en toe op borden boven de snelweg worden gezet. Ik kan die vaak niet begrijpen. Ik heb ook nog nooit besloten om naar links of rechts te gaan vanwege een bepaalde tekst. Het zou goed zijn om daar nog eens naar te laten kijken.

Ik ben heel benieuwd naar de mogelijkheden die de minister ziet om die 4,5 mld. waarvan hij maar 200 mln. heeft gedekt met betrekking tot het ov spoor te organise-

Koopmans

ren. Er is nog een wereld te winnen op het punt van het spoor en de omgeving van het spoor. De CDA-fractie vraagt naar de mogelijkheden van fietsenstallingen. ProRail, NS Vastgoed, ov-fiets, Q-park en gemeenten zijn daarmee bezig en iedereen heeft goede bedoelingen, maar de uitkomst wil nog wel eens tegenvallen.

Mijn fractie is minder gelukkig met het feit dat bijna 50 mln. wordt uitgetrokken voor kaartjes en kennismaking. Daar moet nog nader over worden gesproken. Wellicht kan dat geld en het geld voor ontsnippering – eoducten en dergelijke – worden ingezet voor een actieplan voor de toegankelijkheid van het spoor en de stations. De CDA-fractie vindt dat heel belangrijk. Het doel van het kabinetsbeleid dat genoemd is in de brief van mevrouw Peijs, 70% van de stations en de treinen toegankelijk, vinden wij te laag voor de lange termijn.

Bij de LMCA's komen wij nader met elkaar te spreken over de te maken keuzes. Het bedrag van 4,5 mld. voor het spoor mag in elk geval niet gehaald worden ten koste van investeringen voor wegen. Dat zou in strijd zijn met de nota Mobiliteit. Geen aanslag op het wegbudget, want uit de brief van het kabinet blijkt dat ook op dat beleidsterrein piepend en krakend de doelstellingen kunnen worden gehaald. Utrecht en Rotterdam zullen in elk geval extra problemen krijgen. Wat doet het kabinet daaraan? Welke keuzes maakt het kabinet op dat gebied? Hoe kijkt het kabinet aan tegen de voorziene extra problemen, onder andere op de N69? De CDA-fractie vindt dat daar stappen moeten worden gezet. De A1 moet in het MIRT prioriteit krijgen. Daarvoor moet een planstudie gemaakt worden.

De **voorzitter**: U hebt ruim uw spreektijd overschreden. Zeer ruim.

De heer **Koopmans** (CDA): In dat geval maak ik nog maar twee opmerkingen. Ten eerste: er bestaat geen hoogwaardig openbaar vervoer zonder aanbesteden. Ten tweede: de CDA-fractie wil dat de minister met de regio beziet hoe de overgang in Twente van militaire luchthaven naar burgerlijke luchthaven zo ordentelijk mogelijk kan verlopen. Zo nodig wordt daar wat smeerolie bij gedaan.

De heer **Roemer** (SP): Ik heb geprobeerd om de heer Koopmans zo goed mogelijk te volgen. Hij zegt een aantal heel interessante dingen, maar hij zegt vooral dat het allemaal niet snel genoeg gaat, dat het allemaal beter moet, meer moet, en vlotter moet. Mijn betoog bevatte dergelijke onderdelen ook volop, maar het is wel de minister van de heer Koopmans die hier zit. De heer Koopmans zegt dus eigenlijk: geachte minister, de eerste negen maanden was het een leuke speeltuin, maar nu – en dat zegt hij de SP-fractie na – wordt het toch de hoogste tijd dat u eens met daden gaat komen, want wij kopen niet veel van veel geschreeuw en weinig wol.

De heer **Koopmans** (CDA): Ook de heer Roemer zei aan het begin van zijn betoog dat er meer moest gebeuren, maar daarna zette hij de handrem erop. Hij zet de handrem op de kilometerheffing en op het aanleggen van meer wegen. Dat lijkt mij dus geen goed idee. Dat is niet de kern van mijn betoog geweest, integendeel. Wil de heer Roemer mij het oordeel in de mond leggen dat de eerste negen maanden voor niets zijn geweest? Ik heb aan het begin al gezegd dat deze twee bewindslieden

tegenslag na tegenslag hebben gehad op het gebied van regelgeving, regelgeving die zij niet, maar wij wel met elkaar hebben bedacht. Zij hebben desalniettemin het Urgentieprogramma Randstad, buitengewoon ambitieus en veelomvattend, in het kabinet besproken en in de Kamer neergelegd, de kilometerheffing georganiseerd en een krachtdadig en ingewikkeld besluit genomen over de Zuiderzeelijn en de investeringen in het Noorden. Voorwaar geen stilzittende bewindslieden.

De heer **Roemer** (SP): Op het punt van de Zuiderzeelijn staat de minister juist stil, want hij trekt er de stekker uit. Wij kunnen zo ieder onze voorbeelden pakken. De heer Koopmans heeft mooie grote woorden, maar hij zegt eigenlijk alleen maar dat het steeds aan anderen ligt. Anderen hebben de regels gemaakt, anderen zijn decentraal, overal ligt het aan anderen. Wanneer is bij de heer Koopmans de maat vol en moeten er echt stappen worden gezet? Wanneer wil hij eens resultaten zien?

De heer **Koopmans** (CDA): Wij investeren 2,16 mld. in het Noorden en er wordt 1,35 mld. beschikbaar gesteld voor OV SAAL. Dat noem ik een knap besluit. Dat zijn wederom bewegingen vooruit. Ik zeg dus namens onze fractie tegen de bewindslieden dat zij moeten proberen om alle mogelijkheden op te pakken en dat zij ervoor moeten zorgen dat er geen geld van wegen naar het spoor gaat. Dat laatste was overigens de derde handrem waaraan de heer Roemer trok. Dat zijn keuzes die wij niet maken.

De heer **Roemer** (SP): Een kleine correctie op de laatste opmerking van de heer Koopmans: dat is niet aan de rem trekken, maar dat is integraal denken en vooruitdenken. Dat is dan het verschil tussen onze fractie en de CDA-fractie.

De heer **Koopmans** (CDA): Ja, maar als je in de file zit, heb je bij dit soort plannen toch echt het gevoel dat er aan de handrem wordt getrokken en dat er een blokje voor en een blokje achter je wielen wordt gezet, zodat je geen kant meer op kunt.

De heer **Roemer** (SP): Wij hebben gezien waartoe 30 jaar alleen maar investeren in wegen en niets in het spoor heeft geleid. De afgelopen weken hebben wij zo ongeveer de langste files gehad van de laatste 25 jaar. Nee, ga vooral door met die plannen.

De heer **Koopmans** (CDA): Met alle respect: als wij in dit land de afgelopen jaren niet hadden geïnvesteerd in wegen, zoals de heer Roemer blijkbaar had voorgestaan, waren de problemen niet kleiner geweest maar veel groter. Wij hebben dus met elkaar én op het gebied van het spoor én op het gebied van de wegen én op het gebied van de binnenvaart én op het gebied van het goederenvervoer investeringen te plegen. Wij zullen dat ook nog slim moeten doen, anders kunnen wij de verwachte groei absoluut niet accommoderen.

De **voorzitter**: Het woord is aan de heer Koppejan, die zijn speech zal houden.

Mijnheer Koppejan, u mag nu voor één keer genieten van het feit dat u niet wordt geïnterrupteerd. Ik wens u veel succes.



De heer **Koppejan** (CDA): Voorzitter, dank u wel, ook voor de extra tijd die ik heb gekregen voor deze maidenspeech.

Mevrouw de voorzitter, geachte collega-afgevaardigden. Eenieder die achter dit kathedr van de Tweede Kamer mag staan, heeft dat niet alleen aan zichzelf te danken. Persoonlijk denk ik met dankbaarheid terug aan mijn ouders, die er helaas niet meer zijn. Dankbaar voor hetgeen zij mij hebben meegegeven: Zeeuwse eenvoud, nuchterheid en standvastigheid, de waarde van het christelijk geloof, de blijde boodschap van het evangelie, dat nog steeds de krachtbron van mijn leven is. Wie het ook mogelijk heeft gemaakt dat ik hier sta, is mijn echtgenote Annemiek, die het nodige inlevert voor onze gezamenlijke passie, de politiek. Maar in de eerste plaats staan wij hier natuurlijk achter dit kathedr dankzij onze kiezers, burgers die ons hun vertrouwen hebben gegeven om hen hier te vertegenwoordigen, te staan voor hun zaak. Wat mogen zij nu van ons verwachten? Ik had daarover vroeger al een duidelijke mening. Daaraan werd ik herinnerd toen ik op mijn zolder een oude fotocollage uit die tijd tegenkwam. Die hangt nu op mijn kamer. Het was ongeveer in 1991, de periode van het derde kabinet-Lubbers. Het CDA was op het toppunt van zijn macht, of misschien was zij net over de top. In die tijd was er een fractievoorzitter van het CDA in de Eerste Kamer, namelijk Ad Kaland. Hij was een dorpsgenoot. Wij komen allebei uit Zoutelande. In die tijd sprak Ad Kaland van "het stemvee aan de overkant". Wij, CDA-jongeren, waren dat helemaal met hem eens. Die Tweede Kamerleden waren goed betaalde ambtenaren, slippendragers van het kabinet. Wij hadden behoefte aan echte, onafhankelijke volksvertegenwoordigers. Wij werden dan ook geïnspireerd om actie te voeren met een kudde schapen op het Binnenhof. U kunt ons op de foto's zien met spandoeken met leuzen als "Nee tegen stemvee!", "Schapen generaal" en "Durf eens een zwart schaap te zijn!"

Zestien jaar later sta ik hier zelf en bekleed ik het hoogste ambt, namelijk lid van de Tweede Kamer. Ik besef echter in alle bescheidenheid dat ik die titel elke dag opnieuw moet verdienen, achter dit kathedr en elders in het land. Ik moet staan voor onze zaak, onze principes en onze idealen. Ik moet de rug recht houden en dus niet buigen voor druk van bovenaf. Evenmin moet ik mee waaien met alle winden. Met ons optreden staat niets minder op het spel dan de geloofwaardigheid van onze representatieve democratie.

Mevrouw de voorzitter, uw illustere voorganger Anne Vondeling heeft hardop de vraag gesteld: "Is de Tweede Kamer een lam of een leeuw?" Ik kies voor de leeuw en hoop die keuze elke dag opnieuw te maken met 149 collega's.

(applaus)

De heer **Koppejan** (CDA): Ik kom op de begroting van het ministerie van Verkeer en Waterstaat en begin met de waterveiligheid. Mijn fractie ziet dat de rijksoverheid, waaronder Rijkswaterstaat, samen met de provincies en de waterschappen zeer voortvarend aan de slag is gegaan. Ik doel op het project Ruimte voor de Rivier, de Maaswerken en het hoogwaterbeschermingsprogramma. Ik spreek mijn waardering uit voor de inspanningen op

die terreinen. Is er al voldoende cofinanciering voor de Maasroute? Wij hebben begrepen dat er in Europa voldoende geld op de plank ligt.

Mijn fractie is kritischer over de wijze waarop de diverse overheden aanleiding tot onrust hebben gegeven op het punt van de veiligheid van de Hondsbossche zeekering en de Pettemer zeekering. Uit de brief van de staatssecretaris van 19 oktober jongstleden concludeer ik dat zij garant staat voor de veiligheid van die zeekeringen. Er dienen geen noodmaatregelen te worden genomen en de burgers hoeven zich geen zorgen te maken. Kan de staatssecretaris dat bevestigen?

Mijn fractie maakt zich wel zorgen over de veiligheidsnormen en de financiering van onze waterveiligheid na 2011. In hoeverre creëren wij met onze huidige normen voor waterveiligheid een gevoel van schijnveiligheid? Die Deltanormen zijn immers gebaseerd op de kennis van dertig jaar geleden. Sindsdien zijn die niet meer aangepast aan nieuwe inzichten op de punten klimaatverandering, zeespiegelstijging en bodemdaling. De staatssecretaris heeft voor eind 2008 de beleidsnota Waterveiligheid aangekondigd. Voordat de Tweede Kamer over dat onderwerp kan discussiëren, is het al 2009. Dat is naar ons oordeel veel te laat. Wij zijn van mening dat de discussie over meer betrouwbare normen voor waterveiligheid in 2008 al breed moet worden gevoerd. Die moet zo spoedig mogelijk van start gaan. Ik verzoek de staatssecretaris om een reactie te geven.

Wat de financiering betreft, is het deze kabinetsperiode goed op orde. Er bestaat echter wel onzekerheid over de periode daarna. In de brief van de staatssecretaris van 20 september schrijft zij dat er voor de periode tot 2020 circa 6 mld. is gereserveerd. Maar is hierbij al rekening gehouden met de uitkomsten van de derde toetsing in 2011 en de gevolgen van de aangepaste veiligheidsnormen die wij nog moeten vaststellen? Graag een reactie van de staatssecretaris.

Dan het onderwerp waterkwaliteit. De staatssecretaris heeft een indrukwekkende watervisie neergelegd bij de Tweede Kamer. Complimenten daarvoor. Bij een van de iconen uit de watervisie, namelijk de zuidwestelijke deltawateren, is de problematiek bekend. Er is sprake van een verslechterde waterkwaliteit en toenemende beheerskosten. Wij vragen van de staatssecretaris om extra voortgang te maken met de planvorming, zodat wij in 2009 ook daadwerkelijk kunnen beginnen met het weer gezond maken van de zuidwestelijke delta. En omdat het hier om rijkswateren gaat, heb ik samen met het lid Roefs een amendement voorbereid waarin wij van de staatssecretaris vragen om alvast de project- en proceskosten voor haar rekening te nemen. Dan kan de Deltaraad op korte termijn de plannen en de kostenramingen verder uitwerken. Het gaat hier om maximaal € 500.000, te financieren uit integraal waterbeleid.

Wij hebben het tot nu toe alleen nog maar gehad over geld uitgeven, maar er kunnen ook nog steeds kosten bespaard worden, met name in de waterketen. Ervaringen van het Friese Aquario en het Amsterdamse Waternet laten zien dat er op de gemeentelijke begrotingen gemiddeld 15% tot 20% bespaard kan worden op de kosten voor rioolbeheer als men dit onderbrengt in een samenwerkingsverband met andere gemeenten en het waterschap. Dit is ook goed voor het milieu, omdat daarmee het aantal overstorten kan worden teruggebracht. Via een zogenaamde quickscan – dat kost ongeveer € 15.000 per onderzoek – kan voor een



Mevrouw Huizinga-Heringa en de heer Eurlings, respectievelijk staatssecretaris en minister van Verkeer en Waterstaat
© M. Sablerolle – Gouda

gemeentebestuur de aanpak en de kostenbesparingen in beeld worden gebracht. De kostenbesparingen voor onderhoud en beheer en kapitaalinvesteringen kunnen voor zo'n 100 gemeenten met circa 3 miljoen inwoners oplopen tot zo'n 20 mln. per jaar. En dan zit ik nog aan de voorzichtige kant. Hier valt dus geld te verdienen voor de burger, zeg ik even als oud-ondernemer. Wij willen gemeenten en waterschappen actief stimuleren om dergelijke samenwerkingsverbanden met elkaar aan te gaan. Samen met het lid Vermeij stellen wij voor om 1,5 mln. beschikbaar te stellen in 2008 voor minimaal 100 gemeenten om een quickscan te laten uitvoeren. Daarnaast zouden wij nog eens 1 mln. beschikbaar willen stellen voor het delen van kennis en ervaring tussen overheidsorganisaties.

