

Verdonk

Mevrouw **Verdonk** (Verdonk): Ik heb net al gezegd dat een wet een formeel stuk is. Een wet bestaat uit letters. Uiteindelijk gaat het om handhaven. Dat hebben de gemeenten niet gedaan. Zij hadden allerlei mogelijkheden om te handhaven. Dat is niet gebeurd en de minister heeft niet ingegrepen.

Ik heb een vraag terug: wat zijn "behoefte" mensen?

Mevrouw **Van Toorenburg** (CDA): Ik constateer dat ik geen antwoord heb gekregen op de drie vragen. Of mevrouw Verdonk die wel gaat beantwoorden is aan de voorzitter. Behoeftige mensen zijn mensen die niet verplicht zijn om in te burgeren, hier al heel lang wonen, de Nederlandse nationaliteit hebben maar geen woord Nederlands spreken. Van deze mensen hebben wij gezegd dat zij ook moeten inburgeren. Wat vindt mevrouw Verdonk daarvan?

Mevrouw **Verdonk** (Verdonk): Ik vindt dat iedereen die de Nederlandse taal niet spreekt, moet inburgeren. Dat is prachtig!

Mevrouw **Karabulut** (SP): Ik heb de behoefte om mevrouw Verdonk in herinnering te brengen dat de Wet inburgering na invoering een bureaucratische draak bleek. Er is inderdaad aanbesteed en de marktwerking is geïntroduceerd. Dat heeft enorm veel bureaucratie meegebracht. Terwijl mevrouw Verdonk hier loopt te ruziën, zijn de docenten en de inburgeraars de dupe. De afgelopen jaren zijn er honderden docenten ontslagen en de klaslokalen zijn leeg omdat wij cursisten van loket naar loket sturen. Noch mevrouw Verdonk noch mevrouw Vogelaar heeft ingegrepen. Ik hoop daarom dat deze minister dat wel gaat doen.

Mevrouw **Verdonk** (Verdonk): Ik ben blij dat mevrouw Karabulut mij zo veel mogelijkheden toedicht om in te grijpen, maar ingrijpen gaat heel moeilijk als je hier in je eentje op je zeteltje zit. Dan heb je geen mogelijkheden om in te grijpen. Ik kan alleen maar toekijken hoe een hele wet om zeep wordt geholpen. Er is een bureaucratische draak van gemaakt. Mevrouw Karabulut heeft zich door de PvdA-fractie laten indoctrineren om dat over te nemen.

De **voorzitter**: Wij zijn gekomen aan het einde van de eerste termijn van de Kamer. De rest van de begroting behandelen wij donderdag.

De algemene beraadslaging wordt geschorst.

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 2009 (31700-XII);**
- **het wetsvoorstel Vaststelling van de begrotingsstaat van het Infrastructuurfonds voor het jaar 2009 (31700-A).**

De **voorzitter**: Ik heet de bewindslieden van harte welkom en verontschuldigt mij voor het uitlopen van het vorige debat. Dat lag echter aan de leden, dus u moet

hen toespreken. Ik geef als eerste het woord aan de heer Roemer van de SP-fractie.

De algemene beraadslaging wordt geopend.

□

De heer **Roemer** (SP): Voorzitter. Een beetje laat vanavond, maar daarmee niet minder interessant: de begrotingsbehandeling van Verkeer en Waterstaat voor 2009.

Dit kabinet heeft ambitieuze doelstellingen en wil de komende vier jaar concrete resultaten bereiken. Dat zei minister Eurlings in zijn kennismakingsdebat met deze Kamer. De vraag vandaag is of het ernaar uitziend dat er tijdens deze regeerperiode inderdaad concrete resultaten worden bereikt. Daar is de SP-fractie allesbehalve gerust op. Resultaten blijven tot dusverre nog steeds uit. Wij krijgen de ene na de andere vertraging voorgeschoteld. Niet alleen bij grote complexe projecten, zoals de ov-chipkaart, nieuwe wegen, spoorwegen en tunnels, de filebelasting en zelfs in de achtertuin van de minister bij de ondertunneling van de A2 bij Maastricht, zien wij enkel vertragingen, maar ook bij belangrijke kleinere projecten die voor veel mensen een grote impact hebben, zoals verbeteringen bij het CBR, internet in de treinen, een proef met een snelwegbus, ordentelijke fietsenstallingen bij stations enzovoorts, enzovoorts.

Behalve dat er vertragingen zijn, is het af en toe ook een behoorlijke wanorde. De weg naar een nieuwe taxivisie is daarvan een voorbeeld, maar ook het drama rond de ov-chipkaart, de tunnels bij de A73, de dure hsl en Betuwelijn waar geen treinen overheen rijden, het geruzie tussen Verkeer en Waterstaat en VROM over klimaatdoelstellingen en ga zo maar door. De SP-fractie had gehoopt dat daar met deze minister een eind aan zou komen, maar hij houdt het tot dusverre bovenal bij heel veel mooie woorden en heel leuke ambities. Op deze manier komt Nederland natuurlijk niet in beweging. De files blijven onverkort groeien en het openbaar vervoer blijft nog steeds achter. Kortom, het ministerie van V en W is nog steeds te veel een ministerie van Vertraging en Wanorde. Graag krijg ik daarop een reactie van de beide bewindspersonen.

Minister Eurlings kondigde de afgelopen twee jaar in de media maar liefst acht keer een spoedwet of een versnellingsregel aan. Telkens was hij daarmee volop in het nieuws, wat het beeld bevestigde van een daadkrachtige minister die het eens flink ging aanpakken. Maar laten wij eens naar de feiten kijken. Nog geen enkele versnellingsregel is omgezet in een daad. De geldkraan voor infrastructurele projecten staat volop open, maar toch druppelt het slechts. Daarnaast wil de minister graag een kilometerheffing invoeren, maar zonder deugdelijk uitgewerkte alternatieven wordt het in onze ogen een ordinaire filebelasting. De minister noemt het een eerlijke vorm van beprijzen, maar wat is er eerlijk aan om extra te betalen voor een file? Mensen zonder alternatieven worden op kosten gejaagd en mensen met een laag inkomen worden extra gepakt. Bovendien is dit systeem veel te duur en veel te ingewikkeld. De daarvoor bestemde miljarden kunnen wij beter anders gebruiken.

In de file staan is voor veel mensen een crime. Maar toch ondergaan zij het dagelijks omdat zij geen keus hebben. Geen keus om te verhuizen, om voor een ander vervoermiddel te kiezen of om op een andere tijd te gaan

Roemer

werken. Het bieden van alternatieven moet daarom prioriteit numero 1 zijn. Er liggen namelijk kansen genoeg en daarop wil de SP-fractie inzetten. Het is niet een kwestie van een paar eenzijdige maatregelen, maar een breed pakket aan maatregelen.

Een belangrijk onderdeel daarvan is het verder bevorderen van het openbaar vervoer. Ook is een beter ruimtelijk beleid daarbij van belang, evenals beleid waarmee wij mensen uit de spits krijgen. Ik denk daarbij aan voorstellen over bijvoorbeeld gespreide werktijden, thuiswerken en het stimuleren dat mensen dichterbij hun werk gaan wonen of andersom. De SP heeft op dit gebied een heel scala aan voorstellen gedaan in haar fileplan. Ook de vakbonden en de werkgevers hebben op dit gebied voorstellen gedaan en ook het advies van de commissie-Elverding gaat die kant op. Verleid de mensen uit de auto in plaats van ze uit de auto te pesten. Verleiden doe je door ze goede en betrouwbare alternatieven te bieden. Wanneer worden hiervoor de echt concrete maatregelen genomen?

Uiteraard speelt het openbaar vervoer een grote rol bij het in beweging krijgen van Nederland. Behalve voor het spoor geldt dit ook voor een goed en betrouwbaar stads- en streekvervoer. Daar liggen volop kansen, vindt de SP-fractie. Het lijkt erop dat de fractie van de PvdA dat niet vindt, want die fractie liet op Treinreizigers.nl weten niet meer zo veel te zien in stads- en streekvervoer. Deze regeringspartij ziet de bus meer als een sociaal vangnet voor mensen die niets anders meer kunnen dan met de bus reizen. Dit is een onbegrijpelijke uitspraak. Naar ik aanneem zal de fractie van de PvdA daarop terugkomen. De SP-fractie vindt dat de bus, de tram en de metro vervoermiddelen zijn die niet voor niets dagelijks twee miljoen reizigers vervoeren.

Sinds de regering is aangetreden, gaat het niet goed met het aantal reizigers in het openbaar vervoer. De groei van het aantal reizigers was in 2007 bij de NS minder dan wij wensten en viel wat tegen. Wij hopen dat de groei in 2008 weer in de richting van 5% uitkomt en dat in de tweede helft van het jaar volgt wat het eerste helft zou hebben gedaan. In het stads- en streekvervoer lijkt er zelfs sprake te zijn van een daling van het aantal reizigers.

Om het openbaar vervoer weer in de lift te krijgen, moeten wij het eerst eens worden over het belang ervan. Is het stads- en streekvervoer er voor de mensen die geen auto kunnen rijden, de Amerikaanse benadering, of is de bus er om iedereen goed te vervoeren. Voor de SP-fractie staat de laatste benadering centraal. Dat sluit goed aan bij een zin uit de begroting die, naar wij hopen, wordt uitgewerkt in 2009. Die zin luidt: "Een vraaggericht aanbod openbaar vervoer in dunbevolkte gebieden is nodig, met de garantie dat er voor elke burger in Nederland altijd een vorm van openbaar vervoer aanwezig is." Dit komt overeen met een basismobiliteit die de SP-fractie al jaren nastreeft en die in België al voor een deel is gerealiseerd. Volgens de SP-fractie is het buitengewoon goed om dit op deze manier in te voeren, juist in Nederland waar men er helaas voor heeft gekozen om het streekvervoer aan de markt over te laten. Het openbaar vervoer is uiteraard geen markt. Wij kunnen daarom wachten op de negatieve consequenties van deze keuze. Voor de reiziger telt openbaar vervoer, niet de vraag wie de concessieverlener is. Basismobiliteit is het goed betaalbaar kunnen reizen tot vlak bij de bestemming en met een zekere frequentie. Wanneer

werkt de staatssecretaris dit voorstel uit? Hoe zien haar voorstellen er concreet uit? Wij zijn ervan overtuigd dat hiermee het openbaar vervoer een behoorlijke dienst wordt bewezen.

De ambities van de minister met het spoor lijken op een mooi begin. Het valt echter te betwijfelen of dit dé verleiding voor de automobilist is. Daarvoor moeten volgens mijn fractie nog echte slagen worden gemaakt. De fractie van de PvdA spreekt grote woorden over de noodzaak van een revolutie op het spoor. Daarmee is mijn fractie het uiteraard helemaal eens. Voor zo'n revolutie is echter iets meer nodig dan wat nu op tafel ligt. Laat ik echter voorop stellen dat men nu eindelijk inziet dat er flink moet worden geïnvesteerd in het spoor. Wij moeten nu dus doorpakken. De SP-fractie heeft hiervoor een aantal concrete voorstellen. Zij gaan over uitvoerbare plannen die goed zijn voor de economie en voor de mobiliteit. Ik wil graag een exemplaar van de spoorplannen van de SP aan de leden van het kabinet aanbieden. Ik doe dat uiteraard via de voorzitter. Ik hoor graag van de minister hoe hij over deze plannen denkt. Ik hoop dat hierop in een kabinetsreactie uitgebreid wordt ingegaan en dat de minister enthousiast over deze plannen is. Ik hoop ook dat wij een eerste reactie hierop in de eerste termijn van de minister kunnen horen.

