

Eurlings

laatste paar zinnen van de minister. Hij zegt dat hij geen principieel tegenstander is van het opnemen van CO₂ in de heffingsgrondslag voor het vrachtverkeer. Dat moet hij in Europa dan maar regelen. Als de Europese Commissie met het concept-Eurovignetrichtlijnen haar zin krijgt, doet het er straks niet meer toe wat wij hier in meerderheid vinden. Het mag dan gewoon niet. Het is niet relevant of het nu kan of niet en of er nu categorieën zijn of classificaties. De enige vraag die wij nu te beantwoorden hebben, is of wij de ruimte willen hebben om straks, op een nader moment, tegen deze minister of zijn opvolger te kunnen zeggen dat CO₂ onderdeel uitmaakt van de grondslag voor de kilometerheffing voor het vrachtverkeer. Die ruimte moet de minister in Europa bevechten. Hij heeft dat tot nu toe niet gedaan. Vandaar dat ik hem daartoe in deze motie oproep. Omdat ik dat in de eerdere motie ook al deed, kan daarover, ondanks de uitspraak van mevrouw Roefs, geen onduidelijkheid bestaan. Die uitspraak was een tikje onhandig, maar ik ben de indiener van de motie. Leuk dat de minister erop wijst, maar ik ga over de uitleg.

De **voorzitter**: Maar ik heb uw vraag nog niet gehoord.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Ik vraag de minister hoe hij kan zeggen dat hij hiervan geen principieel tegenstander is. Hij zorgt er in Europa namelijk niet voor dat het straks mogelijk wordt om CO₂ op te nemen als grondslag voor de kilometerheffing.

Minister **Eurlings**: Zolang er geen categorisering van vrachtauto's is op basis van CO₂, kan het technisch niet. Dat kunnen wij leuk vinden of niet, maar ik kan zwart niet wit maken en wit niet zwart. De Commissie heeft niet "nooit" gezegd. De Commissie zegt absoluut niet "nooit". Zij zegt dat zij in 2013 gaat evalueren of het dan wel mogelijk is. Ik hoop dat u mijn aanbod waardeert dat ik in de raad ga bespoedigen dat de categorisering wordt uitgewerkt. Zolang die categorisering er niet is, heeft het dus geen zin. Ik vind het een goede keuze van de Commissie om het op een andere manier te proberen, want dat is in het belang van het milieu. Ik ontraad met het oog hierop de motie.

Ik zie overigens niet in hoe wij die differentiëring kunnen invoeren, voordat de categorisering is geregeld. Dat kan technisch domweg niet. Als wij ons in de fuik van de motie laten lokken, gebeurt er de komende jaren in de praktijk niets. Mevrouw Roefs en anderen willen net als ik dat wij gaan onderzoeken hoe wij de differentiatie op een andere manier kunnen vormgeven. Dat is de reden dat ik een beetje buiten de orde van het debat om de Kamer heb aangeboden om de motie van de heer Koopmans van 26 november uit te voeren. En dat betekent dat ik krachtig positie zal innemen in de Transportraad.

De **voorzitter**: Dank u wel.

Ik stel voor dat wij dit VAO nu afsluiten. Wij zullen morgen over de ingediende motie stemmen, waarschijnlijk tegelijkertijd met de moties die ingediend worden bij het Razebe-overleg.

De beraadslaging wordt gesloten.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

Aan de orde is de voortzetting van 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**: Door mij zijn schriftelijke antwoorden ontvangen van de minister van Verkeer en Waterstaat en de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat op vragen, gesteld in eerste termijn.

Deze antwoorden zullen worden opgenomen in een bijvoegsel bij de Handelingen van deze vergadering.

(Het bijvoegsel is opgenomen aan het eind van deze editie.)¹

De **voorzitter**: Het is bekend dat wij vanavond om 23.30 uur afsluiten. In de discussie, bij de interrupties en alles wat daarmee samenhangt, verzoek ik de leden er rekening mee te houden dat het streven erop gericht is om de begrotingsbehandeling van Verkeer en Waterstaat vanavond af te ronden. Ik hoop dat wij dat met elkaar bereiken.

Kunnen de minister en de staatssecretaris ons inzicht geven uit welke blokjes hun betoog bestaat, als zij daarmee starten? Dat is handig bij de interrupties, maar ook bij het bepalen van de avondpauze.

Het woord is aan de minister van Verkeer en Waterstaat.

De algemene beraadslaging wordt hervat.

□

Minister **Eurlings**: Voorzitter. Is het goed dat ik na mijn algemene inleiding zeg waarover elk komend blok gaat en dat wij op die manier door mijn repliek en de repliek van de staatssecretaris heen gaan?

Ik dank de leden van de Kamer voor de vele vragen. Ik zal eerst op de hoofdlijnen van de begroting ingaan. Zoals de voorzitter heeft gezegd, hebben de staatssecretaris en ik de vragen zo veel mogelijk schriftelijk proberen te beantwoorden. De resterende vragen zullen wij in onze eerste termijn aan de orde stellen.

In 1985 reden wij met z'n allen 78 miljard kilometer over de Nederlandse wegen. Vorig jaar, iets meer dan twintig jaar later, was dat 130 miljard. Dat is dus een groei van 67%. In diezelfde periode verdubbelde de goederenoverslag in onze zeehavens en verdubbelde het goederenvervoer per spoor. Het aantal passagiers dat reisde via Schiphol verdriedubbelde sinds 1985. Ons bruto nationaal product groeide binnen twee decennia van 560 mld. gulden naar 560 mld. euro. Zoals de heer Samsom al zei in zijn verhaal wordt zo'n 70% van dat bnp beneden de zeespiegel verdiend.

Dit zijn enkele ervaringsfeiten, die aantonen hoe dynamisch ons land wel is. Voor die dynamiek dienen wij de fysieke voorwaarden te scheppen. Vlot bewegen, veilig leven; dat is waar het in essentie om gaat. Wij moeten vanmiddag constateren dat er zeer grote opgaven liggen.

De files worden langer. Een aantal van de Kamerleden heeft daar terecht op gewezen. Er hoeft maar iets mis te

Eurlings

gaan, zoals een ongeluk of een dag met slecht weer – dat komt in Nederland helaas nogal eens voor – en de hele zaak loopt vast. Het totale systeem is niet robuust genoeg. Wij hebben in Nederland nog steeds belangrijke wegen waaraan sinds de jaren zestig eigenlijk niets meer is gebeurd. Ik heb net gezegd dat wij 67% meer verkeer hebben sinds 1985, maar er zijn wegen in drukke gedeeltes van het land waaraan sinds 1965 niets is veranderd. Onder andere grote stukken van de A12, onze levenslijn naar Duitsland, heeft sinds de jaren zestig nog steeds maar twee rijstroken. Eindeloze besluitvormingsprocessen leiden ertoe dat nieuwe, noodzakelijke projecten veel te traag van de grond komen. Wij rijden met aangetrokken handrem in dit land. Deze juridische rompslomp is slecht voor burgers, slecht voor het milieu en slecht voor onze groeikansen in de toekomst. Daarom is het voor nu, maar ook voor de periode die na ons ligt, welke regeringscoalitie er dan ook moge zijn, nodig dat wij doorpakken. Wij moeten de bestuurscultuur van dit land durven veranderen, niet alleen in woord, maar ook in de praktijk, door sneller te besluiten. Met veranderde juridische kaders willen wij vervolgens tot een snellere uitvoering kunnen komen. Ik zeg nogmaals dat ik vind dat dit een zaak is die een coalitie- of oppositiegrens echt zou moeten overstijgen. Als wij de zaak niet aanpakken, zullen de problemen in de toekomst alleen maar groter worden.

V en W staat voor Verkeer en Waterstaat, maar wat mij betreft evenzeer voor Versnelling en Wilskracht. Het is niet gemakkelijk, maar wij geven niet op. Wij zijn geconcentreerd bezig, de zaak te veranderen. Vier jaar is kort, maar alleen als wij met elkaar, in de samenstelling waarin wij hier bij elkaar zijn, de concentratie opbrengen om niet alleen A, maar ook B te zeggen en te komen tot besluiten die ons land structureel vooruit brengen, dan zullen wij echt het begin van de verandering in deze vier jaar gaan zien.

Wat nodig is, is een echte omslag in denken: niet meer dweilen met de kraan open, niet meer achter de feiten aanhollen en links en rechts brandjes blussen. Wij moeten durven werken aan een robuust en samenhangend vervoerssysteem, waarin je een alternatief hebt op de weg als het verkeer vastloopt of als er een vrachtwagen omvalt, maar ook het echte alternatief van het openbaar vervoer, op basis van eigen kwaliteit. Het gaat om echte keuzes. Wij moeten werken aan een systeem waarin landsdelen goed op elkaar zijn aangesloten, via weg, spoorweg en vaarwegen. Het gaat daarbij om heel Nederland.

De heer Samsom sprak over het vermogen om boven de waan van de dag uit te stijgen, om samen te werken en om een toekomstvisie echt te kunnen omzetten in realiteit. Mijnheer Samsom, dat is mij uit het hart gegrepen. Wij moeten samen ambitie tonen en durven doorpakken, om daarmee niet alleen op korte termijn, maar ook voor de langere termijn dit land echt te versterken. In onze visie is er daarbij nadrukkelijk geen sprake van concurrentie tussen verschillende vormen van vervoer. Ik vind dat echt een Haagse discussie. Het gaat om één geheel en één netwerk. Het gaat ook om één Nederlander, die soms in de auto zit en soms in de trein. Wij willen dat de trein een steeds klantvriendelijker alternatief kan zijn op basis van eigen kracht. Door het zo te benaderen, bieden wij de beste kansen voor doorstroming en duurzaamheid. Zo zie ik de bijdrage van veel leden ook: van de PvdA, het CDA en de ChristenUnie en

van anderen. In de afgelopen anderhalf jaar hebben zij samen een eerste wissel omgezet in dit land. Hier betrek ik de Kamer nadrukkelijk bij vanwege de besluiten die wij hebben genomen rond Elverding, Ruding en anderen. Wij hebben het perspectief geopend op een nieuwe, eerlijkere en groene manier van betalen voor mobiliteit met Anders Betalen voor Mobiliteit, de kilometerbeprijzing. Daarmee is na tientallen jaren van vruchteloze discussie een doorbraak bereikt.

Wij krijgen met het overnemen van de voorstelling van de commissie-Elverding een instrument in handen om besluitvormingstrajecten te verbeteren en, zoals Peter Elverding nadrukkelijk zei, met de helft te bekorten. De besluitvorming kan dus twee keer zo snel, hetgeen, als je over de grens durft te kijken, hard nodig is, want wij besluiten zeer langzaam.

Wij hebben met Randstad Urgent een nieuwe manier van werken geïntroduceerd, waarin belangrijke projecten voortvarend van de grond komen. Wij hebben met de mobiliteitsaanpak 4 mld. extra uitgetrokken, aanvullend op de Nota Mobiliteit, om het totale vervoerssysteem robuuster te maken; dat is belangrijk. Op tal van plekken zijn wij al concreet aan de slag met projecten die zorgen voor meer robuustheid. Tegen iedereen die hierover opmerkingen heeft gemaakt, zeg ik: die robuustheid begint nu en niet in 2028, met de A4-A44 als parallelstructuur en met de ruit Eindhoven et cetera. De keuzen die daar als landelijke prioriteit worden gemaakt, zijn geboren uit het streven naar robuustheid en een alternatief.

Wij hebben met het vinden van 4,5 mld. een ambitieus pakket aan investeringen in het hoogfrequent spoor mogelijk gemaakt. Ik dank iedereen die daarover positieve opmerkingen heeft gemaakt.

Ik begrijp heel goed dat de leden van het parlement ongeduldig zijn om de situatie van de treinreizigers, de automobilisten, de ondernemers, maar ook van het milieu, beter te maken. Veel vragen zijn daarop gericht: kan het niet sneller? Als je echt wat wilt bereiken, moet je het realisme hebben dat je geen ijzer met handen kunt breken. Infrastructurele projecten zijn zeer ingrijpend voor de ruimtelijke omgeving en voor de mensen die er wonen. Belangen zullen ook in de toekomst moeten worden afgewogen. Naast snelheid zullen kwaliteit, zorgvuldigheid, veiligheid en kostenefficiëntie altijd kernwoorden blijven. Dit is ook een Nederlandse verworvenheid die wij niet willen opgeven. Wij zullen dus altijd moeten zoeken naar oplossingen die toekomstbestendig en duurzaam zijn.

Snelheid betekent ook de verleiding weerstaan om projecten steeds weer opnieuw ter discussie te stellen en steeds weer opnieuw op te tuigen met nieuwe toeters en bellen. Dat vraagt een zekere doortastendheid, maar dat vraagt ook moed en discipline van ons allemaal. Elke keer zullen wij dat opnieuw in deze Kamer moeten bevechten. Iedere keer weer zal de discipline moeten worden bevochten om bij een genomen besluit te blijven, om mensen aan te spreken op een ondertekend convenant et cetera.

Ik kan niet garanderen dat er nooit iets mis zal gaan. Het is en blijft mensenwerk. Soms gaan zaken door omstandigheden minder vlot dan wij ons ten doel hadden gesteld. Wij werken met planningen, bijvoorbeeld in het MIRT. Het zijn schattingen van hoe het waarschijnlijk zal gaan. Daarmee geeft een planning vanaf het begin niet altijd zekerheid. Wij zullen er echter

Eurlings

alles aan doen om de plannings zo goed en zo kwaad als dat kan, te halen. Ik steek daarbij mijn nek uit om zaken in beweging te krijgen in dit land. Ik loop liever een risico dan dat ik risicoloos weinig ambitie heb. Ik heb eerder gezegd dat Nederland mensen nodig heeft die dat risico lopen, want het is vijf voor twaalf. Mensen zullen in hun dagelijkse omgeving ervaren dat er wat gebeurt. Een hoog ontwikkeld open en dynamisch land als Nederland heeft goede verbindingen broodnodig.

Dit was ter inleiding. Ik zal vervolgens ingaan op vragen die zijn gesteld. Ik zal proberen, dat gestructureerd te doen. Ik stel mij voor dat te doen aan de hand van de volgende thema's: ten eerste versnelling en verbetering van besluitvorming; ten tweede mobiliteit op de weg; ten derde het spoor; ten vierde Schoon en Zuinig.

De heer **De Krom** (VVD): Dit verhaal is bij ons inmiddels bekend. De vraag is nog steeds: wat gaan wij doen? De minister zegt dat hij bereid is om het risico te nemen. Ik heb hem in mijn eerste termijn gevraagd of hij bereid is, het politieke risico te nemen om te zeggen dat bij de A4 Midden-Delfland de schop de grond in gaat voor het einde van zijn ambtstermijn. Dat is zijn zelfbenoemde test van daadkracht. Hij heeft ook gezegd dat in die 30 projecten onder de spoedwet eveneens in zijn ambtstermijn de schop de grond in gaat. De minister slaat zichzelf altijd op de borst dat hij bereid is om risico's te nemen. Voegt u nu eens de daad bij het woord, minister. Bent u bereid om politieke consequenties te trekken als u dat niet voor elkaar krijgt? Dan kunnen wij u eindelijk eens een keer ergens op gaan afrekenen.

Minister **Eurlings**: Zowel uw partijleider als u bent vrij slordig in het herhalen van opmerkingen die ik heb gemaakt. Zo had uw partijleider het er ooit over dat ik 1200 of zo kilometer zou aanleggen. Ik heb toen de minister-president in antwoord op de heer Rutte de quote aangeleverd zoals die in de notulen stond. Er stond vanaf 2005 – of zo, ik zeg het uit mijn hoofd – tot 2011. Slordig dus. Nu zegt u dat ik gezegd heb dat ik de schop de grond in zou jagen. Ik heb gezegd dat ik de laatste minister zal zijn die zich met het besluit bezighoudt. Dus ook daarin bent u enigszins slordig. Ik heb gezegd dat ik vind dat ik gefaald heb als ik het besluit niet kan nemen. Dat is een heel boude stellingname. Ik zal alles op alles zetten.

Ik heb echter een vraag voor u, mijnheer De Krom. Hebt u het lef om uw nek uit te steken? Hebt u het lef, nadat u eerst zei dat de leden van de VVD-fractie de spoedwet steunden, om de behandeling hier in de Kamer te deblokken? Hebt u het lef om mij in staat te stellen, die 30 schoppen de grond in te steken? Of verschuilt u zich achter tal van formele argumenten en wordt u daarmee een onderdeel van de vertraging?

De heer **De Krom** (VVD): Voorzitter. Hier kan ik kort over zijn. De VVD-fractie wil dit zo snel mogelijk en zo spoedig mogelijk behandelen. Wij hebben daar vanmiddag een uitvoerige procedurevergadering over gehad en ik weet zeker dat collega Koopmans u daarover zo spoedig mogelijk via de informele lijn in de achterkamertjes, waar u zo graag zaken doet, gaat bijpraten. Wij komen hier nog uitvoerig over te spreken.

Maar nu even de daad bij het woord, want daar vragen wij als Kamer de hele tijd om. In heb in mijn

eerste termijn gezegd dat u, mijnheer de minister, een stuk zeep bent dat iedereen continu door de vingers glipt. Wat wij zien in de praktijk, mijnheer Eurlings...