Wanneer het gaat over kennis en innovatie op het gebied van water, dan heeft het Nederlandse bedrijfsleven een leidende positie in de wereld. Maar hoe behoudt de Nederlandse overheid haar kennis en ervaring op het gebied van water? Wij maken ons als CDA-fractie met name ongerust over het nieuwe aanbestedingsbeleid binnen het ministerie van Verkeer en Waterstaat. Daar is het nu net als bij andere overheden beleid aan het worden om heel veel werkzaamheden van heel verschillende aard – wegebouw en waterbouw – te bundelen tot megaopdrachten. Wij hebben daar eerder vragen over gesteld en zijn geenszins gerustgesteld door de antwoorden. De minister vermeldt met trots dat hij daarmee een groeiend werkpakket met steeds minder mensen kan uitvoeren. En wie is er nu tegen minder ambtenaren? Toch vrezen wij dat door dit uitbestedingsbeleid ook veel kennis bij de overheid verloren gaat. Maar nog erger vinden wij het dat het midden- en kleinbedrijf op deze wijze steeds meer uitgesloten wordt als rechtstreekse opdrachtnemer voor overheidsopdrachten. Wij willen deze minister dan ook vragen om een halt toe te roepen aan buitenproportionele bundelingspraktijken en combinatievorming onder voor het MKB gunstige voorwaarden ook in de toekomst mogelijk te houden.

Ten slotte wil ik in het kader van innovatie en een snellere uitvoering van infrastructurele projecten aandacht vragen voor het positieve initiatief van bedrijven uit de waterbouw: Building with Nature. De

sector wil daar zelf 12,5 mln. in investeren en men vraagt nu eenzelfde bedrag van de overheid voor dit programma. In de begroting is al 40 mln. vrijgemaakt voor waterinnovaties, dus dit lijkt ons nu een mooi project.

De **voorzitter**: Mijnheer Koppejan, aan mij de eer om u als eerste te feliciteren. Ik kan mij u uit uw tijd op het Binnenhof nog buitengewoon goed herinneren. Aan het begin van uw verhaal was ik even bang dat hier een boulevard of broken dreams geschetst zou gaan worden, maar dat is gelukkig niet zo. Het zout uit de pap komt uit Zoutelande, heb ik begrepen. En ik verheug mij daar zeer op en ik kies ook voor de leeuw. Ik schors enkele ogenblikken, zodat ook de andere leden hun collega kunnen feliciteren.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

□

De heer **De Krom** (VVD): Voorzitter. Het is in dit huis een goed gebruik dat een spreker die een maidenspeech heeft gehouden, wordt gefeliciteerd door de eerstvolgende spreker na hem. Dat doe ik met het grootst mogelijke genoegen. De heer Koppejan sprak over een leeuw. Gisteren hebben wij hem in actie mogen zien in het debat over de ontpoldering in Zeeland. Ik hoop dat hij zijn woord gestand gaat doen op de manier waarop hij zich daar gedroeg: als een leeuw. Ik ben ervan overtuigd dat wij nog veel van onze collega zullen horen. Ik feliciteer hem van harte.

De kilometerheffing komt er. De minister liet afgelopen vrijdag weten dat dit een historisch besluit is. Het is inderdaad een historisch besluit, maar tegelijkertijd ook een historische vergissing en wel om drie redenen. Voorlopig is geen sprake van eerlijk betalen, maar van meer betalen voor de automobilist. Het draagvlak waarop dit kabinet rekt, is er daardoor niet en het komt er op deze manier ook niet. Dit is de eerste historische vergissing.

Kern van het mobiliteitsprobleem is en blijft het gebrek aan asfalt. Je moet eerst zorgen voor meer asfalt, zodat iedereen ook door kan rijden, en voor voldoende alternatieven. Dan pas kun je de kilometerheffing invoeren. Het kabinet doet het echter andersom. Het ziet de kilometerheffing als excuus om minder asfalt aan te leggen. Dit is in strijd met de motie-Hofstra c.s. en vormt de tweede historische vergissing.

Gelet op alle uit de hand gelopen en vastgelopen projecten, geloof ik er geen snars van dat het ministerie van Verkeer en Waterstaat zo'n groot en complex project überhaupt aankan. Op hetzelfde moment dat de CDA-fractie een parlementair onderzoek wil naar mislukte IT-projecten bij de overheid, neemt deze CDA-minister het grootste IT-project ooit op zijn schouders. Ziehier de derde historische vergissing.

Over de kilometerheffing hadden wij een aantal harde afspraken gemaakt. De eerste was dat invoering niet gepaard mocht gaan met lastenverhoging voor de automobilist. Wat doet het kabinet? Het verhoogt de lasten met honderden miljoenen. De waarheid is dat de melkkoe door dit kabinet weer van stal is gehaald en bij de horens wordt gevat om de laatste druppels eruit te persen. De 16 mld. die de automobilisten jaarlijks ophoesten, zijn kennelijk nog niet genoeg. Ik vraag de minister: eerlijk? Hoezo eerlijk? Al deze lasten-

De Krom

verhogingen die de automobilist over zich heen krijgt, worden door CDA-staatssecretaris De Jager verkocht onder het mom van milieu. Het Milieu- en Natuurplanbureau heeft hier echter al keurig gehakt van gemaakt. Ik vraag de minister nogmaals: eerlijk? Hoezo eerlijk?

De afspraak was invoering op hetzelfde moment voor iedereen. Wat doet dit kabinet? Het kiest ervoor te beginnen met de transportsector en daarna pas de rest. Dat scenario hebben wij in Duitsland gezien. Daar bleven de personenauto's uiteindelijk gewoon buiten schot. Ik vraag dus opnieuw: eerlijk? Hoezo eerlijk? De waarheid is dat dit kabinetsbesluit over de kilometerheffing niets met eerlijkheid te maken heeft. De waarheid is dat mensen niet eerlijk, maar meer gaan betalen. Het brede draagvlak waar dit kabinet en deze minister op rekenen, is er niet en komt er ook niet.

De tweede historische vergissing van het kabinet is de kilometerheffing te zien...

De heer **Koopmans** (CDA): De term "historische vergissing" houdt mij een beetje bezig. Het is uiteraard nooit uit te sluiten dat iemand zich vergist en zich historisch vergist, maar zou het echt zo zijn dat de ANWB, de Stichting Natuur en Milieu, VNO-NCW en alle CEO's van bedrijven als TNT, de NS en de Rabobank zich allemaal vergissen? Is dat mogelijk?

De heer **De Krom** (VVD): Ik geef hier mijn mening namens de fractie van de VVD. Wij beschouwen het besluit als een historische vergissing. De afspraak was – dat weet u als geen ander, mijnheer Koopmans – dat invoering van de kilometerheffing zou plaatsvinden zonder lastenverzwaring voor automobilisten. Ik constateer dat dit kabinet met uw steun die belangrijke afspraak niet nakomt. Zo liggen de feiten.

De heer **Koopmans** (CDA): Inmiddels zijn in deze Kamer het Belastingplan 2008, het beleidsplan en het regeerakkoord besproken. Afgelopen vrijdag stonden alle organisaties die ik net noemde zij aan zij met deze minister. Denkt u dat ook zij een historische vergissing begaan?

De heer **De Krom** (VVD): Ik spreek voor de VVD-fractie. Ik ga toch niet over de ANWB en al dat soort clubs? Ik ga hier over wat wij als VVD-fractie vinden. Ik constateer dat het kabinet met steun van de CDA-fractie de eerste en belangrijkste afspraak schendt, namelijk dat de lasten voor de automobilisten niet zouden worden verhoogd. De waarheid is dat zij miljoenen aan lasten over zich heen gestort krijgen. Die afspraak is gewoon geschonden.

De kilometerheffing is geen instrument om files tegen te gaan. Dat vonden wij en dat vinden wij nog steeds.

De heer **Van der Ham** (D66): Wij moeten wel precies zijn in dit debat. U bent toch nog steeds voorstander van het principe van de kilometerheffing?

De heer **De Krom** (VVD): Ja, dat klopt.

De heer **Van der Ham** (D66): Uw grootste bezwaar tegen de plannen is de manier waarop dit allemaal fiscaal wordt geregeld. Dat verhaal is duidelijk.

De heer **De Krom** (VVD): Inderdaad.

De heer **Van der Ham** (D66): Volgens de planning wordt de kilometerheffing straks gedeeltelijk ingevoerd in 2011 en voor de rest in 2012. Dan zijn er weer verkiezingen. U kunt straks een groot nummer maken: "Met de VVD krijg je minder belasting op auto's." Dat is u van harte toegewenst. Dan is er echter inmiddels wel wetgeving die u op zich principiële niet afkeurt. Ik neem aan dat u hier wel pleit voor het aannemen van de wet, maar dat er rond de verkiezingen van 2011 een robbertje wordt gevochten over de invoering ervan en het fiscale traject. Ik ga ervan uit dat u wel die knip maakt.

De heer **De Krom** (VVD): Onze positie is glashelder. Wij hadden harde voorwaarden gesteld. Daar willen wij ons aan houden. De boodschap is: haal de belastingen van tafel, haal het slot van de aanleg van asfalt en wij praten weer verder. Zo lang niet aan die voorwaarden is voldaan, doen wij niet meer mee.

De heer **Van der Ham** (D66): Nu echt even precies.

De heer **De Krom** (VVD): Dat is heel precies, preciezer kan ik het niet zeggen.

De heer **Van der Ham** (D66): U haalt het een beetje door elkaar.

De heer **De Krom** (VVD): Dat is niet waar.

De heer **Van der Ham** (D66): Het gaat hierbij allereerst om het traject van wetgeving. De wet die de minister zal opstellen, zal in 2011 en 2012 worden ingevoerd en vervolgens komt tot 2016 de uitbreiding. Er is dus nog heel veel tijd om de fiscale problemen die u met het plan hebt, op te lossen.

De heer **De Krom** (VVD): Ja, ook om belastingen weer te verlagen.

De heer **Van der Ham** (D66): Daar gaat u voor pleiten bij de campagne voor de Kamerverkiezingen. Ik roep u nu echter op om een knip te maken tussen de wetgeving en de rest. Daarmee zou u zuiver handelen, zeker gelet op het verleden van de VVD bij de behandeling van dit onderwerp.

De heer **De Krom** (VVD): Voorzitter. Die knip is er niet. Voor mij is de situatie volstrekt helder. Ik zeg u nogmaals, mijnheer Van der Ham, de afspraak was: invoering van de kilometerheffing zonder lastenverhoging voor de automobilist. Dan moet je niet aankomen met een lijst aan belastingverhogingen. Dat was niet afgesproken. Dat vonden wij, dat vinden wij en dat blijven wij vinden. Zolang die lijst aan verhogingen niet van de baan is, is met ons niet te praten over invoering van de kilometerheffing. Zo helder is de situatie. Ik kan dit nog 10.000 keer uitleggen, maar er verandert geen snars aan. Het standpunt van de VVD-fractie is glas- en glashelder.

De heer **Van der Staaij** (SGP): Ik vond het een historische gebeurtenis toen de heer Hofstra hier pleitte voor invoering van de kilometerheffing onder een aantal voorwaarden. U benoemt nu vooral de negatieve kant.

De Krom

Die negatieve kant bestaat uit het feit dat aan de voorwaarden niet is voldaan, maar kunt u nog eens uitleggen waarom de VVD-fractie op zichzelf positief staat tegenover het principe van de kilometerheffing? Wat zijn voor u precies de voordelen? Dat lijkt nu enigszins uit beeld te verdwijnen.

De heer **De Krom** (VVD): Ik herinner aan wat in het rapport van de commissie-Nouwen staat. Wij steunen het principe dat je betaalt voor het gebruik, maar niet voor het bezit van de auto. Wij zijn daar dus voor, maar wij doen daar niet aan mee, tenzij een aantal harde afspraken gelden. Die boodschap hebben wij altijd gegeven. Die staat ook in de motie-Hofstra. Nu zeg ik dat dit kabinet zich niet aan de afspraken houdt.

De heer **Van der Staaij** (SGP): Maar waarom vindt u het zo belangrijk dat er onderscheid wordt gemaakt tussen gebruik en bezit? Wat is het voordeel daarvan?

De heer **De Krom** (VVD): Ik weet niet of wij hele debat dat met de heer Hofstra is gevoerd moeten overdoen, maar het is natuurlijk evident dat je bijvoorbeeld pas betaalt voor het licht als je het knopje omdraait. Het is ook logisch dat je pas voor de energie betaalt als je onder de douche gaat of het gasfornuis aandraait. Waarom zou je dit principe niet laten gelden bij het gebruik van de auto? Het punt is nu dat wij hieraan alleen meewerken onder de voorwaarde van een aantal harde afspraken. Ik constateer dat het kabinet begint met het schenden van de voorwaarden. Daarmee zijn de geloofwaardigheid, de eerlijkheid en het draagvlak in het geding. Daarom zeg ik uit de grond van mijn hart: dat draagvlak is er niet en het komt er op deze manier ook niet.

De heer **Madlener** (PVV): Wouter Bos mag dan een draaikont zijn, maar de VVD vind ik bij de behandeling van dit onderwerp een draaitol. U gaat niet in op de terechte vragen van collega Van der Staaij. Wat is namelijk het voordeel van de kilometerheffing? De heer Hofstra was voor invoering van de kilometerheffing, maar nu zegt u dit. Daarom ben ik volledig afgeknapt op de VVD.

De heer **De Krom** (VVD): U zit ook niet bij de VVD. Blijft u vooral zitten waar u zit. Moet u vooral doen. Onze lijn is glas- en glashelder: wij zijn voor het principe van de kilometerheffing, maar tegen de manier waarop het kabinet die wil invoeren.

De heer **Madlener** (PVV): Er zijn veel bezwaren tegen de kilometerheffing. Belastingverhoging is er een van. U zegt daar tegen te zijn.

De heer **De Krom** (VVD): Ja.

De heer **Madlener** (PVV): Ik vind dat naïef, want daarmee geeft u een belangrijk wapen aan degenen die tegen auto's zijn en dat zijn er in deze Kamer veel te veel. Een belangrijker bezwaar is de privacy. Mensen moeten een kastje in hun auto laten inbouwen. Zij worden door de overheid met een satelliet gevolgd. Dat bezwaar blijft toch staan als een huis.

De heer **De Krom** (VVD): Daarover wachten wij de

plannen van het kabinet af. Het is echter zeker een onderwerp. Zoals u weet, heb ik alles wat deze minister als verkeerswoordvoerder over de kilometer in de Kamer heeft gezegd, uit-en-ter-na gelezen en daarbij bleek dat deze zorg ook bij deze minister leeft. Ik ga er dan ook van uit dat de minister dit soort problemen oplost, maar dat is het punt niet. Het punt is dat wij een aantal afspraken hebben gemaakt. Het kabinet schendt die, helaas met steun van de CDA-fractie, en daardoor verdwijnt het draagvlak voor zover dat al niet verdwenen is.