Vier zaken zijn bij het openbaar vervoer van groot belang, namelijk de capaciteit van het spoor, het comfort, de betrouwbaarheid en het prijskaartje. Het huidige spoor kan veel efficiënter worden benut door beveiligingssystemen te verbeteren. De frequentie van de treinen kan daardoor worden verhoogd. Dit kan relatief eenvoudig en goedkoop worden doorgevoerd door voor ERTMS te kiezen. Is de minister bereid om met spoorvervoerders afspraken te maken over een deadline voor ERTMS in alle treinen?

De heer **Koopmans** (CDA): Dit is een nieuwtje. Sinds wanneer is ERTMS sneller en goedkoper?

De heer **Roemer** (SP): Volgens mij sinds het bestaan van ERTMS.

De heer **Koopmans** (CDA): Nu nog wat preciezer.

De heer **Roemer** (SP): Dan moet de heer Koopmans zijn vraag preciezer formuleren.

De heer **Koopmans** (CDA): Sinds wanneer is dit systeem goedkoper en sinds wanneer heeft de reiziger daar op al die trajecten wat van gemerkt?

De heer **Roemer** (SP): Als wij ERTMS straks echt invoeren, dan heeft dit heel veel voordelen. Wij kunnen treinen dan dichterbij elkaar laten rijden, waardoor de frequentie van de treinen fors omhoog kan. Dit scheelt op een aantal plekken wellicht ook bij het uitbreiden van het spoor en dit scheelt dan uiteindelijk ook geld.

De **voorzitter**: Zouden alle mensen weten wat ERTMS is?

De heer **Roemer** (SP): Voorzitter. Het is een beveiligingssysteem op het spoor, waardoor treinen dichterbij elkaar kunnen rijden.

Roemer

De **voorzitter**: Ik kan nu gelijk zeggen dat wij de door u zojuist overhandigde spoorplannen niet alleen aan de bewindslieden, maar ook aan alle leden zullen geven. Ik neem aan dat er geen bezwaar tegen bestaat dat deze stukken 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 **Koopmans** (CDA): Omdat de heer Roemer zijn samenvatting geeft van wat ERTMS is, geef ik de mijne. Het is een systeem dat in Brussel bedacht is om treinen veiliger te maken. Het systeem is echter zo ingewikkeld, dat het nergens werkt. Daarom stel ik nogmaals de vraag aan de heer Roemer: waarom is hij op dit punt nog ongeveer honderd keer ambitieuzer dan het kabinet in zijn nota? Als hij dit systeem onmiddellijk wil invoeren, dan komen wij met die aanpak van de regen in de spreekwoordelijke drup.

De heer **Roemer** (SP): Laat ik dan in detail treden, hoewel dat voor de kijker misschien wat minder interessant is. Mijnheer Koopmans, er zijn bedrijven die er het afgelopen jaar een potje van hebben gemaakt. Die bedrijven hebben de implementatie nog steeds niet voor elkaar. Er zijn echter wel degelijk bedrijven die de zaakjes al wel voor elkaar hebben. De heer Koopmans weet dit ook, en anders weet hij dit nu. Die bedrijven krijgen het voor elkaar om het systeem nu in de treinen in te zetten en op het spoor in te bouwen, zodat het voor ons de komende jaren echt een aanwinst kan zijn.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): De ChristenUnie bestrijdt niet de voordelen van het nieuwe trein-beveiligingssysteem ERTMS.

De heer **Roemer** (SP): Dat is mooi.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): De heer Roemer geeft echter niet aan hoe de aanpassing van de infrastructuur wordt bekostigd, want die is nog niet geschikt voor ERTMS. De heer Roemer vraagt aan de minister op welke wijze en op welke termijn wij het zelf doen met onze railinfrastructuur. Dit is echter niet de competentie van de minister, anders dan dat hij via de concessie ziet op welke manier de vervoerders dit systeem bekostigen. Mijnheer Roemer, op welke manier en op welke termijn doen wij dit zelf met onze railinfrastructuur?

De heer **Roemer** (SP): De heer Cramer heeft absoluut een punt. Als wij het systeem over het gehele spoor in Nederland invoeren, dan is er sprake van een enorme kapitaalinjectie. Als wij echter stapsgewijs beginnen met de aanleg van het systeem op een aantal plaatsen waar dit systeem een voordeel biedt, dan heeft de invoering alleen maar zin als de treinen het systeem ook hebben. Dit gaat natuurlijk niet in een keer over al het spoor in Nederland, maar het is daarom wel goed om in elk geval met de treinen te beginnen. De heer Cramer heeft mij immers zelf een keer uitgelegd dat een aantal treinen niet voor een bepaald traject bewaard kan worden, want zo werkt dat niet.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Ik wil voorkomen dat hierover een discussie ontstaat, maar wat de heer

Roemer nu zegt, raakt precies aan de discussie met de minister over hoe snel dit kan worden uitgerold. Wij hebben de minister gevraagd om met een plan van aanpak te komen. Daarover zijn wij het dus eens, maar ik vind het dan wat gemakkelijk als de heer Roemer nu bij deze begrotingsbehandeling voorstelt dat de minister met de treinen moet beginnen. Een investeerder als de NS of Arriva gaat een en ander toch niet ombouwen om vervolgens af te wachten wanneer dat in de baan ligt? Dan kan het toch niet worden gebruikt!

De heer **Roemer** (SP): Het gaat niet aan de spoorvervoerders te vragen om het spul in te bouwen en zelf niets te doen. Daarover zijn wij het snel eens. Wij zijn het er ook snel over eens dat ERTMS het voor de toekomst echt gaat worden en dat wij er dus zo snel mogelijk mee moeten beginnen. Er zijn bedrijven die het nu al kunnen leveren, dus wij moeten doorpakken. Het is nog altijd goedkoper dan fors meer spoor aanleggen. Wat dat betreft kunnen wij daarin bezuinigen.

Dan het tweede punt dat bij het spoor van groot belang is, namelijk betaalbare treinkaartjes om mensen de trein in te lokken. Wij hebben voorstellen gedaan om de tarieven buiten de spits fors te verlagen. Ik heb er ook een amendement over ingediend. Kortheidshalve verwijs ik naar onze plannen op dit punt, want die zijn inmiddels ruimschoots bekend.

De heer **Samsom** (PvdA): Dat is een interessant voorstel dat u doet, namelijk om buiten de spits kaartjes goedkoper te maken, opdat mensen buiten de spits gaan reizen. Dit is vooral interessant omdat u hierin ingeval van de "filebelasting", zoals u het noemt, niet gelooft. Ik heb uw betoog over de kilometerheffing de afgelopen tijd een beetje gevolgd. U zegt: het werkt niet, want mensen hebben geen alternatief omdat zij op tijd op hun werk moeten zijn; zij kunnen niet uit de file en daarom is het zo'n slecht plan. Waarom is het plan bij de trein wel goed?

De heer **Roemer** (SP): De plannen voor een filebelasting zijn slecht omdat ze veel te duur zijn, namelijk 3,5 mld. plus 800 mln. per jaar aan exploitatiekosten. Daarnaast zijn ze veel te ingewikkeld. Wij lopen weer voorop met al die ingewikkelde plannen. Wij weten op basis van al die andere systemen hoe dat afloopt. Bovendien moet je een totaalpakket aan maatregelen nemen om de druk op de wegen en filevorming te verminderen. Een ervan is het verleiden van mensen om in andere tijden dan gedurende spitstijden te reizen. Ik wil nog een stap verder. Ik wil ook graag dat zij kiezen voor het openbaar vervoer. Volgens mijn verwachting zal dit mensen uit de auto richting trein bewegen. Daarnaast zal het mensen aantrekken die nu nog in de spits reizen. Voor hen wordt het veel interessanter om net iets later te reizen, zodat wij meer capaciteit verschuiven van de spits naar tijden waarop er te veel lege stoelen in de trein zijn.

De heer **Samsom** (PvdA): In de folder over kilometerheffing die u waarschijnlijk vorig jaar aan de minister hebt aangeboden, is letterlijk te lezen dat dit niet werkt, omdat mensen niet uit de file kunnen. Zij hebben immers geen alternatief. Wij hebben dit altijd bestreden. Nu doet u hetzelfde bij de trein.

De heer **Roemer** (SP): Nee, ik doe niet hetzelfde, want de

Roemer

trein moet voor veel mensen het alternatief worden. Wij hebben het hele pakket neergelegd, mijnheer Samson. Wij hebben een heel pakket voor een fileplan, een heel pakket voor een spoorplan, voor uitbreiding van het spoor – volgens mij delen wij hierin al een heleboel – voor uitbreiding van stations, frequenter vervoer en meer comfort voor de treinreizigers. U moet de mailbox eens zien en kijken hoe mensen reageren. Voor veel mensen is een grote ergernis de prijs van een treinkaartje. Wat mij betreft is het een eerste stap om deze fors naar beneden te krijgen, waarmee wij mensen heel veel plezier doen en met concrete plannen richting openbaar vervoer lokken.

De heer **Koopmans** (CDA): Wat kost dit en hoe betaalt u het?

De heer **Roemer** (SP): Als wij de hele filebelasting afschaffen, hebben wij volgens mij meer dan genoeg geld dat nu nog allemaal gereserveerd is voor de filebelasting. In overleg met de NS hebben wij berekend wat het gaat kosten. Voor 2009 komt dit neer op circa 140 mln., als wij het hele plan van onze notitie uitzetten of voorbereiden.

De heer **Koopmans** (CDA): Hoe betaalt u die 140 mln. dan in 2009?

De heer **Roemer** (SP): Hierover hebben wij een amendement ingediend, namelijk over de kosten die dan worden gemaakt voor de voorbereiding van de kilometerheffing.

Een ander onderdeel van ons spoorplan is het verbeteren van de kwaliteit voor de reizigers. Wij hebben hierover meer gehoord en geschreven. Zo is het in veel steden moeilijk om dicht bij het station je fiets veilig te parkeren. Wij hebben hierover samen met GroenLinks een amendement ingediend om meer geld vrij te maken teneinde de capaciteit van fietsstallingen bij stations te vergroten. In dit rijtje horen natuurlijk ook moderne transferia thuis waar je gratis kunt parkeren als je je reis per trein vervolgt. Denk ook aan internet in de trein, toegankelijkheid et cetera. Wat gaat de minister hiermee concreet doen? Het laatste voorstel is gericht op de mbo-studenten die nog steeds geen aanspraak kunnen maken op een ov-studentenkaart. Men weet dat de SP er allang voorstander van is dat dit geregeld wordt. Wij hebben hiertoe ook voorstellen ingediend.

Een andere manier om het wegennet te verlichten is het bevorderen van de binnenvaart. De binnenvaart is schoner per ton vervoerd transport dan welke andere vorm van vervoer ook. De vaarwegen hebben capaciteit genoeg en een beetje binnenvaartschip levert al snel 500 vrachtwagens minder op de weg op met een vergelijkbare lading. Vooral de kleinere schippers hebben echter moeite om het hoofd boven water te houden en voelen de crisis zeer goed. De laatste twintig jaar is 95% van alle kleinere schepen verdwenen. Wat de SP betreft, doet het kabinet hier te weinig aan. Met name de Europese regels waaraan zij in 2010 en 2015 moeten voldoen, zijn voor vele kleine schippers de doodssteek. Ook over de binnenvaart heeft de SP een uitgebreid rapport geschreven. De reactie van de staatssecretaris hierop was echter zo minimaal, dat ik het idee heb dat ik het haar beter niet had kunnen sturen.

De minister en de staatssecretaris zeiden bij hun aantreden veel waarde te hechten aan een goede

verstandhouding met de Kamer. Begin hier dan eens mee door serieus op voorstellen van de Kamer te reageren. De SP-fractie heeft negentien concrete voorstellen gedaan. Ik had gerekend op eveneens negentien concrete reacties.