De **voorzitter**: Mijnheer de minister.

De heer **De Krom** (VVD): ...mijnheer de minister, is dat al die projecten waar u het over hebt, worden verschoven. U slaat zich wederom op de borst over de A4 Midden-Delfland. Als ik dan kijk naar het MIRT van vorig jaar en naar het MIRT voor 2009, dan is het tracébesluit alweer stiekem een jaar verschoven. Het staat gewoon in de papieren dat u in 2011 die schop de grond in gaat zetten. Wij kunnen u nooit ergens op vastleggen. U draait altijd overal omheen. Ik wil u gewoon ergens op kunnen afrekenen, en niet op uw ambitie, maar op wat u doet. Dat doen wij ook met de aannemer die mijn keuken komt verbouwen of mijn zolder. Die komt ook niet weg met: "nou ja, ik ga mijn best doen".

De **voorzitter**: Een vraag?

Minister **Eurlings**: Mooi verhaal, mooie beeldvorming. Ik zal de feiten herhalen voor u. Ik heb gezegd dat ik in een lange rij van ministers de laatste zal zijn die met het besluit bezig is. Dat zei ik, en dat zeg ik. Het tweede feit: de planning is volstrekt in lijn met wat aan het begin is vastgesteld, met de planning zoals die bij Randstad Urgent is vastgesteld. Wij houden vast aan die planning.

Nu heb ik echter een vraag voor u, want de heer Koopmans heeft mij allang bijgepraat, en dan niet via achterkamertjes, maar gewoon via mijn gsm. Hebt u nu de wens laten vallen om de spoedwet terug te sturen naar de Raad van State? Bent u daarmee teruggekeerd van de positie die u grotesk innam de laatste dagen? Als dat zo is, dan zou ik zeggen: welkom in ons kamp. Dan kunnen wij met elkaar aan de slag. Dan ken ik de VVD weer. Dan kunnen wij samen vooruit.

De **voorzitter**: Mijnheer De Krom, ik nodig u uit om korte vragen te stellen, zonder inleiding.

De heer **De Krom** (VVD): Ik denk dat de minister een meerderheid van de Kamer moet aanspreken...

Minister **Eurlings**: Ik spreek u aan.

De heer **De Krom** (VVD): ...en niet uitsluitend de VVD. De Kamer gaat u nu voor de derde keer vragen of u bereid bent, want de vraag ligt bij u, dit wetsvoorstel naar de Raad van State te sturen. Ik heb vanmorgen gezegd dat dit dus bijna geen uitstel oplevert. Ik heb daarover ook vanmorgen nog geïnformeerd bij de Raad van State. Ik heb ook gezegd: wij zijn als VVD-fractie bereid, de spoedwet voor het kerstreces te bespreken en die procedure parallel te laten lopen. Er is geen sprake van uitstel, er is geen sprake van vertraging. Als u, beste minister, nu gewoon eens uw huiswerk had gedaan, was dit allemaal helemaal niet nodig geweest. U maakt hier een onnodige spierballerij van. Dat leidt echter alleen maar tot gedoe. Wat mij betreft was dat helemaal niet nodig, want als er één fractie heeft aangedrongen op die spoedwet, dan is dit wel de VVD-fractie. Ik heb het helemaal niet over de inhoud van de spoedwet, maar wel over de procedure gehad, net als een grote meerderheid van deze Kamer. Ik kan de minister

Eurlings

verzekeren dat de VVD-fractie de laatste is om hierin ook maar het risico van vertraging te lopen.

Minister **Eurlings**: Dit is precies de kern van het begin van mijn betoog. Overigens zeg ik tegen de heer Van der Staaij dat ik later in mijn betoog uit-en-ter-na op zijn argumenten inga, want ik vind het heel belangrijk dat wij die met elkaar wisselen. Daar mag geen twijfel over bestaan. Ik geef dit aan, voordat ik in mijn betoog erop kom, omdat het hier dus op aan komt. Zijn het woorden of zijn het woorden en daden? Dit is het probleem dat ik met de inbreng van de heer De Krom heb. Het zijn groteske woorden hier in deze arena, maar als het erop aan komt, dan bijt hij niet door.

Ik vond het apart dat de heer De Krom mijn speech bij Transport en Logistiek Nederland aanhaalde, want ik moest terugdenken aan afgelopen zaterdag. Ik hoorde de heer De Krom samen met de heer Koopmans op de radio toen ik op weg was van Valkenswaard naar de Efteling in Kaatsheuvel. Ik was in Valkenswaard om de N69 over te dragen, want deze weg gaat opnieuw aangelegd worden. Ik ging naar Kaatsheuvel om te spreken op het TLN-congres.

Wat was het grote verschil tussen de eerste, tweede en derde moment van die dag? In de tweede periode hoorde ik de heer De Krom groteske kritiek uiten op de radio: het ging allemaal traag en het liep allemaal niet. Dat hij de spoedwet alleen maar broddelwerk vindt, was intussen bekend. Het eerste en het derde moment van die dag werd ik door een gedeputeerde en door de voorzitter van Transport en Logistiek Nederland geprezen voor de aanpak en de samenwerking. Zij zeiden: zet alsjeblieft die spoedwet door, want wij willen geen vertraging meer! De overeenkomst tussen moment één, twee en drie was dat het allemaal VVD'ers waren. De eerste en de derde staan alleen dicht bij de basis, want zij hebben elke dag met de praktijk te maken. De heer De Krom moet nu ophouden met zich te verschuilen achter formele argumenten. Ik ga zo direct in de richting van de heer Van der Staaij nog eens nadrukkelijk in op de inhoud, want ik vind dat dit hem toekomt. Maar mijnheer De Krom moet niet, als hij nu serieus is, in zijn schriftelijke bijdrage over de spoedwet zeggen dat hij deze toejuicht, en vervolgens deze wet broddelwerk en de zoveelste blunder noemen. Ik vind dit een verhaal dat hier niet meer is uit te leggen, maar ik weet zeker dat het richting zijn eigen kiezers nog veel minder is uit te leggen. Voegt de heer De Krom nu de daad bij het woord, dan zijn wij een stapje verder.

De heer **De Krom** (VVD): Het stuk zeep kiest de vlucht naar voren. Dat heb ik de minister afgelopen vrijdag ook horen doen. Ik heb hem na afloop van de ministerraad horen zeggen dat hij twijfelt aan de motieven van een aantal partijen in de Kamer, waarom een nader advies van de Raad van State gewenst zou zijn. Ik heb mij daar buitengewoon aan gestoord. Ik vind het ook niet integer om op deze manier politiek te bedrijven. Dat geldt overigens niet alleen voor mijzelf. Ik neem aan dat ook een aantal collega's hier nog graag iets over zegt. De minister moet nu eindelijk eens leveren wat hij belooft. Keer op keer horen wij van hem niets anders dan dat weer sprake is van vertraging, vertraging en vertraging. De minister moet zich echter niet verschuilen achter een spoedwetje. Hij moet iets gaan doen. Dat is de oproep van de VVD.

Minister **Eurlings**: Daarom heb ik al maanden geleden de spoedwet bij de Tweede Kamer ingediend. De heer De Krom heeft heel veel woorden nodig, veel kwalificaties en veel beelden. Hij kan mij een zeepje noemen, maar dat ruikt tenminste nog lekker. Het verhaal van de heer De Krom stinkt. Het heeft een negatieve geur. Hij heeft heel veel woorden nodig om uit te leggen dat hij als vertegenwoordiger van een partij die minder procedures en minder gedoe wil graag ziet dat ik een en ander nog eens naar de Raad van State stuur. Ik kom zo dadelijk op de inhoud, maar ik markeer dit wel, omdat de heer De Krom mij aanvalt over de vertraging. Ik zeg tegen hem: Wie de schoen past, trekke hem aan. Laat hij nu maar gewoon meedoen. Dan zal ik de schop de grond injagen, samen met de voorzitter van TLN en anderen. De heer De Krom moet voorkomen dat hij met zijn Haagse argumenten onderdeel wordt van het probleem in plaats van de oplossing.

De heer **Madlener** (PVV): Wat mij betreft heeft het betoog van de minister een hoog "I have a dream"-karakter. Hij droomt van mooie toekomstbeelden. Heel veel automobilisten dromen met hem mee, al jaren, maar minister Eurlings zit er al twee jaar. Komend jaar wordt slechts 2 km asfalt aangelegd. Dan blijft er nog één jaar over om de droom te verwezenlijken, want wij willen wel resultaat zien. Daar rekenen wij de minister op af. Ik ben bang dat die resultaten erg zullen tegenvallen. Na drie jaar hebben wij dan eigenlijk nog niets bereikt.

Minister **Eurlings**: Ik zal dadelijk het aantal kilometers melden.

De heer **Madlener** (PVV): Daar komt bij dat wij een financiële crisis hebben. Dit is hét moment om de investeringen naar voren te halen. Waarom hoor ik de minister daar niet over? Het kabinet heeft verwachtingen gewekt. Het heeft beloofd dat het investeringen naar voren zou halen. Dan verwacht ik dat de minister vertelt wanneer en hoe hij dat zal doen.

Minister **Eurlings**: Dat krijg je als de heer De Krom mij zo uitdaagt. Dadelijk zal ik in mijn verhaal uit-en-ter-na terugkomen op het aantal kilometers dat zal worden aangelegd. Ik zal met de kracht van cijfers laten zien dat het een heel overtuigend verhaal is. Dan kunnen wij daarover discussiëren. Ik zal ook proberen om inhoudelijk terug te komen op de vraag over de Raad van State en alle argumenten die daarmee samenhangen. Ik vind het van belang om hierover op niveau met elkaar van gedachten te wisselen.

De heer **Van der Staaij** (SGP): Het is prima als de minister daarop straks terugkomt. Vanmorgen vroeg heb ik dit als woordvoerder van de SGP naar voren gebracht. Daarna is er echter nog iets anders gebeurd. Het is denk ik goed om dat te markeren. De vaste commissie heeft bij meerderheid besloten om de minister opnieuw te verzoeken om dit toch nog even langs de Raad van State te laten gaan. Dat moeten wij ons procedureel wel bewust zijn. Ik plaats deze interruptie omdat het even leek dat het soort kwesties waarover wij het nu hebben, namelijk de vraag of wij na een aanpassing nog even het zekere voor het onzekere moeten nemen, de lakmoesproef wordt om uit te maken of wij snelheid willen

Eurlings

maken of niet. Ik hoop dat ik de minister daarin verkeerd heb begrepen. Zo bedoelt hij het toch niet?

Minister **Eurlings**: Nee, zo heb ik het niet bedoeld. Ik heb wel feitelijk geconstateerd wie degene is die bij de Raad van State om advies vraagt. Dat is, op bepaalde momenten in de procedure, de regering. Daarop kom ik dadelijk terug. Ik vond het alleen saillant dat de VVD, die dit toejuicht, het ineens "broddelwerk" en "een blunder" ging noemen. Dat vond ik nogal ongeloofwaardig. Zo was mijn uitspraak bedoeld. Ik ben daarin gesterkt door het signaal dat ik ook van veel VVD'ers heb gekregen. Goed, beter ten halve gekeerd. Ik hoop dadelijk nogmaals met argumenten te komen die de Kamer in meerderheid kunnen overtuigen. Overigens is mijn beeld niet dat de Kamer nu zou persisteren, maar ik zit niet in de vaste commissie. Wij zullen het zien. Dadelijk ga ik nader in op de positie van de regering. Het punt van zorg dat de heer Van der Staaij heeft geuit, kan ik bij dezen dus wegnemen.

De heer **Van der Staaij** (SGP): De minister komt erop terug, maar ik reageer op zijn opmerking dat zijn beeld niet is dat de commissie daarin wil persisteren. Bij een openbare commissievergadering is vanmiddag vastgesteld dat de vaste commissie opnieuw, voor de derde keer inmiddels, de minister vraagt om dit punt, uit het oogpunt van zorgvuldigheid en om het zekere voor het onzekere te nemen, nog even langs de Raad van State te laten gaan. Dat is de stand van zaken van dit moment.

Minister **Eurlings**: Van dit moment, maar ik hoop dat de Kamer openstaat voor argumenten. Daarover kunnen wij dadelijk van gedachten wisselen.

De heer **Roemer** (SP): De minister gebruikt prachtig mooie volzinnen en mooie termen. Het ligt aan Jan en alleman, en de hele wereld is boos en stout, maar bij de minister en het ministerie is het allemaal koek en ei. Zo komt het op mij over. In eerste termijn hebben wij heel veel over vertragingen gesproken. Ook de SP-fractie heeft daarover het hare gezegd. Wij hebben heel veel terreinen genoemd waarop het verschrikkelijk lang heeft geduurd.

De **voorzitter**: Nu uw vraag.

De heer **Roemer** (SP): Ik wil de minister een spiegel voorhouden. Over de spoedwet wordt gezegd dat "partijen" – noem dan man en paard! – blijkbaar andere bedoelingen hebben met het vragen om zorgvuldigheid via de Raad van State. Ik heb mij daaraan vreselijk gestoord. De minister kan dat buiten de Kamer mooi zeggen, maar wees dan een man, zeg ik tegen hem. Laat hij hier zeggen welke partijen hij ervan verdenkt dat zij hier met een dubbele agenda staan.

Minister **Eurlings**: Ten eerste heb ik helemaal niet gezegd dat alles koek en ei is. De heer Roemer legt mijn verhaal uit op een manier waarin ik mij volstrekt niet herken. Ten tweede constateer ik gewoon feitelijk dat het wetsvoorstel maanden bij de Kamer ligt. In het begin hadden wij het idee, mede in lijn met de aanbevelingen van Peter Elverding, dat wij de Kamer zouden vragen om een spoedbehandeling. Daarvoor heeft zij niet gekozen. Dat kan en dat respecteer ik. In het begin was het beeld

echter dat behandeling in de Tweede Kamer voor het herfstreces zou plaatsvinden en in de Eerste Kamer voor het kerstreces. Dat was het tijdspad dat ons in staat zou stellen om met 30 projecten te beginnen. Ik heb het volste begrip voor de positie van de Kamer. Ik heb zelf vaak aan de kant van de Kamer het debat gevoerd. Ik constateer echter feitelijk waartoe dit leidt. Als de Kamer denkt dat de regering waaronder de minister van Justitie, met zijn grote kennis, lichtzinnig tot het oordeel komen dat een nieuwe gang naar de Raad van State niet nodig en niet gepast is, dan vergist zij zich. Hierover is in het kabinet uit-en-ter-na gesproken. Ik wil hierover dus graag straks op basis van argumenten met de Kamer spreken. De feiten zijn echter soms hard, zeg ik de heer Roemer. De vertraging is aan tal van zaken te wijten. De oorzaak ligt bij mij en bij anderen. Wij wachten echter nu wel al maanden op een behandeling van de spoedwet. Ik wil heel graag in een debat met de Kamer de argumenten hierover wisselen, omdat ik ervan overtuigd ben dat wij goede argumenten hebben.

De heer **Roemer** (SP): Ik herhaal mijn vraag. Als de minister in een toespraak elders zegt dat er partijen in de Kamer zijn die met dit onderwerp een andere bedoeling hebben en dat zij een dubbele agenda hebben, moet hij nu man en paard noemen. Ik daag de minister uit om ons te zeggen op welke partijen en op welke andere bedoelingen hij doelde.

Minister **Eurlings**: Windt u zich toch niet zo op, mijnheer Roemer.

De heer **Roemer** (SP): Dat doe ik wel.

Minister **Eurlings**: Het verrast mij niet dat u geen voorstander bent van deze spoedwet. Journalisten vroegen mij hiernaar, omdat men zich erover verbaasde dat juist de VVD-fractie zo tegen deze spoedwet inging. Ik heb toen gezegd: ik weet dat niet, want ik hoor van VVD-gedeputeerden dat zij dat ook niet begrijpen, maar misschien is het hogere politiek. Zo heb ik het gezegd. Ik heb zojuist de heer De Krom al gezegd dat ik niet begreep dat hij in de schriftelijke bijdrage het wetsvoorstel verwelkomde en het daarna broddelwerk noemde. Óf het een is waar, óf het ander. Dat de heer De Krom beide standpunten heeft ingenomen, vond ik gek. Dat heb ik zojuist gezegd, dus mijns inziens heb ik voldoende geantwoord.

De heer **Roemer** (SP): Voorzitter, ik krijg geen antwoord op mijn vraag.

De **voorzitter**: Nee, mijnheer Roemer. Het woord is aan de heer Vendrik.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Als de minister van Verkeer en Waterstaat de heer Roemer niet echt kan antwoorden, zal ik mijn vraag aan de vraag van de heer Roemer toevoegen. In het debat over de kilometerheffing zegt minister Eurlings vaak: ik ben voor snelheid, maar niet ten koste van de zorgvuldigheid. Ik snap dat; dat is fair deal. Waarom geldt dit echter niet op dit punt?

Minister **Eurlings**: Het geldt ook op dit punt, want wij zijn zorgvuldig. Dat is nogmaals door het kabinet bevestigd. Als de heer Vendrik de nota naar aanleiding

Eurlings

van het verslag leest en de extra brief, en hij beoordeelt dit inhoudelijk, dan kan hij niet anders dan constateren dat dit een zorgvuldig voorstel is. In een debat zal ik daarover graag met de Kamer van gedachten wisselen. Ik hoop dat ik die kans krijg.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Dit dwingt ons bijna tot een voortijdige behandeling van de wet. Het lijkt mij echter wat ingewikkeld om dat in het kader van een begrotingsdebat te doen.