Ik was gebleven bij de tweede historische vergissing. Die betreft het beschouwen van de kilometerheffing als instrument tegen files. Om een aantal redenen zag de VVD-fractie dat altijd anders, ziet zij dat anders en zal zij dat anders blijven zien. Als de luxebelasting verdwijnt, worden auto's goedkoper. Er is een dikke kans dat er dan met die auto's meer wordt gereden. Prijsbeleid werkt nauwelijks; gedurende de zomer van 2005 was de benzineprijs hoger dan ooit. Juist toen werd er meer getankt dan ooit. Door het kwartje van Kok is er geen kilometer minder gereden, net zo min als er door de vliegtaks een kilometer minder zal worden gevlogen. Ik hoor de minister zeggen dat de helft van de automobilisten minder zal betalen. Welnu, waarom zouden die dan niet meer gaan rijden? Het is altijd zo geweest dat de hogere kosten voor woon-werkverkeer worden afgewenteld op werkgevers. Het belangrijkste is dat die mensen natuurlijk niet voor hun lol in de file staan. Zij hebben die auto gewoon nodig voor woon-werkverkeer of voor zakelijk gebruik. Als er geen goed alternatief is, kun je hoog of laag springen, maar dan kunnen zij die auto gewoon niet uit. Het resultaat van de manier waarop het kabinet met deze kwestie omgaat, is dat vooral werkenden in de val lopen. Zij kunnen daaraan alleen ontsnappen als er snel extra asfalt wordt aangelegd en alternatieven worden ontwikkeld. Maar daar heeft het kabinet geen geld voor over. Zoals de heer Koopmans al zei, zit de aanleg van extra wegen totaal op slot. Wat dit kabinet die werkenden biedt, is langer in de file staan voor meer geld. Dit is een historische vergissing.

Naar aanleiding van de brief van de minister heb ik nog een hoop vragen over de kilometerheffing. Deze zal ik kortheidshalve nu niet stellen; ik zal ze bewaren tot de behandeling van het MIRT.

Intussen wordt er bezuinigd op het openbaar vervoer. De aanbesteding van het openbaar vervoer in de drie grote steden wordt teruggedraaid. De minister heeft niet substantieel extra geld voor investeringen in wegen en openbaar vervoer. Het codewoord voor tal van projecten, zoals de A4, de A74 en tientallen andere wegprojecten, de Betuwelijn, de hsl, de Tweede Maasvlakte, de taximeters en de OV-chipkaart is: vertraging, vertraging, vertraging. Terwijl het ministerie niet eens in staat is om projecten op tijd af te ronden, laat staan op te starten, neemt deze minister een nieuw, kolossaal en complex project als de kilometerheffing op zijn nek. Het bakdeeg voor een nieuwe mislukking staat in de oven. Inderdaad, het is een historische vergissing.

De heer **Madlener** (PVV): Voorzitter, ik ga een tweede interruptie verspillen aan de VVD. Het doet mij pijn, maar ik vind het wel belangrijk. Er is hier namelijk echt sprake van geschiedvervalsing. De heer De Krom doet alsof de wegen onder dit kabinet niet worden aangelegd. Maar in al die kabinetten waar de VVD deel van uitmaakte, is de

De Krom

kiem al gelegd. De VVD zat in het kabinet-Kok II, waarin de koppeling met de luchtkwaliteit werd gemaakt. Hoe kan de heer De Krom het huidige kabinet nu bekritisieren dat het geen wegen aanlegt? Op zichzelf is kritiek prima, maar steek dan evenzeer de hand in eigen boezem.

De heer **De Krom** (VVD): Ik vind dat u nogal een hoge toon aanslaat voor een oppositiepartij zonder tegenbegroting. U hebt helemaal geen plannen. Ik heb er geen een gezien. U leutert wat mee in discussies, maar u hebt geen plannen. Komt u nu eerst daar eens mee, dan praten wij verder.

De heer **Madlener** (PVV): Ik begrijp dat u niet inhoudelijk op mijn punt ingaat. Dat zie ik opnieuw als een zwaktebod van de VVD-fractie, maar ik wil het niet groter maken dan het al is.

De heer **De Krom** (VVD): Ik meen dat u weinig recht van spreken hebt zonder eigen plannen met het bijbehorende geld. Als u zich even goed probeert te herinneren, dan weet u dat de VVD in haar tegenbegroting 10 mld. aan extra investeringen heeft voorgesteld. Waar was u? Nergens!

Als het over de VVD in het verleden gaat, dan denk ik dat het ook wel eens leuk zou zijn om andere partijen in de regering te zien. Aan de andere kant zou Nederland daarvoor wel weer een te hoge prijs moeten betalen, dus toch maar liever niet. Tijdens de Paarse periode is er 10 mld. extra geïnvesteerd en tijdens de vorige kabinetsperiode 3 mld., waarvan een groot deel naar onderhoud ging. Verder wijs ik op de spoedwet Wegverbreding. Als enige partij in de Kamer heeft de VVD van het begin af aan gewaarschuwd voor de gevolgen voor de luchtkwaliteit. Zo kan ik doorgaan met het lijstje. Wij constateren dat het niet genoeg is en daarom hebben wij 10 mld. extra vrijgemaakt voor investeringen in wegen en spoor. En die plannen van u, mijnheer Madlener, heb ik nergens gezien.

Voorzitter. Wat moet er gebeuren? Behalve op de wegen lopen wij ook in de politiek vast in een woud van rekenmodellen, regeltjes en jurisprudentie. Die virtuele wereld van ons in Den Haag heeft natuurlijk niets meer te maken met de realiteit van alledag. Auto's en asfaltmachines staan stil. Er komt geen kilometer bij en die rode kruisen boven de spitsstroken vertellen ons: u hebt hier wel voor betaald, maar u mag er niet op rijden. En wat doen wij? 47 jaar leuteren over de A4 Midden-Delfland!

Ik noem de vier prioriteiten van de VVD.

1. Stoppen met het verkondigen van hardnekkige mythes. Dat is heel erg noodzakelijk. Nederland asfalteert, extra asfalt helpt niet, alleen investeren in ov helpt en de luchtkwaliteit wordt slechter: het is allemaal feitelijk aantoonbare onzin die mensen jarenlang tussen de oren is geramd. Het is allemaal niet waar.
2. Zet in op en-enbeleid. Het grootste mobiliteitsprobleem, kilometerheffing of niet, is het gebrek aan capaciteit. Dat geldt zowel voor de weg als voor het spoor. Wij moeten niet óf investeren in de weg óf investeren in het spoor, maar én investeren in de weg én in het spoor. Dat is precies waarom de 10 mld. die op de tegenbegroting van de VVD extra is vrijgemaakt, naar het spoor gaan én naar de wegen. Ik roep het kabinet op om dat ook te doen.
3. Zet de kilometerheffing in de ijskast. Laat de minister

zich eerst concentreren op het vlottrekken van vastgelopen projecten en het snel starten van nieuwe. Daar moet de prioriteit van de minister liggen. Van de VVD mogen alle verlopen worden ingetrokken en mag alle hens aan dek. Eerst zorgen voor doorrijden of alternatieven en pas dan de kilometerheffing. In die volgorde.

4. Zet radicaal het mes in de regeltjes. Als je dat niet doet, gebeurt er niks. Je moet beginnen met de ontkoppeling van bouwprojecten en de rechtstreekse toetsing aan luchtkwaliteitsregels. De heer Koopmans heeft daar mooie teksten over, maar het CDA en de PvdA hebben tot op de dag van vandaag niet het lef om daar doorheen te bijten. Dat betekent kostbaar tijdsverlies.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): De VVD schermt de hele tijd met de 10 mld. die zij extra uittrekt voor wegen. De heer De Krom weet toch ook heel goed dat het eigenlijk niet zozeer een kwestie is van geld.

De heer **De Krom** (VVD): Waarom schermt het kabinet dan met de 4,5 mld. voor het spoor?

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Er is geld, maar wij zijn niet in staat om de wegen aan te leggen. Het helpt niet om in de pot voor wegen extra geld te stoppen. Wellicht helpt geld wel bij spoor, maar bij wegen schieten wij daar helemaal niks mee op.

De heer **De Krom** (VVD): Deze interruptie is slecht nieuws voor de heer Koopmans. Hij heeft net gepleit voor asfalt, asfalt, asfalt, rijden, rijden, rijden, maar er komt inderdaad geen cent extra bij voor asfalt. Nu hoor ik de bevestiging van de Partij van de Arbeid. Ik ben benieuwd wat de heer Koopmans en de minister daarvan vinden.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): De heer Koopmans zei niet "asfalt, asfalt, asfalt", maar "rijden, rijden, rijden". Dat is heel wat anders.

De heer **De Krom** (VVD): Ik weet dat de heer Koopmans een hekel heeft aan ronkende teksten. Mevrouw Roefs, u hebt gelijk. Hij zei "rijden, rijden, rijden". Maar dat kun je alleen maar op asfalt.

Voorzitter. De VVD heeft al eerder voorgesteld om via een lex specialis infrastructuurprojecten te versnellen. Daar zijn twee precedentes voor: de vergunningwet Westerschelde uit 1997 en de Deltawet grote rivieren uit 1995. Toen moesten de rivierdijken met spoed worden verhoogd en versterkt. Dat kan dus wel. Ik weet dat de commissie-Elverding daarmee bezig is, maar wij hebben geen tijd meer. De heer Koopmans zei net in zijn bijdrage dat wij plannen B moeten hebben. Ik sluit mij daar van harte bij aan. Die plannen B kunnen zijn om alvast nu te beginnen met die lex specialis, met die noodwetten voor al die infrastructuurprojecten waar de minister nog mee moet beginnen. Ik vraag hem om een reactie hierop.

Voorzitter, hoeveel spreektijd heb ik nog?

De **voorzitter**: U hebt nog 1 minuut en 46 seconden.

De heer **De Krom** (VVD): Ik wil nog twee punten noemen, maar dat red ik niet in die tijd. Ik vraag u of ik die voor de tweede termijn kan bewaren, anders wordt het een ratjetoe.

De Krom

De **voorzitter**: Dan zet ik nu de tijd stil.

De heer **Koopmans** (CDA): Ik wil graag duidelijkheid over een plan dat de heer De Krom in de media heeft aangekondigd over een andere aanpak van boetes en verkeersovertredingen. Vindt de heer De Krom niet dat dit de prijs is die wij in Nederland mogen betalen voor minder verkeersdoden? Als de heer De Krom dit plan onverhoopt zou doorzetten, ontstaat hierdoor op de begroting van de rijksoverheid een gat van 400 mln. per jaar. Als ik dat erbij pak in uw tegenbegroting, dan is daarmee het geld voor extra investeringen in welke weg dan ook over vijftien jaar gewoon weg.

De heer **De Krom** (VVD): Ik zou een andere vraag terug willen stellen aan de heer Koopmans. Misschien kan hij daar in tweede termijn op terugkomen. Steunt hij het principe dat politie en justitie zich richten op snelheids-overtredingen die zo klein zijn dat ze niets uitmaken voor de verkeersveiligheid? Een heleboel mensen ergeren zich dood als zij 's avonds over een lege weg hebben gereden en de volgende dag weer zo'n plaat in hun brievenbus krijgen; dat weet de heer Koopmans net zo goed als ik. Het gaat om handhaving. Richt de handhavingscapaciteit van politie en justitie dan juist op situaties op de weg waarbij sprake is van grote ergernissen bij mensen of die echt gevaarlijk zijn. Dit heb ik ook tijdens het overleg over verkeersveiligheid gezegd, waarin ik bovendien een heleboel voorstellen heb gedaan om de verkeersveiligheid te vergroten.

De heer **Koopmans** (CDA): De vraag is niet of wij ons dooiergeren, of dat wie dan ook zich thuis dooiergert. U moet de vraag beantwoorden of u het met ons eens bent dat wij minder verkeersdoden hebben vanwege het feit dat wij in Nederland heel goed handhaven op het gebied van snelheden, waardoor wij gemiddeld in wijken waar wij 30 mogen rijden geen 45 rijden, en geen 75 rijden waar wij maar 60 mogen. Bent u het met ons eens dat wij dit onzalige idee daarom echt niet moeten navolgen?

De heer **De Krom** (VVD): Dodelijke ongevallen op snelwegen vormen 15% van het totaal. Letselgevallen op snelwegen vormen 9%. Mijn pleidooi, dat trouwens aardig aansluit bij wat u zegt, is nu net om de handhavingscapaciteit in te zetten waar de gevaren het grootst zijn. Daarvoor moet je naar de provinciale en gemeentelijke wegen kijken. Ik heb het alleen gehad over snelwegen. Op provinciale en gemeentelijke wegen zit het probleem. Gebruik de handhavingscapaciteit daar dan ook.

De heer **Koopmans** (CDA): Ik vind dat je bij verkeersdoden niet over procenten moet spreken. U moet antwoord geven op de vraag of met uw plan niet het grote risico ontstaat dat wij in Nederland weer gemiddeld naar een veel hogere snelheid toe gaan en daardoor meer verkeersdoden krijgen.

De heer **De Krom** (VVD): Nee, dat denk ik niet. De cijfers logenstraffen dit ook. Ik mag herinneren aan Denemarken, waar een aantal jaren geleden de maximumsnelheid is opgetrokken van 110 naar 130. Daar is het aantal dodelijke slachtoffers zelfs gedaald.

De heer **Van der Ham** (D66): De VVD staat bekend als een partij van "law and order".

De heer **De Krom** (VVD): Ja. Dat blijft ook zo.

De heer **Van der Ham** (D66): U hebt kinderen. Als uw zoon of dochter een snoepje jat in de supermarkt, al is het er maar eentje, dan krijgt hij op zijn kop.

De heer **De Krom** (VVD): Ja.

De heer **Van der Ham** (D66): Natuurlijk niet zo erg als wanneer hij een brommer steelt, maar hij krijgt wel op zijn kop. Dat is "order". Als u nu echt vindt dat de snelheid op de wegen niet hoog genoeg is, dan moet u toch gewoon de "law", de wet, aanpassen? Dat is de koninklijke weg. Wat u voorstelt, is een beetje vaag.

De heer **De Krom** (VVD): De heer Van der Ham heeft het over mijn kinderen. Het punt is dat die niet op de snelweg fietsen. Zij fietsen over de wegen bij ons in de buurt, in de gemeente. Daar is het gevaarlijk. Daar moet je dus opletten. Laten politie en justitie in plaats van bonnenmachines aan te zetten en als een gek te controleren op vijf kilometer te hard op een snelweg, hardrijders op zulke wegen en mensen die door rood licht rijden maar aanpakken. Die zie ik dagelijks in het verkeer. Daaraan erger ik mij en met mij een heleboel mensen in dit land.

De heer **Van der Ham** (D66): Ik prijs mij gelukkig dat u dit niet eveneens voor de provinciale wegen bepleit. Daar ben ik blij om. Wat de snelwegen betreft zou ik zeggen: houd een pleidooi dat wij naar 125 gaan op de snelweg of naar 105. Dat zou een logisch VVD-verhaal zijn.

De heer **De Krom** (VVD): Zou u dat dan steunen?

De heer **Van der Ham** (D66): Nee. U moet hier nu eenmaal meerderheden krijgen. U gaat toch niet via een omweg, aan de achterkant van de wet, via de handhaving, de wet uithollen? Dat moet u op een koninklijke manier doen. Wat ik hier hoor, is niet het "law and order-verhaal" van de VVD. Dit is gedoe met wetgeving.

De heer **De Krom** (VVD): De heer Van der Ham vraagt waarom ik niet een hogere snelheid voorstel. Zal ik voor hem uitrekenen hoe vaak de VVD-fractie de afgelopen jaren heeft voorgesteld om de maximumsnelheid tot 130 km/u te verhogen? Zojuist, zei de heer Duyvendak voor het debat begon tegen mij: u bent de zoveelste in de rij. De heer Oplaat, de heer Hofstra en ik pleiten er al jaren voor, maar elke keer stemt de heer Van der Ham tegen.

De heer **Van der Ham** (D66): Dat klopt.

De **voorzitter**: Mijnheer Van der Ham, u mag nog wel een vraag stellen, maar dan geldt dat in het gehanteerde systeem als uw tweede interruptie. Ik heb het zo ook uitgelegd aan de heer Koopmans.

De heer **Van der Ham** (D66): Maar, voorzitter, de heer De Krom heeft geen antwoord gegeven.