Ik kom op de luchtvaart. Dit jaar kwam het langverwachte advies-Alders over de toekomst van Schiphol. Wij hebben er lang op gewacht, om weer teleurgesteld te worden. Hoe lang duurt het nog voordat Schiphol én de minister inzien dat luchtvaart grensoverschrijdend is? Terwijl Europa ons vaak wordt opgedrongen, lijkt hierbij sprake te zijn van een blinde concentratie op Nederland. Internationale samenwerking tussen vliegvelden is een betere manier om te komen tot een duurzame oplossing en een veel efficiëntere indeling van vluchten. Schiphol en de minister kiezen er echter voor om hard te concurreren met andere dichtbij zijnde luchthavens om in Nederland veel meer lawaaigebieden te kunnen realiseren.

De heer **Van der Ham** (D66): Een van de manieren waarop goed samengewerkt kan worden met andere luchthavens, is Schiphol voor een deel te privatiseren, en ervoor te zorgen dat Schiphol ook elders in Europa luchthavens koopt. Dat zou een mooie manier zijn.

De heer **Roemer** (SP): Wij denken daar totaal anders over, mijnheer Van der Ham. Schiphol, infrastructuur, moeten wij mooi in overheidshanden houden. Wij moeten ervoor zorgen dat wij op het gebied van luchthavens echt gaan samenwerken in Europa, in plaats van elkaar kapot te concurreren.

Voorzitter. Met grote regelmaat stranden er passagiers op de luchthaven omdat hun vlucht grote vertraging heeft. Als er echt sprake is van overmacht, snapt iedereen dat. Er gaat niets boven een veilige luchtvaart. Maar het is schering en inslag dat er geen sprake is van overmacht, maar van een bewuste keuze van luchtvaartmaatschappijen. Een geschillencommissie zou uitkomst kunnen bieden, maar dan moet die wel goed georganiseerd worden en open en transparant zijn. Reizigers moeten aan gegevens kunnen komen om aan te tonen dat er geen overmacht in het spel is. Waarom accepteert de minister hiervoor telkens weer uitstel? Eén voorbeeld wil ik eruit halen. Vorige week heeft ArkeFly bewust een eigen toestel verhuurd aan anderen, terwijl de maatschappij zelf een vlucht had staan. Dit deed zij omdat zij zo meer geld kon verdienen, ten koste van de reizigers. Reizigers zijn hierover niet fatsoenlijk geïnformeerd en hebben geen flyer gekregen waarin hun rechten beschreven staan. ArkeFly heeft de reden verdoezeld. Ik wil van de minister de concrete toezegging dat hij deze zaak door de IVW tot op de bodem laat uitzoeken.

Bij zeehavens zien wij een beetje hetzelfde als bij de luchtvaart: de concurrentie. Een goede samenwerking met grote havens als Hamburg, Antwerpen en Le Havre blijkt maar niet mogelijk te zijn. De SP gelooft in het specialiseren van havens in plaats van concurreren. Graag krijg ik de toezegging van de minister dat hij zal inzetten op internationale samenwerking tussen zeehavens in Noordwest-Europa en in elk geval in Nederland en België.

Het is nu het geschikte moment om iets te gaan doen aan de waterschappen. Vanmiddag hebben wij het daar ook over gehad. De afgelopen verkiezingen maken weer eens duidelijk dat er geen democratisch draagvlak onder

Roemer

deze vorm van bestuur is. De waterschappen zijn wat ons betreft als los bestuursorgaan definitief door het ijs gezakt. De staatssecretaris wil nu de verkiezingen evalueren, maar gaat daarbij voorbij aan de noodzaak om een structuurdiscussie te voeren. Ga niet zitten pappen en nathouden in een poging om deze verkiezingen te redden, en ga eens kritisch kijken naar de positie van de waterschappen, zeg ik tegen de staatssecretaris. Durf vragen te stellen en durf beslissingen te nemen! Graag krijg ik de toezegging van de staatssecretaris dat zij ook deze kant gaat onderzoeken.

Concluderend: ik bespeur dat er, ondanks alle ambitie, nog steeds te weinig daadkracht bij de minister en de staatssecretaris is om echt concreet te zijn. Wat ons betreft, is de uitdaging aan hen om het roer in dit opzicht om te gooien. Vorm het ministerie van Vertraging en Wanorde om in een ministerie van Vooruitgang en Waanzinnig goed openbaar vervoer!

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Kan de heer Roemer mij het volgende uitleggen? In 2002 – het staat mij bij als de dag van gisteren – stelde de Socialistische Partij een kilometerheffing voor. Zij vond die zelfs zo belangrijk dat zij die keurig liet doorrekenen door het Centraal Planbureau en het RIVM. Die kilometerheffing komt best in de buurt bij wat deze minister lijkt te willen. Maar ik hoor de heer Roemer ook vanavond weer de plannen van deze minister afschieten, en dat vrij definitief, als filebelasting, foute boel. Hoe kan dat?

De heer **Roemer** (SP): Wij hebben steeds gezegd dat wij voor een eerlijke manier van beprijzen zijn. Als je meer rijdt, betaal je ook meer. Dat was zo en dat is zo. Dat vinden wij nog steeds. Wij hebben alleen gezegd: deze manier, deze vorm van kilometerheffing, is veel te ingewikkeld, veel te duur en op belangrijke onderdelen oneerlijk. Daarom schieten wij deze vorm van kilometerheffing af.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Laat ik er één ding uitpikken. De heer Roemer vindt het te duur. Dat snap ik niet, omdat het op macroniveau voor alle automobilisten lastenneutraal is. Volgens mij was de kilometerheffing die de heer Roemer in 2002 voorstelde duurder. Maar los daarvan, hoe kan deze kilometerheffing te duur worden als alle automobilisten tezamen volgens deze minister per saldo niet meer gaan betalen? Dit is een heilig onderdeel van zijn kilometerheffing. Hoe kan dit dan te duur zijn?

De heer **Roemer** (SP): Wij gaan voor dit geintje minimaal 3,5 mld. uitgeven. Jaarlijks hebben wij minimaal 800 mln. nodig om het te exploiteren. Ik moet nog zien dat wij het van dit bedrag kunnen doen. Ik vind dat ik dit geld beter anders kan besteden.

De heer **Madlener** (PVV): De PVV-fractie is blij dat de SP ook tegen de kilometerheffing is. Ik heb goed gehoord wat de heer Roemer daarover gezegd heeft. De heer Roemer heeft ook veel voor het openbaar vervoer gedaan. Hij heeft heel dure plannen, maar deze laten wij even in het midden. Wat gaat de SP betekenen voor de files? Volgens mij zijn het juist SP'ers die de files veroorzaken.

De heer **Roemer** (SP): Dat mag de heer Madlener even uitleggen.

De **voorzitter**: Nee, alstublieft niet.

De heer **Roemer** (SP): Wij hebben een uitgebreid fileplan beschreven, dat te lezen is op www.sp.nl.

De heer **Madlener** (PVV): Ik vind dit gewoon een beetje mager. Ook SP'ers staan in de file. Ik vind dat de heer Roemer ook die automobilisten, die ook zijn achterban zijn, iets moet bieden op dat gebied. Hij doet dit gewoon onvoldoende. Hij wil niet investeren in wegen. Dat moet hij gewoon eerlijk zeggen.

De heer **Roemer** (SP): Dit is niet waar. De heer Madlener verwacht mij wellicht met een collega van een andere fractie. Wij hebben nooit gezegd dat wij tegen elke wegwitbreiding zijn. Dat is onzin. Wij zijn consequent geweest en hebben aangegeven welke wij wel en welke wij niet willen. Wij zullen dit over twee weken, bij de bespreking van het MIRT weer doen. Als wegwitbreiding een oplossing biedt voor knelpunten, zijn wij er gewoon voor. Wij hebben bij heel wat projecten voorgestemd.

De heer **Van der Ham** (D66): Ik heb twee vragen. De kosten van de kilometerheffing zijn volgens de heer Roemer veel te hoog. Dat triggert mij een beetje. Als hij dit vindt, zijn zijn bezwaren tegen de kilometerheffing niet principieel, maar staat alleen het kostenaspect hem tegen.

De **voorzitter**: En wat is de tweede vraag?

De heer **Van der Ham** (D66): Dat was mijn eerste vraag. "Now we are getting somewhere", om het eens in goed Nederlands te zeggen. De tweede vraag is mij ontschoten, doordat de voorzitter zo'n mooi jasje aan heeft.

De **voorzitter**: Het is altijd mijn schuld!

De heer **Roemer** (SP): Wij zijn voor het systeem waarbij je meer betaalt naarmate je meer rijdt. Wij hebben er geen vreselijk duur, ingewikkeld en oneerlijk systeem voor over. Het liefst zouden wij het in Europees verband regelen via accijnzen op benzine. Als je meer rijdt, betaal je meer. Als je minder rijdt, houd je over.

De heer **Van der Ham** (D66): Is de heer Roemer principieel tegen een kilometerheffing of vindt hij alleen de kosten een probleem? Die vraag heeft hij niet beantwoord.

De heer **Roemer** (SP): Ik kan het blijven herhalen: ik vind de kosten een probleem, ik vind de ingewikkeldheid een probleem en ik vind de oneerlijkheid voor veel mensen een probleem.

De heer **Koopmans** (CDA): Is de heer Roemer ook benieuwd naar de kosten van zijn plan? Wil hij dit eens aan de minister vragen? Denkt hij net als ik dat dit prachtige plan ongeveer 1 mld. per jaar gaat kosten, waar slechts wat inverdieneffecten tegenover staan?

De heer **Roemer** (SP): Ik ben altijd benieuwd naar wat de minister van onze plannen vindt. Met liefde en plezier

Roemer

vraag ik zijn oordeel. Ik hoop dat hij hierop heel serieus ingaat. Alles op een hoop geveegd zou 1 mld. best de kosten kunnen zijn, zeker als wij een uitbreiding willen van de infrastructuur. Dat heb ik er ook voor over. Wij hebben steeds gezegd dat als wij de infrastructuur kunnen uitbreiden om meer mensen over het spoor te krijgen, wij daar geld voor over hebben. Wat mij betreft staat de optie open om daarvoor geld van wegen te sluizen naar spoor. Dat is geen nieuws. Wij hebben het hierover al veel vaker gehad.



De heer **Koopmans** (CDA): Voorzitter. De economie in dit land staat stil. Het verkeer staat ook stil. Terecht zoekt het kabinet juist in deze tijd – zie de brief van de minister-president – naar mogelijkheden om infrastructuurprojecten te versnellen, zodat het mes aan twee kanten snijdt. In antwoord op die passage in de brief van de minister-president wil de CDA-fractie het investeren in infrastructuur en het versnellen van de aanleg ervan tot hoofdlijn van deze begroting maken. Het gaat er namelijk niet om erover te praten en na te denken, maar het gaat erom het te gaan doen. Mijn fractie vindt dat er op vier punten doorgepakt moet worden. Deze punten zijn ten eerste de versnelling van infrastructuurprojecten op korte termijn, ten tweede de slimme aanpak van infrastructuurprojecten op lange termijn, ten derde doorpakken op openbaar vervoer, en ten vierde aan de slag met het rapport van de commissie-Veerman. Over dat laatste spreekt collega Koppejan.

Het verkeer staat stil. Elk Kamerlid kan dat nalezen in de rapportage van het Kennisinstituut voor Mobiliteit (KiM). Elke burger in Nederland weet het. De totale kosten als gevolg van files en vertragingen worden in 2007 geschat op 2,7 mld. tot 3,6 mld. Voor driemaal zo'n bedrag koop je tegenwoordig al een bank. Mijn fractie vindt dat het minder moet. De economische groei heeft er natuurlijk aan bijgedragen, maar er zullen slimme dingen moeten gaan gebeuren. Mijn fractie is benieuwd hoe trajectcontroles daaraan kunnen bijdragen. Dit was een opvallend punt in het rapport van het KiM. Kan de minister ingaan op deze passage? Al dat stilstaan is buitengewoon slecht voor de transportsector. Door de economische tegenwind heeft deze sector het toch al moeilijk, dus de extra kosten die stilstaan met zich meebrengt, zijn niet wenselijk. Ook dit is een reden om extra te investeren.