Minister **Eurlings**: Wij hebben de hele avond de tijd.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Ik vrees dat wij vanavond nog wat andere dingen te bespreken hebben. Ik begrijp dat de spoedwet voor de minister erg belangrijk is. De Kamer is echter medewetgever; dat is nu eenmaal een van haar taken. Onderdeel van een zorgvuldig wetgevingsproces is om een wetsvoorstel dat door het kabinet zelf zwaar is geamendeerd, nog even langs de Raad van State te sturen. Wij hebben dat regelmatig meegemaakt. Dat is wel zo zorgvuldig, ook naar het parlement toe. Het hoeft bovendien allemaal niet eindeloos te duren; het had al lang kunnen gebeuren. Wat belemmert de minister om die route even te bewandelen? Hij weet zelf ook dat wij daarbij niet spreken over maanden.

Minister **Eurlings**: Ik heb al gezegd dat ik hierop straks zal terugkomen.

De heer **Koopmans** (CDA): Tegenwoordig zijn procedurevergaderingen openbaar, maar het lijkt erop dat dit de besluitvorming er niet veel helderder op maakt. Het is wellicht goed om te zeggen dat de Kamer vanmiddag besloten heeft dat er een nader nader verslag komt. Wat daarin komt te staan, kunnen de leden van de diverse fracties zelf bepalen. Mijns inziens moeten wij dat afwachten. Wij moeten niet nu al in een soort semiwetsbehandeling hierover conclusies willen trekken, ongeacht of deze conclusies getrokken worden door de regering of door het parlement. Ik wil dat graag via de voorzitter aan de minister meegeven, maar ook aan de Kamerleden die nu zeggen dat de Kamer dit of dat heeft besloten. Dat ligt namelijk wat ingewikkelder.

De **voorzitter**: Dit is een mededeling aan eenieder.

De heer **Koopmans** (CDA): Ik wil nog een tweede opmerking plaatsen, voorzitter. In dit kader is ook van belang om te melden dat de heer De Krom vanmiddag benadrukte dat hij het advies van de Raad van State toch wilde hebben. Daarover blijft een meningsverschil bestaan. Hij heeft echter ook gezegd dat hij parallel daaraan vóór het kerstreces een debat hierover wil. Het lijkt mij precies om ook dat hier nog even mee te delen.

Minister **Eurlings**: Dat is tweemaal goed nieuws. Ik reageerde met name op het woord "broddelwerk". Daarin herken ik mij absoluut niet. Als wij, hopelijk vóór het kerstreces, tot een debat komen, kunnen wij de argumenten hierover met elkaar wisselen.

Over het eerste punt dat de heer Koopmans noemde, kan ik zeggen dat ik het toejuich als er nog een schriftelijke bijdrage van de Kamer komt en als de argumenten die in dit debat gewisseld worden, daarin op enigerlei

wijze een rol kunnen spelen. Ik zal mijn best doen om nog eens nadrukkelijk aan te geven wat wij hebben gewisseld in de schriftelijke rondes.

De **voorzitter**: Wij moeten niet blijven praten over een discussie die in een procedurevergadering heeft plaatsgevonden. De aanwezige leden waren bij die vergadering aanwezig.

De heer **Van der Ham** (D66): Dat klopt, maar daarover gaat mijn vraag niet. Als een wetsvoorstel in procedure is en langs de Eerste Kamer komt, kan daar vertraging optreden door de vragen die daar spelen, ook rond de Raad van State-aanvraag. De vertraging kan ook later optreden, als de wet van kracht is en als blijkt dat hij niet goed in elkaar zit. Maakt deze minister zich verantwoordelijk voor de vertraging die dan mogelijk optreedt doordat wij nu zo'n check niet hebben gedaan? Maakt de minister zich daarvoor politiek verantwoordelijk en is hij daarop politiek afrekenbaar?

Minister **Eurlings**: Wij gaan ervan uit dit een zorgvuldig voorbereide wet is, in lijn met het rapport-Elverding. De Raad van State heeft er duidelijk over gesproken. In het kabinet is het nadrukkelijk aan de orde geweest. Het ministerie van Justitie heeft er nadrukkelijk een rol in gespeeld. Dit geeft mij juridisch een extra comfort. In lijn met eerdere zaken hoeft het niet opnieuw langs de Raad van State.

Ik vind de vraag naar duidelijkheid heel belangrijk. Ik kom er dadelijk op terug. Omdat ik deze vraag zo belangrijk vind, heb ik in de lange brief van 28 november, waarop ik met mijn mensen echt mijn best heb gedaan, nog eens proberen aangeven hoe wij het nu zien. Ik kan mij voorstellen dat er vragen zijn, bijvoorbeeld over de milieueffectrapportage. Ik denk dat deze brief heel veel onduidelijkheid wegneemt. Wij hebben echt het idee dat deze wet zorgvuldig is. Wij moeten natuurlijk niet vergeten dat het spel over de inhoud terugkomt. Dit was ook het geval bij het advies van de commissie-Elverding. Verschillende mensen dachten er inhoudelijk verschillend over.

De heer **Van der Ham** (D66): Daarnaast vroeg ik niet zozeer. Ik sta aan de kant van de minister en vind ook dat wij de wet zo snel mogelijk moeten aannemen en dat wij zo snel mogelijk aan wegverbreding moeten doen. In al deze zaken sta ik aan de kant van de minister. De minister zegt – ik ga er voorlopig van uit dat dit klopt – dat de wet zo zorgvuldig is dat er geen problemen mee optreden, ook niet in de Eerste Kamer of later bij de uitvoering. Er blijken mazen in de wet te zitten die zaken toch weer gaan vertragen. Dat willen wij samen niet. Maakt de minister zich daarvoor politiek verantwoordelijk en is hij daarop politiek afrekenbaar? Dit is namelijk een belangrijk project. Als de minister hierbij misgokt, raakt dit de minister wel heel zwaar.

Minister **Eurlings**: Ik kan nooit anticiperen op een behandeling in de Eerste Kamer. Als de heer Van der Ham mij vraagt of ik vind dat deze wet zorgvuldig is en goed in elkaar zit, is het antwoord van de hele regering, ook van de premier, die hierover bij de persconferentie sprak, en ook van de minister van Justitie: ja, deze wet zit zorgvuldig in elkaar. Daar sta ik voor. Dit zeg ik met overtuiging. Politieke risico's heeft een behandeling in de

Eurlings

Eerste Kamer altijd. Politieke behandelingen zijn politieke behandelingen. Ik heb er het volste vertrouwen in dat de wet zorgvuldig is. Dit heeft de regering zeer expliciet gesteld.

Ik ga verder met het onderwerp versnelling en verbetering van de besluitvorming. Een aantal Kamerleden heeft hierover vragen gesteld. Juist bij dit thema is het van belang dat wij in Den Haag het goede voorbeeld geven en dat wij het tempo erin houden. Versnelling betekent in de praktijk heel vaak dat je voorkomt dat vertraging optreedt. Bijna ieder tijdschema tot nu toe werd namelijk niet gehaald. Dat is de dagdagelijkse praktijk. Als het ons lukt vanaf nu wel de tijdspaden te halen, hebben wij daarmee al een heel belangrijke slag geslagen.

Wij willen de wetten veranderen, maar ook met de bestaande wetten doen wij ons uiterste best om ondanks de spoed heel zorgvuldig te zijn. Wat dat betreft is het vandaag een heuglijke dag. Vandaag besloot de afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State namelijk om de beroepen tegen de tracébesluiten over de Coentunnel ongegrond te verklaren. Het is bekend dat dit onderwerp zwaar bevochten is. Advocaten hadden zich er diep ingegraven. Wij zijn er doorheen. De Raad van State spreekt uit dat de besluiten zorgvuldig tot stand zijn gekomen, zowel ten aanzien van geluid als ten aanzien van luchtkwaliteit. Het Tracébesluit is dus een feit en wij kunnen vol aan de slag met dit majeure project. Het is een heuglijk moment voor ons allemaal.

De bestuurscultuur vormt een belangrijk onderdeel van versnelling. De heer de Krom informeerde naar het aantal projecten van Randstad Urgent dat concreet is versneld ten opzichte van de planning in 2007. Bij Randstad Urgent gaat het om cultuurverandering. Het doel is om afspraken en beloftes nu eens na te komen en om plannings gewoon een keer te halen. Dat klinkt misschien niet opzienbarend, maar in de complexe bestuurspraktijk in Nederland in het algemeen en in de Randstad in het bijzonder is dit bepaald een cultuurschok. In het rapport-Kok en door de OESO is geconstateerd – ik zeg het in mijn eigen woorden – dat er geen escalatiemechanisme of sense of urgency was, dat projecten verslonden en dat er geen integrale visie over de Randstad was. Waar wij versnellingsmogelijkheden kunnen gebruiken, doen wij dat, maar het allereerste doel is om nu eens een keer “afpraak is afspraak” te gaan hanteren. Over het eerste jaar van het programma ben ik zeer tevreden, omdat alle afgesproken mijlpalen zijn gehaald.

Dan kom ik op de economische crisis. De heer Koopmans vraagt voor welke projecten ik kansen voor versnelling zie. Op dit moment worden de wegprojecten doorgelicht op mogelijkheden voor versnelling en verbetering. Dit is al bij de schriftelijke voorbereiding van het MIRT 2009 aan de Kamer gemeld. Over de uitkomst zal de Kamer in de voortgangsrapportage worden bericht. Het is voorbarig om daarop vooruit te lopen, want het beeld is nog niet compleet. De heer Koopmans moet zich hierbij wel realiseren dat de uitvoeringscapaciteit ook in de markt begrensd is, zeker als wij met de spoedaanpak aan de slag mogen gaan. Dat laatste heeft, zoals ik net probeerde uit te leggen in menig interruptiedebat, voor ons grote prioriteit.

De heer Koopmans vraagt ook of het mogelijk is om de financiële consequenties van de mobiliteitsaanpak nu al vast te leggen, bijvoorbeeld door het naar voren halen

van FES-gelden. Ik begrijp de voortvarendheid van de heer Koopmans zeer goed, maar op dit moment kunnen wij niet zomaar besluiten over verlenging van de horizon van het Infrafonds. Ik heb de heer Koopmans gehoord; hij en enkele andere woordvoerders hebben zich duidelijk gepositioneerd met betrekking tot dit punt, ook in het licht van tal van prioriteiten die de verschillende woordvoerders zagen. Ik heb eerder gezegd dat het kabinet zich komend voorjaar over dit onderwerp zal buigen. Daarbij worden ook de benodigde middelen betrokken voor het waterbeleid. Op dat moment zullen wij de Kamer hierover nader informeren.

De heer Van der Staaij informeerde naar de mogelijkheid om grotere bouwprojecten naar voren te halen. Het kabinet heeft de Kamer in een brief aangekondigd dat het binnen de begrotingsregels een inventarisatie maakt van de technische mogelijkheden om investeringen in onder andere infrastructuur te versnellen. De minister-president zal die brief naar ik nu begrepen heb volgende week in dit Huis komen toelichten. Ik kijk met belangstelling uit naar de uitkomst van dat debat. Bij die inventarisatie worden ook de onderuitputting binnen de rijksbegroting en de mogelijkheden die zich binnen het FES voordoen betrokken. In de loop van 2009 zal duidelijk zijn welke ruimte er is. Ik moet dus nu, ook formeel, terughoudend zijn bij het aangaan van extra verplichtingen. Mocht er echter ruimte zijn, dan zet ik natuurlijk in op het naar voren halen van onder andere onderhoud aan wegen en vaarwegen en het krachtig ter hand nemen van de aanbevelingen van de commissie-Elverding. Dat lijkt mij een logische lijn.

De voorzitter: Is het blokje over de financiële crisis hiermee afgerond?

Minister Eurlings: Ja, maar ik ben nog niet klaar met het onderwerp versnelling.

De voorzitter: Nee, dat begrijp ik.

Het woord is aan de heer Koopmans voor een vraag.

De heer Koopmans (CDA): Ik heb de brief van de minister-president over de financiële crisis gelezen. Daarin staat dat er infrastructurele projecten naar voren zullen worden gehaald. Dan verwacht ik van de minister van V&W een wat enthousiastere aanpak. Ik hoor het wel een beetje achter zijn woorden, maar ik wil het graag meer in zijn woorden horen.

De voorzitter: Dat is een aanmoediging, geen vraag.

De heer Koopmans (CDA): Nee, het is absoluut een vraag!

Minister Eurlings: Ik houd van het adagium “deliver on the promise”. De minister-president kondigt in zijn brief aan dat wordt onderzocht of er mogelijkheden zijn om extra dingen te doen. Er wordt daarbij ook gekeken naar onderuitputting en mogelijkheden binnen het FES. Er zal dus onderzoek moeten plaatsvinden. Dit wordt bovende partementaal opgepakt. Het bestrijkt verschillende ministeries. In die fase van het proces bevinden wij ons nu. De premier debatteert daar volgende week met de Kamer over. Ik kijk met belangstelling uit naar dat debat. Die inventarisatie zal dus in het vroege voorjaar plaatsvinden. Mochten er extra middelen komen, dan

Eurlings

zullen wij manieren hebben om dat geld weg te zetten. Het huiswerk daarvoor ben ik nu aan het maken.

De **voorzitter**: Nog eenmaal, mijnheer Koopmans.

De heer **Koopmans** (CDA): Is de minister dan bereid om, als onderdeel van die zoektocht naar snellere projecten, samen met de VNG en het IPO een soort "infra-versnellingstop" te houden om te bezien of het mogelijk is om op een aantal plekken projecten waarvoor de besluitvorming bijna is afgerond, naar voren te halen, in het kader van de oproep die de minister-president in zijn brief heeft gedaan?

Minister **Eurlings**: Ik ben bereid om samen met provincies te bezien wat versneld kan worden, ook in de regio zelf. Of dat nu een "top" moet zijn, weet ik zo niet, maar rekent u erop dat wij niet alleen naar landelijke projecten kijken, maar ook naar projecten in de regio. Wij kijken ook naar beheer en onderhoud, alleen omdat je daar heel snel extra kunt opschalen. Ik geef even die kunstwerken als voorbeeld. Als er mogelijkheden zijn – dat moet gebeuren, want die bruggen zijn heel slecht – zou je daarbij ook kunnen versnellen. De premier heeft een inventarisatie aangekondigd om te bezien of er extra middelen zijn en zo ja, welke dat zijn. Wij zullen die inventarisatie moeten afwachten, voordat wij een beeld hebben van wat wij kunnen. Ik kan u toezeggen dat wij op dat moment natuurlijk wel gereed zijn om invulling te geven aan dat extra geld, als dat er komt.

De heer **Samsom** (PvdA): Ik heb in hetzelfde kader ook een aantal voorstellen gedaan. Nu komt het blokje over het spoor nog, maar dit viel toch echt in het blokje over dempen van een mogelijke recessie. Ik heb drie voorstellen gedaan om investeringen in het spoor te versnellen, met twee grote voordelen ten opzichte van al die andere investeringen. Ten eerste is het geld er al. Dat heeft de minister zelf geregeld. Er hoeft niets meer geïnventariseerd te worden. Ten tweede is voor de meeste van die investeringen geen Tracéwet of andere langdurige besluitvorming nodig. De minister hoeft alleen maar een beschikking af te geven en dan kan ProRail aan de slag. Heeft de minister daar nog een antwoord op in een volgend blokje of kan hij nu meteen antwoorden?

Minister **Eurlings**: Ik kom daar straks op terug.

De heer **Madlener** (PVV): Dit is toch niet de toonzetting die ik had verwacht. Het kabinet kan op een achternamiddag banken kopen en miljarden uitgeven. Europa is bezig met een heel groot investeringspakket. Daar heb ik de minister niet over gehoord. Ik heb twee vragen, maar eerst: gefeliciteerd met het Tracébesluit voor de tweede Coentunnel dat vandaag in werking is getreden.

Minister **Eurlings**: U ook.

De heer **Madlener** (PVV): Dank u. Wanneer begint de aanleg?

De **voorzitter**: Doet u gelijk maar de tweede vraag. Ik zie dat die u is ontschoten. Dan de minister.

Minister **Eurlings**: Ik kom op de termijnen straks terug.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Ik begreep wel dat deze minister mateloos populair was in Diemen, maar in Amsterdam-West zal hij de populariteit van zijn persoon in toenemende mate zien stijgen. Maar ik snap zijn terughoudendheid. Het kabinet moet eerst even kijken wat er aan kasgeld in 2009 nog te besteden valt. Dan moet er een verdeling gemaakt worden: gaat het naar duurzame energie of naar infrastructuur? Pas dan weet de minister of hij plannen kan maken. Stel nu dat hij inderdaad het budgettaire mandaat van het kabinet krijgt om een aantal projecten te versnellen. Wat wordt het dan: asfalt of spoor?