De **voorzitter**: Dan zegt u: u hebt geen antwoord



De heer Koppejan (CDA) en mevrouw Spies (CDA)
© M. Sablerolle – Gouda

gegeven. En dan vraagt u of de heer De Krom een ander antwoord gaat geven.

De heer **De Krom** (VVD): Nee, dat was ik niet van plan.

De heer **Van der Ham** (D66): Neem uw verlies, mijnheer.

De heer **Van der Staaij** (SGP): Op hetzelfde thema heb ik nog een aanvullende vraag. Zegt de VVD-fractie nu in feite dat het mogelijk moet zijn om op snelwegen harder te rijden dan de toegestane maximumsnelheid, maar op provinciale wegen niet?

De heer **De Krom** (VVD): Ja.

De heer **Van der Staaij** (SGP): Zendt u daarmee niet een heel vreemde boodschap naar de mensen? Die moeten dan bedenken dat zij op de ene weg harder mogen rijden dan er op de borden staat en op de andere weg niet, vanwege de verkeersveiligheid. Doet dit niet in hoge mate afbreuk aan het belang van de handhaving van regels? Is het dan niet beter om uit te spreken: wij zijn ontevreden met de maximumsnelheid, willen die verhogen en gaan dat democratisch bepleiten? Nu maakt u er een rommeltje van, wat de verkeersveiligheid niet bevordert.

De heer **De Krom** (VVD): Het probleem is dat het gaat om een regel die door veel mensen niet wordt herkend. En juist dat ondergraaft het draagvlak voor regels. De heer Van der Staaij wil niet weten hoeveel mensen ik heb gesproken, die vertelden: rijd ik 's avonds laat op een lege weg en vind ik een paar dagen later weer zo'n prent in de brievenbus voor zeven kilometer te snel rijden; waar gaat dat over?

Ik weet zeker dat ik de heer Van der Staaij aan mijn zijde vind, wanneer ik stel dat de handhavingscapaciteit van de politie en justitie daar moet zijn, waar de verkeersveiligheid in het geding is. Uit de cijfers en statistieken blijkt, dat het dan niet gaat om het zeven kilometer per uur te hard rijden over een weg met een maximumsnelheid van 120 km/u.

De heer **Van der Staaij** (SGP): Afsluitend, voorzitter. Het

gaat niet om een discussie tussen degenen die zich altijd precies aan de regels houden en degenen die ook wel eens een prent thuis krijgen. Ik ben ervan overtuigd, dat er heel veel mensen zijn die best af en toe een boete thuis krijgen, maar toch zeggen: wij moeten niet een soort van gedoogsituatie scheppen die heel onhelder is en de verkeersveiligheid niet dient.

De heer **De Krom** (VVD): Wij pleiten ervoor om de handhavingscapaciteit van politie en justitie in te zetten, daar waar de gevaren op het gebied van de verkeersveiligheid het hoogst zijn. De regel dat je ook op een lege weg maximaal 120km/u mag rijden, wordt door heel veel mensen niet herkend. Je kunt dan wel een heleboel bonnen uitschrijven, maar daarmee ondergraaf je het draagvlak. Het pleidooi van de VVD-fractie is om de handhavingscapaciteit daar in te zetten waar dat noodzakelijk is, te weten op provinciale en gemeentelijke wegen.

De **voorzitter**: Mijnheer De Krom, u herhaalt uw redenering.

De heer **De Krom** (VVD): Ja, maar de vraag is ook steeds dezelfde.

De **voorzitter**: Het zijn steeds andere leden die het vragen. U hoeft niet steeds hetzelfde te antwoorden.

De heer **De Krom** (VVD): Ja, het zijn steeds andere leden, maar met dezelfde vraag.

De **voorzitter**: Ik help u, mijnheer De Krom.

De heer **De Krom** (VVD): Dank u wel. Ik was klaar met mijn betoeg.

□

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Voorzitter. Ook ik feliciteer de heer Koppejan van harte met zijn maidenspeech.

De heer Samsom zal zo meteen het spoor voor zijn rekening nemen en ik poog de rest te doen. Gelukkig was er vandaag op de eerste dag van de begrotingsbehandeling een slappe ochtendspits: "slechts" 147 km. Hoewel het vandaag dus meeviel, vormt de filebestrijding een grote opgave voor deze minister. Volgens mij is de gehele Kamer het erover eens dat het geen kwestie is van geld, maar van wel willen, maar niet kunnen. Door deze minister worden allerlei acties ondernomen om aan de eindeloze rij van berichten over vertragingen en tegenvallers een einde te maken: de commissie-Elverding, de bestuurlijke lus, de betrokkenheid van bewoners vanaf het begin. Daaraan kunnen wij sinds afgelopen vrijdag de kilometerheffing toevoegen. De ins en outs van de kilometerheffing zullen wij op een later tijdstip bespreken, maar ik wil hier wel al melden dat wij blij zijn dat er een onomkeerbare stap gezet zal worden, dat wij niet meer gaan betalen voor het bezit van een auto, maar voor het gebruik. Dat is eerlijker. Wij hopen ook, dat dit zal leiden tot bewuster gebruik van de auto.

Overall worden op dit moment in het land proeven gedaan met gratis openbaar vervoer.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Als mevrouw Roefs

Roefs

de toch belangrijke kwestie van de kilometerheffing niet meer woorden waard vindt, wil ik daarover toch een paar vragen stellen. Ik heb in de media gelezen dat de fractie van de Partij van de Arbeid van mening is dat in 2011, naar ik heb begrepen nog voor de verkiezingen, de kilometerheffing voor vrachtwagens moet worden ingevoerd, maar ook voor leaseauto's en dat er in Amsterdam een begin moet worden gemaakt met een regionale heffing. Is dat nog steeds de positie van die fractie?

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Ik heb al gezegd dat wij blij zijn met de onomkeerbare stap die nu wordt genomen. Dat wil natuurlijk niet zeggen dat wij geen kleine wensen hebben. Ik weet echter inmiddels dat de minister met de gemeente Amsterdam afspraken heeft gemaakt over de mogelijkheid om een heffing in te voeren. Als wij de wet zo maken dat het zeker is dat na de vrachtauto's ook de personenauto's volgen, kunnen wij daarmee instemmen. Voor ons is belangrijk dat er van uitstel geen afstel komt.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Mevrouw Roefs zegt dat de wet zodanig moet zijn dat het zeker is dat na de vrachtauto's ook de personenauto's zullen volgen. Begrijp ik uit die woorden dat zij van mening is dat de heffing voor vrachtauto's in ieder geval nog voor de verkiezingen in 2011 moet worden ingevoerd? Moet de wet dan zo worden gemaakt dat een nieuwe Kamer die niet kan wijzigen, zodat het zeker is dat de heffing na de verkiezingen zal worden ingevoerd voor personenauto's?

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Wij moeten het wettraject in deze kabinetsperiode afronden en dan is het onlosmakelijk met elkaar verbonden. Daar ga ik in ieder geval vanuit. Ik hoop dat de minister kan bevestigen dat ik dit goed interpreteer.

De heer **De Krom** (VVD): Hoor ik mevrouw Roefs nu zeggen dat er afspraken over de kilometerheffing zijn gemaakt tussen de gemeente Amsterdam en de minister?

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Voor zover ik weet zijn daar afspraken over gemaakt.

De heer **De Krom** (VVD): Kan mevrouw Roefs ingaan op de aard van die afspraken?

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Ik laat dit aan de minister over; hij heeft die gesprekken gevoerd.

De heer **De Krom** (VVD): Dan wachten wij dat af.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Op dit moment worden overal in het land proeven gedaan met gratis openbaar vervoer. Het Rijk ondersteunt vier experimenten, maar wordt er nu wel iets gedaan met de kennis die in al die experimenten wordt opgedaan? Waar kan ik de resultaten van al die proeven vinden? Wij moeten voorkomen dat iedereen het wiel opnieuw uitvindt. Hoe denkt de staatssecretaris daarin te voorzien?

Zij weet natuurlijk dat veel partijen in deze Kamer, de PvdA voorop, iets willen doen aan de hoge vervoerskosten voor sommige 16- en 17-jarige mbo-studenten. Het ministerie van Onderwijs heeft daar, zeker op dit moment, geen geld voor. Ik wil daarom een suggestie

doen. Als straks de OV-chipkaart wordt ingevoerd, zouden mbo-scholen voor die 16- en 17-jarigen die meer dan tien kilometer van school wonen, een bedrag op de kaart kunnen laden als tegemoetkoming in de kosten. Wij weten allemaal dat de chipkaart er nog niet is, maar daardoor heeft de staatssecretaris de ruimte om in overleg met de minister van Onderwijs op zoek te gaan naar geld opdat met ingang van het schooljaar 2009-2010 een flinke slag kan worden gemaakt.

De heer **Roemer** (SP): Dit is een stapje in de goede richting, maar eigenlijk een beetje slap stapje. Het congres van de Partij van de Arbeid heeft zich hier toch duidelijk over uitgesproken. Het heeft de fractie in de Tweede Kamer opgeroepen om zich onverminderd sterk te maken voor een gratis ov-kaart voor alle mbo'ers vanaf het begin van hun studie. Daar is geen woord Spaans bij. Dus als de SP een motie indient om dit te regelen, kunnen wij op de steun van de Tweede Kamerfractie van de Partij van de Arbeid rekenen, neem ik aan.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): De heer Roemer was waarschijnlijk niet als "watcher" bij het congres van de Partij van de Arbeid en hij heeft dus ook niet gehoord wat het antwoord op die oproep was. Het antwoord op de resolutie was dat wij dit inderdaad heel belangrijk vinden, maar dat op dit moment de prioriteit ligt bij de kwaliteit van het onderwijs en bij de leraren. Wij hebben de steun van de achterban van de PvdA als wij nu stappen zetten. Vergeet niet dat het voorstel van de heer Roemer 110 mln. kost. Dit bedrag kun je niet zo maar ergens vandaan halen. Bovendien zijn bewegen en sport heel belangrijk voor jonge mensen. Dus waarom zouden wij niet een slag kunnen maken voor jongeren van 16 en 17 jaar die verder dan tien kilometer van hun opleiding wonen?

De heer **Roemer** (SP): Ik was inderdaad geen watcher, dus ik heb het niet uit eerste hand. Bij mijn weten is de motie echter wel aangenomen op dat congres.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Zeker.

De heer **Roemer** (SP): En dan commentaar hebben op de democratie bij de SP.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Er is een motie aangenomen waarin staat dat dat als uitgangspunt geldt. Stap voor stap wordt naar het doel toegewerkt. Ik hoop dat de staatssecretaris de eerste stap met ons wil zetten.

Een aantal voor de economie zeer belangrijke sectoren kampt met personeelstekorten. Ik noem met name de transportsector en de zeevaartsector. Ik vraag de minister om met de transportsector in overleg te treden over de manier waarop door verandering van regels en eisen dat tekort kan worden opgelost. Ik denk dan bijvoorbeeld aan de mogelijkheid om de minimumleeftijd van 21 jaar voor een touringcarchauffeur te verlagen. Als minimumleeftijd kan 18 jaar gelden als het gaat om geregelde diensten in een straal van 50 km. en 20 jaar als het gaat om onbepaald rijden op Nederlands grondgebied. Deze suggesties zijn door de branche zelf gedaan. Het lijkt mij de moeite waard om daar op de een of andere manier aan tegemoet te komen.

Roefs

Voor de invulling van de mainportfunctie van Rotterdam vormen mensen die gevaren hebben een belangrijk reservoir. Het aantal Nederlandse zeevarenden neemt zienderogen af. Daar kan wat aan worden gedaan door een overheidssubsidie in te stellen voor de instandhouding en inrichting van opleidingsplekken. In Duitsland en het Verenigd Koninkrijk bestaat dergelijke overheidssteun al. Is de staatssecretaris bereid om een dergelijke bijdrage te gaan leveren?

Mijn verbazing was groot toen met grote koppen in de krant stond dat de beginnende bestuurder in Duitsland helemaal geen alcohol mag drinken. Laat ik nu altijd gedacht hebben dat dat voor Nederland ook geldt. Het promillage van 0,2 is alleen als grens gesteld omdat iedereen wat alcohol aanmaakt in het eigen lichaam en omdat mensen anders nooit meer tiramisu of rumbonen mogen eten. Ik vraag de minister of het geen tijd is om een keer met een campagne klare wijn te schenken op dit punt.

Op het water gelden blijkbaar andere regels dan op het land. Met uitzondering van schippers op de Rijn, de Waal en enkele zijrivieren is een alcoholpromillage van 0,8 toegestaan. Is de minister bereid om deze onlogische ongelijkheid weg te nemen? Wat vindt de staatssecretaris overigens van het idee om tijdens de spits bruggen niet meer omhoog te laten voor het doorlaten van plezierjachten?

Ik vraag de minister ten slotte naar zijn visie op het puntenrijbewijs naar Duits model. Het lukt mij maar niet om daar een antwoord op te krijgen.

Een verplichting tot het dragen van een helm voor jonge kinderen op de fiets leverde in mijn fractie veel commotie op. Omdat een derde van de verkeersongevallen bij vier- tot achtjarigen hersenletsel tot gevolg heeft, wil ik de minister toch vragen om aan de hand van voorlichting ouders erop te wijzen dat het dragen van een helm een goede zaak is. Ziet de minister wellicht nog andere mogelijkheden om ouders wakker te schudden?

De heer **De Krom** (VVD): Als indiener van de motie-Roefs waarmee de verplichte aanbesteding van het openbaar vervoer uit de wet wordt gehaald, hebt u kennis genomen van het vergelijkend onderzoek naar openbaarvervoerbedrijven. Daaruit blijkt dat het GVB, de HTM en de RET het zeer slecht doen in vergelijking met private bedrijven. Een en ander zou 25% tot 30% goedkoper kunnen, waarmee geld vrij zou worden gemaakt voor herinvesteren in beter openbaar vervoer in de grote steden. Ik hoor graag uw commentaar op deze cijfers.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Ik heb dat inderdaad gelezen. In de motie is heel bewust gezet dat aangetoond moet worden dat marktconform wordt gewerkt. Er is dus nog een hele wereld te winnen. Wij willen ook dat keihard gewerkt wordt aan verbetering van de marktconformiteit die volgens het rapport nog veel te wensen overlaat.

De heer **De Krom** (VVD): Daarom hebt u de enige hefboom om dat te bereiken, uit de wet gehaald. U bent een slechte partij voor het openbaar vervoer.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Maar wel goed voor de werknemers.

□

De heer **Samsom** (PvdA): Voorzitter. Dit is voor mij de tweede begrotingsbehandeling waarin een forse trendbreuk met het beleid van de afgelopen jaren centraal staat. Na de milieubegroting met daarin een historische wending op de terreinen klimaat en energie, ligt de begroting van Verkeer en Waterstaat voor met een revolutie op het terrein van vervoer over het spoor. Het rijtje klimaat, energie en vervoer over het spoor klinkt mijn fractie als muziek in de oren en dat geldt in het bijzonder voor mij. Het laatste zal de Kamer niet verbazen. Onder andere voor die trendbreuken is de PvdA-fractie in de coalitie getreden. Net als tijdens de behandeling van de VROM-begroting verzeker ik iedereen die een spaak in de wielen wil steken en ook de minister, dat wij dit tot een succes gaan maken. Failure is not an option.