Het is goed om een aantal positieve kanten te noemen aan wat dit kabinet en deze bewindslieden doen. De Spoedwet wegverbreding is naar de Kamer gestuurd. De minister heeft de besluitvorming rondom de A6-A9, OV SAAL en het regiospecifieke pakket voor Noord-Nederland ingezet. Dit gaat in totaal over meer dan 10 mld. Het wetsvoorstel betreffende de bestuurlijke lus is naar de Kamer gestuurd. De minister is bezig met de invoer van flexibele maximumsnelheden. Er is een akkoord – bravo! – over Brainport Eindhoven. Eindelijk, eindelijk is dit er gekomen, na 40 jaar soebatten door de regio. Er is sprake van een forse inhaalslag met betrekking tot de onderuitputting. Dit blijft wel een punt, als je de Najaarsnota goed leest. 270 mln. bij ProRail: daar is de onderuitputting nog aanwezig. Mijn fractie ziet graag hoe de minister dat verbetert en oppakt. De minister pakt door bij de kilometerheffing en hij is bezig

om samen met de staatssecretaris door te pakken bij alle plannen rondom Randstad Urgent.

Er zijn ook minder positieve ontwikkelingen. Er is vertraging bij tientallen projecten rondom luchtkwaliteit. Een ander voorbeeld is de onoverzichtelijke ontwikkeling rondom de hsl-zuid, en de tunnelende bij de A73. Daarover herhaal ik de woorden die ik eerder in een vragenuur tegen de minister uitsprak: kijk met een team van internationale deskundigen of het mogelijk is om met minder dan 54 aan elkaar gekoppelde veiligheidssystemen voldoende veiligheid te garanderen.

Op het punt van de versnelling van infrastructuurprojecten op korte termijn heeft de motie-Van Geel bij de algemene politieke beschouwingen al voor een stevige extra investeringsimpuls gezorgd. Tal van projecten kunnen daardoor eerder beginnen. Mijn fractie doet er nog een aantal voorstellen bij.

De greenports leveren een enorme bijdrage aan de economie van Nederland. Bij Aalsmeer wacht een panklare investering van 600 mln. op slechts 5 mln. voor de fly-over. Een aantal heren daar komt er samen niet uit. Mijn fractie vindt dat dit voorstel op korte termijn opgelost moet worden. Dat geldt ook voor de bereikbaarheid van de greenportlijn tussen de A73 en de A67. Wij stellen voor om daarvoor 9 mln. beschikbaar te stellen, waardoor samen met de regio een investering in infrastructuur van meer dan 80 mln. mogelijk wordt. In greenport Westland staat de verlengde veilingroute die in het MIRT staat en de aanpak van het infra voor Trade Parc drie voor de deur. Hiervoor ontbreekt nog 6 mln. Ook die zouden wij ter beschikking willen stellen, waardoor in totaal 70 mln. geïnvesteerd kan worden. Tegelijkertijd genereert de aansluiting op deze weg en de modernisering van het glastuinbouwgebied Wateringse Veld daardoor ook een totale investering van 30 mln. door de bijdrage van 5 mln. die mijn fractie voorstelt. Bij greenport Boskoop stellen wij een bijdrage van 5 mln. voor, voor de realisering van de rondweg en modernisering van het bedrijventerrein. De totale investering die daar dan kan plaatsvinden is 80 mln. De dekking daarvan moet wat de CDA-fractie betreft komen uit de nog steeds resterende 30 mln. uit de motie-Van Geel.

De CDA-fractie zou graag zien dat de minister de plannen voor de N35, het zogenaamde karrenspoor, opwaardert. De minister wil de snelheid op de N35 opwaarderen tot 100 km/uur. Mijn fractie is daar blij mee, want daarmee wordt uitvoering gegeven aan de motie-Koopmans. Het plan moet echter nog wel met centen gelardeerd worden. Wil de minister overleggen met de regio? Wij zien mogelijkheden en vinden dat het Rijk daaraan moet bijdragen. De totale kosten bedragen tussen de 20 mln. en de 40 mln. Er ligt een tracébesluit. Ga ermee aan de slag. Wij horen graag van de minister hoe hij denkt de totale financiering rond te krijgen.

Het is goed dat de staatssecretaris bij de Mobiliteitsaanpak ervoor heeft gekozen om 30 mln. uit te trekken voor het fietsbeleid. De CDA-fractie heeft bij monde van Joop Atsma vandaag een initiatiefnota aangeboden aan de voorzitter van de Tweede Kamer. Ik wil de nota bij dezen ook aan beide bewindslieden aanbieden. De CDA-fractie wil samen met deze minister 10 mln. extra voor het fietsbeleid zoeken in de begroting voor Verkeer en Waterstaat. Daar komen wij de komende dagen nog wel over te spreken. De CDA-fractie heeft wel wat ideeën, maar zij wil de minister en de staatssecretaris vragen of zij daarvoor mogelijkheden zien. En beide bewindslieden

Koopmans

hebben natuurlijk ook de brief gelezen van de minister-president. Misschien zien zij zelf mogelijkheden om in verschillende regio's projecten te versnellen.

Ik kom te spreken over de lange termijn. Wij hebben met elkaar een debat gevoerd over de commissie-Ruding. Het is van groot belang dat wij inhoud gaan geven aan de mogelijkheden die deze commissie biedt. Dit moeten wij koppelen aan het feit dat bij de algemene politieke beschouwingen al is gesproken over het verlengen van de Nota Mobiliteit van 2020 naar 2028. Wij moeten nu ook al met elkaar spreken over de criteria die dan gehanteerd zouden moeten worden. Het naar voren halen van FES-gelden door middel van voorfinancieringen met regio's is een interessant concept. Dat zou wat ons betreft moeten gelden voor extra weginvesteringen, voor extra openbaar vervoer en voor extra maatregelen die te maken hebben met de voorstellen van de commissie-Veerman.

Wij willen vier wegen noemen die als voorbeeld voor die aanpak kunnen gelden. Allereerst de Westfriisiaweg, de N23 van Alkmaar naar Zwolle. De regio wil daaraan meebetalen. Er moet ook gekozen worden voor de A1 en de A67. Beide wegen slibben dicht door het toenemende vrachtverkeer. Wij vragen de minister om met de regio's te bezien of daar, via slimme "Rudingachtige" constructies, voorfinanciering mogelijk is. Dat geldt natuurlijk ook voor de Rijnlandroute: 5000 woningen bij vliegveld Valkenburg wachten om gebouwd te worden. Toestemming komt er niet, omdat er te weinig infrastructuur is. Ziet de minister mogelijkheden om dit ook naar voren te halen?

Er ligt een waardevol advies van de commissie-Alders over regionale luchtvaart. Hoe denkt de minister over de benodigde investeringen op dat punt? Wij willen ook graag weten hoe de infrastructurele gevolgen van de ambitie die spreekt uit het advies van de commissie-Alders, vorm gaat krijgen.

De heer **Van der Ham** (D66): U heeft het waarschijnlijk over hoe Lelystad bijvoorbeeld per spoor verbonden moet worden met Schiphol. Opent u daarmee wellicht ook de discussie over de Zuiderzeelijn weer?

De heer **Koopmans** (CDA): Nee, dat doen wij niet. De Westfriisiaweg zou daar natuurlijk wel een belangrijke rol in kunnen spelen.

De heer **Van der Ham** (D66): Maar niet het openbaar vervoer, bijvoorbeeld een snellere treinverbinding?

De heer **Koopmans** (CDA): Jawel, maar de Zuiderzeelijn is weer een heel andere discussie.

De heer **Van der Ham** (D66): Heel goed.

De heer **Koopmans** (CDA): Wat het openbaar vervoer betreft, baart de BDU-problematiek ons zorgen. Dat wordt een beetje vreemd. Aan de ene kant is er de korting die wij in het regeerakkoord hebben afgesproken en aan de andere kant zijn er allerlei potjes, zoals de 500 mln. aan ketenversterking voor regionale ov-projecten. Hoe worden die potjes eigenlijk toegekend? Er is een potje van 100 mln. voor een tramlijn in Den Haag en een van 200 mln. tot 300 mln. voor een tramlijn in Amsterdam. Al die tramlijnen zijn natuurlijk allemaal van nationaal belang, maar wij willen graag weten hoe de

staatssecretaris tot dat soort keuzen komt. Het lijkt mijn fractie niet helemaal verstandig om ervoor te kiezen, het openbaar in de regio, in het hele land te verminderen voor het aanleggen van een paar tramlijnen in de hoofdstad en deze Hofstad.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Ik kan mij voorstellen dat de heer Koopmans attendeert op krantenberichten dat de wethouder van Den Haag verrast was door het geld dat hij kreeg voor de tramlijn, maar ik herinner er wel aan dat deze deel uitmaakt van een zeer gedegen plan van de gemeente Den Haag om te zorgen dat RandstadRail hier in Den Haag een rol kan spelen en dat men voor meer reizigersvervoer onder de grond moet gaan om vier belangrijke kruispunten te omzeilen.

De heer **Koopmans** (CDA): Ja, in Den Haag kan men er ook voor kiezen om te gaan aanbesteden. Dat levert ook meer reizigers op. Dat kost niets. Dat levert zelfs nog geld op. Er is dus van alles en nog wat mogelijk. Er zijn keuzen aan de orde en het is goed om met elkaar van gedachten te wisselen over de criteria die de staatssecretaris bij dit soort projecten hanteert en over hoe zij de relatie ziet met het openbaar vervoer en de korting op de BDU-middelen.

Ik noem nog enkele kleinere punten. Wij hebben wat twijfels over de snelheid waarmee de 10 mln. is gereserveerd voor het vliegveld van Bonaire, terwijl bijvoorbeeld Groningen Airport al 30 jaar wacht op een paar honderd meter baanverlenging. Wij zijn benieuwd naar de totaalresultaten in het rapport van de commissie-Noordzij. Wij zien verder dat er de laatste jaren allerlei nieuwe lijnen en kleuren op de weg komen. Dat is heel bijzonder. Ik heb hier twee foto's. Ik zal ze graag aan de minister geven. Het lijkt wel of er op sommige wegen geen wegbeheerders aan het werk zijn, maar de heer Rietveld. Er staan allerlei tekeningen waar geen burger iets van snapt. Wij zien graag dat de minister op dat punt gaat ingrijpen.

Ik maak een slotopmerking. De natuurregelgeving zorgt voor steeds grotere problemen. Klopt het dat de nieuwe geplande overnachtingshaven voor binnenvaartschepen bij Lobith niet kan doorgaan omdat daar een groep ganzen is neergestreken? Weet de minister zo vlak voor de kerst geen creatieve oplossing voor deze ganzen? Heeft de minister de aanbeveling uit de initiatiefnota-Koopmans/Jager "Natuurbeleid; een onnodig groeiend ongenoegen", al samen met zijn collega van LNV uitgewerkt?

De heer **Madlener** (PVV): Wat een ontzettend stoere taal van de CDA-fractie over de aanpak van de files. Ik vraag mij af waaruit die stoere taal eigenlijk voortkomt. De heer Koopmans noemde net een aantal problemen op. Ik zal er nog een aantal aan toevoegen: spitsstroken die niet opengaan, haperende wegsignalering, woonwijken zonder goede op- en afritten. In hoeverre voelt de heer Koopmans zich nog wel verantwoordelijk voor het ontstaan van die fileproblemen? De koppeling aan de luchtkwaliteit, zegt dat hem iets? Daardoor zijn al die projecten vertraagd en hij heeft er onlangs weer voor gekozen om dit niet uit de wet te halen, maar het gewoon te laten bestaan.