Minister **Eurlings**: Dat zijn wij nu dus aan het inventariseren. Ik vind – dat komt echt vanuit mijn tenen – die tegenstelling zo onecht. Als wij iets aan de mobiliteit willen doen, dan moeten wij beide aanpakken. Daarom investeert deze regering extra in beide. Het gaat erom waar je het geld zo goed mogelijk kunt wegzetten. Ik houd niet van dat Haagse schisma: óf weg óf spoor. Wij hebben met Nederlanders te maken en de meeste Nederlanders hebben én een rijbewijs én ervaring met het kopen van een treinkaartje. Ik kan er niet op vooruitlopen. Ik heb gezegd dat wordt geïnventariseerd wat extra kan en dat wij het onderzoek daarnaar dat de premier heeft aangekondigd in de kabinetsbrief, moeten afwachten. Wij kijken dus niet alleen maar naar wegen. Wij kijken breed of er iets extra mogelijk is en of wij iets kunnen versnellen.

De **voorzitter**: De heer Vendrik, nog eenmaal.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Wij staan over een kleine twee weken nog uitgebreider stil bij het MIRT, waarin deze investeringen allemaal staan vermeld. Is dan al meer zicht op wat met voorrang versneld zou kunnen worden, gesteld dat er extra geld komt?

Minister **Eurlings**: Dat denk ik niet. Ik denk dat die analyse langer nodig heeft. Dat is ook helemaal niet erg, omdat de resultaten van het financiële onderzoek, waarover de Kamer volgende week met de premier spreekt, pas in het voorjaar ter beschikking komen. Met het MIRT gaan wij uit van de planning die naar de Kamer is gestuurd. Op basis van die planning zullen wij met elkaar discussiëren.

Ik vind het trouwens wel apart, maar ook wel goed dat de heer Vendrik over Diemen spreekt. Met een hink-stap-sprong wil ik toch nog even op zijn opmerking ingaan. Het gaat er mij namelijk om dat het ook van belang is dat wij de rug recht houden en daarom vind ik dit wel een goed voorbeeld. Eerst hebben wij de problemen gehad met de Betuweroute. Die werd drie keer zo duur als was gepland. Dat kwam niet door stijging van de kosten voor het project zelf, maar doordat, nadat er een besluit was genomen, er een bruggetje, een tunneltje, een ditje en een datje bijkwam. Als wij nu serieus zijn, zeg ik met de heer Koopmans, en ons houden aan de afspraken en als wij ook op een gegeven moment willen toegeven dat wij iets hebben bereikt, dan vind ik Diemen wel een goed voorbeeld. Wat was er aan de hand? In opdracht van de Kamer heb ik veelvuldig met de betrokken mensen overlegd. Er is met de regio, inclusief Diemen, een goede deal gesloten. Het Rijk heeft veel meer toegezegd om de leefbaarheid te bevorderen dan wij wettelijk verplicht waren. Ik noem in dit verband: stil

Eurlings

asfalt, geluidsschermen en gevelisolatie. Overkapping was eerder een van de opties. Die overkapping bleek niet nodig te zijn en bovendien is die heel erg duur en qua onderhoud zeer kwetsbaar. Ik heb al eerder gezegd dat als de zon schijnt en het buiten 20 graden is, het onder de kap 60 graden is. De regio heeft met grote dankbaarheid het pakket uiteindelijk geaccepteerd. Op de conferentie Randstad Urgent zijn de handtekeningen gezet. Iedere wethouder was blij. Ik noemde al het platform voor bereikbaarheid. Verder wijs ik erop dat wethouder Herrema, gedeputeerde Mooij en gedeputeerde Dijkma furieus zijn vanwege deze actie van de gemeenteraad van Diemen. Zij vinden dit echt over de top. Als programmaminister belast met het project Randstad Urgent sluit ik mij hier volledig bij aan. Ik heb geen zeggenschap over gemeenteraden, maar ik steun van harte wethouder Scholten van Diemen in de verdediging van ons gezamenlijk onderhandelingsresultaat. Op de conferentie Randstad Urgent gaf hij aan zeer content te zijn.

Mijnheer Vendrik, als je echt wilt doorpakken, wordt het soms moeilijk. Dan komt het erop aan ergens voor te staan. Hier hebben wij te maken met zo'n voorbeeld dat aangeeft dat je op een gegeven moment op jezelf wordt teruggeworpen. Je moet dan in de spiegel kijken en je de vraag stellen: meende ik het echt toen ik zei dat ik de procedures wilde versnellen? Meen ik het echt dat ik niet meer hetzelfde wil wat met de aanleg van de Betuwe-route gebeurde, namelijk dat iedere keer opnieuw onderhandeld wordt? Of ga ik als puntje bij paaltje komt toch weer zwabberen? Ik kies voor het eerste. Gelukkig doen de wethouder en de gedeputeerden dat nadrukkelijk ook.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Ik zag overigens gedeputeerde Dijkma net breed lachend op de tribune zitten. Dus zo furieus is hij niet.

Minister **Eurlings**: Hij lacht in mijn richting. Dat mag een signaal zijn.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): U bent naar complimentjes aan het vissen, maar die ga ik niet maken.

Voorzitter. De minister spreekt over het versnellen van de procedures. De eerste vraag is: hoe concreet kun je daarbij zijn? Ik stel de minister voor om de tweede fase herstelplan spoor in de tijd naar voren te halen. De uitvoering van het plan heeft vertraging opgelopen, maar de plannen zelf zijn klaar. Door dit project in de tijd naar voren te halen, kun je met het oplossen van de knelpunten Weesp, Amersfoort en Den Bosch snel aan de slag. Daarmee zou de minister concrete invulling aan zijn voornemen geven.

Ik denk ook aan de financiële borging, want de minister spreekt over extra gelden. Ik wijs er dan op dat het voordeel van een kassysteem is dat je met een kasschuif geld als het ware naar voren kan halen. Dan hoef je niet te praten over extra middelen. Met het aanwenden van extra middelen zou de discussie over de hoogte van het budget ontstaan. Is de mogelijkheid van het gebruiken van de kasschuif in het kabinet ter sprake geweest? Kan het gebruik van de kasschuif de minister misschien helpen bij het financieren van de versnelling?

Minister **Eurlings**: Dergelijke opties komen aan de orde. Als wij met de spoedwet echt tot versnelling komen en

dan een set van 30 projecten van filegevoelige knooppunten aanpakken, zou je te maken krijgen met iets wat op een kasschuif lijkt. Dat hebben wij dan sowieso nodig. U hebt gelijk. Wij zullen die mogelijkheid in aanmerking nemen. Al het mogelijke zullen wij doen. Zojuist zei ik dat langs twee trajecten wordt gewerkt. Het eerste wordt in de kabinetsbrief vermeld en betreft het onderzoek naar de mogelijkheid van het aanwenden van extra middelen. In het voorjaar zal de uitkomst van het onderzoek ons moeten geworden. Daarover zal het debat worden gevoerd. De vraag is wel: hebben wij dan ons huiswerk af voor het geval extra geld beschikbaar is? Zoals ik zei, denken wij aan onderhoud. Ik zal in dit verband het punt van het herstelplan spoor in de beschouwingen betrekken. Als bedoelde mogelijkheid er is, zal ik die zeer serieus in aanmerking nemen.

Voorzitter. Ik heb zojuist gezegd dat de regering van mening is dat niet opnieuw advies over het wetsvoorstel Versnelling besluitvorming wegprojecten aan de Raad van State zou moeten worden gevraagd. Zoets is volgens de regering niet gebruikelijk en ook niet nodig. Het zou ook een rem zetten op de versnelling waarop ook in deze Kamer luid wordt aangedrongen. Ik roep in herinnering dat verschillende fracties hebben aangegeven de spoedwet te steunen. Wat is nu de onderbouwing daarvan? Ik vind het van belang dit met elkaar te wisselen. Zowel in de nota naar aanleiding van het verslag als in mijn reactie op het aanvullend verslag en afgelopen vrijdag in de nota naar aanleiding van het nader verslag heb ik hierop gereageerd. Dit wetsvoorstel is essentieel voor de toch al bedreigde Nederlandse economie. Het gaat om versnelling van, nogmaals, 30 projecten op de meest filegevoelige knooppunten van het land, waardoor wij in staat zouden moeten zijn op korte termijn heel veel van de filedruk weg te nemen.

In het verslag van de Kamer hebben verschillende fracties nadrukkelijk aangegeven deze aanpak te steunen: 30 projecten, uitsluitend wegverbredingen, waarvoor een breed draagvlak bestaat. Deze investeringen leveren een belangrijke bijdrage aan de bereikbaarheid van ons land en daardoor aan de economie. Dit is des te meer klemmend vanwege de financiële crisis, zo zegt ook de brief van het kabinet van 21 november jongstleden inzake de gevolgen van de kredietcrisis voor de reële economie. Het wetsvoorstel draagt zowel bij aan de werkgelegenheid als aan een betere doorstroming van het verkeer en vervoer. Het is heel belangrijk dat deze maatschappelijk urgente projecten uit de spoedaanpak nog deze kabinetsperiode worden gerealiseerd, dat in ieder geval de schoppen de grond in gaan en dat het gebeurt, want mensen zijn het zat dat er alleen maar wordt gesproken. Wij moeten ook in staat zijn tot uitvoering te komen.

Voor de spoedaanpakprojecten pakt iedere maand vertraging in het wetgevingsproces rampzalig uit voor de tijdige uitvoering. Het is allemaal "just in time"-management. Ik vraag van mijn eigen organisatie, RWS, het uiterste om sneller te werken, procedures te verkorten en in het contact met de markt het uiterste eruit te halen. Het is van belang dat uitvoerders en die betrokken partijen in de markt snel weten waar zij aan toe zijn.

Ik kom bij de vraag waarom die gang naar de Raad van State, waarbij het trouwens altijd maar de vraag is hoe lang dat duurt – je kunt er van tevoren geen peil op trekken; dat is ook niet aan ons – niet hoeft. Dat vind ik

Eurlings

het belangrijkste. Wat in dit voorstel gebeurt, is helemaal niet bijzonder. De aanpassing van de Tracéwet is geen ingrijpende wijziging geweest. Er is ook geen sprake van onzorgvuldigheid of het overhaast voorbereid zijn van het wetsvoorstel. Het voorstel is geheel in lijn met de staatsrechtelijke regels. Het komt zagezegd bij meer wetsvoorstellen voor dat na advies van de Raad van State van de gelegenheid gebruik wordt gemaakt wijzigingen door te voeren. Ik wil u een aantal noemen. De Wet ruimtelijke ordening: na advisering door de Raad van State is het toepassingsbereik uitgebreid tot de exclusieve economische zone van de Noordzee. De Wabo, de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht: na advies van de Raad van State zijn verschillende wijzigingen doorgevoerd die noodzakelijk waren voor het verbeteren van de uitvoerbaarheid. Het wetsvoorstel tot wijziging van de Elektriciteitswet 1998 en de Gaswet ter verbetering van de werking van de elektriciteits- en gasmarkt: na advies door de Raad van State is ook de Wet onafhankelijk netbeheer aangepakt; vandaar die verbreding van de werking na het advies.

Bij de Spoedwet wegen ging het om het volgende. De uitvoerbaarheid van tracéwetprojecten die al in het oorspronkelijke wetsvoorstel waren opgenomen, zou in het gedrang komen wanneer deze verder als spoedwet-project uitgevoerd zouden moeten worden. Dat bleek uit de uitvoeringstoets. De winst van de vereenvoudiging zou dan verdampen door een verschil in procedures. In normale mensentaal betekent dit dat van die 30 projecten die in het begin in de spoedwet zaten een deel via de spoedwet wordt afgehandeld, maar een deel juridisch heel moeilijk uit de Tracéwet en de spoedwet te hijsen is en daardoor eigenlijk alleen kan worden versneld als ze in de Tracéwet blijven. Door de vereenvoudiging van de onderzoekslast uitsluitend voor wegprojecten in de Tracéwet zelf te regelen, kon worden voorkomen dat het deel van die projecten dat niet uit de Tracéwet kon worden gelicht niet zou worden versneld. Wij konden dat voorkomen zonder dat dit tot een ingrijpende wijziging van het wetsvoorstel leidde. Wij hebben immers vier belangrijke passen op de plaats gemaakt. Ik hecht eraan om dat te benadrukken.

Ten eerste heeft de wijziging van de Tracéwet slechts betrekking op hoofdwegen, dus niet op tal van andere infraprojecten. Ten tweede is voor de milieueffect-rapportage nadrukkelijk bepaald dat de voorgestelde vereenvoudiging niet geldt voor nieuwe doorsnijdingen. Ik herhaal: niet. Ten derde is bij de verbreding van wegen, anders dan in de Spoedwet wegverbreding, altijd een alternatievenonderzoek nodig. Ook dat zal altijd geschieden. Ten vierde geldt voor de wegverbredingsprojecten van de Tracéwet een "nee, tenzij" bij de MER. Dit is ook aangegeven in de nota naar aanleiding van het verslag. Het bevoegd gezag zal in bepaalde gevallen toch advies kunnen vragen aan de MER-commissie. Denk hierbij nadrukkelijk aan wegverbredingen met grote gevolgen voor ruimte en milieu, bijvoorbeeld verbredingen die door of vlak langs dichtbevolkte binnenstedelijke gebieden, Natura 2000-gebieden of landschappen van nationaal belang lopen. Om de Kamer nog een extra zekerheid te geven, heb ik aangegeven dat ik haar nader zal berichten over de projecten waarom het bij deze categorie precies gaat.

Een gedeelte van de 30 projecten wordt niet via de spoedwet maar via de Tracéwet gedaan. Daarom vereenvoudigen wij de Tracéwet. Die vereenvoudiging zit

met name in het verminderen van de onderzoekslast. Dat betekent dat wij gegevens iets langer kunnen bevroeren. In de afbakening van het onderzoeksgebied zullen wij niet langer discussies krijgen in de trant van "50 km verder". De Kamer herinnert zich nog de A4 bij Leiderdorp. Dat staat buiten kijf, ook in het licht van de commissie-Elverding.

Wat zijn onze zekerheden? Er komt sowieso een MER voor doorsnijdingen. Het geldt alleen voor wegprojecten. Bij verbreding wordt altijd een alternatievenonderzoek verricht. Bij de gevoelige categorie wegverbredingen wordt een MER opgesteld. Ik zal de Kamer berichten bij welke wegen wij dit garanderen. Met deze set bieden wij de Kamer heel veel zekerheid. De enige vraag die echt op tafel ligt, is de volgende: vinden wij dat wij voor Tracéwetprojecten iets eenvoudiger mogen rekenen? Vinden wij dat het helemaal zo gek niet is dat er een stukje duidelijkheid komt over de afstand tot de weg waarmee rekening moet worden gehouden. De Kamer herinnert zich de onduidelijkheid rond de A4 bij Leiderdorp. In dat geval hadden wij het afgekeurd, waardoor jarenlang experts zich het hoofd moesten breken over de afstand waarbinnen zij nog rekening moesten houden ... Wij creëren op dit punt rust en duidelijkheid; iedereen weet weer waar hij aan toe is. Zeker in het licht van de commissie-Elverding, zou niemand hier iets op tegen kunnen hebben. Over de begrenzing van het onderzoeksgebied is de Raad van State duidelijk geweest: hij heeft daar geen bezwaar tegen.

De **voorzitter**: Ik neem aan dat de minister daarmee dit punt heeft afgerond.

Minister **Eurlings**: Er is nog veel meer over te zeggen, maar ik heb uw opmerkingen aan het begin van mijn antwoord ter harte genomen.

De **voorzitter**: Ook de heer Koopmans heeft ons deelgenoot gemaakt van het besluit van de commissie.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Ik dank de minister voor zijn uitvoerige toelichting op dit punt. Hij zal ons laten weten welke wegen onder de Tracéwet vallen. Is hij bereid om dat expliciet te doen in een nota van wijziging of in de memorie van toelichting? Dan ligt namelijk precies vast wat hij bedoelt. Daarmee zou de twijfel voor eens en voor altijd uit de wereld zijn.

Minister **Eurlings**: Ik ben heel serieus in wat ik zeg. Ik zal de Kamer de lijst sturen. Als wij elkaar nu de hand kunnen reiken, als de Kamer in staat is om de wet snel te behandelen, dan zal ik de lijst met gevoelige wegverbredingsprojecten snel bij de Kamer bezorgen, opdat dit onderdeel van de eindafweging kan zijn.

De heer **De Krom** (VVD): Ik dank de minister voor deze toezeggingen, want dat helpt. Ik dank de heer Koopmans voor de interruptie. De VVD-fractie is met alle plezier bereid om het wetgevingsoverleg voor de kerst te doen, dat heb ik vandaag ook in de procedurevergadering herhaaldelijk gezegd. Als de minister nu zorgt dat hij de wijzigingen die hij zojuist heeft genoemd, snel naar de Kamer stuurt, moet de Kamer zorgen dat zij die zo snel mogelijk bespreekt. Ik sta daartoe open. De finale

Eurlings

afweging komt dan nadat de Kamer de stukken van de minister heeft ontvangen.

De **voorzitter**: Dank u, de minister. Dat is helder. De heer Van der Staaij.

Minister **Eurlings**: De algemene opmerking die ik zojuist maakte, had ik al in de nota naar aanleiding van het verslag en in de nadere nota naar aanleiding van het verslag opgenomen. Ik zal de Kamer de lijsten met wegen zo snel mogelijk doen toekomen, opdat ik de twijfel, zou die er nog zijn, daarmee kan wegnemen. Ik dank de heer De Krom voor het aanbod en ik hoop dat wij elkaar op die manier kunnen vinden.