Die revolutie op het spoor draait om 5% groei per jaar, terwijl de nota Mobiliteit nog uitging van een schandalig lage schatting van 1%. Wij laten het spoor niet verkommeren, maar investeren daarin. Dan doel ik zowel op de kwantiteit – het laten rijden van meer treinen – als op de kwaliteit. Onder het laatste versta ik betere treinen, meer service en op tijd rijden.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Hoe kijkt de heer Samsom aan tegen het feit dat dit kabinet fors bezuinigt op het stad- en streekvervoer, namelijk de bussen en de trams waarvan dagelijks 2 miljoen mensen gebruikmaken?

De heer **Samsom** (PvdA): Die bezuiniging is niet zo fors, namelijk 16 mln. dit jaar in de BDU. Elders in het accres gaat het bedrag aan de gemeenten en de provincies zwaar omhoog. De heer Duyvendak schudt zijn hoofd, maar dat is wel degelijk het geval. Dat feit kan hij niet bestrijden. Het is dus aan gemeenten en provincies om in het stad- en streekvervoer te investeren. Voor het regionaal vervoer had de heer Duyvendak bij mevrouw Roefs moeten zijn. Dat neemt niet weg dat hij ook bij mij terecht kan. Ik doe daarover niet kinderachtig.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Mevrouw Roefs heeft weinig over het stad- en streekvervoer gezegd, terwijl daarvan meer reizigers gebruikmaken dan van het spoor. De PvdA heeft haar kiezers veel beloofd: lightrail en meer investeringen in het openbaar vervoer om de steden. In deze periode wordt in die zaken minder geld geïnvesteerd dan beloofd: een groei van slechts 0,7%. Het is niet mogelijk om daarvan die groei van 5% te realiseren. Steunt de heer Samsom mijn amendement om de BDU jaarlijks met 4% te laten groeien, zodat wij echt iets kunnen doen voor al die mensen die dagelijks bij de tram- en de bushalte staan?

De heer **Samsom** (PvdA): Ik wijs de heer Duyvendak op de 15 miljard reizigerskilometers op het hoofdspoor van de NS. Hoeveel mensen gingen er ook alweer met de bus? Wij moeten wel bij de feiten blijven.

Wij hebben onze handtekening geplaatst onder het coalitieakkoord waarin afspraken zijn gemaakt over die BDU. Mede daardoor zullen wij die groei van 5% realiseren. Als de heer Duyvendak mij de gelegenheid geeft om mijn betoog af te ronden, zal hem duidelijk worden hoe wij dat willen doen.

Samsom

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): De heer Samsom spreekt van een revolutie, maar die van de PvdA-fractie voor het stad- en streekvervoer is dat er wordt bezuinigd in plaats van dat daaraan meer geld wordt besteed.

De heer **Samsom** (PvdA): De heer Duyvendak blijft mij verbazen. Ik heb zes zinnen uitgesproken. Desondanks heeft hij zijn conclusie al getrokken.

De plannen kunnen van links tot rechts en van coalitie tot oppositie op instemming rekenen. Dat geldt ook voor de aangehaalde klimaatplannen. Ik heb het voorgevoel dat de oppositie er net als bij de klimaatambities als de kippen bij zal zijn om aan te geven dat het weliswaar ambities zijn maar wel lege vaten en dat er geen boter bij de vis wordt geleverd. Zij zal dus zeggen dat er niet geleverd wordt en dat het bij praatjes blijft. Bij de klimaat- en energieplannen ging dat ook zo. Laten wij eerlijk zijn. Daar sloeg de oppositie de plank jammerlijk mis.

Maar ik moet zeggen dat de critici bij de spoorambities wel een beetje gelijk hebben. Zij hebben gewoon een punt, want er wordt niet geleverd. Er wordt niet voldoende boter bij de vis gelegd, althans nog niet. Deze minister heeft hard gewerkt, mijn complimenten daarvoor, maar hij is nog lang niet klaar. Wij gaan hem dus een handje helpen. Dan gaat het dus om die 4,5 mld. die nodig is om de ambities waar te maken. Dat geld is voor de helft geïdentificeerd, maar de andere helft is nog spoorloos. Mijn fractie heeft afgelopen week al gevraagd naar het spoorboekje van deze illustere geldbuidel. Waar komt het vandaan? Wanneer komt het aan? Deels is er nu duidelijkheid. De antwoorden lijken aan te geven dat het resterende bedrag voor deze zomer arriveert en dat het primair – let op de formulering – uit ov-middelen zou moeten komen. Voor dat eerste deel, namelijk dat het voor de zomer arriveert, kunnen wij wel begrip opbrengen, mits het noodzakelijke voorwerk dan intussen niet stagneert doordat wij op het geld gaan zitten wachten. Voor het tweede hebben wij al veel minder begrip. Als de briefjes van 100 nu als herfstblaadjes over het spoor zouden dwarrelen, dan lag het voor de hand om dat geld aan te wenden, maar het probleem is nu juist dat het spoor financieel te krap bemeten is.

Mijn fractie zou dus vier heel heldere afspraken met deze minister willen maken. Wij verliezen ten eerste geen minuut en beginnen meteen met alle noodzakelijke werkzaamheden, al horen die misschien formeel nog niet tot het werkterrein van de kandidaat-planstudies of iets dergelijks. Wij beginnen gewoon. Ten tweede is er voor de zomer inderdaad definitieve duidelijkheid over de benodigde financiën en zijn de bedragen geïdentificeerd in de daarvoor geschikte delen van de rijksbegroting. De nu nog niet geïdentificeerde extra investeringen in het spoor komen ten derde dus bij voorkeur juist niet uit de gereserveerde budgetten voor het spoor. En ten vierde: uiterlijk in 2010 zijn voor alle aangekondigde planstudies, nu nog kandidaat-planstudies, projectbesluiten genomen. Ik hoop dat wij die afspraken met deze minister kunnen maken, want dan is vanavond namelijk een stevige basis voor de revolutie op het spoor gelegd.

Maar een basis is niet genoeg om ambities waar te maken. Er is meer nodig en dat onderkent de minister dan ook in het actieplan Groei op het spoor met daarin tientallen maatregelen om de trein niet alleen vaker te laten langskomen, maar ook aantrekkelijker te maken.

Dat is een goed plan en – niet onbelangrijk – dit wordt wel betaald.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Ik wil de heer Samsom nog een paar vragen stellen over het investeringsprogramma. Vindt hij 4,5 mld. genoeg? Vindt hij niet dat de investeringen in het spoor tot 2020 veel forsere zullen moeten zijn dan die 4,5 mld. en dat het eerder richting 10 mld. zou moeten gaan? Vindt hij niet met mij dat al een fors deel van het geld in deze periode daadwerkelijk geïnvesteerd zou moeten worden en dat het dus niet door moet worden geschoven?

De heer **Samsom** (PvdA): Voor ons staat het doel centraal: 5% groeiambitie in deze kabinetsperiode realiseren en die hoge groei vasthouden tot 2020. Wij hebben die studies gedaan om de vraag te beantwoorden welk geld daarvoor nodig is. Die studies kwamen, eerlijk is eerlijk en dat geef ik u na, ontzettend laat, maar daarin stond wel helder hoe wij die ambitie kunnen waarmaken en ongeveer welk bedrag daarvoor nodig is. 4,5 mld. is dus continu het indicatieve bedrag, maar mijn spreekwoord wordt zo lang als ik dat er elke keer bij zeg. Wat staat, is dat wij nu aan het werk willen om die planstudies af te maken. Daaruit zal dan ook precies het bedrag rollen dat nodig is en dat bedrag gaan wij dus ook reserveren. Voor 2010 moeten de projectbesluiten worden genomen.

En dan uw tweede vraag. Natuurlijk gaan wij in deze kabinetsperiode al een fors deel van dat spul neerleggen, als de realiteit een beetje wil meewerken. Want u weet net zo goed als ik dat het wat dat betreft niet om geld of politieke wil alleen gaat, maar dat het ook nog een beetje mee moet zitten met alle vergunningen, trajectbesluiten en dingen die daarbij horen. Wat mij betreft is OV SAAL, de verbinding tussen Schiphol, Almere en Lelystad, een goed voorbeeld. Dat gaan wij natuurlijk in deze kabinetsperiode al zien.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Dat zou al gebeuren, dus dat is geen nieuws. Het is goed dat u die andere projecten ook in deze periode wil, maar over het budget maak ik mij meer zorgen als ik u zo hoor. U gaat blijkbaar mee met de minister als hij zegt dat het bij het Nederlandse spoor gaat om die vier relatief korte stukken trein waarvoor hij planstudies wil doen. Dit terwijl de NS het niet over honderden, maar over duizenden kilometers spoor heeft. Ik hoop dat ik de komende maanden in discussies kan rekenen op de Partij van de Arbeid, omdat wij wel eens kunnen gaan concluderen dat er fors meer geld nodig is, namelijk het dubbele van die 4,5 mld. Pleit u er impliciet voor dat het geld bij de wegen vandaan gehaald moet worden als het niet bij het spoor vandaan moet komen?

De heer **Samsom** (PvdA): Ik ga eerst in op de tweede vraag. Ik pleit ervoor dat het geld uit alle geschikte delen van de rijksbegroting vandaan komt. Dat zou van alles kunnen zijn, bijvoorbeeld wegen, maar ook heel andere stukken van de rijksbegroting. Gelukkig is dat een forse begroting in dit heel welvarende land. Wat het eerste punt betreft: u draait het toch weer om, want u zegt dat u zeker weet dat het nodig is. Welnu, ik weet wat ik wil. Wij willen 5% groei op het spoor. Er is onderzoek naar gedaan wat daarvoor nodig is. Uit dat onderzoek rollen nu indicatieve bedragen. Laat ik u een theoretisch

Samsom

voorbeeld geven, om u van de interruptiemicrofoon weg te krijgen. Stel dat de planonderzoeken aantonen dat het 9 mld. kost om de knelpunten op het spoor op te lossen, dan gaan wij 9 mld. reserveren. Dat lijkt mij helder.

Ik had het over het actieplan Groei op het spoor, dat dit keer wel wordt betaald. Met alle waardering constateert mijn fractie dat al die plannen toch een beetje meer van hetzelfde zijn. Dat is precies waar de schoen wringt. Sinds ik als klein jongetje de trein nam, is het interieur van de trein nauwelijks veranderd; het is een hok met banken. Het is een mooier hok, met mooiere banken dan vroeger, maar in essentie is het hetzelfde. Vergelijk dat nu eens met de ontwikkeling van het interieur van de auto in de afgelopen jaar: airco, dvd-wisselaar, navigatie, carkit, noem maar op. Iets van die moderniteit zouden wij toch in de trein mogen terugvinden, zeker als wij de zakelijke reizigers willen verleiden, de trein te nemen? Daarom doe ik twee aanvullende voorstellen, met aanvullende financiering als dit nodig is. In de eerste plaats willen wij mobiel internet in de trein. Mijn geliefde collega's van de SP hebben daarvoor al eerder gepleit. Het is echter altijd verworpen door de voorgangers van de minister, met het argument dat commerciële partijen dit wel konden uitvoeren. Sinds gisteren weten wij dat dit niet zo is. KPN en NS hebben de handdoek in de ring gegooid; het kan commercieel niet uit. Wij willen wel dat er internet in de trein komt, ook als er geen commerciële business case van te maken valt. Het is belangrijk om de trein aantrekkelijk te houden. ProRail is bezig en NS is bezig. Zet ze aan één tafel en zorg ervoor dat deze dienstverlening nu eindelijk van de grond komt. De minister krijgt van ons een financieel zetje om die zaken te bespoedigen; zie ons amendement.

Het tweede punt is de pionierstrein. Er is veel meer mogelijk dan een hok met banken. Wij moeten nu eens met andere concepten durven rondrijden: restauratie, kantoor, leisure lounge, kinderspeelplaats in de trein; ik heb de mooiste ideeën gehoord. Het kan allemaal, maar dan moeten wij wel durven. Tegen de minister zeg ik: ga experimenteren en reserveer er genoeg geld voor.

Ten slotte een hartenkreet: doe iets aan de fietsenstallingen. Mensen komen massaal op de fiets naar het station. Dat is geweldig, maar op sommige stations lijkt het wel een derdewereldland. Daar moet je je over een stapel roest een weg banen naar je fiets of naar het spoor. Actieplannen zijn er genoeg, maar ik heb sterk de indruk dat wij de explosie van fietsen bij het station blijvend onderschatten. Laat de minister de regie grijpen. Laat hij in samenwerking met zijn collega van BZK met enige drang de gemeenten ertoe aansporen om werk te maken van het weesfietsenprobleem. Gemeenten moeten een aanwijzing krijgen. Wie groei wil realiseren op het spoor moet ruim baan geven aan de fiets. Mooier kan de synergie tussen duurzaamheid en openbaar vervoer niet worden geïllustreerd.

De heer **Koopmans** (CDA): In de zomer verblijdde de heer Samsom het land met opmerkingen in de Volkskrant die inhielden dat er 10 mld. meer moest worden geïnvesteerd in het spoor. Ik heb uw bijdrage gehoord en alle amendementen gelezen. Ik constateer dat de ambities op dat punt een stuk zijn teruggebracht. Ik zal u gaan helpen met drie voorstellen. Zullen wij het bedrag van 50 mln. dat wij aan gratis kaartjes gaan weggeven niet echt investeren in het spoor? Bent u met ons bereid

om de winst die wij kunnen maken als wij het openbaar vervoer in de drie grote steden gaan aanbesteden te investeren in het spoor? Met het derde voorstel is het grootste bedrag gemoeid: bent u met ons bereid om na te denken om een deel van de goudgerande investeringen die wij mogelijkwerwijs gaan doen rond de A6/A9 – ik heb het nu over de inpassing van de Gaasperdammerweg – te investeren in OV SAAL?

De heer **Samsom** (PvdA): Ik betwijfel echt of u mij aan het helpen bent, want u legt in één zin drie geliefde plannen van de PvdA-fractie om. Volgens mij moeten wij dat niet doen, dus mijn reactie op uw drie voorstellen is: nee, nee en nee. Bovendien kwam u met uw voorstellen nog niet op een heel klein deel van de 4,5 mld. Wat betreft de Volkskrant: ik heb gezegd dat de minister het geld dat nodig is om de ambities te realiseren, moet klaarleggen. Ik heb gerefereerd aan de ambities die NS heeft geformuleerd. NS had daaraan een bedrag gekoppeld van 7 mld. In het laatste actieplan is het 4 mld. tot 7 mld. geworden. Net als de minister, is ook de NS gaan rekenen en komt uit op een bedrag tussen de 4 mld. en 7 mld. Deze wens – ik heb dit aan het begin van mijn betoog niet onder stoelen en banken gestoken – is nog steeds niet vervuld. De rekening is niet betaald. Wij willen dat dit wel gebeurt, geheel volgens de methode die door ons allen is vastgesteld, volgens de spelregels van het MIT. Wij onderzoeken wat het kost en regelen vervolgens de financiering. Ik heb met de minister afgesproken – ik hoop dat dit lukt – dat vóór de zomer definitief duidelijk is wat de kosten zijn en hoe ze gefinancierd worden.

De heer **Koopmans** (CDA): De drie voorstellen die ik deed, gaan over meer dan 1 mld. U zegt dat u het geld wel ergens in de rijksbegroting zoekt. Dat klinkt als: ik zoek het wel, maar ik vind het niet. Wij kennen elkaars regeerakkoord en wij kennen ook de afspraak dat de Nota Mobiliteit wordt uitgevoerd. Ten behoeve van het spoor worden dus geen grepen in de kas gedaan die bestemd is voor wegen. De voorstellen die ik net deed, zijn hard en echt en komen ten goede aan het spoor. Wij maken geen bewegingen in het wilde weg door geld bestemd voor wegen, over te hevelen naar het spoor.