De **voorzitter**: Dank u wel.

Koopmans

De heer **Madlener** (PVV): Wat vindt de heer Koopmans daarvan en hoeveel kilometers hoofdwegen komen er volgend jaar eigenlijk bij onder het CDA-bewind?

De **voorzitter**: Dank u wel.

De heer **Koopmans** (CDA): Het aantal kilometers hoofdwegen dat er dit jaar is bij gekomen, staat in een bijlage bij de begroting. Uit mijn hoofd zeg ik dat dit ongeveer 350 km was. Het was heel veel. Het is prima dat die erbij komen. Er moet ook nog veel meer bij komen. De heer Madlener heeft een terecht punt dat de luchtkwaliteit een probleem is. Daarom is in de Kamer bij wet besloten om het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit te realiseren. Deze minister heeft een wetsvoorstel naar de Kamer gestuurd waardoor 30 projecten sneller van de grond kunnen komen, 30 buitengewoon relevante projecten. Het is heel goed dat de heer Madlener de vorige week als enige de CDA-fractie heeft gesteund bij dit wetsvoorstel ter versnelling van die 30 projecten. Ik ga ervan uit dat wij de komende dagen allemaal die snelle aanpak zullen steunen.

De **voorzitter**: De heer Madlener tot slot.

De heer **Madlener** (PVV): Ik heb geprobeerd duidelijk te maken dat de ronkende taal van de CDA-fractie zeer ongepast is, wat het ontstaan van files in het verleden, maar ook in de toekomst betreft. Volgend jaar gaat haar minister twee kilometer wegen aanleggen, twee kilometer. De files gaan toenemen, niet alleen volgend jaar, maar het jaar daarop weer. Hoe kan de heer Koopmans nu zo stoer lopen praten: wij gaan de files aanpakken? Hij doet bijna niets en heeft wel veel gedaan om ze te laten ontstaan. Ik vind het dus echt ongepast. Hij laat de automobilisten in de steek.

De heer **Koopmans** (CDA): Wij laten de automobilist zeker niet in de steek. Wij kiezen absoluut ook voor de automobilist. Ook kiezen wij voor de kilometerheffing, omdat die goed is voor de automobilist. Laat ik één voorbeeld noemen. Als de heer Madlener in zijn prachtige auto van Amsterdam over de A2 naar Maastricht rijdt en eens naar links en naar rechts kijkt, dan ziet hij dat er zo ongeveer elke tien kilometer aan de weg gewerkt wordt. Ook daar is deze minister verantwoordelijk voor.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Wij hebben een kwartier lang stevige teksten gehoord over het uitbreiden van de wegen. Wij hoorden de heer Koopmans een interessante opmerking maken over het verlengen van het MIRT. Hij zei echter met geen woord of er in het MIRT ook ruimte is voor het openbaar vervoer. Hij zei überhaupt niet of er in de plannen van de CDA-fractie ruimte is voor het openbaar vervoer. Misschien denkt de heer Koopmans: daar hebben wij de ChristenUnie voor. Dat is prima, maar ik vind het toch wat mager. Graag hoor ik de heer Koopmans daarover.

De heer **Koopmans** (CDA): Ik heb gezegd dat voor ons, kijkend naar 2020-2028, drie dingen belangrijk zijn: meer wegen, meer openbaar vervoer en meer investeringen die voortvloeien uit de adviezen van de commissie-Veerman. Vanwege het feit dat ik graag op het gebied

van de wegen mijn punten wilde maken, maar ook wetende dat de heer Cramer elke keer met veel passie met voorstellen aangaande het spoor komt en dat de heer Samsom op dat punt nog een slag erger, of een slag beter is, heb ik er inderdaad voor gekozen om af te wachten met welke voorstellen zij zouden komen, bovenop de voorstellen die de minister al heeft gelanceerd over het spoorwegpakket van 4,5 mld.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Aan die verwachting zal ik graag voldoen, want wij kunnen natuurlijk zo zomaar stoppen met de aandacht voor het ov. Ik denk dat de CDA-fractie een heel onevenwichtige keuze maakt. De heer Koopmans kan toch niet volstaan met de woorden: de andere partijen zeggen wel iets over het ov? Ik vind het spijtig dat ik dit moet constateren.

De heer **Koopmans** (CDA): De CDA-fractie kiest absoluut ook voor openbaar vervoer, in al haar plannen. Vandaag echter, nu wij praten over versnellen, in de wetenschap dat de minister en de staatssecretaris zijn gekomen met een aantal voorstellen inzake het openbaar vervoer voor het komende jaar en de daaropvolgende paar jaren, hebben wij ervoor gekozen om in het kader van de versnelling – de economie staat stil en het verkeer staat stil ...

De **voorzitter**: Dank u wel.

De heer **Koopmans** (CDA): ... vandaag een aantal panklare wegenprojecten te noemen.

De **voorzitter**: Ik heb iets gezegd over de halve minuut aan interrupties, maar ik heb daar niet bij gezegd dat het ook de bedoeling is dat u kort antwoordt. Dat is nu echter te laat; dat had ik eerder moeten doen.

De heer **Koopmans** (CDA): U mag er nog een halve minuut bijtellen, want ik wil nog één opmerking maken. Ik vergat te vertellen dat wij er ook voorstander van zijn dat er 20 mln. beschikbaar komt voor de uitvoering van de fantastische initiatiefnota die door mij en de heer Cramer is ingediend over het grensoverschrijdend openbaar vervoer. Ik vraag de minister of hij mogelijkheden ziet om deze zaak te financieren. Anders zoeken wij zelf wel via een amendement naar mogelijkheden om deze zaak rond te breien, zodat de projecten die in de regio al gecofinancierd kunnen worden, van de grond kunnen komen.

De heer **Koppejan** (CDA): Mevrouw de voorzitter. Het onderwerp "water" staat weer hoog op de politieke agenda, mede dankzij de inspanningen van dit kabinet. Na de Watervisie van vorig jaar, is er nu een Nationaal Waterplan in de maak. De meeste aandacht kreeg echter het rapport van de commissie-Veerman, en terecht. Onze fractievoorzitter Pieter van Geel pleitte dit voorjaar al voor een deltaplan. De samenleving is door het rapport van de commissie-Veerman weer even met de neus op de feiten gedrukt. De veiligheidsopgave waar wij voor staan, is urgent. Nu de overheid toch moet investeren om onze nationale economie draaiende te houden, bieden de plannen van de Deltacommissie bij uitstek kansen op investeringen met een goed rendement. Van

Koppejan

elke euro die in onze infrastructuur wordt geïnvesteerd, blijft immers € 0,80 à € 0,90 in Nederland.

Wij vinden het van belang dat er in de begroting 2009 voldoende middelen zijn gereserveerd om nu al zo veel mogelijk met de adviezen aan de slag te gaan. Ik denk dan aan de kosten voor het opzetten van een projectbureau, de aan te stellen deltaregisseur, het kwartier maken van de medewerkers et cetera. Ik hoor hierop graag een reactie van de staatssecretaris.

Mijn fractie juicht het toe dat alle goede voornemens worden geborgd in een nieuwe deltawet die reeds in 2009 wordt gepresenteerd, inclusief een degelijke financiering. Wanneer het kabinet deze belofte komend jaar waarmaakt – dit zeg ik tegen onze vrienden van de oppositie – is er zelden zo veel daadkracht getoond in verband met een belangrijk onderwerp als water. Voor wij echter zover zijn, heb ik nog een paar kritische vragen over de nu voorliggende begroting. Wij vinden het in het licht van wat hiervoor is opgemerkt over de commissie-Veerman een volstrekt verkeerd signaal, als voorgenomen zandsuppleties aan de kust niet worden uitgevoerd vanwege tegenvallende kosten. Wij horen graag wanneer de staatssecretaris deze achterstanden heeft weggewerkt. Ook in het algemeen vraag ik of de wateropgave ten aanzien van de waterveiligheid, wateroverlast, droogte en waterkwaliteit, gehaald zijn binnen de planning en de daarvoor beschikbaar gestelde middelen.

Wij vinden dat er niet alleen geld moet worden uitgegeven. Er kunnen ook veel kosten worden bespaard in de waterketen. Op 28 juni 2007 is de motie-De Krom/Koppejan aangenomen. Welke maatregelen zijn er sindsdien genomen om de jaarlijkse 2% kostenbesparing in de waterketen te realiseren? Hoeveel is gebruikgemaakt van de regeling Samenwerken in de waterketen? Wordt deze regeling voor gemeenten en waterschappen in haar huidige vorm voortgezet? Welke concrete stappen verwacht de minister komend jaar van partijen in de waterketen? Om meer efficiency en kostenbesparing in de waterketen te realiseren, wil het CDA een verplichte prestatievergelijking voor alle waterschappen, net zoals die nu al wordt toegepast voor de drinkwaterbedrijven. Daarmee worden de prestaties, de kosten en de daarop gebaseerde belastingen transparanter en onderling vergelijkbaar gemaakt. De hoogte van de waterschapshellingen dienen direct afgeleid en verklaard te kunnen worden uit deze benchmark.

Ik kom bij het onderwerp binnenvaart, havens en sluizen. Het CDA maakt zich zorgen over het onderhoud van de vaarwegen. Het wil dat de staatssecretaris vasthoudt aan het uitgangspunt van preventief onderhoud. Met de binnenvaartsector maakt het CDA zich zorgen over het feit dat vaargeulen op het IJsselmeer en de Grevelingen die al jaar en dag worden gebruikt door de binnenvaart, nu opeens in het kader van Natura 2000 niet bevaren mogen worden. Kan de staatssecretaris ons geruststellen door de toezegging te doen dat de aanwijzing van Natura 2000-gebieden geen gevolgen zal hebben voor de bestaande vaarroutes van de kust en binnenvaart?

Mijn fractie vraagt de regering ook om onderzoek te doen naar mogelijkheden om de vaargeul tussen Harlingen en Terschelling te herleggen via het Schuitemgat. Ook vragen wij aandacht voor verbetering van de vaarweg Kampen-Harlingen en in het bijzonder van de sluizen bij Kornwerderzand. Kan de staatssecretaris een

laatste stand van zaken geven over de stop van lozen in Noord-Limburg? Wij willen de minister en de staatssecretaris ook wijzen op het belang van de sluis bij IJmuiden voor de regio en de havenactiviteiten langs het Noordzeekanaal. Wij willen hun vragen om het MIRT-rapport vrij te geven en te streven naar een spoedig besluit over de planstudie. Wij vragen met betrekking tot de zeescheepvaart de volledige medewerking van de staatssecretaris om samen met het ministerie van Financiën een regeling op te zetten die per 1 januari 2010 de Nederlandse reders een gelijke concurrentiepositie geeft ten opzichte van buitenlandse reders.

Nu wij het toch over ondernemers hebben: ondanks de vorig jaar aangenomen motie bereiken ons nog steeds berichten dat Rijkswaterstaat bij het inkoopbeleid streeft naar een beperkt aantal opdrachtnemers voor droge en natte werken, die dan ook nog vaak worden gecombineerd. Dat gaat ten koste van de kansen van het mkb op overheidsopdrachten. Mijn fractie vraagt van de minister een harde toezegging dat hij in het aanbestedingsbeleid van zijn ministerie, dus ook van Rijkswaterstaat, mkb-bedrijven gelijke kansen biedt om mee te dingen naar overheidsopdrachten.