De **voorzitter**: De heer Van der Staaij. O, neem mij niet kwalijk. Nog kort dan, mijnheer De Krom.

De heer **De Krom** (VVD): De commissie-Elverding heeft gezegd dat zij voor die projecten die onomstreden zijn, zo'n spoedprocedure eventueel aanbeveelt, met alle voordelen die de minister zojuist heeft geschetst. Als de minister dat beter afbakt, zoals hij zojuist heeft toegezegd, zie ik dat met belangstelling tegemoet.

De **voorzitter**: Dat is helder. De heer Van der Staaij.

Minister **Eurlings**: Vanuit de achtergrond van de heer De Krom redenerend, wil ik daarbij wel gezegd hebben, dat wij hiermee in de richting van bescherming verder gaan dan de commissie-Elverding bedoeld heeft. Wij zetten een aantal stappen extra, maar ik ben daartoe bereid als het de bezorgdheid van de Kamer zou wegnemen dat wij rücksichtslos langs milieubelangen zouden gaan.

De **voorzitter**: Oké, dat punt...

Minister **Eurlings**: Nogmaals, ik juich het toe dat de heer De Krom zegt dat hij het onderwerp voor de kerst zou willen behandelen.

De **voorzitter**: Dat punt is gemaakt, dank u. De heer Van der Staaij.

De heer **Van der Staaij** (SGP): Wij moeten wel oppassen dat niet een aantal procedurele zaken door elkaar gaat lopen.

De **voorzitter**: Daarom refereerde ik zojuist aan het besluit.

De heer **Van der Staaij** (SGP): Het ene Kamerlid zegt dat wij het voor de kerst kunnen behandelen als de minister ons tegemoet komt. Er is echter ook gezegd dat wij het direct ná het kerstreces gaan behandelen. Eén Kamerlid kan daarmee de Kamer niet binden, dus dat moeten wij wel helder vaststellen. Hoe het gaat, zal verder moeten blijken.

De **voorzitter**: Ik stel voor om snel met de commissie te spreken over de procedure, als het stuk dat de minister heeft toegezegd er is. Dat is echter in de handen van de commissie.

De heer **Van der Staaij** (SGP): Dan is de vraag: komt de minister snel met een aanpassing op het wetsvoorstel?

Daar vroeg de heer Cramer om. Ik dacht, dat zojuist bevestigend op die vraag werd geantwoord, maar nu zegt de minister er weer nee op. Het is niet helemaal helder.

Minister **Eurlings**: Ik kom met een lijstje van de projecten in die laatste categorie. Mevrouw Roefs vroeg eerder ook al of ik die projecten precies kan benoemen. Er is dan er geen enkele onzekerheid meer dat wij bij wegverbredingen die in een gevoelig gebied liggen – ik heb het dan niet over de 30 spoedwetprojecten – ook in de nieuwe situatie een MER zullen vragen. Ik zal het dus concretiseren met het lijstje, om iedere zorg weg te nemen dat wij er op dat vlak niet zorgvuldig in zouden zitten. Mevrouw Cramer en ik zijn dat nooit van plan geweest. Ik zal de Kamer het lijstje dus zo snel mogelijk doen toekomen.

De heer **Van der Staaij** (SGP): Dan zullen wij daarna moeten bezien of het tegemoetkomt aan de bezwaren, of liever gezegd vragen. Ik vroeg mij bijvoorbeeld af of dit toch niet een ingrijpende wijziging van het wetsvoorstel is, misschien wel een heel goede, maar dat staat er los van, waardoor het verstandig is om de gewone regel te volgen dat wij het advies bij ingrijpende wijzigingen na ommeekomst nog even langs de Raad van State sturen. Dat is volgens de aanwijzingen voor de regelgeving ook een gebruikelijke regel. In dit geval leek mij dat juist wél voor de hand te liggen, omdat een projectwet die op een limitatief aantal projecten ziet en dus ook binnen korte tijd is uitgewerkt, eigenlijk lijkt te worden verbonden met een soort structurele wijzigingen, die op een niet-limitatief bepaald aantal projecten lijken te slaan. Dat kan, maar dan moeten wij daar wel even goed naar laten kijken. Volgens mij was dat de zorgvuldigheidswens die bij een groot deel van de Kamer leefde. Ook als de minister zegt dat het allemaal niet zo veel voorstelt en het niet zo'n ingrijpende wijziging is, zou die wijziging toch heel snel langs de Raad van State kunnen? Ik vind het jammer dat wij bijna het idee krijgen dat wij in een soort prestigesfeer of prestigeslag terecht komen voor iets waarvan je zegt: neem nou even het zekere voor het onzekere, dan weten wij zeker dat wij later geen gedoe bij de rechter of in de Eerste Kamer kunnen krijgen. Wij kunnen de zaak ook, in korte tijd weliswaar, nog even laten checken. Dan is iedereen tevreden, zou ik denken. Waarom zo moeilijk daarover gedaan?

Minister **Eurlings**: Daar draait het wel om. Ik begin met een procedureel punt. Of een wijziging als ingrijpend moet worden aangemerkt, zal van geval tot geval, mede in het licht van het doel van de advisering door de Raad van State, moeten worden beoordeeld. Ook wijzigingen op onderdelen kunnen van een zodanig groot belang zijn dat het geboden is, de Raad van State daarover te raadplegen. Splitsing van het wetsvoorstel, of een samenvoeging van twee wetsvoorstellen die nauw samenhangen zonder dat daaruit inhoudelijke wijzigingen voortvloeien, is op zichzelf nog niet als een ingrijpende wijziging te beschouwen. Ingevolge artikel 4 van het Reglement van orde voor de ministerraad beraadslaagt de ministerraad opnieuw over een wetsvoorstel indien dit belangrijk wordt gewijzigd. De ministerraad beslist over een hernieuwde raadpleging van de Raad van State. Ingeval van twijfel over de

Eurlings

ingrijpendheid van een wijziging neemt de ministerraad een beslissing.

Ik mag de vergaderingen van de ministerraad bijwonen, dus ik zie het van binnenuit, en weet dus dat de ministerraad zich hierover serieus buigt, daarbij niet over één nacht ijs gaand. Ook in de voorbereiding hebben de mensen van Justitie er van begin tot eind bij gezeten. Wij hadden de vraag al gesteld of het terug moest, of niet. Nee, dat hoefde niet. Nu wordt die vraag weer gesteld. De Raad van State erkent dat het de regering is die dit moet afwegen. Hierin neemt ook het ministerie van Justitie zijn positie in, gezien vanuit de hem toevertrouwde verantwoordelijkheid. Als de regering vanuit haar positie vindt dat het niet nodig is, moet je je afvragen waarom je onnodig vertraging zou oplopen. Er is gezegd dat het niet lang hoeft te duren, maar het is niet niets om in deze periode niet alleen een besluit te nemen, maar in diezelfde periode ook de schop de grond in te jagen. Dat vergt ongelooflijk veel, bijvoorbeeld van de mensen die de wet hebben voorbereid. In de laatste ministerraad voor het zomerreces is het wetsvoorstel besproken. Dagen en halve nachten is daaraan gewerkt. Vervolgens is in het zomerreces gewerkt, naar aanleiding van de uitvoerings-toets en naar aanleiding van het terugkomen van het advies van de Raad van State. Alles is op alles gezet om daarin geen vertraging te laten plaatsvinden. Op het moment dat de experts van Justitie zeggen dat het onnodig en ongepast is, vraag ik de Kamer wat ons let om het wetsvoorstel gewoon te behandelen. Het parlementaire debat moet volledig de ruimte krijgen, maar wij hadden ooit gehoopt om voor het herfstreces de behandeling in de Tweede Kamer, en voor het kerstreces die in de Eerste Kamer te hebben. Wij lopen nu al stevig uit. Ik was met de Eerste Kamer bezig te bekijken of wij ergens rond Nieuwjaar terug kunnen komen van het kerstreces, om de behandeling daar te laten plaatsvinden. Ik geef daarmee aan hoe gemotiveerd wij zijn om die wet snel te behandelen. Door die extra stap te zetten en een concrete lijst op te stellen, hoop ik de inhoudelijke vrees een stuk te hebben weggenomen. Ik hoop dat dit tot een heroverweging leidt.

De heer **Van der Staaij** (SGP): Wat de minister antwoordt, sluit niet helemaal aan op mijn vraag. Hij gaat er op een bepaalde manier inhoudelijk op in, maar ik stel een procedurele vraag. Bij twijfel vindt een groot deel van de Kamer dat het verstandig is om deze zaak langs de Raad van State te sturen, wat binnen een paar weken, zo niet binnen een beperkt aantal dagen, kan worden geregeld. Eerdere ministers hebben daarover heldere afspraken met de vicepresident van de Raad van State gemaakt. Bij een spoedwet kan heel goed een spoedadvies horen. De minister zegt dat de ministerraad daarover gaat, maar ik zeg: er is ook nog een mede-wetgever, de Tweede Kamer, die hier ook een stem in heeft. Toen bij de behandeling van de wet op de Raad van State aan de orde was of de Kamer zelf niet de gelegenheid krijgt om advies te vragen aan de Raad, werd door de ambtgenoot van de minister gezegd dat dat niet nodig is, want de praktijk is dat wij, als de Kamer daarom in meerderheid vraagt, dat altijd doen.

Minister **Eurlings**: De ministerraad moet beslissen of zo iets nodig is. Ik ga naar de inhoud, want daar gaat het uiteindelijk altijd om. Ja, pas op. Als er over "geen

prestige" gesproken wordt, moet daar ook vanuit de Kamer geen zweem van zijn. Het kabinet zegt vanuit de aan het kabinet toevertrouwde verantwoordelijkheid dat het ervoor instaat dat dit zorgvuldig is. Het kabinet staat er met tal van precedenten in de hand voor in dat dit een verruiming is op basis van dezelfde inhoud, die dus niet terug moet naar de Raad van State. Waarom moet er extra vertraging optreden als de regering daarvoor staat en dat waar moet maken? Zo'n advies kan wel binnen een paar weken komen, maar zo snel gaat dat niet altijd. Wij hebben al genoeg vertraging in dit traject.

Ik heb het nogmaals nadrukkelijk in het kabinet voorgelegd. Wij hebben het nogmaals aan de specialisten van Justitie voorgelegd met de vraag of dit terug moet. Zij zeggen dat het echt niet hoeft. De keuze van het kabinet is dus helder. Wij hebben nog wat tijd tussen nu en dan. De heer De Krom gaf aan dat hij er prijs op stelt dat die extra duidelijkheid nogmaals gegeven wordt met een lijstje van concrete projecten. Iets dergelijks bespeur ik ook in de opmerking van de heer Van der Staaij. Ik hoop echt dat dit extra comfort kan bieden en dat het niet een soort verruiming inhoudt die wij er niet mee hebben beoogd. Daarom wil ik heel specifiek zijn. Ik ga daarmee verder dan Elverding, die over de positie van de MER-commissie niet zo ver ging in de richting van de MER.

De **voorzitter**: Ik begrijp de aandrang van de heer Van der Staaij, maar ik geef de heer Roemer het woord. Wij moeten geleidelijk aan dit blokje afronden.

De heer **Roemer** (SP): Ik snap de heer Van der Staaij wel, want de minister draait elke keer om de zaak heen die de heer Van der Staaij terecht heeft aangekaart. Over de behandeling door de Raad van State is afgesproken dat als er vanuit de Kamer een verzoek komt, dat gehonoreerd wordt. Dit is al het eerste voorbeeld waaruit blijkt dat dit niet gebeurt. De Kamer heeft voor de derde keer dringend verzocht om een spoedadvies voor deze spoedwet, als het zo weinig moeite is. Vanochtend hebben wij een voorbeeld gekregen waaruit blijkt dat het binnen zes dagen kan. Als de minister de eerste keer al had gedaan wat de Kamer wilde, had het advies er dus allang gelegen. Hij verwijt de Kamer de zaak te vertragen, terwijl hij zelf voor de derde keer een verzoek van de Kamer naast zich neerlegt. Wat heeft hij te verbergen dat hij dit niet wil?

Minister **Eurlings**: Weet u wat het grappige is? Dit voorstel is langs de Raad van State geweest.

De heer **Roemer** (SP): U weet wat ik bedoel.

Minister **Eurlings**: Ik weet precies wat u bedoelt en wat u zegt. Daar heb ik een probleem mee. Ik heb helemaal niets te verbergen. Wij betrekken nadrukkelijk de stelling dat dit al langs de Raad van State is geweest. En de Kamer vraagt nu om het voor de tweede keer daar langs te laten gaan. De eerste keer hebben wij spoedadvies aangevraagd. Mensen hebben doorgewerkt tot de laatste ministerraad toe. Dat spoedadvies is relatief snel gekomen: anderhalf tot twee maanden. Als het kabinet echt van mening is dat het niet past om het voor een tweede keer voor te leggen, is dat niet omdat wij iets te verbergen hebben. Wij hebben juridisch en inhoudelijk vertrouwen in dat voorstel. De regering regeert en het is

Eurlings

langs de Raad van State geweest, daarom vind ik de link met het wetsvoorstel Raad van State niet helemaal op zijn plaats. De vraag is of het opnieuw terug moet. Ik weet niet of de Kamer bij de Wet ruimtelijke ordening, de Gaswet of de Elektriciteitswet heeft geprotesteerd? Nogmaals, wij vinden dit zorgvuldig. Ik hoop dat er, zoals ik zojuist bij de heer De Krom bespeurde, een aanleiding is om er snel over te kunnen praten als ik u hier nog eens meer zekerheid geef. Het ligt er al een paar maanden. Laten wij erover praten en al die inhoudelijke bezwaren op tafel leggen. Daar zou ik erg voor zijn.

De heer **Van der Ham** (D66): Voorzitter. Ik heb een punt van orde. Wij hebben dit debatje tien minuten geleden ook gevoerd. Het kabinet zegt bij monde van deze minister dat het dit niet gaat doen en dat het kabinet dit zo heeft afgesproken. Alleen de ministerraad kan dit veranderen. Laten wij het debatje over dit punt opschorten. Hopelijk gaat het kabinet dit, gehoord de beraadslaging, nog eens terugnemen in de ministerraad om te bezien of het van positie kan veranderen. Het is duidelijk dat een grote minderheid, misschien zelfs wel een kleine meerderheid, dit graag wil. Misschien kunnen wij maandag een ander geluid horen vanuit het kabinet. Ik ben er niet voor om de discussie steeds te herhalen. De enige manier waarop deze minister terug kan komen op zijn positie, is via de ministerraad. De fracties van bijvoorbeeld de SGP en de VVD, die hierachter staan, zijn er niet op uit om alles te vertragen. Zij vinden dit belangrijk en staan op dit punt graag naast de minister. Ik stel voor dat de minister dit meeneemt naar de ministerraad en dat de Kamer maandag of dinsdag weer een nieuw gesprek heeft.

Minister **Eurlings**: Wat ik zo jammer vind...



De **voorzitter**: Dit voorstel is niet aan de minister, maar aan de Kamer gericht. Ik vraag de leden of zij het ermee eens zijn. Dan stel ik namelijk voor dat wij dit onderwerp afsluiten.

De heer **Koopmans** (CDA): Voorzitter. Ik stel ook voor dat de commissie eerst haar verslag vaststelt en dat wij daarna verder spreken.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Voorzitter. Ik wil gewoon horen wat de minister hiervan vindt. Wij kunnen wel weer rondjes draaien en in procedures vervallen zodat het wordt meegenomen naar het kabinet, maar als de minister zo direct antwoordt dat hij er niets voor voelt, hebben wij daar niets aan. Gelet op de start van dit debat enige tijd geleden en de aanvaring met de VVD-fractie op dat punt – en daarmee met een meerderheid van de Kamer – die niet voor de poes was...

De **voorzitter**: Mijnheer Vendrik, wacht even. U gaat nu weer naar de minister toe.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Ik wil hierover gewoon helderheid in dit debat en niet weer eindeloze verdraging...

De **voorzitter**: Mijnheer Vendrik, zouden wij kunnen

proberen om niet door elkaar te spreken? Met zingen gaat dat goed, maar met spreken is dat wat lastig.

De heer Van der Ham heeft een voorstel gedaan om het antwoord van de minister op dit punt te beëindigen. De heer Koopmans heeft daarop gezegd dat er een procedure is afgesproken op basis waarvan verder moet worden geacteerd. De vraag is of de Kamer het daarmee eens is, want dan sluiten wij dit onderwerp af.

De heer **Roemer** (SP): Voorzitter. Ik steun het verzoek van de heer Van der Ham om de minister te vragen, het mee terug te nemen naar het kabinet. Ik hoop wel dat de ministerraad niet voor de zoveelste keer de Kamer schoffeert door datgene wat de Kamer vraagt, zelfs bij aangenomen motie, weer naast zich neer te leggen.

De **voorzitter**: Oké, maar dat is een vervolgvraag.

De heer **De Krom** (VVD): Voorzitter. Ik vrees dat dit niet meer is uit te leggen aan mensen in het land. Wanneer krijgen wij die nadere informatie van de minister?