De heer **Samsom** (PvdA): Ik sluit niet uit dat ik inderdaad niet in staat ben om het geld te vinden. Het aardige is dat ik dit ook niet hoeft te doen. Dat gaat de minister namelijk regelen. Hij is immers aangesteld om in opdracht van de Kamer, het coalitieakkoord, de nodige middelen bij elkaar te fietsen, of, beter gezegd, te "treinen". Ik wacht met spanning af hoe hij dit gaat organiseren. Ondertussen willen wij doorgaan met experimenteren met gratis reizen voor bepaalde doelgroepen en met investeren in de leefbaarheid rond de A6 en de A9. Hier zullen wij niet mee ophouden.

De **voorzitter**: Mijnheer Samsom, wilt u het kort houden? Ik vraag dit ook aan de sprekers die willen interrumperen.

De heer **Madlener** (PVV): Mijnheer Samsom, u hebt met uw eeuwige lofzang op de trein een beeld voor ogen van hoe meer mensen in de trein, hoe beter. U lijkt een beetje op zo'n mannetje op een Indiaas station dat mensen in de trein staat te duwen. Het wordt er echter

Samsom

niet beter op. Voor een op de acht Nederlanders is de trein inderdaad best een goed alternatief. Als je van centrum naar centrum wilt reizen, gaat dat prima. U vergeet echter die overige zeven Nederlanders die helemaal niet met de trein kunnen reizen. Zij hebben de auto voor hun werk nodig of omdat zij op het platteland of in een dorp wonen. De auto komt er zo bekaaid vanaf bij de PvdA-fractie.

De heer **Samsom** (PvdA): Mijn collega Roefs heeft een uitgebreid deel van haar spreektijd gewijd aan de auto.

De heer **Madlener** (PVV): U zegt net dat u geld van de auto naar de trein wilt overhevelen. Zelfs daartoe bent u bereid. Ik vind dat u niet moet doen alsof u een vriend van de automobilist bent, want dat bent u bepaald niet.

De heer **Samsom** (PvdA): Wij halen het geld uit alle geschikte delen van de rijksbegroting en hebben de minister de opdracht gegeven om dit te organiseren. U moet niet meteen de conclusie trekken dat wij geld van de automobilist naar de treinreiziger willen overhevelen. Ik sluit niet uit dat dit gebeurt, maar de rijksbegroting kent nog andere geschikte delen. Als wij ruzie met de coalitiepartners kunnen voorkomen, zullen wij daarvoor altijd opteren.

De heer **De Krom** (VVD): Ik wil u een gewetensvraag stellen, mijnheer Samsom. U staat hier te oren over het openbaar vervoer, maar intussen zijn uw zakken wel leeg. Hoe voelt dat nu om te staan tegenover mij, een lid van de VVD-fractie. Mijn fractie heeft in haar tegenbegroting 4 mld. extra vrijgemaakt voor investeringen in het openbaar vervoer. U staat hier met lege handen en het geld dat er is, was er al. U hebt dus helemaal niets te bieden. De VVD-fractie heeft op het gebied van spoor wel iets te bieden, naast de 6 mld. die wij voor wegen hebben uitgetrokken.

De heer **Samsom** (PvdA): Dat voelt best goed. Wij maken een revolutie op het spoor waar tot 2020 en u staat daar met lege handen aan de interruptiemicrofoon. Zo is de verhouding op dit moment.

De heer **Van der Ham** (D66): Er zijn wel meer socialisten die revoluties hebben gepredikt, toen nog in het andere gebouw. Troelstra moest daar toen toch na een tijdje op terugkomen. Hij moest toegeven dat hij zich had vergist en dat er geen draagvlak was voor de revolutie. U legt nu een agenda bij de minister neer, zegt dat hij die gewoon moet uitvoeren en dat u met moties zult komen. U zegt dat de PvdA-fractie daarvoor staat. Op welk moment kunt u worden aangesproken op de realisatie van die wensenlijst? Is dat bij de volgende begroting?

De heer **Samsom** (PvdA): Dat kan nog veel sneller, namelijk in de tweede termijn. Als de minister niet toezeft dat geen minuut zal worden verloren, hoewel hij nog over kandidaat-planstudies moest spreken vanwege de spelregels die wij hebben gemaakt, krijgt hij met ons te maken. Daar kunt u mij vervolgens weer op aanspreken. Als u de revolutie op het spoor vergelijkt met die van Troelstra, hebt u de verhoudingen precies te pakken.

De heer **Van der Ham** (D66): Ik hoop het niet voor u. U kent ook de geschiedenis: die revolutie kwam er niet en

Troelstra moest dat toegeven in het parlement. Misschien moeten wij hier in de tweede termijn wel constateren dat u zelf wel voor een bepaalde motie of een bepaald amendement bent, maar dat u de coalitiepartners niet meekrijgt of geen meerderheid in de Kamer krijgt. Dan zou u in schoonheid sterven, net als de heer Troelstra.

De heer **Samsom** (PvdA): Ik heet u van harte welkom in de tweede termijn. Wij zullen het zien.

De heer **Van der Ham** (D66): Inderdaad, wij zullen het zien.

De heer **Roemer** (SP): Ik wil de heer Samsom allereerst een compliment maken. Ik neem aan dat hij nu de rug rechthoudt, niet alleen nu of in de tweede termijn, maar continu. Hij heeft een paar heel duidelijke uitgangspunten geformuleerd waar geen woord Spaans bij zit. Ik zal hem daaraan houden, al neem ik aan dat dit niet meer nodig is. Het bedrag van 4,5 mld. is indicatief, het kan ook 9 mld. worden. Ik vermoed dat het er eerder 9 zullen zijn dan 4,5. Ik neem aan dat hij dan meegaat. Ik neem aan dat de PvdA-fractie nu echt doorpakt en instemt met alle investeringen die voor het spoor nodig zijn om nu de omslag te maken zodat wij voor de komende 20 tot 30 jaar echt klaar zijn. Ik hoop dat hij ook vindt dat wij die op een lijst moeten zetten, dat wij een slag moeten maken op dat terrein, dat wij daar vandaag mee moeten beginnen en dat hij staat voor de middelen die wij daarvoor nodig hebben.

De heer **Samsom** (PvdA): Dat hebt u heel goed begrepen, mijnheer Roemer.

□

De heer **Madlener** (PVV): Voorzitter. Als er een ding pijnlijk duidelijk is geworden, is het wel dat minister Eurlings de files niet zal aanpakken. Er komt geen drastische omslag in het beleid en de broodnodige wegen zullen niet worden aangelegd. Alle mooie praatjes ten spijt, is dit de pijnlijke hoofdboodschap van deze minister en dit kabinet. Alle achterstanden die Nederland heeft opgelopen in de afgelopen decennia in het aanpassen van ons wegennet aan de toegenomen behoefte, onder andere doordat er meer werkenden zijn en meer immigranten, zullen niet worden ingelopen. Metersdikke rapporten zijn hierover geschreven. De minister komt nu met weer een commissie. Deze commissie-Elverding is volgens de PVV-fractie totaal overbodig. Waar de pijn zit, weet de minister namelijk al lang. Het instellen van de commissie is uitstelbeleid. De minister kan de problemen gewoon niet aan. Hij komt nu weer met een rapport. Mijn fractie vindt dit een uiterst zwakke boodschap die in mooie woorden is verpakt. Zo kennen wij de minister.

De belofte van de minister is volgens ons één grote fopspeen voor de werkende Nederlander. Bovendien is het een dure fopspeen. Hij komt nu met het zogenaamde rekeningrijden dat in 2011 en 2012 zal worden ingevoerd. Het gaat hierbij om een spitsheffing die de belastingdruk voor de hardwerkende Nederlanders zwaar zal verhogen. Ik heb al eerder gezegd dat dit ronduit sociaal beleid is. Het belasten van mensen die de file niet kunnen mijden en die voor hun werk onderweg zijn, is geen eerlijk beleid. Hoe vaker de minister roept dat dit beleid eerlijk

Madlener

is, hoe harder wij zullen roepen dat dit niet zo is. Verder zegt de minister te werken aan draagvlak. Bij wie zoekt hij dit draagvlak? In de Kamer heeft hij misschien draagvlak, maar ik acht de Kamer op dit punt niet representatief voor de Nederlandse bevolking. Als de minister echt draagvlak wil, moet hij het aandurven om dit draagvlak te vragen bij de Nederlandse burgers door een referendum te organiseren. Dit referendum moet uitwijzen of er echt draagvlak onder de bevolking is voor zijn beleid. Ik vraag de minister daarom, mij toe te zeggen dat hij zo'n referendum gaat organiseren.

Het rekeningrijden moet na de regeerperiode van dit kabinet ingaan. Dit betekent dat er daarvoor nog verkiezingen zullen worden gehouden. Dit vindt onze fractie een heugelijk feit, want wij hopen dat de regering én het rekeningrijden dan snel naar huis worden gestuurd. De minister moet daarom voorkomen dat hij tegen die tijd allerlei contracten heeft afgesloten, zodat een nieuwe regering er niet meer vanaf kan. Is hij bereid om in ieder geval de aanbesteding van de techniek voor het rekeningrijden voor personenauto's uit te stellen tot na de verkiezingen? Op die manier kunnen wij het draagvlak nog eens goed bezien. Voor vrachtwagens wil de minister het wel doen.

Verder noemt hij betaalbaarheid een uitgangspunt van zijn beleid. Ook dit is helaas onzin. Door hoge kosten worden de mensen de file uitgedreven. Hoezo betaalbaarheid? De minister wil het autorijden juist zo duur maken dat mensen de auto niet meer instappen als er een file is. Hij wil prijsbeleid, waardoor mensen in de file zo duur uit zijn dat zij de auto laten staan. Hoe kan ik dit rijmen met zijn uitgangspunt van betaalbaarheid? De minister heeft het ten slotte over bereikbaarheid. Als ik de auto voor mijn werk nodig heb en ik moet die in de file laten staan, wordt de bereikbaarheid minder in plaats van meer. Ook dit argument verwijs ik dus naar de prullenbak.

De schade van de files voor de Nederlandse samenleving is meer dan 3 mld. per jaar. Tussen 2000 en 2007 zijn de files met meer dan 50% toegenomen. Dit jaar alleen al is er 8% meer file. Op mijn vraag wat er volgend jaar op dit punt zal gebeuren, antwoordde de minister dat het er wel weer meer zullen zijn. Het blijft toenemen; daarin is hij dus wel eerlijk. Dit is echter niet de boodschap die de minister op tv voortdurend verkondigt. Daar zegt hij dat hij iets aan de files gaat doen, maar hij doet dit niet. Omdat wij op 5 december niet aan cadeautjes ontkomen, heb ik naar een passend cadeau gezocht. Het symboliseert de uitwerking van het beleid voor de automobilist. Ik bied de minister namens de fractie van de PVV en alle automobilisten van Nederland dit cadeau aan.

De **voorzitter**: Het is in de Kamer de gewoonte dat u dit via mij doet.

De heer **Madlener** (PVV): Het is een grote fopspeen die ik de minister wil aanbieden. Misschien dat hij die wil omhangen.

De **voorzitter**: Nee, ik sta dat niet toe. Hieraan kan ik niet beginnen. Ik zal er wel voor zorgen dat de minister uw cadeau ontvangt.

De heer **De Krom** (VVD): Terwijl de heer Madlener bezig is om van dit parlement een kleuterklas te maken, vraag

ik hem naar zijn plan om de files op te lossen. Kan hij daarbij ook voorstellen doen voor de financiering?

De heer **Madlener** (PVV): Ik heb al veel debatten over de files gevoerd met de VVD-fractie. U weet precies hoe mijn fractie de files wil aanpakken. Wij willen namelijk de koppeling met de luchtkwaliteit en de ruimtelijke ordening opheffen. Daarin zit de pijn. Deze koppeling is er ingeslopen tijdens het kabinet-Kok II, waaraan de VVD deelnam. Stelt u mij dus geen flauwe vragen. U weet dat u bij ons terecht kunt bij de behandeling van dit onderwerp. Daarom zeg ik: laten wij samen optrekken en elkaar niet aanvallen. U hebt in het verleden fouten gemaakt, al geeft u dat niet direct toe. Het zou u sieren als u dat wel deed. Ik zeg: laten ons samen strijden voor meer wegen in Nederland.

De heer **De Krom** (VVD): Dit vind ik treurig. Als de heer Madlener zijn parlementaire geschiedenis had gekend, had hij geweten dat er vanaf 1999 één partij is in deze Kamer die heeft gewaarschuwd voor de gevolgen van de luchtkwaliteitsregels. Mijn collega's zullen dat bevestigen. U was er niet bij en dat kunt u niet helpen, maar ik vul voor u de geschiedenis aan. Ik vraag u nu gewoon om een plan. Op welke manier wilt u voor financiering zorgen? Wat gaat u doen naast de ont koppeling? Die ont koppeling willen wij ook, maar waar is de rest?

De heer **Madlener** (PVV): Er zijn miljarden gereserveerd voor investeringen, en dat weet u ook. Op dit moment is geld dan ook niet het probleem. Het probleem is: de procedures. Die wilt u aanpakken en die willen wij aanpakken. Ik snap niet waarom u mij deze vraag stelt. Probeer u ze eens aan uw eigen achterban te stellen.

Voorzitter. Ik zei dus dat de fopspeen het symbool voor het beleid is, maar ik heb nog een cadeautje voor de minister. Dat andere cadeautje is een auto, maar dan een als dinky toy. Ik wil die de minister ook graag aanbieden, want misschien kunnen wij straks niet meer in de auto rijden, maar dan heeft de minister in ieder geval nog een autootje om mee te spelen. Dat is hem van harte gegund.

(De heer Madlener overhandigt de voorzitter een dinky toy.)

De heer **Madlener** (PVV): Voorzitter. U zult begrijpen dat wat ons betreft niet sprake is van een feest. De files blijven toenemen. De maatschappelijke schade bedraagt inmiddels meer dan 3 mld., maar deze regering laat het compleet afweten.

De totale opbrengst van alle verkeersbelasting bedraagt volgens de BOVAG inmiddels 17,2 mld. per jaar. Daarvan wordt nog geen 3 mld. besteed aan onderhoud van ons hoofdwegenstelsel. Dat vinden wij een grote schande. Het bovenstaande betekent dat 14 mld. aan verkeersbelastingen terechtkomt in de staatskas. Je kunt met gemak stellen dat de automobilist ieder jaar een flink deel van alle kosten van alle trein- en buskaartjes betaalt, alsmede de huurtoeslag en nog veel meer. De automobilist is een melkkoe en dat zal de heer De Krom met mij eens zijn.

Wij zijn geen vijand van het ov, maar wij moeten het belang ervan niet overschatten. De neiging is om het ov tot heilig te verklaren en de automobilist tot een soort paria. Dat is niet terecht. Zeven achtste van al ons

Madlener

vervoer doen wij met de auto en niet met de trein. Dat moeten wij onderkennen en daarbij past het voeren van een autovriendelijk beleid waarmee de files worden aangepakt.

Voorzitter. Ik zal afsluiten met opmerkingen waarop ik graag in tweede termijn antwoord krijg. De woordvoerder van het CDA heeft ook gesproken over de matrixborden. Die borden geven constant verkeerde informatie. TomTom en Garmin doen het met informatievoorziening iets beter, maar ook zij kunnen veel meer. Ik weet dat in Frankrijk beter met dit soort systemen wordt gewerkt. De minister geeft miljoenen uit aan verbetering van de techniek en ik vraag hem om de techniek van informatievoorziening ook te verbeteren.