Het komend jaar wordt ook beslissend voor de definitieve invulling van de Kaderrichtlijn Water. Het CDA vindt dat die haalbaar en betaalbaar moet worden uitgevoerd. Wij zien dat veel gemeenten de mogelijkheden tot het afkoppelen van regenwater onbenut laten. Wat gaat de staatssecretaris doen om hier in de komende jaren verbetering in aan te brengen? Geeft de staatssecretaris gevolg aan het voorstel van mijn collega Atsma, om de regenput weer in ere te herstellen?

Wij hebben met waardering kennisgenomen van de planontwikkeling van het landelijk voorbeeldproject IJsseldelta Zuid. Wij vragen het kabinet om bij de voorjaarsnota de bereidheid uit te spreken om hierin mee te financieren en om dan in het kader van het rapport-Veerman tevens de mogelijkheden van voorfinanciering te hebben onderzocht. Het CDA is geen voorstander van het onder water zetten van de polder Groot Mijdrecht Noord. Is de staatssecretaris bereid om het nieuwste voorstel van Utrecht zonder ontpoldering in dezelfde mate mee te financieren als het eerdere voorstel? Welke voorwaarden worden precies gesteld aan medefinanciering door het ministerie van Verkeer en Waterstaat? Ook bij de Horstermeerpolder zijn wij niet overtuigd van de noodzaak van de te realiseren natte natuur. Graag hoor ik hierop een reactie van de staatssecretaris.

Dan kom ik op de voortgang van de plannen voor de zuidwestelijke delta. Wij willen hier het tempo in houden. Daarom willen wij graag in het voorjaar van 2009 een voorstel ontvangen voor het weer zout maken van het Krammer/Volkerak zoommeer, met daarin besloten een oplossing voor de zoetwatervoorziening en de financiering daarvan. In het najaar van 2009 kan dan de besluitvorming worden afgerond, zodat er in 2010 gestart kan worden met de uitvoering van de plannen.

Dan kom ik op het probleem van de zandhonger in de Oosterschelde. Het proces van verval van natuurwaarden gaat hier heel snel. Jaarlijks verdwijnt er zo'n 50 tot 60 hectare aan zandplaat. Een verkenning naar de oplossing van de zandhonger kan dan toch niet pas in 2013 zijn afgerond? Wij willen graag van de staatssecretaris de toezegging dat zij nu al door pilots met zandsuppleties de eerste maatregelen neemt om het tij te keren.

Koppejan

Vervolgens dient een voorstel voor een meer structurele oplossing in 2010 gereed te zijn.

Ik vraag van de staatssecretaris een positieve houding jegens een mogelijke proef om voedselrijk zoet water binnen te laten in de Oosterschelde, temeer omdat dit is voorgesteld door natuurbeschermers en vissers. Daarmee is overigens aangetoond dat visserij en natuur prima samen kunnen gaan.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Wij wachten nog op een kabinetsstandpunt over het rapport van de commissie-Veerman. Zij heeft een plan voorgesteld op basis van een zekere taxatie van de mate van klimaatverandering. Vindt de heer Koppejan, net als ik, dat het kabinet in zijn reactie ook een variant moet presenteren waarbij wordt uitgegaan van een veel dramatischer klimaatverandering en dat het de Kamer moet laten zien wat dat zou betekenen voor adaptatiemaatregelen in Nederland?

De heer **Koppejan** (CDA): De heer Vendrik weet misschien wel dat er veel kritiek is gekomen op de taxatie van de commissie-Veerman van de klimaatverandering en de zeespiegelstijging. Die commissie heeft echter terecht gezegd dat wij ons beter op het ergste kunnen voorbereiden dan te optimistische inschattingen maken. Ik meen dat de commissie-Veerman al heel goed een richting aangeeft, waarin het CDA zich heel goed kan vinden.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Je kunt het ook vanuit de andere kant benaderen, zoals ik dat doe. Dan maakt de commissie-Veerman, met alle waardering voor het werk, nog een tamelijk bescheiden inschatting van de klimaatverandering. Zij baseert zich immers op een relatief gedateerde stand van de wetenschap, die is vastgelegd in het IPCC en later is bijgewerkt door het KNMI. De commissie doet daar nog een plusje bovenop en dat is het dan, terwijl de laatste inzichten die in de voorportalen van het IPCC circuleren over de snelheid van de klimaatverandering echt een veel dramatischer beeld schetsen dan de commissie-Veerman voor waarschijnlijk hield.

Wij vragen het kabinet om een oordeel te geven over een heel groot investeringsproject, een project van 100 mld. Is het dan niet logisch om het kabinet ook te vragen om een scenario uit te werken waarin wordt uitgegaan van een veel dramatischer klimaatverandering?

De heer **Koppejan** (CDA): Ik ga ervan uit dat het kabinet altijd gebruik zal maken van de laatste wetenschappelijke inzichten. Als die aanleiding geven tot het bijstellen van de inzichten, dan zal het kabinet dat doen. Vooralsnog zie ik daartoe geen noodzaak.

De heer **Van der Ham** (D66): Zowel D66 als het CDA willen Nederland niet op slot zetten door de Kaderrichtlijn water of de Natura 2000-gebieden. De heer Koppejan vraagt echter of de regering kan garanderen dat geen enkele waterweg anders zal worden behandeld door de invoering van de Kaderrichtlijn water of Natura 2000, vergeleken met de situatie waarbij wij deze niet invoeren. Ik ga er niet voor pleiten om Nederland op slot te gooien, maar het is toch best mogelijk dat ecologische doelen gediend zijn met het niet meer zoveel bevaren van bepaalde plekken waar nu heel veel vaart is?

De heer **Koppejan** (CDA): Wat is nu een van de meest duurzame vervoersmethoden? Wat is hét alternatief voor de vrachtwagen? Is dat niet de binnenvaart? Moeten wij dan juist niet de binnenvaart stimuleren en ruimte blijven scheppen om overal te kunnen varen? Ik praat nu over het Veluwemeer en het IJsselmeer.

De heer **Van der Ham** (D66): Zeker, maar de heer Koppejan vraagt de regering om te garanderen dat er niks verandert. Dan vraag ik mij werkelijk af wat de Natura 2000-gebieden en de Kaderrichtlijn water voor het CDA waard zijn. Als alles moet worden opgeofferd, kun je het net zo goed niet doen.

De heer **Koppejan** (CDA): U hoort mij niet spreken over opofferen. Wij hebben Natura 2000-gebieden, maar ik vind dat bestaande activiteiten binnen die gebieden gewoon uitgevoerd kunnen worden. Dat geldt ook voor de visserij en de binnenvaart.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Ik heb met belangstelling naar de heer Koppejan geluisterd, maar zijn opmerkingen over de commissie-Veerman bleven in mijn beleving nogal aan de oppervlakte. Zijn collega deed diepgravende voorstellen in het licht van de motie-Van Geel, maar ik heb hem niet horen zeggen wat voor geld er wordt uitgetrokken voor de commissie-Veerman, terwijl dat wel wordt genoemd in de motie-Van Geel. Welk doel had u toen u dat zo neerzette in die motie? Ik hoor dat er volgend jaar iets klaar moet zijn, maar wat doet u nu?

De heer **Koppejan** (CDA): Dat is een terecht punt. Ik vind dat wij komend jaar volop aan de slag moeten gaan met de commissie-Veerman. Dat betekent dat er een projectbureau en een deltaregisseur moeten komen. Als er geld nodig is voor die mensen, vraag ik de staatssecretaris of zij daar rekening mee heeft gehouden in haar begroting. Ik wacht het antwoord van de staatssecretaris af en op basis daarvan zal ik met een nadere reactie komen, want wij zijn het erover eens dat er wel geld moet zijn om die activiteiten uit te voeren.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Volgens mij was al duidelijk bij de kabinetsreactie dat er nog geen rekening mee was gehouden. Dat was een van de redenen voor het CDA om daarvoor geld uit te trekken bij de motie-Van Geel. Ik vraag u om dat nu concreet te maken.

De heer **Koppejan** (CDA): Dat gaan wij zeker concreet maken, collega Cramer.

De **voorzitter**: Voordat ik de vergadering ga sluiten en de beraadslaging ga schorsen, kan ik nog net het woord geven aan de heer De Krom.

De heer **De Krom** (VVD): Voorzitter. Ik constateer dat er commotie in de zaal is terwijl ik nog niet eens ben begonnen. Wij zijn het afgelopen jaar weer verpletterd door deze minister met olympische ambities, kilo's papier, glitterende conferenties en majeure besluiten, maar de gewone mensen op de weg merken er voorlopig helemaal niets van, want de files worden van dag tot dag nog steeds langer. Het goede nieuws is dat

De Krom

wij over tien jaar geen spits meer hebben, maar het slechte is dat dit komt doordat wij dan gewoon aansluiten in de file van de vorige dag. Aan dat perspectief verandert met deze minister en dit kabinet voorlopig helemaal niets. Na het slot dat op de wegenbouw is gedraaid door de luchtkwaliteit, wordt er een nog veel groter slot op gezet en dat slot heet Natura 2000. Ik kom daar straks op terug.

Hoeveel verder zijn wij nu dan een jaar geleden? Er ligt een spoorpakket en besluiten over OV SAAL en A6/A9. Er is een rapport-Elverding en er ligt een voorstel voor een spoedwet bij de Kamer. Er wordt zand gestort voor de aanleg van de Tweede Maasvlakte. Er is een advies van de commissie-Alders dat wordt opgevolgd. Er ligt een advies van de commissie-Ruding waarmee wat wordt gedaan. Er ligt een overeenkomst over de Brainport Eindhoven. De strippenkaart wordt in Rotterdam uit de roulatie gehaald. Tot zover allemaal goed nieuws. Dit zijn allemaal besluiten en ontwikkelingen waarbij het kabinet op warme steun van de VVD-fractie kon rekenen.

Maar na het zoet komt natuurlijk altijd het zuur. De minister is een man met een januskop, de Romeinse godheid met de twee gezichten; van het zoet aan het begin en van het zuur aan het eind. Sinds zijn aantreden in het Haagse Colosseum als de grote asfaltverlosser klinkt hij consequent veelbelovend. Met zijn zelf opgezette lauwerkrans trekt hij het land door om het volk kond te doen van zijn daadkracht, zoals ik zelf afgelopen zaterdag weer heb mogen horen op het jaarcongres van TLN. Zijn Caesariaanse aanpak van grote woorden en brood en spelen is geheel verweven in zijn begroting. Tientallen miljoenen aan onzinnige projectjes, subsidietjes en programmaatjes worden lustig rondgestrooid om het volk rustig en vooral iedereen te vriend te houden.

Maar intussen is hij de oorlog tegen de files keihard aan het verliezen. Dat is de andere kant van het gezicht; het gezicht met de littekens van fouten en vertragingen. Vandaag ligt eigenlijk precies dezelfde vraag voor als vorig jaar bij de begrotingsbehandeling. Gaat deze minister zijn woorden waarmaken of wordt hij verpletterd door zijn eigen ambities? Het zelfbenoemde symbool van zijn daadkracht is de A4 Midden-Delfland. Hij is de laatste minister die zich hiermee bezighoudt, zo zegt hij zelf.

De heer **Koopmans** (CDA): De heer De Krom schetst een Romeins theater. Is hij daarin echter niet de Brutus die het mes in de kilometerheffing heeft gestoken die in zijn eigen verkiezingsprogramma stond? Is hij niet degene die in zijn rol als Brutus de spoedwet wegverbreding met zijn dolk in één keer een aantal maanden naar achteren steekt?

De heer **De Krom** (VVD): In mijn rol als Brutus draai ik bij de kilometerheffing het mes straks nog een keertje extra rond. Daar kan de heer Koopmans op wachten.

De heer **Koopmans** (CDA): Het bloed zit dan wel in uw eigen verkiezingsprogramma. Als u dat maar niet vergeet.

De heer **De Krom** (VVD): Dat bloed ... Dit debat krijgt overigens een onsmakelijk karakter.

De **voorzitter**: Ja, ik zie het allemaal voor me.