Minister **Eurlings**: Ik heb zojuist gezegd dat ik, als de Kamer bereid is om het voor de Kerst te plannen, haar op de kortst mogelijke termijn een lijstje zal aanleveren. Dat zal dus heel snel zijn. De Kamer kan er in haar planning van uitgaan dat zij de informatie binnen een paar dagen heeft.

De heer **De Krom** (VVD): Kunnen wij die maandag of dinsdag hebben?

Minister **Eurlings**: Ja. Dat is geen enkel probleem.

De heer **De Krom** (VVD): Dan stel ik voor dat wij dat afwachten en dat wij dan opnieuw in de procedurevergadering de zaak bekijken. Mag ik het zo afspreken? Dat lijkt mij het handigst.

De **voorzitter**: Over datgene wat u verder afspreekt in de procedurevergadering gaan wij vandaag niet met elkaar. De heer Van der Ham heeft voorgesteld om het punt met betrekking tot de procedure die rond de Raad van State aan de orde is, nu niet verder te bespreken, maar om de minister de signalen die hij heeft gehoord te laten meenemen. De heer Koopmans heeft daaraan het voorstel toegevoegd om, conform de afspraken die zijn gemaakt in de procedurevergadering, eerst het nader verslag af te wachten.

De heer **Koopmans** (CDA): Voorzitter. Het lijkt mij dan heel verstandig dat de Kamer dat nadere verslag morgen vaststelt.

De **voorzitter**: Laten wij even kijken. Ik zie dat de meerderheid der Kamer het ermee eens is om het debat over dit onderwerp nu niet verder te voeren. Over datgene wat u verder voorstelt in de procedurevergadering gaan wij vandaag niet. Als u daar morgen over wilt spreken, stel ik voor dat u daarvoor de commissie bij elkaar roept.

Ik stel voor dat wij het voorstel van de heer Van der Ham volgen en dat de minister zijn betoog vervolgt.

De heer **De Krom** (VVD): Maar dan wel met de

Voorzitter

toezegging van de minister dat die informatie er maandag of dinsdag is.

De **voorzitter**: Dit is een herhaling van zetten. Dat ligt vast en de minister heeft het ook toegezegd. Akkoord?

Minister **Eurlings**: Dank daarvoor. Dat biedt...

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Voorzitter. Mag ik nog wat zeggen over dit punt van orde? Anders wordt het erg lastig. Ik vind het prima om het debat op een nader moment voort te zetten. De suggestie van de heer Van der Ham dat de minister de gevoelens van een belangrijk deel van de Kamer overbrengt aan het kabinet, heeft echter alleen zin als daartoe bij de minister bereidheid bestaat. Als dat niet het geval is, zijn wij gewoon aan het ronddraaien. Ik wil het debat volgende week dus best nog een keer voortzetten, maar dat veronderstelt wel de bereidheid van de minister om dat te doen. Die heb ik nog niet gehoord.

Minister **Eurlings**: Voorzitter. Ik wacht het verslag van de commissie af. Ik heb er vertrouwen in dat ook bij dit soort spannende onderwerpen de inhoud de doorslag zal geven. Ik heb daarom vertrouwen in een goed overleg met uw Kamer. Ik heb toegezegd dat ik een extra zekerheid zal geven om wantrouwen weg te nemen aan het begin van volgende week. Ik weet dat onder anderen mevrouw Roefs dit heel belangrijk vindt. Ik heb de heer De Krom ook gehoord. Ik neem wel krachtig stelling tegen de bewering dat de Kamer geschoffeerd zou worden. Tijdens het debat is mij vanuit AZ gemeld dat de behandeling van het wetsvoorstel bij de Raad van State, op zijn zachtst gezegd, niet op deze manier zou moeten worden uitgelegd. Ook de Raad van State heeft herbevestigd dat de manier waarop wij er procedureel – ik spreek niet over de inhoud – mee omgaan, een juiste is. "Schofferen" is dan ook verre van op zijn plaats. Dat werp ik echt heel ver van mij. Het doet ook geen recht aan de zorgvuldigheid en integriteit waarmee het kabinet met dit soort onderwerpen wenst om te gaan.

De **voorzitter**: Ik stel vast dat wij op basis van het voorstel van de heer Van der Ham dit onderwerp op dit moment afsluiten. De minister zal dit meenemen. Daarnaast zijn er in de procedurevergadering een aantal afspraken gemaakt om te komen tot een nader verslag. Als de procedurevergadering morgen bijeen wordt geroepen, is het aan de voorzitter en de leden van de commissie. Ik stel voor om het debat nu te vervolgen. Het is woord is aan de minister.

Minister **Eurlings**: Voorzitter, dank u wel. Met een goed gevoel verder het debat in.

Ik kom bij een aantal urgente projecten die in het slop dreigden te komen. First things first, was onze benadering. Ik heb alles op alles gezet op die projecten weer in beweging te krijgen, volgens de aanpak die ik heb geschetst. Hoe eerder die herziene spoedwet in de Kamer wordt behandeld, hoe eerder wij aan de slag kunnen. Wat dat betreft is de Kamer nu aan zet.

In 2007 en 2008 samen komt 355 km aan extra rijstroken beschikbaar. Volgend jaar is het aantal nieuwe rijstrookkilometers beperkt – 55 en dus geen 2 of 6 – omdat wij nu de weerslag hebben van de vertraging die een aantal jaar geleden optrad, onder andere in het licht

van de luchtkwaliteitseisen. Laat ons niet wanhopen, want in 2010 en 2011 staat – inclusief de spoedwetprojecten waartegen ik nu met vernieuwd vertrouwen aankijk – minimaal 400 km gepland. Als ons dat samen lukt – daarvoor heb ik de Kamer nodig – gaat het in deze kabinetsperiode minimaal om 811 km. Dat zou in historisch perspectief een hoog aantal zijn. Het is meer dan een verdubbeling in vergelijking met de jaren 2000-2005. Zonder al te politiek te worden, maak ik ook een vergelijking met de periode 1995-2006. In die lange periode is 1000 km aan rijstroken aangelegd. Gemiddeld minder dan 100 km per jaar, zeg ik in vriendelijkheid tegen de woordvoerder van de VVD-fractie. In die periode was de VVD medeverantwoordelijk. Als het ons in deze periode samen lukt, scoren wij dus per jaar meer dan het dubbele aan rijstrookkilometers dan in de periode 1995-2006. Me dunkt, een opgave om samen voor te gaan.

Laten wij ook eens kijken naar moeilijke projecten die goed gaan. Zonet noemde ik al de Coentunnel. Ook daarin hadden veel mensen die de wet gebruiken om niets te willen, hun tanden gezet. De Coentunnel is erdoor. Een ander voorbeeld is de aanpak van de A2 tussen Oudenrijn en Holendrecht. Hiermee wordt vooruitgelopen op de mobiliteitsaanpak. Wij wachten niet tot 2020. Einde 2010 liggen er op de A2 Holendrecht-Oudenrijn twee keer vijf rijstroken. Dat is vier jaar eerder dan gepland, en dat zonder extra kosten. Het is fair om ook dat soort voorbeelden in het totaalplaatje mee te nemen.

De heer De Krom toont zich zeer bezorgd over de gevolgen van Natura 2000 voor de besluitvorming over infrastructuur. Ik zie de risico's, maar zijn nachtmerriescenario is naar mijn beste inzichten niet reëel. De een-op-een vergelijking met de wetgeving inzake luchtkwaliteit zoals hij die maakt, is naar mijn mening niet terecht. De wetgeving voor luchtkwaliteit brengt met zich mee dat bij overschrijding van de normen een project niet kan doorgaan. Zo zwart-wit ligt het bij Natura 2000 niet. Projecten met negatieve effecten op een natuurgebied kunnen onder bepaalde voorwaarden toch doorgaan, bijvoorbeeld als alternatieven ontbreken of als er dringende redenen zijn van algemeen belang.

Bovendien worden bij Natura 2000 voor alle gebieden eigen instandhoudingsdoelstellingen vastgelegd. Dat is een operatie die niet achter ons ligt, maar voor ons. Wij zijn dus aan de bal volgend jaar om per gebied die doelstellingen te bepalen. Dat doen wij zelf, dus niet Europa. Wij bepalen hoe hoog wij de lat willen leggen. Daarna worden, op basis van die doelstellingen, de beheerplannen uitgewerkt. Wij hebben dus tal van mogelijkheden voor beïnvloeding. Er zijn nog geen voldongen feiten. Op dit moment is er geen sprake van dat door Natura 2000 geplande wegaanleg wordt gedwarsboemd.

Ik sluit mijn ogen echter niet voor dit punt van zorg. Beter te veel gewaarschuwd dan te lang niet gezien. Ik zal er samen met de minister van LNV scherp op toezien dat de gesignaleerde risico's goed beheersbaar blijven. Het kan niet zo zijn dat wij aan de ene kant met man en macht werken aan versnelling en aan de andere kant de vertraging weer sluipenderwijs in huis halen. Wij hebben instrumenten om de risico's af te wenden. Die zullen wij gebruiken. Ik zal er bij de minister van LNV op aandringen dat de risico's voor ons infrastructuurprogramma in kaart worden gebracht voordat er wordt besloten over de

Voorzitter

instandhoudingsdoelen. Het is van belang dat wij eerst weten wat mogelijke risico's zijn en vervolgens pas vaststellen hoe hoog wij de lat leggen. Dat moet niet andersom.

Hiermee wordt het voordeel van Natura 2000 ten opzichte van de wetgeving op het gebied van luchtkwaliteit heel manifest. Wij kunnen namelijk van te voren zien hoe wij problemen kunnen voorkomen, in plaats van dat wij er achteraf tegenaan lopen. Verkeer en Waterstaat zit ook aan tafel bij het maken van de beheerplannen en zal bewaken dat de belangen van infrastructuur en verkeer goed worden gediend. Nederland mag niet op slot. Dat laat ik niet gebeuren. Wij zullen dit zorgpunt wat dat betreft zeer serieus nemen.

De heer **Samsom** (PvdA): Ik snap de frustratie van de minister wel enigszins en ik snap ook zijn neiging om na de wat onprettige woordenwisseling met de heer De Krom nu wat toeschietelijker te worden. Hij moet echter niet overdrijven. De minister zal er bij de minister van LNV op aandringen, zo zegt hij, de risico's voor vertraging van de wegverbreding in kaart te brengen voordat de instandhoudingsdoelen worden vastgesteld. Volgens mij moeten wij vooral de risico's voor de natuur in kaart brengen voordat wij de instandhoudingsdoelen vaststellen. Daar gaat Natura 2000 over. Ik hoop dat de minister die balans echt in de gaten wil houden.

Minister **Eurlings**: Zeker. Om die balans in de gaten te houden, moet je echter wel de verschillende aspecten van het verhaal zien. Als wij geen enkel zicht hebben op wat mogelijke gevolgen voor een weg kunnen zijn, kunnen wij ook die gebalanceerde afweging niet maken. Daarom vind ik het goed om die eerst in beeld te hebben en vervolgens bezien hoe wij het natuurbelang kunnen dienen. Natura 2000 is er immers niet voor niets. Het heeft veel goede kanten, maar het moet niet verworden tot een antimobiliteitsinstrument. Ik houd er als Europeaan van om af en toe over de grenzen te kijken. Ik kan u verzekeren dat er heel wat landen zijn die voorkomen dat goede doelstellingen rond milieu zo uitwerken dat het land op slot gaat, mijnheer Samsom. Ik denk niet dat enig land in de Europese Unie daarop uit is. Het gaat juist om die balans. Daarvoor is het wel nodig dat de gevolgen vroegtijdig in beeld zijn.

De heer **Madlener** (PVV): Ik werd even afgeleid door de opmerking over risico's voor de natuur. Ik kan mij daar weinig bij voorstellen. Ik rij elke dag door de natuur, een meter naast de weg is natuur. Maar goed, dat is misschien mijn manco.

Ik wil even terugkomen op een eerder punt. Wat gaat u nu concreet aanleggen, minister? Een verdubbeling van weinig blijft weinig. Wij weten dat in de afgelopen tientallen jaren veel te weinig is aangelegd. Gemiddeld 100 km per jaar. Dat wordt nu 200 km. Ik vind dat echt beneden het peil dat wij moeten halen. U zegt bovendien dat het om het aantal kilometers rijstrook gaat en u sprak net over vijf rijstroken. Hoe moet ik dat nu duiden? Als u nu 10 km weg verbreedt met vier rijstroken, is het dan 10 km of 40 km? Als dat laatste het geval is, zitten wij snel aan die 200 km. Dan blijkt het dus nog minder te zijn.

Minister **Eurlings**: Sinds jaar en dag is de definitie "rijstrookkilometers". Dat was zelfs al het geval voordat ik

in de Kamer zat. Dat is heel belangrijk. Soms heb je veel meer aan 2 km met twee stroken erbij dan aan 50 km en één strook. Op die filegevoelige knooppunten kun je namelijk met een beetje extra capaciteit de files wegnemen. Als wij op de A4 bij Leiderdorp twee keer een strookje van 5 km aanleggen, is file nummer 1 van Nederland weg. Die rijstroken zijn dus altijd de lijn geweest. Ik gebruik die alleen maar omdat ik daarmee op een eerlijke wijze vergelijk. De periode van 1995 tot 2006 is heel lang. Daarin zijn er regeringen geweest van verschillende signatuur. Als wij in deze periode, met datgene wat wij nu al gefinancierd hebben, meer dan het dubbele per jaar bereiken, vind ik dat een prima prestatie. Daarvoor zou ik mij allerminst schamen.

De heer **Madlener** (PVV): Ik stel een aanvullende vraag. Waar begint de daadwerkelijke aanleg van de tweede Coentunnel?

Minister **Eurlings**: Ik kom daarop zo meteen bij u terug. Excuses daarvoor, maar ik wil precies zijn.

De heer **Madlener** (PVV): Wanneer is dat, morgen of volgende maand?

Minister **Eurlings**: Op korte termijn.

De heer **De Krom** (VVD): De minister zegt dat hij, evenals de CDA-fractie, de woorden van zorg van de VVD-fractie over Natura 2000 deelt. Ik heb dat natuurlijk niet allemaal zelf verzonnen. Ik citeer een zin op pagina 9 uit het rapport van de commissie-Trojan: "Rond de besluitvorming van infrastructuur spelen dan ook potentieel hoge onderzoekslasten en vertraging." Voor mij kan de minister daarom niet snel genoeg die risico's in kaart brengen. Ik zie dat er sprake is van een groot probleem en vraag mij in alle ernst af of het spelen met die instandhoudingsdoelstellingen de oplossing voor het probleem zal zijn. Ik meen dat dit niet het geval zal zijn. Uiteindelijk moet je immers toch die juridische zekerheid bieden, terwijl dat in de praktijk nauwelijks mogelijk zal zijn. Ik wacht een en ander met veel plezier af, maar het in kaart brengen van de risico's moet wel snel gebeuren. Is de minister bereid om dat binnen twee maanden te doen?

Minister **Eurlings**: Ik moet u eerlijk zeggen dat ik niet de precieze termijn kan noemen. Ik zeg u wel toe dat de minister van LNV en ik daarop terugkomen. Wij zullen bezien hoe wij die termijnen voor volgend jaar kunnen uitschrijven. Wij moeten in grote lijnen een beeld hebben van de verschillende stappen die wij dienen te zetten, dus wat ons te doen staat. Een gewaarschuwd mens telt voor twee. Er zijn inderdaad risico's, maar die zijn beheersbaar. Daar gaat het de komende tijd om. Ik denk dat het mogelijk is om met de omkering – eerst kijken wat de mogelijke gevolgen zijn en dan kiezen hoe hoog je in een bepaald gebied de lat legt – veel risico's af te wenden. U verwees terecht naar artikel 6, het derde lid van de Habitatrictlijn. Ik hecht er wel aan om te zeggen dat het derde lid van artikel 6 in samenhang met het vierde lid moet worden gelezen. Het derde lid omvat als het ware de hoofdregel en het vierde lid geeft de ruimte voor de afwijking. Concreet houdt dat in dat, als een project wel significante effecten heeft voor het gebied maar er bijvoorbeeld geen alternatieven zijn en het een

Voorzitter

groot belang heeft, het door kan gaan. Wij zijn dus gewaarschuwd. Als u het goed vindt, kom ik bij u terug met de planning waaruit valt op te maken wat ons te doen staat. Ik ben het met u eens dat die planning zo expliciet mogelijk moet zijn. Laten wij dan ook de discussie zo expliciet mogelijk met elkaar voeren. Beter van tevoren dan achteraf. Ik zeg dus nogmaals toe dat ik snel met een schema, de tijdsplanning, bij u terugkom.

De heer **Van der Ham** (D66): Nederland moet niet op slot. Als procedures nagekomen moeten worden, dienen mensen niet te verdrinken in de papiermassa. Dat is allemaal waar. Maar Natura 2000 wordt alleen maar als gevaar gezien. Vreselijk! Wij moeten ons voor de risico's indekken. Ik vraag de minister om ook even naar de andere kant te kijken. Is het in de ogen van de minister mogelijk dat een stuk asfalt niet wordt aangelegd omdat de natuurwaarde te groot is om op te offeren? Is dat in het denkraam van de minister denkbaar?