Dan wil ik nog iets zeggen over het halen van het rijbewijs. Dat lijkt op zichzelf een hindernis. Soms zijn er wachttijden van twee, drie maanden. Kan die wachttijd niet wat korter? Bent u bereid, minister, om het rijbewijs betaalbaar te houden en om de wachttijd voor het halen van het rijbewijs te beperken tot maximaal vier weken? Dat moet toch lang genoeg zijn.

De heer **Koopmans** (CDA): Kent u het onderzoek dat gisteren over het openbaar vervoer in de drie grote steden is gepubliceerd?

De heer **Madlener** (PVV): Ik heb er nog geen kennis van genomen.

De heer **Koopmans** (CDA): Misschien is het dan goed dat u dat doet, want het was uw fractie die de doorslag gaf bij aanneming van de motie-Roefs. Die heeft tot gevolg dat de aanbestedingen in de drie grote steden niet doorgaan op de manier die wij in dit huis voor ogen hadden. Ik kan u de conclusies van het rapport meedelen: het openbaar vervoer in de drie grote steden heeft absoluut geen zicht op zijn eigen efficiency, het weet niet hoe het met de middelen omgaat, het kan veel efficiënter en het zou dus met een openbare aanbesteding veel beter worden. Kortom, mijnheer Madlener van de PVV: draai u om!

De heer **Madlener** (PVV): Ik begrijp dat er veel te winnen is met verbetering van het openbaar vervoer in de grote steden. Ik ben dat met u eens. Ik ken de situatie in de grote steden. Die is anders dan men met de motie voor ogen had. Ik begrijp uw vraag echter niet. De steden hebben een eigen verantwoordelijkheid voor een goed openbaar vervoer. Als zij dat niet kunnen verbeteren, zullen zij dat moeten aanbesteden. Tot die conclusies moeten zij zelf kunnen komen. Maar u moet het hun niet opleggen. Daartoe strekte de inhoud van de motie. Volgens mij moeten de CDA-bestuurders in de grote steden hun werk goed doen. Misschien moet u hen aanspreken wanneer zij kennelijk hun werk niet goed doen, teneinde het openbaar vervoer in die steden op orde te krijgen.

De heer **Koopmans** (CDA): Dat elkaar erop aanspreken doen wij natuurlijk, maar de Kamer maakt de wet. De PVV-fractie heeft het mogelijk gemaakt dat er een meerderheid voor de motie-Roefs was. Uit het onderzoek blijkt uitdrukkelijk dat het efficiënter kan, maar dat men het niet doet; het kan goedkoper, maar men doet het niet; er kunnen meer mensen worden vervoerd, maar

men doet het niet. Kijk nog eens naar dat onderzoek en probeer met ons dat cordon te doorbreken.

De heer **Madlener** (PVV): Ga met die boodschap naar uw eigen bestuurders in de grote steden. Zeg tegen hen dat zij hun werk beter moeten doen. Als zij dat niet kunnen, dan is aanbesteding misschien een goed idee. Dat sluit die motie absoluut niet uit.

□

De heer **Anker** (ChristenUnie): Voorzitter. Ik ben met veel genoeg twee keer te gast geweest bij de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat. De reden dat ik hier sta, is een verdrietige. De heer Cramer had heel graag deze begrotingsbehandeling gedaan, maar vanwege een sterfgeval in zijn familie kan hij hier helaas vandaag niet zijn. U zult het dus met mij moeten doen. Ik zal wederom mijn best doen.

Voorzitter. Het is druk op de weg. Er doen wat cijfers van verschillende sprekers de ronde. Ik geloof dat volgens de laatste tellingen er vanochtend een totaal van 147 kilometer aan files was. Ik hoorde andere mensen zeggen dat het 250 kilometer was. Ik stond afgelopen maandag in de spits, waarbij het totaal aantal kilometers aan files 500 was. Het is hoe dan ook vrij ernstig.

Er moet een groot aantal knelpunten weggenomen worden. De gehele A2 is op de schop genomen. Dit kabinet wil nog een aantal langlopende projecten vlot trekken. Wat dat betreft wordt 2008 een cruciaal jaar voor het programma Randstad Urgent. Wij lossen het fileprobleem echter niet op door steeds weer wegen aan te leggen. De opnamecapaciteit van steden is beperkt. Files verplaatsen zich naar nieuwe knelpunten. Leef-omgeving en milieu zouden minder in plaats van meer moeten worden belast. Voor mijn fractie is dat goed rentmeesterschap. Ik lees echter in de begroting van Verkeer en Waterstaat dat de uitdaging is dat de druk op ruimte, milieu, veiligheid en leefvrijheid juist zo min mogelijk moet toenemen. Dat is een subtiel verschil. Wat bedoelen de bewindspersonen daarmee?

Het kabinet heeft gehoor gegeven aan het verzoek van mijn fractie voor vandaag een besluit over kilometerheffing te nemen. Ik complimenteer de minister met zijn daadkrachtige besluit om direct toe te werken naar het eindbeeld en niet verder te werken aan dure tussenvormen met camera's en tolpoortjes. Binnenkort zullen wij over dit onderwerp ongetwijfeld verder spreken.

Dit kabinet heeft grote ambities ten aanzien van het spoor. Op basis van de landelijke markt- en capaciteitsanalyse zal de minister circa 4,5 mld. inzetten voor meer capaciteit op het spoor. Mijn fractie is uiteraard zeer blij met deze inzet. Ik had echter verwacht dat er direct gestart zou worden met planstudies. Naar aanleiding van de netwerkanalyses zijn vorig jaar immers planstudies voor wegen gestart. Voor het spoor kwam er eerst een nieuw onderzoek; omdat nog niet al het geld beschikbaar is, wordt nu begonnen met kandidaat-planstudies. Wat betekent dit voor de planning? Het stickertje "kandidaat" mag geen verdere vertraging inhouden. De onderzoeksfase moet nu snel worden afgerond. De schop moet de grond in. Het spoor zit immers op een aantal corridors al vol. Het gebeurt wel vaker dat er begonnen wordt met planstudies zonder dat het geld al helemaal gereserveerd is. Ik denk daarbij aan OV SAAL. Het kan dus. Daarom hoor ik graag de reactie van het kabinet. Komt er een

Anker

vervolgonderzoek naar de corridors die nog niet onderzocht zijn? Regionale spoorlijnen zoals Amersfoort-Ede en Arnhem-Doetinchem zijn immers ook knelpunten. In de beantwoording van de vragen wordt een heel reeks nieuwe stations genoemd maar in de LMCA staan andere stations en van geen een ervan is duidelijk in hoeverre ze aan de criteria voldoen. Ik heb een amendement ingediend voor extra geld om deze stations te realiseren. Graag ziet de ChristenUnie een onderzoek uitgevoerd naar de heropening van oude spoorlijnen, zoals Amersfoort-Veenendaal. Hoe staat het kabinet daartegenover?

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Het probleem met die planstudies is dat er pas officieel gestudeerd mag worden als er geld beschikbaar is. Punt is dat er nu geen cent is, zodat er niet gestudeerd kan worden. In haar verkiezingsprogramma pleit de ChristenUnie voor een wezenlijke verschuiving in het MIT van gelden van wegen naar openbaar vervoer. Als wij daartoe nu een amendement indienen, steunt de ChristenUnie dat dan? Dan kunnen wij namelijk meteen met die studies beginnen.

De heer **Anker** (ChristenUnie): Ik moet een beetje bescheiden zijn met hetgeen ik wel en niet toezeg omdat ik de heer Cramer vervang. Als wij echt extra geld moeten vinden, staan wij er open voor om dat bij wegen weg te halen. Omdat er nog geen geld is, gaat het er nu om door te zetten met de plannen. Ik zal daar straks nog iets meer over zeggen. De heer Samsom zegt dat wij snel dekking moeten vinden. Daar sluit ik mij bij aan. Dat balletje ligt op dit moment bij het kabinet. Als het niet lukt, denken wij van harte mee. Waar wij de dekking dan vandaan willen halen, is wel ongeveer bekend.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): De heer Samsom is de grote vooruitschuiver. Hij wil een jaar wachten en er dan pas over praten. Ik kijk liever of ik nu met de ChristenUnie zaken kan doen. Ik stel voor dat wij nu dat geld vrijmaken door het weg te halen bij wegen, vervolgens samen een amendement indienen en dan bezien of de PvdA dat wil steunen. Dan hebben wij het gewoon voor mekaar!

De heer **Anker** (ChristenUnie): Volgens mij wil de heer Samsom voor de zomer duidelijkheid. Dat is dus geen heel jaar. Het is prima dat GroenLinks met ons zaken wil doen, maar op dit moment doen wij zaken met het kabinet. Ik ben erg benieuwd waar het kabinet de centen vandaan haalt. Als het nodig is, kijken wij daar nog eens naar.

Voorzitter. Ik ga verder met de planstudies. Daarbij gaat het om de inhoud en niet zozeer om de vraag of wij daarvoor direct geld hebben. Gaat het om spoorverdubbeling of om kleinschaliger ingrepen? De minister wilde hier niet op vooruitlopen. Wij hebben de knelpunten echter al minstens twee keer onderzocht. Dan moeten de contouren van de planstudies toch wel enigszins duidelijk zijn. Graag hoor ik dan ook van de minister een indicatie van de maatregelen en de kosten.

Een aantal knelpunten ligt buiten de corridor van de planstudies. De ChristenUnie stelt daarom voor de corridors van de planstudies wat groter te maken. Een breder onderzoek kost niet zoveel, maar een toevoeging

leidt vaak direct tot een vertraging. Daarom hoor ik hierop graag een reactie.

In de LMCA Wegen wordt gepleit voor een bouw pakket van 5 mld. à 8 mld. bovenop de Nota Mobiliteit. De minister doet geen uitspraak over dit bouw pakket, maar wij zijn daarin wel geïnteresseerd. Aangetoond is dat extra groei in het regionaal ov mogelijk is. Aanbodsturing is dus mogelijk. Ik ben benieuwd hoe dit de komende jaren in de begroting handen en voeten gaat krijgen. Er zal een aantal regionale pakketten worden ontwikkeld voor de nieuwe mobiliteitsvisie. In welke richting denkt de staatssecretaris? Kan in dit kader een onderzoek worden gedaan naar de uitbouw voor regionale lightrailnetwerken, een pilot worden gestart met frequente busverbindingen op een filegevoelige snelweg en de duurzame bereikbaarheid verder worden onderzocht?

Bouwwerken worden complexer en grootschaliger. Voor innovatieve oplossingen zijn steeds vaker gebundelde aanbestedingen nodig. Dat is een uitdaging voor het MKB, maar het vraagt ook passende en proportionele criteria van de overheid om te zorgen voor goede concurrentie op de markt, waarin ook plaats is voor het MKB. Ik ontvang signalen die erop wijzen dat door bundeling van nat en droog bij projecten, waterbouwers het onderspit delven tegenover grote "droge" aannemers. Het hangt er waarschijnlijk van af waar zij bouwen. Dit is slecht voor de kennis en de concurrentie van de Nederlandse waterbouw. Het remt innovatie. Monopolies moeten worden voorkomen en aanbesteding moet de samenwerking tussen waterbouwers niet onmogelijk maken. Graag hoor ik hierop een reactie.

Continuïteit is ook van belang. Wat gaat de minister doen om werken van Rijkswaterstaat en ProRail beter te spreiden om zo een prijsopdrijvend effect te voorkomen? Kan de minister op korte termijn de onderuitputting bij ProRail aanpakken om te voorkomen dat bij spoor-aannemers mensen worden ontslagen en hierdoor kennis verloren gaat? Er komt nu elke week iets naar buiten over ProRail. Helaas is het vooral negatief. Graag hoor ik een reactie op de aankondiging van Arriva dat zij volgende week niet zal rijden wegens een conflict met ProRail. Vandaag heeft ook de NS klachten ingediend.

De ChristenUnie maakt zich zorgen over het gebrek aan technische kennis en capaciteit bij opdrachtgevers zoals Rijkswaterstaat. Ik hoor zowel van weg- als waterbouwers dat regelzucht innovaties tegenhoudt. Het Rijk moet niet op de stoel van de bouwer gaan zitten, maar op een wijze samenwerken die past bij nieuwe contractvormen. Graag hoor ik een reactie op het bericht dat de A2 nog een jaar sneller aangelegd had kunnen worden als het Rijk de ruimte had gegeven voor een slimmere aanlegmethode.

De brieven over de watervisie en de binnenvaart zijn door de sector positief ontvangen. Is al duidelijk of de 55 mln. cofinanciering van decentrale overheden voor de binnenhavens loskomt? Ik heb een amendement ingediend dat geld vrijmaakt voor het baggeren van binnenhavens in het kader van achterstallig onderhoud. Is de staatssecretaris bereid zich samen met de sector ervoor in te spannen, Nederlandse jongeren voor de binnenvaart te interesseren en te behouden?

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.



De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Voorzitter. Het moet gezegd: minister Eurlings ontpopt zich als een kundig politicus. Hij is snel, charmant, overtuigd en niet bang. Is hij ook een goed bestuurder, die daadwerkelijk de problemen van deze tijd aanpakt? Vermindert hij de files, verbetert hij het openbaar vervoer en wordt – voor GroenLinks is dat heel belangrijk – het o zo vuile verkeer eindelijk schoner en zuiniger? Mijn stelling is: deze minister heeft niets met het milieu. Een beetje lippen-dienst, maar dat zijn wij van iedereen wel gewend, dit laatste jaar. Licht zijn motivatie in het stoppen van de klimaatcrisis, het fors terugdringen van astma bij kinderen? Daarvan is helemaal niets terug te vinden in de plannen. Terwijl het verkeer een van de grootste en allersnelst groeiende vervuilers is, zijn de milieu-problemen geen leidend principe bij het beleid van de minister. Ze zijn geen leidend principe bij het invoeren van de kilometerheffing noch een argument voor zijn spoorplannen. Hij laat in het kabinet minister Cramer hartstikke in de kou staan. Ook voor minister Eurlings blijft de auto de heilige koe. Er gaan miljarden naar asfalt. Er komt 25% extra snelweg bij tot 2020. Minister Eurlings, het mag allemaal heel wat groener. Graag hoor ik hierop een reactie.

Vrijdag openbaarde minister Eurlings eindelijk de plannen voor de kilometerheffing. Dit zijn serieuze plannen, maar het tempo is te laag. Waarom worden bijna alle concrete maatregelen doorgeschoven tot na de volgende verkiezingen? De GroenLinksfractie wil vóór de verkiezingen van 2011 de kilometerheffing ingevoerd hebben voor ten minste vrachtauto's, leaseauto's en bestelauto's. Nu is het: "too little, too late". Ik kijk uit naar een reactie.

De kilometerheffing van minister Eurlings is de onze niet. Zij is niet eerlijk, want zij breekt met het principe "de vervuiler betaalt". Alle opbrengsten gaan exclusief naar nieuwe infrastructuur. Hoe meer kilometers gereden worden, des te meer geld komt automatisch beschikbaar voor asfalt en staal. Ergens anders mag het geld niet meer heen. Nederland zou jaarlijks 1 mld. moeten gaan betalen voor aanpassing van ontwikkelingslanden aan de klimaatverandering, zo berekende het UNDP vorige week, omdat die landen lijden onder de hier veroorzaakte opwarming van de aarde. Waarom hoeven van minister Eurlings de Nederlandse automobilisten daaraan plotseling niet meer mee te betalen? Waarom hoeven zij niet mee te betalen aan de medische kosten van astmapatiënten of aan de revalidatie van verkeersslachtoffers? Is dat eerlijk, minister Eurlings?