De heer **De Krom** (VVD): Wij moeten er maar niet al te diep op doorgaan. Tegen de verkiezingen zullen wij nog wel zien hoe het CDA van de kilometerheffing gaat wegdraaien.

Voorzitter. De laatste minister die zich met de A4 Midden-Delfland bezighoudt. Wij gaan er dan ook vanzelfsprekend van uit dat als die schop tijdens deze regeerperiode niet in de grond gaat, de minister zijn politieke consequenties trekt. Dat geldt overigens ook voor zijn belofte, die ik ook afgelopen zaterdag heb gehoord, over al die 30 projecten die onder de spoedwet vallen. Ook daarbij gaat voor het eind van deze regeerperiode de schop de grond in. De VVD-fractie gaat uit van "een man een man, een woord een woord".

Er zijn nog meer krassen op het andere gezicht. Het besluit – daar komt het – over het geldverslindende project rekeningrijden werd met stoom en kokend water door de strot van de Kamer geduwd. 3,5 mld. verspild belastinggeld dat behalve een enorme bureaucratie en een parlementaire enquête over tien jaar – de heer Koopmans loopt er nu al voor weg – niks oplevert. De eerste vertraging in het project, de verschoven invoeringsdatum van 2011 naar 2012, is binnen.

Het dieselakkoord was van alles, maar vooral een dooie mus. Wij hebben de verschrikkelijke vliegtaks gezien. De spitsstrook A1 bleef onnodig jaren dicht. De tunnels van de A73 zijn nog niet voor elkaar. Anderhalf jaar na vernietiging door de Raad van State hebben wij nog geen nieuw besluit over de A4 Leiderdorp. De A4 Midden-Delfland heb ik al genoemd. Ook daarvan is het tracébesluit inmiddels verschoven van 2009 naar 2010. De bezuiniging op het decentrale openbaar vervoer wordt gehandhaafd. Het ov-chipkaartproject vliegt nog steeds alle kanten uit. De hsl-treinen rijden in ieder geval niet voor eind volgend jaar. De MER A6-A9 moet inmiddels over en het dossier ligt bij de landsadvocaat.

De minister van Vertraging en Wanprestatie is bovendien een stuk zeep dat je na elke koude douche weer uit de handen glipt. Zo beloofde hij 1250 kilometer extra asfalt in deze kabinetsperiode. De definitie van "kilometer" blijkt nu echter niet "aangelegde" maar "geopende" wegkilometers te zijn. Het gaat dus om asfalt dat er al ligt, maar bijvoorbeeld alleen maar wat anders wordt ingericht. 350 kilometer asfalt is inmiddels geopend, dus niet aangelegd. Nadat de helft van de kabinetsperiode al voorbij is, is er dus nog 850 kilometer te gaan. Dat is ruim twee maal zo veel als in de eerste helft. Ik wens de minister succes.

Zit deze minister er dan helemaal niet bovenop? Jawel, want in 2009 wordt toch al gauw zo'n 2 kilometer nieuw asfalt aangelegd. Daarmee doe ik de minister natuurlijk een beetje onrecht, want er is ook nog 6 kilometer aan op- en afritten die erbij komen.

Dan Randstad Urgent en de bestuurlijke duo's. Kan de minister concreet aangeven welke projecten met hoeveel tijd als gevolg van deze aanpak zijn versneld ten opzichte van de eerdere planning uit 2007? Ik concludeer: niet één. Vertraging is sinds 2007 de rode draad.

De mobiliteitsaanpak blijft steken in een lachwekkend laag bedrag tot 2028 voor wegen van grofweg 1 mld. Gestolen geld dat was bedoeld voor de IJmeerbrug. Extra geld voor wegen is er dus niet, op korte noch lange termijn. De begroting en de mobiliteitsaanpak bieden wel perspectief, maar het is te weinig en te laat. Ik hoorde de minister overigens afgelopen zaterdag ook zeggen dat het perspectief voor de hoofdwegen voor 2028,

De Krom

tweemaal drie en tweemaal vier, geldt vanaf nu. Wat houdt dat precies in?

Wij weten dat tientallen wegenprojecten door de regels rond de luchtkwaliteit in het slop zijn geraakt. Wij weten ook dat het kabinet niet het lef heeft om de oorzaak daarvan aan te pakken, namelijk de koppeling tussen infrastructuurprojecten en de normen. Of het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit de juridische toets kan doorstaan, is op dit moment nog maar de vraag. Dit staat nog los van de vraag of er groen licht uit Brussel komt. Zo zijn de virtuele effecten van rekeningrijden waarvan het kabinet uitgaat – ik ga daarvan niet uit – in het NSL al verdisconteerd. Deze effecten kunnen op zijn vroegst uiteraard pas in 2012 optreden, voor zover die effecten er überhaupt zijn. Zal Brussel deze aannames en het bijbehorende tijdschema accepteren? Ik vraag mij dat af. In ieder geval weten wij pas over een jaar of het NSL houvast biedt, na Brussel en nadat de eerste procedures met de wet en het NSL in de hand bij de rechter zijn uitgevochten.

De echte bom onder de toekomstige wegeaanleg komt echter nog. Dit zal overigens niet alleen een bom zijn voor de aanleg van wegen, maar ook voor de aanleg van vaar- en spoorwegen. De nieuwe nagel aan de doodskest heet Natura 2000. Onder leiding van oud-minister Veerman van het CDA en zijn opvolger minister Verburg wordt de openbare ruimte opnieuw dichtgetimmerd met een door de externe werking bijna landsdekkende lappendeken van 162 Natura 2000-gebieden, een veelvoud van die in Frankrijk. Dit is een krankzinnig bureaucratisch monster dat niet alleen nu al voor ondernemers een nachtmerrie is, maar dat, als wij niet uitkijken, de genadeklap zal betekenen voor woningbouw, de aanleg van bedrijfsterreinen, recreatie en de aanleg van wegen, spoorwegen en vaarwegen.

Wat betekent Natura 2000 concreet voor de aanleg van wegen? Bij elk plan zullen wij moeten aantonen dat daarvan geen mogelijke significante schadelijke effecten uitgaan voor de instandhoudingsdoelstellingen van Natura 2000-gebieden. In de Habitatrichtlijn staat dat daarbij iedere keer sprake moet zijn van wetenschappelijke zekerheid. De bestaande jurisprudentie en casussen wijzen erop dat de rechter deze onderzoeksverplichting zeer letterlijk neemt. Is niet met wetenschappelijke zekerheid aan te tonen dat er geen schadelijke effecten zijn, dan geldt vervolgens het voorzorgsbeginsel uit de Habitatrichtlijn. Met andere woorden: als je niet zeker weet of je de waarden wel of niet zal overschrijden, of als het niet voorkomen van significante effecten niet is aan te tonen – die kans is bijna honderd procent – dan mag er niets. De bewijslast ligt ook nog eens bij de initiatiefnemer, ongeacht of dit een ondernemer of de overheid is. De initiatiefnemer moet bovendien de gevolgen van andere activiteiten die mogelijk negatieve schadelijke effecten hebben op het gebied, in kaart brengen en meenemen in zijn berekening. Dit is het zogenaamde cumulatief-effect.

Al deze onderzoeksvereisten, waar je in de praktijk nauwelijks aan kunt voldoen, zijn gewoonweg niet uitvoerbaar en praktisch volstrekt onmogelijk. Bergen onderzoek, papier en berekeningen liggen dus opnieuw in het verschiep. Wie dacht dat convenanten hierbij soelaas gaan bieden, kan dat vergeten. Er hoeft immers opnieuw slechts één burger of één actieclub op te staan, en wij staan subiet weer bij de rechter. Het onvermijdelijke gevolg van dit alles zal zijn dat wij opnieuw worden

geconfronteerd met niet alleen een reeks vernietigde besluiten over de aanleg van wegen, maar ook met een reeks vernietigde besluiten over woningbouw.

De heer **Samsom** (PvdA): De apocalyps die de heer De Krom schetst over Natura 2000 en de Habitatrichtlijn verdient mijns inziens enige nuance. Wat zegt de heer De Krom bijvoorbeeld over de Maasvlakte? Die wordt gewoon aangelegd. Het is niet gemakkelijk en het mag niet zomaar, maar het gaat door als het belangrijk genoeg is. De heer De Krom vindt wegen erg belangrijk; iets belangrijkers bestaat in zijn ogen niet. Als het belangrijk genoeg is, hoeft hij niet te vrezen voor natuurgebieden en mag een weg worden aangelegd. Dat klopt toch?

De heer **De Krom** (VVD): Het drama van de Maasvlakte is het beste voorbeeld dat u kon noemen. Hebt u de zeemanskast met papieren gezien die nodig was om de boel weer vlot te trekken? Daarvoor waren 6500 pagina's nodig. Ik zal u zeggen dat ik laatst op televisie een programma zag over een onderzoeksschip waarmee men ging onderzoeken wat er allemaal in de bodem zat. Er gaat daarbij zo'n graafarm naar beneden. Daarna komt er modder omhoog, en verdraait, er zit een larfje in. Het gaat bij de Maasvlakte gewoon om een schep zand in zee, mijnheer Samsom, die er al tien jaar geleden had moeten liggen. Dit project heeft tien jaar vertraging opgelopen.

De heer **Samsom** (PvdA): Wij gaan met de Maasvlakte in totaal honderden miljarden euro's verdienen in de komende decennia. Dan zijn een paar blaadjes papier en een beetje onderzoek toch niet te veel gevraagd? De heer De Krom moet geen drama's schetsen op plaatsen waar die niet zijn. De Maasvlakte is juist een voorbeeld dat bewijst dat hij ongelijk heeft, en ik kan veel voorbeelden noemen. Als er immers goede bestuurders in dit land zijn, en die zijn er, ook van de VVD, dan komen zij gewoon tot het gewenste resultaat met alle afwegingen die daarbij horen.

De heer **De Krom** (VVD): De Maasvlakte was nog een project van nationaal maatschappelijk belang. Een heleboel andere projecten zijn dat helemaal niet. Dit betekent dat die bewijslast nog steeds geldt en dan zitten wij in een nog veel grotere puree dan bij de Maasvlakte al het geval was. Zo gaat het! Ik sprak vorige week een ondernemer die een recreatiebedrijf wil beginnen op de Veluwe. Hij moet voor de gehele Veluwe de negatieve effecten op de biodiversiteit in kaart brengen. Hij moet vervolgens voor andere initiatieven ook nog het cumulatief-effect erbij aangeven. Dit is volstrekt onmogelijk! Waar zijn wij mee bezig? Wie stopt deze krankzinnige onzin?

De **voorzitter**: Ik heb om theater gevraagd, maar... De heer Cramer.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Als ik de gedrevenheid van de heer De Krom beluister, dan heeft deze ondernemer hem na een aantal borrels gesproken. Hij maakt er immers een karikatuur van.

Het is handig als je ook een andere portefeuille hebt. Zo doe ik bijvoorbeeld ook LNV. Wij hebben het in die commissie geregeld over Natura 2000. Een van de

De Krom

belangrijkste oorzaken is dat de overheid keer op keer zelf haar zaakjes niet op orde heeft als de vergunning gecontroleerd moet worden. Een heleboel uitspraken van de rechter gaan er helemaal niet over dat de vergunning fout is, of dat er een significante verstoring aangetoond kan worden, maar dat de overheid op dat punt haar huiswerk niet heeft gedaan. Vindt de heer De Krom niet dat wij daar meer serieus werk van moeten maken?