Minister **Eurlings**: Zeer zeker. Ik ben niet voor niets zo enthousiast over wegverbreding. De eerste man van Natuurmonumenten heeft positief gereageerd op mijn opmerking die ik maakte nadat ik net als minister was aangetreden. Die luidde dat het van belang is om een betere bereikbaarheid te combineren met een zo goed mogelijk natuurbeleid. Ik ben er daarom voorstander van om het fileprobleem waar dat kan, zo veel mogelijk op te lossen door aan te sluiten bij bestaande wegen. Het enige bezwaar daarvan is dat je niet te ver moet doorschieten, omdat het netwerk anders te weinig robuust wordt. Je moet ook parallelstructuren hebben. Maar ik kan mij dat wel degelijk voorstellen. Zojuist zei ik tegen de heer Samsom dat Natura 2000 er niet voor niets is. Ik vind het echter jammer, ook van de discussie over de luchtkwaliteit, dat de uitwerking van de richtlijn die op zichzelf om een goede reden is aangenomen, zodanig is dat het draagvlak voor het beleid op het punt van de gezondheid afneemt in plaats van toeneemt. Daarom vind ik het goed om met elkaar vooraf expliciet na te gaan wat de balans is in plaats dat wij achteraf op gevolgen stuiten die wij vooraf niet konden voorzien. Het gaat juist om de balans tussen die twee belangen, zoals ik ook aan de heer Samsom zei. De natuur is daarbij natuurlijk ook van belang.

De heer **Van der Ham** (D66): Het opkomen voor de Natura 2000-gebieden, een regeling waarin ook heel goede zaken zitten, moet niet alleen de eerste aanvliegroute van LNV en VROM zijn. Ik vraag de minister om dit ook te verdedigen op de congressen waar hij komt, en om niet alleen de gevaren en de problemen te benadrukken – natuurlijk moeten die worden opgelost – maar vooral ook de grote kansen voor Nederland. Tegen de heer Madlener zeg ik: de blikjes in de berm, die hij als natuur ziet, zijn geen konijnen, geen diersoort!

De heer **Koopmans** (CDA): De minister heeft daarnet in een debatje de Kamer aangesproken op snelheid maken. In navolging van de heer De Krom doe ik hetzelfde in de richting van het kabinet. De eerste keer dat de Kamer het kabinet op dit punt heeft gewaarschuwd, was bij de initiatiefnota van de heer Jager en ondergetekende, in november 2006. Ik vraag de regering om dit punt toch scherper op te pakken. De risico's zijn groot. Ik vraag de minister om er de nodige druk achter te zetten om

ervoor te zorgen dat er een schema komt waardoor wij hierover heel snel met elkaar van gedachten kunnen wisselen. Het is zijn verantwoordelijkheid om te voorkomen dat de dingen niet kunnen gebeuren zoals hij wil.

Minister **Eurlings**: Die opmerking komt de heer Koopmans toe. Ik zeg hem dit toe. Ik zeg daarbij wel dat er het nodige is gebeurd.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Ik kies even het perspectief van de andere kant. Als je in Nederland langs de snelweg woont, adem je een hoeveelheid luchtvervuiling in die gelijkstaat aan het roken van zeventien sigaretten per dag. Knappe koppen hebben dat uitgerekend. Dit treft ongeveer 230.000 Nederlanders. Wij leven in een land met een rookverbod. De sigarettenrokers worden het café uit gejaagd.

De **voorzitter**: Nu naar uw vraag. Dit gaat over Verkeer en Waterstaat.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Zeker. Is het eigenlijk een probleem voor deze minister dat die mensen tegen wil en dank zeventien sigaretten per dag moeten roken?

Minister **Eurlings**: Natuurlijk. Dat is de reden waarom wij zo krachtig inzetten op voertuiginnovatie en een goede inpassing van wegen. Daarom ben ik ook zo content met het feit dat het KiM, het mobiliteitsinstituut, geconstateerd heeft dat de lucht sinds de Tweede Wereldoorlog nog nooit zo schoon geweest als vandaag de dag. Dat is niet bereikt door de mobiliteit terug te dringen en af te knellen, maar door innovatie. Een dieselauto van 1975 was 50 keer zo vervuילend als een dieselauto uit 2008. Dat is de kern van de oplossing. In eerste termijn heeft de heer Vendrik een hartstochtelijk pleidooi gehouden voor elektrische auto's. Die Lotus waarin wij straks kunnen zitten, smaakt naar meer. Als de heer Vendrik dat zegt, erkent hij zelf dat de mobiliteit niet het probleem is. De sleutel is de innovatie waarmee wij stap voor stap de goede richting op moeten gaan. Nogmaals, onderzoek laat zien dat de lucht sinds de Tweede Wereldoorlog nog niet zo schoon is geweest als vandaag de dag.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Laten wij de Tweede Wereldoorlog er even buiten laten. Er zijn sindsdien in ieder geval heel veel meer auto's gaan rijden.

Minister **Eurlings**: Daarom is het zo gek dat de lucht schoner is. Dat zou u aan het denken moeten zetten!

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Dat betekent dat veel van de verschoning van het wagenpark er weer uit gereden wordt omdat wij steeds meer auto's laten rondrijden. Laten wij het even anders formuleren. Hoeveel sigaretten per dag zijn voor deze minister eigenlijk aanvaardbaar?

De **voorzitter**: Oké. Maar dat is dan ook de laatste vraag, want wij gaan niet het hele pakje door.

Minister **Eurlings**: Op die vraag geef ik geen antwoord. Het is een volstrekt irreële vraag. Men kan mij aanspreken op de accenten die ik zet om de verbetering die is opgetreden ondanks de toename van de mobiliteit, door

Voorzitter

te zetten. Tegenover 50 keer zo schoon in 30 jaar; staat niet 50 keer zoveel mobiliteit. De cijfers heb ik aan het begin genoemd. Er is dus een heel stevige vooruitgang wat betreft de uitstoot voor mobiliteit, bijvoorbeeld als het gaat om fijnstof. De Kamer kan mij erop aanspreken dat ik deze verbetering doorzet.

De **voorzitter**: Heb ik het goed, minister, dat u daarmee aan het eind van het blokje "versnellen en verbeteren" bent?

Minister **Eurlings**: Dat hebt u goed. Ik kom nu op mobiliteit op de weg.

De heer **De Krom** (VVD): Ik reageer op wat de minister heeft gezegd over versnelling. Ik heb eens even gekeken naar een aantal data over een aantal projecten die in het MIRT 2007 stonden en nu in het MIRT 2009 staan. Misschien mag ik een aantal voorbeelden noemen. Ik zal het kort houden.

Het tracébesluit over de A4 Midden-Delfland was gepland in 2009. Dit wordt 2010. De oplevering zou volgens het MIRT 2007 in 2013 plaatsvinden en volgens het MIRT 2009 in 2015. De oplevering van de N9 Koedijk-De Stolpen is 2011 geworden, maar was 2009. De A12 Woerden-Oudenrijn wordt in 2011 opgeleverd, maar zou in 2009 opgeleverd worden. Et cetera, et cetera. Het verwijt dat niet alleen vanuit de VVD-fractie komt, is gestoeld op deze feiten en cijfers. De minister wil wel, maar de werkelijkheid is dat wij nog steeds heel veel vertraging zien. Ik vraag de minister daarom om een reactie op dat lijstje. Ook wil ik weten in welke Randstad Urgent-projecten wij volgend jaar versnelling kunnen zien. Volgens mij heb ik er nog niet één gezien.

Minister **Eurlings**: Wij houden ons aan de afspraken die bij Randstad Urgent meer dan een jaar geleden zijn gemaakt. Toen hebben wij met de bestuurlijke partners in de regio vastgesteld wat onze mijlpalen zijn en waaronder wij onze handtekening plaatsen. Wij hebben ons gehouden aan deze mijlpalen. Dat was niet gemakkelijk. Ook bij de Randstadconferentie heb ik gezegd: ik moet het nog zien volgend jaar; het gaat nog veel meer van ons vergen. Het is niet gemakkelijk. Vlak voor de conferentie moest nog heel veel met stoom en kokend water gebeuren. Onder druk wordt ineens heel veel vloeibaar.

Dat in het MIRT dingen zijn opgeschoven, heeft er mee te maken dat bij sommige Randstadcontracten van tevoren in samenspraak met de regio is gezegd dat op het vlak van luchtkwaliteit er extra ruimte moest worden gehaald. Wij hebben de nieuwe wet nog niet. De mijlpalen van Randstad Urgent zijn allemaal gehaald. Op dat vlak is geen sprake van schuivende panelen. Weet de heer De Krom op welke versnelling Randstad Urgent mikt? Na misschien wel 30 jaar praten over de A6/A9, onder de verantwoordelijkheid van kabinetten waarvan het CDA, maar ook de VVD deel uitmaakte, nemen wij nu een besluit. Nu zeggen wij gewoon dat wij deze periode een besluit rond de A4 Midden-Delfland nemen. Afspraak is eindelijk een keer afspraak, in plaats van dat trajecten tientallen jaren verslonzen en het nooit tot besluitvorming komt. Daarvoor was Randstad Urgent bedoeld. Het is een besluitvormingsmachine waarbij geldt: afspraak is afspraak. Als partijen dadelijk, als puntje bij paaltje komt, toch niet willen meewerken, wordt het namen en

shamen. Dan worden mensen in de wind gezet. Dat dit enigszins serieus is, kan worden afgeleid uit de ervaring die men er regionaal mee heeft. Regionale bestuurders die met de A6/A9 te maken hebben, reageren furieus als er een afspraak is. Mensen willen er weer onderuit. Dan zie je dus dat het mensen ernst is om de termijn te halen.

De vergadering wordt van 18.50 uur tot 19.55 uur geschorst.

Minister **Eurlings**: Na de algemene inleiding en het blok rond versnelling, ga ik verder met het blok over mobiliteit op de weg. De warme woorden van mevrouw Roefs aan het adres van onze wegwerkers heb ik bijzonder gewaardeerd. Dank daarvoor. Ik wil dit blok over mobiliteit op de weg graag hiermee beginnen. Ik zeg haar toe dat ik deze woorden met plezier en trots zal doorgeven tijdens werkbezoeken aan en andere contacten met de mensen die concreet de spade in de grond steken. Het mag wel eens een keer gezegd worden, want het is een onderdeel van de werkelijkheid dat niet vaak wordt belicht. Ik zal naar een manier zoeken om dat wel te doen.

De heer Madlener roept mij in deze economisch zware tijd op om met name in te zetten op investeren in mobiliteit en om nu echt wegen aan te gaan leggen. Hij wil voor 1 april een eerste plan zien. Ik kan de heer Madlener verblijden, want de plannen liggen er al! Wij hoeven dus niet te wachten op de aprilgrap. In de brief van 21 november staat onder meer informatie over de uitvoering van de aanbevelingen van de commissie-Elverding, het actieprogramma "Sneller en Beter", de spoedaanpak, het Tracéwetprogramma, en de mobiliteitsaanpak met 4 mld. extra aan investeringen. Ik heb zojuist al gezegd dat wij aan het kijken zijn of er verder nog iets kan gebeuren. Die discussie heb ik met de Kamer gevoerd aan het begin van mijn antwoord.

De heer Koopmans zegt blij te zijn met de uitvoering van de motie-Koopmans over de N35 tussen Zwolle en Wierden. Op korte termijn starten wij met de verbreding van het stuk tussen Heino en Zwolle. De heer Koopmans vraagt aandacht voor het traject tussen Wierden en Nijverdal. Ik zie dat dit traject snel drukker wordt, mede door de opening van de A35 bij Almelo. Er zijn nu nog geen onoverkomelijke capaciteitsproblemen geconstateerd, maar vanzelfsprekend hou ik met de regio de vinger aan de pols. Als maatregelen nodig blijken, ben ik bereid in het bestuurlijk overleg in het voorjaar van 2009 daarover afspraken te maken, met een verdeling van 50% van de kosten voor de regio en 50% voor het Rijk. De financiering van het rijksdeel wil ik daarbij afhankelijk stellen van de besluitvorming over de doortrekking van het MIRT na 2020. Deze discussie komt sowieso terug in de Voorjaarsnota. Er hangt veel vanaf.

Mevrouw Roefs vraagt terecht aandacht voor mensen die gebruik maken van een scootmobiel. Met haar wil ik al het mogelijke doen om te zorgen dat deze mensen zich veilig en comfortabel kunnen verplaatsen, zonder onnodige rompslomp. Deze weggebruikers hebben vooral behoefte aan maatwerk. Sommigen zullen bijvoorbeeld baat hebben bij handremmen, anderen bij voetremmen. Eisen die voor de een relevant zijn, kunnen dat voor de ander net niet zijn. Ik vind het echt van belang dat mevrouw Roefs dit onderwerp een maand geleden al op de agenda heeft gezet. Ik geloof dat de

Voorzitter

reacties van de experts ter zake zeer positief waren. Dit is terecht. Wat is onze uitdaging voor de komende tijd? Hoe kunnen wij zorgen dat het veiligheidsniveau hoog is? Hoe kunnen wij, als in de toekomst steeds meer mensen van de scootmobiel gebruikmaken, ervoor zorgen dat zij dat veilig kunnen doen? Hoe voorkomen wij tegelijkertijd dat wij heel veel extra eisen en bureaucratie in het leven roepen? Over al deze vragen moeten wij het gesprek met elkaar aangaan. Het veiligheidsniveau moet eenduidig hoog zijn. De vraag is wel hoe je daarmee om moet gaan voor de verschillende categorieën gebruikers, bijvoorbeeld met verschillende handicaps en ouderdomskwalen. "One size fits all" is dan niet altijd gemakkelijk.

Het versterken van de voorlichting is sowieso een goede suggestie van mevrouw Roefs. Ik zeg haar toe dat ik samen met gemeenten, ouderenbonden en Veilig Verkeer Nederland zal bezien hoe de informatie over veilig en goed vervoer aan deze mensen kan worden verbeterd. Ik kom er graag op terug.

De heer Koppejan pleit terecht voor een eerlijke kans voor het mkb bij het verkrijgen van opdrachten van het ministerie van V&W. Dit pleidooi heeft hij naar ik mij herinner ook vorig jaar krachtig gehouden. Ik stel met nadruk dat het mkb naar opdrachten kan meedingen. Ik kan dus het beeld dat hij in zijn eerste termijn schetste, dat er alleen wordt gewerkt met tien grote opdrachtnemers, wegnemen. Wij hebben juist belang bij een concurrerende markt. Hoe meer concurrentie, hoe minder krapte en hoe lager de prijzen. Daarom ben ik er alert op dat onnodige belemmeringen om op aanbestedingen in te schrijven, worden weggenomen. Ons beeld is dat in de praktijk vaak mkb'ers als combinant meedingen. Rijkswaterstaat heeft het afgelopen jaar, in lijn met wat wij eerder met elkaar bespraken, de extra eisen aan combinatievorming geschrapt en de informatievoorziening verbeterd. Ook is er regelmatig contact met de brancheverenigingen en het mkb om samen te bezien hoe praktische hindernissen uit de weg kunnen worden geruimd. Wij houden de vinger aan de pols. De lijnen zijn ingezet. Ik heb al gezegd dat wij er juist veel belang bij hebben als mkb'ers, hetzij alleen, hetzij in combinatie, tot een goede concurrerende bieding kunnen komen.

De heer **Roemer** (SP): Ik denk dat het een terechte vraag met een terecht antwoord is. Het is van groot belang. Dat deelt de SP-fractie van harte. Dat ontlokt mij een vraag die eigenlijk voor de staatssecretaris bedoeld is. Misschien kan zij daar straks op reageren. Maar nu de minister namens het kabinet een pleidooi voor het mkb houdt, ben ik benieuwd: gaat dat straks ook gelden bij de verkoop van ov-chipkaarten?

Minister **Eurlings**: Als u mij toestaat, dan verwijst ik die vraag door naar de staatssecretaris.

De **voorzitter**: Akkoord.

De heer **Madlener** (PVV): Ik kom even terug op de plannen die er al zouden liggen. Gelet op de nieuwe situatie, met de crisis die eraan komt en de uitspraken van het kabinet dat versneld geïnvesteerd gaat worden in infrastructuur, heb ik gevraagd om op een rijtje te zetten in hoeverre een concreet pakket maatregelen aan de Kamer gaat worden voorgeschoteld. Ik heb gevraagd om dat voor 1 april te doen. De minister zegt dat hij daar nog

met de minister-president over gaat spreken en afwacht wat er qua financiering gebeurt. Ik zou het echter toch op prijs stellen als de minister een overzicht aan de Kamer wil sturen waarin hij de maatregelen van dit kabinet nog eens op een rijtje zet. Wat gaat hij echt versneld doen met het oog op de economische crisis?

Minister **Eurlings**: Wij hebben eerder in deze termijn gediscussieerd over het technisch onderzoek en de punten die versnelling. Ik heb er toen op gewezen dat één van de belangrijkste punten in deze periode de spoedwet is. Ik hoop dat door de extra geste die ik vanavond heb gedaan, wij die spoedwet met spoed tot wet kunnen maken. Ik denk dat volgende week in het debat met de premier moet worden gezien op welk moment dat technisch onderzoek dat over departementen gaat, gereed is. Ik wil met de Kamer afspreken dat zodra mij duidelijk is of dit onderzoek tot extra pecunia leidt, ik haar zo snel mogelijk hierover bericht. Los van die spoedwet – die is echt nodig, want de schoppen moeten al volgend jaar de grond in – hangt het nu dus even af van het onderzoek, waarover volgende week in de Kamer wordt gediscussieerd.