Er heeft zich een fundamentele paradigmawisseling voorgedaan. De automobilist is straks niet langer een burger die belasting betaalt, nee, de automobilist wordt bij minister Eurlings een consument die een prijs betaalt, een prijs voor het asfalt dat hij geleverd krijgt. Vandaar dat gekke woord: "kilometerprijs". De minister verkoopt straks asfalt. Hoe meer er gereden wordt, des te meer betaalt de automobilist-consument, en des te meer asfalt kan de minister vervolgens weer verkopen, en zo voort en zo verder. De GroenLinksfractie vindt dit een perverse koppeling. Ik vind het niet gek dat de ANWB hierover enthousiast is. Straks komt er geen parlement meer aan te pas. Hoe veel geld hebben wij voor infrastructuur? Dat wordt straks bepaald door het gaspedaal in plaats van door het stemlokaal. De GroenLinksfractie vraagt de

minister met nadruk deze koppeling los te laten. Ik hoor graag een reactie.

Een kilometerheffing die echt iets tegen files doet en het verkeer daadwerkelijk schoner en zuiniger maakt, kan niet lastenneutraal zijn. Als je zulke doelen stelt, wordt het autorijden onvermijdelijk duurder. Dat moet hier maar eens gezegd worden. De kilometerheffing die de regering voorstelt, bespaart in 2020 op zijn best 1,5 megaton CO₂. De GroenLinksfractie vindt dit onaanvaardbaar weinig. Wij stellen een heffing voor die driemaal zo veel bespaart. Dat is eerlijk, minister, tegenover al die mensen elders in de wereld op wie wij nu onze vervuiling afwentelen. Graag krijg ik hierop een reactie.

Ook voor filebestrijding is een wat hogere heffing veel effectiever. In de voorstellen van GroenLinks met die wat hogere heffing, nemen de files twee- tot driemaal sneller af dan in de voorstellen van het kabinet. Dan is het niet meer nodig om nog 13 mld. te investeren in nieuwe snelwegen zoals het kabinet wil. Dan komt dit geld vrij voor investeringen in het openbaar vervoer. Ook hierop krijg ik graag een reactie van de minister.

De fractie van GroenLinks is fel tegen het verlagen of het afschaffen van de aanschafbelasting voor nieuwe auto's, de zogenaamde bpm. Het Milieu- en Natuurplanbureau heeft al gewezen op de extreem negatieve milieueffecten van deze maatregel. Met hoeveel procent wil het kabinet de bpm eigenlijk verlagen?

Op het terrein van het openbaar vervoer zijn de echte daden van de minister nog schaars. Er wordt zelfs netto op bezuinigd de komende vier jaar, want de korting op het stads- en streekvervoer is groter dan wat het spoor extra krijgt. Dit is uiterst bitter.

Het stads- en streekvervoer vervoert twee miljoen reizigers per dag tegen de NS een miljoen, maar het wordt al jarenlang stiefkinderlijk bedeed. Het is onthutsend dat de regering hier geld weg haalt. Uit de brief die wij gisteravond heel laat nog hebben ontvangen, blijkt dat zelfs de jaarlijkse budgetgroei van 1,1% niet wordt gehaald. De groei zal niet meer zijn dan jaarlijks 0,7%. Daar moet de reiziger het bij dit kabinet mee doen, terwijl een studie – ook van dit kabinet – uitwijst dat er enorme kansen liggen juist bij het stads- en streekvervoer. Een groei van meer dan 5% is mogelijk bij een beter aanbod. GroenLinks zei het altijd al.

Ik heb over deze grote kansen voor het stads- en streekvervoer een nota opgesteld die ik nu graag via de voorzitter aan de minister en de staatssecretaris overhandig. Ik overhandig ook een exemplaar voor de collega's.

Ik heb verder een amendement opgesteld dat is gericht op een jaarlijkse groei van 4% van het budget voor stads- en streekvervoer. Ik roep de collega's van de coalitiepartijen op om op dit punt het regeerakkoord te verscheuren en serieus naar dit amendement te kijken om te reiziger te bieden wat hij nodig heeft.

Tot slot: het spoor. De show van de minister op 19 november was extreem goed, maar toen wij de stukken lazen, was de ontuchtering erg groot. Het beleid stelt nog niets voor. Het bedrag van 4,5 mld. is grotendeels ongedekt Monopolygeld. De minister heeft geen nieuw geld gekregen. GroenLinks wil bij deze begroting 4,5 mld. vrijmaken zodat de planstudies echt van start kunnen gaan en straks de spa de grond in. Ik heb een amendement opgesteld dat beoogt dat er extra ruimte voor fietsenstallingen komt bij het spoor.



Mevrouw Roefs (PvdA)

© M. Sablerolle – Gouda

Met het bedrag van 4,5 mld. voor het spoor zijn wij er nog niet. Ik zei dit ook al in het interruptiedebat met de heer Samson. Er is voor het spoor veel meer nodig, ook als wij de klimaatproblemen willen aanpakken. De minister wil maar voor een beperkt deel van het net iets doen. De heer Anker van de fractie van de ChristenUnie wees er ook al op. Een paar korte trajecten worden aangepakt, heel veel trajecten worden nu al verder afgeschreven. De aanpak van het spoorprobleem is dan ook "too little, too late" als wij het zo doen. Het dubbele zal nodig zijn, willen wij de files aanpakken, de automobilist een alternatief kunnen bieden en de klimaatcrisis effectief bestrijden. Ik krijg hier graag een reactie op.

De **voorzitter**: Ik neem aan dat er geen bezwaar tegen bestaat dat dit stuk ter inzage wordt gelegd bij het Centraal Informatiepunt van de Kamer.

(Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt van de Tweede Kamer der Staten-Generaal.)

De heer **Van der Ham** (D66): Mevrouw de voorzitter. Vol verwachting klopt ons hart! Mijn fractie is blij dat het kabinet inzet op de invoering van een kilometerheffing in 2011, maar wij hebben hier nog wel de nodige reserve bij, want de geschiedenis van de kilometerheffing noopt tot enige voorzichtigheid. De plannen die de minister afgelopen vrijdag bekend heeft gemaakt, roepen de nodige vragen op. Het kabinet legt de fundamenten voor wetgeving. Die worden eind 2008 gepresenteerd. Waarom gebeurt dat niet eerder? Waarom kan niet in het voorjaar al een hoofdlijnennotitie worden besproken? Waarom wordt daar niet wat meer haast achter gezet? De minister zegt dat 5% exploitatiekosten het maximum is. Wat gebeurt er als die norm niet wordt gehaald? De norm wordt nu al niet gehaald, dus waarom zou deze wel worden gehaald in 2016? Gaat het allemaal nog wel door als die norm niet wordt gehaald? In 2011 gaat het vrachtverkeer rekening rijden, onder voorwaarde dat België en Frankrijk meedoen. Is het zeker dat die landen meedoen? Gaat het in Nederland niet door als deze landen niet op tijd instappen? Is dat een hindernisje?

Vrachtverkeer is minder gevoelig voor prijzen en dus ook voor filebestrijding. Hoe meet het kabinet dan de effectiviteit van een en ander? Ik hoor hierop graag een reactie.

De minister wil vanaf 2012 het jaargangenmodel voor personenverkeer toepassen; eerst de nieuwe auto's en dan de oudere auto's uitrusten. Is dat juridisch wel haalbaar? Worden gelijke mensen op die manier ongelijk behandeld? Een andere optie is om in 2012 met lease-auto's te beginnen. Ook die auto's zijn echter minder gevoelig voor beprijzing. Zijn van de informatie die dat oplevert effecten af te lezen en conclusies te trekken?

Ook over de financiën leven vragen. Hoe wordt straks het gebrek aan inkomsten gecompenseerd? Zijn er harde afspraken gemaakt met het ministerie van Financiën ten aanzien van de motorrijtuigenbelastingen? Hoe zit het met de privacy? Mijn fractie ziet graag dat regio's die dat graag willen, zoals Amsterdam, aan de slag kunnen. De minister zegt dat hij automobilisten niet kan compenseren via de wegenbelasting en dat ook niet wil. Hij kan dat echter wel, bijvoorbeeld via de provinciale opcenten. Waarom wordt dat systeem niet onderzocht? In Noord-Holland wordt 153 mln. per jaar aan opcenten betaald door de Noord-Hollandse bevolking. Daar kan toch mee geëxperimenteerd worden? Waarom zou dat niet kunnen?

De minister zegt ook dat het te duur is om met oude technologie aan de slag te gaan. De regio Amsterdam heeft echter poortjes staan waar kastjes aan gehangen kunnen worden. Als er over twee jaar mee begonnen wordt, kunnen de oude technieken bovendien gemakkelijk worden afgeschreven in 2016. Waarom zou dat niet kunnen? In zijn brief gaat de minister daar niet op in.

Mijn fractie is dus vol verwachting. Ik aarzel niet om ook blijdschap uit te spreken. Het is goed dat er een opening is en dat er iets staat te gebeuren. Is deze Sinterklaas boterletter echter wel gevuld met amandelspijs? Ik hoop dat de minister mij daarover gerust kan stellen.

Het ministerie van VWS en Connexxion hebben aangegeven dat de kwaliteit van het Valysvervoer omhoog moet. De minister van Verkeer en Waterstaat heeft daar ook een taak in. Op welke wijze zet de minister in op verbeteringen? De CDA-fractie heeft aangedrongen op een snellere implementatie van het beschikbaar maken van meerdere stations voor gehandicapten. Ik sluit mij daar graag bij aan. Wat doet deze minister bovenop wat al in gang is gezet?

De heer **Van der Staaij** (SGP): Voorzitter. De minister is energiek als geen ander; hij heeft veel aansprekende taal gebruikt en daadkrachtige beloftes gedaan. Tussen woorden en daden staan echter pittige procedures, fikse financieringsopgaven en veel praktische problemen. In rapporten kun je niet rijden en Bob de Bouwer heeft voorlopig weinig te doen. Filedruk en het chagrijn erover verbreken records. Morgen wordt het erger dan vandaag. Ik vraag met collega Koopmans aandacht voor files als gevolg van verkeersongelukken. Is bij de afwikkeling niet meer tijdwinst te boeken?

Er gebeuren ook goede dingen. Er ligt een aanzet voor invoering van de kilometerheffing vanaf 2011. Eindplaatje

Van der Staaij

is een gedifferentieerde, landelijke kilometerheffing. Verder ligt er een helder, ambitieus routekaartje.

Uiteraard zijn er de nodige vragen rond de uitwerking te stellen, maar op hoofdlijnen zijn wij blij met deze betekenisvolle stap.

Ik zei al dat er ook goede dingen gebeuren. Ik denk dan aan de positie van de binnenvaart. Het inlopen van achterstallig onderhoud gaat in rap tempo. Met betrekking tot de aanleg van nieuwe projecten geldt echter een minder florissant verhaal. Het aanlegbudget vaarwegen blijft sterk achter bij het budget voor wegen en spoor; een grote onbalans. Hoe is dat mogelijk? In binnenvaartbrief wordt toch ruitelijk erkend dat vervoer over water de bereikbaarheid royaal kan verbeteren? Wat kan er worden gedaan om tot een evenwichtiger verdeelsleutel te komen? Belangrijke projecten zoals de keersluis Zwartsluis, overnachtingshaven Lobith, Twenthekanalen en de nieuwe Beatrixsluis schieten in de vertraging. Graag zou ik van de staatssecretaris vernemen hoe de genoemde projecten alsnog kunnen worden versneld. Kan de Tweede Kamer daarover voor de MIRT-behandeling een plan van aanpak ontvangen?

Een klein maar relevant punt op het terrein van aanleg betreft de Kreekaksluizen. Voor een dermate belangrijk complex is een noodstroomvoorziening nodig. Die is er echter niet. Ik heb daarom een amendement ingediend met de bedoeling om die te laten realiseren.

De personeelsvoorziening in de binnenvaart is ook een probleem. Voor met name mensen uit niet EU-lidstaten, waaronder de Filipijnen, duurt het verschrikkelijk lang om tewerkstellingsvergunningen te verkrijgen. Voor de zeevaart zijn soepele arbeidsvoorzieningen in het leven geroepen. Is het mogelijk om dat ook voor de binnenvaart te doen? Zijn de bewindslieden bereid om daarover van gedachten te wisselen met de minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid?

Diverse collega's hebben al aandacht gevraagd voor het realiseren van voldoende fietsenstallingen. Bij een aantal stations zijn al veel fietsenstallingen gerealiseerd, maar het is belangrijk om dat succesvolle beleid ook in te zetten voor stations in middelgrote steden. Op die stations is nog weinig gedaan aan kwaliteit en er is veel behoefte aan uitbreiding van het aantal fietsenstallingen. Als wij de ambitie ten aanzien van het spoorvervoer serieus nemen, is deze impuls meer dan nodig. Wij juichen de ambities op het terrein van het spoor toe, waaronder die om te komen tot een groei van 5%. Het valt ons echter wel op dat die zijn geformuleerd als inspanningsverplichtingen en dus niet als resultaatverplichtingen. Waarop kunnen wij de minister afrekenen? De veelbelovende groeiambities spreken ons en anderen natuurlijk aan, maar ik vraag mij af of er nog voldoende aandacht is voor de minder publiciteitsgevoelige onderwerpen. Ik doel onder andere op onderhoud en herstel. Is het bestaande spoor voldoende hersteld om de doelstellingen op het punt van de groei te kunnen realiseren? Verloopt het herstel van het spoor volgens plan en dus op schema? Er is slechts een fractie van het bedrag vrijgemaakt dat nodig is voor het ambitieuze spoorplan. Het is leuk om te scoren met doelstellingen, maar het is van belang dat er "harde" financieringsmiddelen tegenover staan. Maakt de minister het zichzelf wat dat betreft niet te gemakkelijk? Daarmee bedoel ik te zeggen dat veel kosten zullen neerslaan bij de volgende kabinetten. Het zou logisch zijn als het kabinet dergelijke groeiambities ook voor het

stads- en streekvervoer had. De BDU wordt echter verlaagd. Wordt een dergelijke ambitie daardoor niet bij voorbaat gefrustreerd?

De algemene beraadslaging wordt geschorst.

De **voorzitter**: De voortzetting van het begrotingsdebat vindt op een nader te bepalen moment plaats.

De vergadering wordt van 19.00 uur tot 20.05 uur geschorst.

Voorzitter: Ten Hoopen

Aan de orde is het **debat** naar aanleiding van een algemeen overleg op 27 november 2007 over de **Nota vernieuwing rijksdienst**.

De **voorzitter**: Zoals u weet, hebben wij al lange tijd een bepaald regime dat met Kerst te maken schijnt te hebben.

De heer **Pechtold** (D66): Voorzitter. Wij hebben een constructief overleg met de minister gehad over de vernieuwing van de rijksdienst. Ik heb het daar "ambitieuze" genoemd, maar het hangt een beetje tussen cynisme en enthousiasme in. Wij moeten kijken hoe wij de komende jaren gezamenlijk – want ik zie het ook als onze taak – toch tot resultaat kunnen komen. Daarom dien ik de volgende vier moties in, die het misschien iets concreter maken en hier en daar een steun in de rug van de minister zullen zijn.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat het afslanken van de personele omvang van de rijksdienst niet dient te leiden tot een waterbedeffect, zoals een toename van de inhuur van externen en consultants;

voorts overwegende dat om dit effect te voorkomen zicht op de omvang van deze inhuur noodzakelijk is;

verzoekt het kabinet, een nulmeting van externe inhuur te doen en deze bij de eerste verslaglegging over de uitvoering van de Nota vernieuwing rijksdienst aan de Kamer toe te zenden,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 6 (31201).