De heer **De Krom** (VVD): Ik vind dat de heer Cramer in de commissie Landbouw, Natuurbeheer en Visserij wat beter zijn best moet doen om deze rijstebrij te voorkomen. Wij lopen daar regelrecht in en wij zitten straks tot onze enkels daarin vast. Deze discussie is dezelfde als die wij acht jaar geleden hebben gevoerd over de luchtkwaliteitseisen die uit Brussel kwamen. De VVD-fractie heeft destijds de rode vlag gehesen. Iedereen zei dat het wel meeviel, zoals de heer Cramer nu ook doet, totdat de Raad van State in 2004 al die besluiten op basis van onvoldoende onderzoek met gezwinde spoed begon te vernietigen. Ik kan de heer Cramer verzekeren dat dit bergen onderzoek gaat opleveren.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Voorzitter. Eerst een correctie, want de V van LNV staat niet voor Visserij, maar voor Voedselkwaliteit. Dat kan de heer De Krom echter niet weten, want hij doet die portefeuille niet.

De heer De Krom geeft geen antwoord op mijn vraag, maar het betreft een verantwoordelijkheid van de overheid en ook van ons als wetgever. Wij moeten serieus werk maken van de wetten die wij uiteindelijk vaststellen, los van wat je daar verder van vindt. Dat maakt de heer De Krom wel duidelijk. Wij moeten daar serieus werk van maken, ook bij dat soort controles. Is de heer De Krom het met mij eens dat Rijk, overheid, provincies en gemeenten wat dat betreft vaak te kort schieten?

De heer **De Krom** (VVD): Dat ben ik met de heer Cramer eens. Dat kunnen wij verbeteren. Wij moeten ook absoluut aan kennisvergroting doen. Juist daarom wijs ik op de drie belangrijkste oorzaken waardoor het straks in de soep loopt, namelijk de cumulatiebepaling, de externe werking en het voorzorgbeginsel. Die zorgen ervoor dat wij er straks gewoon niet uitkomen.

De heer **Koopmans** (CDA): En waardoor is dat een groot probleem geworden? Dat is een groot probleem geworden – dat is de heer De Krom ongetwijfeld met mij eens – door het eigenstandige vergunningstelsel dat in de Nb-wet is neergelegd. Weet u, mijnheer De Krom, welke verleidelijke Venus dit parlement heeft verleid, tegen de wens van de heer Veerman in, om voor dat amendement te stemmen?

De heer **De Krom** (VVD): Neen, geen idee.

De heer **Koopmans** (CDA): Dat is het amendement van mevrouw Janneke Snijder-Hazelhoff. Zij heeft bij de behandeling van de Nb-wet als een verleidelijke Venus een amendement ingebracht waardoor een eigenstandig vergunningstelsel in de Nb-wet terecht is gekomen. Daardoor moet elk project in Nederland, niet alleen een infraproject, worden getoetst aan die Nb-wet. Mevrouw Snijder-Hazelhoff, bedankt! Wij waren overigens tegen het amendement.

De heer **De Krom** (VVD): Het beginsel van zekerheid, het voorzorgbeginsel, staat gewoon in artikel 6 van de Habitatrichtlijn, lid 3. Nakijken, mijnheer Koopmans. Het staat er gewoon in. Zolang dat erin staat, wordt het moeilijk om dit probleem op te lossen. Als u begint over mijn collega Janneke Snijder, heb ik op mijn tafeltje een hele reeks moties liggen waar onder anderen u tegen hebt gestemd. Deze gaan over het probleem dat op ons afkomt, namelijk Natura 2000.

De heer **Koopmans** (CDA): Met verleidelijke Venussen heb ik nog nooit wat gehad.

De **voorzitter**: Nee...

(gelach)

De heer **Koopmans** (CDA): Ik kan u zeggen dat de CDA-fractie tegen het amendement heeft gestemd, omdat wij toen al wisten wat een vreselijke uitwerking het zou hebben, ook op uitwerkingsprojecten. Natuurlijk zit het hem ook in een Europese richtlijn. De vertaling ervan in nationale wetgeving heeft echter in dat debat en met die stemming plaatsgevonden. Daar zit het probleem, mijnheer De Krom.

De heer **De Krom** (VVD): Voorzitter, ik stel voor dat de heer Koopmans zijn medicijnen op tijd neemt. Laat ik constructief zijn en tegen de heer Koopmans zeggen: ik kan mij nauwelijks voorstellen dat u anders over deze materie denkt dan ik. Laten wij nu proberen of wij samen uit deze absoluut gigantische modderbrij kunnen komen. Dan doen wij tenminste echt iets voor dit land. Het probleem dat op ons afkomt is immers kolossaal.

De heer **Koopmans** (CDA): Daar zijn wij het over eens. Daarom is het ook goed dat de minister en de staatssecretaris, alsmede de minister van LNV en de heer De Krom, nog eens heel goed kijken naar de initiatiefnota en ervoor zorgen dat de aanbevelingen op dat punt goed opgevolgd worden in de vernieuwde natuurwetgeving die het kabinet aan het maken is.

De heer **De Krom** (VVD): Ik constateer dat de heer Koopmans de zorgen van de VVD-fractie deelt en dat wij samen een poging gaan doen om dit punt structureel goed op te lossen. Er wordt straks in dit land immers geen kilometer weg meer aangelegd, mijnheer Koopmans. Het is allemaal "luchtkwaliteit revisited", maar dan erger en waarom? Omdat al die gebieden verschillend zijn en niet kan worden volstaan met generieke maatregelen.

Wij komen er straks niet meer met een invoegstrookje hier en een spitsstrookje daar. Het is reëel dat er in de toekomst niets meer wordt aangelegd. De minister van Verkeer en Waterstaat wordt, als wij niet uitkijken, een droevige figuur. Immers, de werkelijk bazen over de aanleg van wegen c.q. de openbare ruimte in bredere zin zijn Brussel, de minister van Milieu en de minister van Natuurbeheer. Mag ik de minister vragen wat zijn bijdrage was in deze discussies in het kabinet?

Acht jaar nadat de VVD de stormbal hees over de dramatische gevolgen van de Brusselse luchtkwaliteitsregels, waar destijds niemand naar luisterde of belangstelling voor had, wordt een tweede slot op de wegen gezet. Dan heb ik het nog niet eens over de gevolgen

De Krom

van de Kaderrichtlijn Water, terwijl een derde slot, de geluidsproductieplafonds eraan zitten te komen.

Het mag duidelijk zijn, de VVD-fractie hijst vandaag opnieuw de rode vlag. Als hij niet uitkijkt, gaat de minister straks geen enkele weg meer aanleggen of substantieel verbreden. Burgers, milieuorganisaties en actiegroepen staan opnieuw in de startblokken om opnieuw ieder project voor de rechter te slepen. Hun stapel munitie wordt alleen maar groter, is het niet op basis van luchtkwaliteit, dan wel op basis van Natura 2000 of overschrijding van de geluidsproductieplafonds, tenzij de minister erin slaagt om door de natuur- en milieuregelbrij heen te breken. Ik betwijfel echter of hem dit gaat lukken; vast niet met dit kabinet, vast niet met deze coalitie en vast niet met deze Kamermeerderheid. Ondanks waarschuwingen van de VVD-fractie zijn wij door de luchtkwaliteitsregels jaren achterop geraakt. Nieuwe verloren jaren liggen voor de boeg. Arme mensen die iedere dag weer langer in de file moeten staan. Gegeven de politieke verhoudingen, zoals ik deze zo-even schetste, kan de strategie van de minister geen andere zijn dan pappen en nathouden, de schijn van daadkracht hooghouden en hopen dat ten eerste het NSL werkt en ten tweede de wegenplannen niet nog voor het einde van zijn ambtstermijn worden getorpedeerd.

De VVD-fractie is zeer benieuwd hoe de minister tegen de problematiek van Natura 2000 aankijkt, hoe hij deze analyseert en denkt op te lossen. Dat is voor de VVD-fractie de kernvraag bij deze begrotingsbehandeling.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Bescherming van natuur, een beetje beperken van geluidshinder in dit volle land, zorgen dat de lucht nog enige kwaliteit heeft, zeker voor mensen die vlak langs de snelweg wonen, is dat allemaal grote onzin volgens de woordvoerder van groen rechts?

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

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Dus?

De heer **De Krom** (VVD): Dus hebben wij al een heleboel voorstellen gedaan, bijvoorbeeld om de luchtkwaliteit te verbeteren en om de emissie-eisen in Europees verband versneld aan te draaien, of bijvoorbeeld een voorstel voor een sloopregeling voor oude auto's en meer van dat soort zaken, mijnheer Vendrik. Dat weet u heel goed. Voor de bescherming van natuur hadden wij al de Natuurbeschermingswet en de Flora- en faunawet. Wij hebben de ehs.

De **voorzitter**: Dank u wel.

De heer **De Krom** (VVD): Mag ik nog even het slot van mijn zin uitspreken, voorzitter? Dat moet u goedvinden.

Van de ehs zijn wij in principe ook voorstander. Het beschermingsniveau gaat echter zo ver dat alle sociale, maatschappelijke functies in de knel dreigen te komen. Mensen willen wonen, werken en zich verplaatsen, mijnheer Vendrik.

De heer **Van der Ham** (D66): Bij die andere dossiers maak ik de VVD-fractie ook wel mee. Daar is zij nu niet de meest constructieve partner. Ik noem de ehs en

robuuste verbindingen en dergelijke. Ik heb het kopje "groen rechts" inderdaad niet echt gehoord. Als ik de heer De Krom zo hoor, is groen rechts toch vooral een parkeergarage onder een natuurgebied. Meer is het niet.

De heer **De Krom** (VVD): Groen rechts gaat in feite gewoon over je gezond verstand gebruiken, mijnheer Van der Ham. Dat is in essentie waar het om gaat. Dat doen wij hier niet. Hebt u wel eens met de ondernemers gesproken die met deze rijstebrij te maken hebben? Zeggen die tegen u: mijnheer Van der Ham, het is fantastisch wat u daar doet in de Kamer? Echt waar?

De heer **Van der Ham** (D66): Wij zijn natuurlijk allemaal tegen overbodige regelgeving. Wij moeten ervoor zorgen dat het soepeler loopt. U zegt echter dat regelgeving die te maken heeft met natuur, met groene gebieden en leefkwaliteit, altijd ondergeschikt is aan een economisch belang. Dat is heel opmerkelijk. Als u voor natuurwetgeving bent, maar deze nooit ten koste mag gaan van een ander belang, blijft deze altijd ondergeschikt.

De heer **De Krom** (VVD): Dat is absolute flauwekul! Hoe komt u er toch elke keer bij? Elke keer krijgen wij weer die mantra van u. U hebt mij zojuist horen zeggen dat wij hechten aan natuurbescherming. Maar wat er nu gebeurt, is dat het hele land opnieuw op slot dreigt te gaan. U kunt toch niet menen dat dit de bedoeling is? U gelooft het niet, maar het was acht geleden ook zo. En het gaat weer gebeuren.

De **voorzitter**: Wij zijn gekomen halverwege de eerste termijn van de Kamer.

De heer **De Krom** (VVD): Voorzitter, mag ik nog één ding toevoegen?

De **voorzitter**: Pardon, u zei net dat u klaar was.

De heer **De Krom** (VVD): Iedereen biedt iets aan de minister aan. Dat wil ik ook.

De **voorzitter**: O, u wilt niet achterblijven!

De heer **De Krom** (VVD): Ik heb een boekje van de Partij van de Filerijder. Het heet Infarct! De nadere stilstand van Nederland. Ik zou dit graag via u, voorzitter, aan de minister overhandigen, zodat hij dit kan lezen vlak voor het slapengaan.

De **voorzitter**: Oké, maar ik ga dit niet toevoegen aan de Handelingen.

De heer **De Krom** (VVD): Dat hoeft ook niet.

De **voorzitter**: Wij zijn gekomen aan het eind van de eerste termijn van de kant van de Kamer, althans de helft daarvan.

De algemene beraadslaging wordt geschorst.

Sluiting 23.23 uur