De heer **Madlener** (PVV): Wij gaan er gewoon van uit dat die spoedwet er komt, want de Kamer werkt in brede zin mee. En u hebt eigenlijk toegezegd om voor de zomer – ik zeg 1 april – met een concreet pakket maatregelen te komen, inclusief dekking et cetera.

Minister **Eurlings**: Dat hangt dus af van dat onderzoek. Volgende week kan met de minister-president en misschien de minister van Financiën – ik weet niet wie de Kamer heeft uitgenodigd – gediscussieerd worden over de termijnen. Zodra wij weten of het onderzoek extra geld oplevert voor infrastructuur, zullen wij de Kamer zo snel mogelijk berichten over hoe wij dat denken te besteden. Dan kunnen wij daar over discussiëren. Daar zal niet veel tijd overheen gaan, omdat wij tegelijkertijd onderzoeken wat wij extra snel zouden kunnen doen. Die discussie had ik eerder ook met de heer Koopmans.

Mijn derde blok betreft het spoor. Het gaat goed met ons spoor. Ik moest daar laatst nog eens aan denken toen ik de uitnodiging zag voor het afscheid van Aad Veenman. Ik moest terugdenken aan de tijd dat ik op vakantie was in het prachtige Lissabon in december 2001, januari 2002. Ik ben daar altijd graag. Ik heb weinig van mijn vakantie kunnen genieten, want ik was toen woordvoerder spoor. Hoe groot waren de problemen toen? Hoeveel ellende was er? De raad van bestuur is zelfs grotendeels vervangen en op een gegeven moment de raad van commissarissen. Binnen het bedrijf waren er veel spanningen tussen de verschillende lagen. Jarenlang was de trein een echt zorgenkindje. Nog niet zo lang geleden, een jaar of zes zeven geleden, was zij dat nog, maar sinds enkele jaren stijgen de rapportcijfers die de reizigers toekennen aan de NS heel erg sterk. 78% van de klanten geeft de Nederlandse Spoorwegen een zeven of hoger. Evenzo belangrijk of belangrijker is dat steeds meer mensen de trein weten te vinden. In de eerste helft van dit jaar zagen wij een reizigersgroei van 5,2%, zeg ik richting de heer Roemer. Dat is heel erg veel. Dit is meer dan wij met de kabinetsdoelstelling op het oog hadden, terwijl die in historisch perspectief torenhoog was. Echt, die was heel erg hoog.

Voorzitter

De punctualiteit is ook toegenomen. Die ligt nu op ongeveer 87% volgens de 3-minutennorm en op 94% volgens de in Europa gebruikelijke 5-minutennorm.

Ook met het goederenvervoer gaat het goed met een groei van ruim 6% in de eerste helft van dit jaar. De Betuwelijn begint haar nut te bewijzen. Deze maanden gaan wij naar minimaal 250 goederentreinen per week. Dat klinkt heel gewoon, 250 goederentreinen per week, maar dat scheelt minimaal 12.000 vrachtwagens op de weg, dus iedere week weer 12.000 vrachtwagens minder. Wat dat betreft levert de Betuweroute wel degelijk wat op.

De heer Samsom heeft een groot gedeelte van zijn betoog gewijd aan het spoor. Met mij is hij verheugd vanwege de goede ontwikkeling bij de Nederlandse Spoorwegen en hij vraagt mij of het zwaard van Damocles van de nieuwe aanbestedingen in 2015 deze goede ontwikkeling niet dwarsboomt. Ook ik vind het belangrijk dat er op tijd duidelijkheid komt over de concessieverlening na 2015. De bedrijven moeten investeringen kunnen doen en zij moeten weten waaraan zij toe zijn. Ik heb nadrukkelijk mijn tevredenheid over de Nederlandse Spoorwegen uitgesproken en daarbij de klantvriendelijkheid en de punctualiteit genoemd. Ik vind wel dat een belangrijk besluit weloverwogen moet worden genomen. Eerst moet de evaluatie van de spoorwegwetgeving inclusief de vervoersconcessie eind dit jaar met de Kamer worden besproken. Vervolgens zal in het eerste kwartaal van 2009 het kabinetsstandpunt naar aanleiding van die evaluatie de Kamer worden voorgelegd. Dat doe ik dan nadrukkelijk in combinatie met een uitspraak over de verlenging van de concessie aan ProRail. Dat laatste hoort natuurlijk bij het eerste. Bij dergelijke belangrijke beslissingen is het van belang dat wij helder en zorgvuldig opereren op basis van een goede analyse.

Ik constateer overigens dat de Nederlandse Spoorwegen heel stevig investeren in materieel. Ik vind dat ook een teken van vertrouwen van de NS zelf. Het bedrijf straalt vertrouwen uit. De NS geven ermee aan: wij zijn goed gepositioneerd, het komt goed. Ik heb hierbij eigenlijk twee gevoelens. Enerzijds zie ik dat het met de NS heel goed gaat en dat zij zich heel goed positioneren. Anderzijds vind ik dat wij bij de evaluatie alles zorgvuldig in aanmerking moeten nemen.

De heer Koopmans vroeg of het mogelijk is om 10 mln. aan te wenden voor grensoverschrijdend ov.

De heer **Roemer** (SP): U spreekt alleen maar lovende woorden over de NS. Eigenlijk zegt u: ik ben het helemaal met de heer Samsom eens, alleen wil ik wel zorgvuldiger tewerk gaan. Wat zou volgens u ons daarbij nog in de weg kunnen staan? Wat mij betreft mag u nog verder gaan dan de heer Samsom aangaf.

Minister **Eurlings**: Ik herinner dan aan wat de heer Koopmans bij interruptie zei, namelijk dat je heel scherp moet opereren, wil je tot extra prestaties kunnen komen. Je moet het spel goed kunnen spelen. Niet ieder debat over spoor of een hogesnelheidslijn leidt bij u tot grote tevredenheid, maar dat kan ik de NS niet euvel duiden. Tot welke afspraken kom je? Hoe ga je om met de combinatie van aspecten, want allereerst moet je constateren dat de NS heel goed opereren. Echt hoor! Complimenten! De NS zijn klantvriendelijk en echt modern, maar tegelijkertijd heeft dat bedrijf een grote

maatschappelijke rol en dat houdt het. Hoe zie je op dit punt de toekomst? Hoe ga je om met eventueel veranderde regelgeving, met meer concurrentie et cetera? Ik vind het dus van belang dat het spel op een goede manier kan worden gespeeld, zeg ik ook richting de NS. Men moet ook in aanmerking nemen waar wij vandaan komen. Toen ik pas minister was waren er krantenkoppen met teksten als: Oorlog op het spoor. Die betroffen de NS en ProRail. Je ziet dat men nu een manier vindt om meer samen te werken met onderscheiden verantwoordelijkheden die ook zullen blijven. Er zijn meer bedrijven dan alleen de NS; er zijn 19 bedrijven op het Nederlandse spoor. Deze goede beweging geeft extra vertrouwen. Maar ik houd eraan vast dat wij het ordentelijk doen: eerst evalueren wij hoe wij met de wetgeving verder gaan en vervolgens kijken wij welke actoren daarbij horen.

De heer **Roemer** (SP): Ik neem aan dat die evaluatie vrij snel kan komen en dat wij er binnen een paar maanden met het kabinet over kunnen spreken. Neemt de minister in diezelfde evaluatie ook de mogelijkheden mee om NS en ProRail formeel nog dichter bij elkaar te krijgen en wat mij betreft zelfs in elkaar?

Minister **Eurlings**: Ik heb geen enkele twijfel dat dergelijke discussies in het debat naar voren zullen komen, onder andere van uw kant. Ik heb u, zeg ik even uit mijn hoofd, schriftelijk geantwoord dat het helemaal bij elkaar brengen lijkt in te druisen tegen de onafhankelijke rol die ProRail moet hebben, niet alleen ten opzichte van de Nederlandse Spoorwegen, maar ook ten opzichte van al die goederenvervoerders die vechten om dezelfde capaciteit. Je moet een spel hebben waarin die verschillende partijen evenredig worden bekeken. Dat zou ik hebben tegen volledige integratie, maar dat debat kunnen wij voeren.

De heer **Roemer** (SP): Om het debat kort te houden: ik vroeg alleen of de minister het wilde meenemen in de evaluatie.

Minister **Eurlings**: Wij zullen de positie van ProRail nadrukkelijk meenemen. Ik zie alleen bezwaren om die twee helemaal onder een hoedje te brengen, want er is wel wat veranderd sinds de concurrentie op het spoor werd geïntroduceerd en heel veel goederenvervoerders van ons spoor gebruikmaken. Dat is anders dan vroeger met NS Cargo. Dit punt komt vast terug.

De **voorzitter**: Ik stel voor dat wij niet vooruitlopen op een onderzoek dat nog moet komen. Mijnheer Cramer, u kijkt mij vragend aan.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Voorzitter. U doet een procedurevoorstel en daar moet ik altijd even goed over nadenken. Anders zou ik uw gezag in twijfel trekken en dat wil ik niet.

De **voorzitter**: Heel goed.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Het is in het licht van de begroting goed om de minister aan te spreken over de verantwoordelijkheden van ProRail. Er zitten twee grote brokken in de activiteiten van ProRail. Ten eerste is dat de verkeersregelaar, de politieagent die op de kruising

Voorzitter

staat en zegt: jij eerst, jij niet. Ten tweede is het de capaciteitsverdeling. Ik kan mij voorstellen dat de capaciteitsverdeling veel meer de bedrijfsafhankelijke tak is, terwijl de vraag "hoe houd ik het spoor in bewegingen als er verstoringen zijn" dichterbij de organisatie zelf zou kunnen worden geschoven.

De **voorzitter**: Dat is wel vooruitlopend op. De minister.

Minister **Eurlings**: Het zou kunnen, maar tegelijkertijd zijn er bij spoorverstoringen ook heel veel andere partijen die een heel groot belang hebben. Laten wij afspreken dat ik de plussen en minnen nadrukkelijk zal communiceren. Ik zeg tegen de heer Cramer en ook tegen de heer Roemer dat wij die discussie snel, volgend voorjaar, zullen hebben.

Nu moet ik even mijn ribben tellen. De heer Koopmans vroeg naar de mogelijkheden om 10 mln. voor grensoverschrijdend ov te financieren...

De heer **Koopmans** (CDA): Nee, 20 mln. Dat was mijn tekst gisteren en vandaag en dat zal die morgen ook zijn.

Minister **Eurlings**: Het hangt even van de concrete plannen af. Ik heb u, de heer Cramer en anderen heel positief bejegend op het punt van grensoverschrijdend openbaar vervoer. Ik vind het een belangrijk punt. Het is ook precies zo'n punt dat in het Haagse debat heel snel ondergesneeuwd raakt. Het is toch gek dat je in deze tijd van wegzakkende grenzen met ons omringende landen een sterk vertakt wegenetwerk ziet zonder grensposten, maar dat die grenzen voor het spoor wel degelijk nog bestaan. Ik sta er positief tegenover. Als er goede plannen zijn, wil ik die graag ondersteunen. Misschien kunt u in tweede termijn heel concreet aangeven wat u van mij verwacht.

De heer **Koopmans** (CDA): Wij zijn bezig met de voorbereiding van een amendement. Wij vinden wel dat een regio moet cofinancieren. Misschien is daardoor het misverstand ontstaan van 20 gedeeld in 10/10. Wij bedoelen dat het 20/20 moet worden, in totaal 40.

Minister **Eurlings**: Ik denk dat dat inderdaad het misverstand is geweest. Ik wacht uw amendement af. Als verantwoordelijk minister zeg ik u dat wij initiatieven voor grensoverschrijdend ov toejuichen, mits wij ze goed kunnen financieren. Eerder heb ik een intentieverklaring ondertekend voor grensoverschrijdend spoor van Eindhoven via Heerlen naar Aken en van Eindhoven via Venlo naar Duitsland. U noemde ook AVANTIS. Ik sta er positief tegenover, mits het goed wordt gefinancierd.

De heer Vendrik vroeg naar de dekking van de 4,5 mld. voor het hoogfrequent spoor en naar de vermogensconversie van de NS. Er is een belangrijke stap gezet in de financiering van het hoogfrequent spoor. De desbetreffende planstudies zijn in het MIRT opgenomen. Hierdoor kunnen wij al aan de slag. In de begroting is aangegeven dat met de begroting voor 2009 de financiering van de spoorambities is gedekt. De doctrine is bekend: geen planstudie voordat de financiering er is. De garantie dat het er komt uit de genoemde potten, is helder. Bij kasritmes zal Financiën bijspringen, hetgeen nog een extra garantie is.

De eerste 2,5 mld. heb ik al concreet aangegeven. Voor de resterende 2 mld. is het essentieel dat de gesprekken

met de NS over het superdividend, de leenfaciliteit ProRail en de concessieprijs zijn afgerond. De afgelopen periode is benut om met de NS een overeenkomst te bereiken over HSA. Wij hebben afgesproken dat de Kamer hiervoor het akkoord moet geven. Nu wij overeenstemming hebben met HSA verwacht ik goede voortgang te kunnen maken over het superdividend en de concessieprijs. Zorgvuldigheid staat voorop. Financiën als aandeelhouder en Verkeer en Waterstaat als concessieverlener zijn met de NS in nauw overleg. De dekking is geregeld. Zodra de exacte invulling duidelijk is, zal ik de Kamer daarover informeren.

De heer Samsom vroeg naar de mogelijkheid om meer dan 4,5 mld. beschikbaar te stellen voor zes intercity's en zes stoptreinen per uur in den brede. Ik ben het heel erg eens met de manier waarop hij het zei: het gaat ons om de inhoud en vervolgens bekijken wij wat ervoor nodig is. Er komen sowieso zes intercity's. Wij gaan uit van vier stoptreinen, maar als er vraag naar is, schalen wij op richting zes. Dat is de inhoud. Vervolgens is het de vraag hoe wij dat gaan bereiken. Wij hadden die persconferentie. Het was heel bijzonder, want er was geen oorlog op het spoor, maar NS, ProRail en de goederenvervoerders stonden schouder aan schouder. Zij boden mij aan hoe zij dachten het met 4,5 mld. te kunnen doen. Deze vraag is daarbij nadrukkelijk aan de orde geweest. Aad Veenman zei dat hij ervan overtuigd was dat het mogelijk is met 4,5 mld. Ik heb daarbij gezegd dat wij de peilstok er insteken. Als blijkt dat het niet kan, komen wij voor deze discussie te staan. De heer Samsom zegt: als wij voor die zes intercity's en zes stoptreinen de markt hebben, dan moet dat gerealiseerd worden. Als er extra middelen nodig zijn, dan vindt hij dat die middelen gevonden moeten worden. Hij legde daarbij de link met het verruimen van de horizon van het MIRT. Ik kan mij daar veel bij voorstellen, maar in de planstudie wordt bezien of de marktontwikkelingen zodanig zijn, dat het echt nodig is om nu al van zes intercity's en zes stoptreinen uit te gaan, en of het exploitatietechnisch kan. Dan wordt ook duidelijk of het binnen het gereserveerde budget kan. Als het niet kan, komen wij erover te spreken.

De heer **Samsom** (PvdA): Er zit iets meer achter dan alleen de vraag. Het gaat inderdaad ook over de dienstregeling. NS en ProRail zeggen dat een dienstregeling met zes intercity's en zes stoptreinen intrinsiek makkelijker te onderhouden is dan een maatwerkregeling met zes intercity's en vier stoptreinen. Dat hoort echt bij die afweging. De lengte van de corridors heeft ook invloed op de marktvrage die daaruit voortkomt. De taakomschrijving is helder. Het financiële plaatje moet daaruit voortvloeien, en niet andersom.

Minister **Eurlings**: Ik ben het met u eens, met één toevoeging. Het gaat niet alleen om de lengte van de corridors. Zoekgebied is geen handig woord, maar er is een serieuze intentie om het zoekgebied ruimer op te nemen. Ik zal ook kijken naar het punt van de inpassing. Er hoort echter wel de marktvrage bij. Het heeft geen zin om de Nederlandse Spoorwegen, die het exploitatietechnisch zelf moeten rooien, met lege treinen te laten rijden. Dat gezegd hebbend: als er ruimte blijkt voor 6/6, zullen wij kijken of wij het kunnen financieren. Aad Veenman zei dat hij ervan overtuigd was dat het binnen 4,5 mld. kon, maar wij hebben tegelijkertijd gezegd dat

Voorzitter

wij, als het niet kan, de peilstok erin steken en verder kijken. Nu is het wel weer geen "klein bier", dat is het nooit bij dit soort dingen, maar de heer Samsom maakt daar ook de link met de door hem bepleite verruiming van de horizon van de Nota Mobiliteit. Dat is echter een gesprek voor later. Laten wij nu eerst kijken of de 6/6 kan en zo ja, of het binnen de 4,5 mld. kan. Het eerste beeld was dat het wel kan, maar dat zal bewaarheid moeten worden.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Ik heb een vraag over het superdividend. Ik begrijp van de minister dat de planstudies onder handen zijn genomen en dat geld is geregeld. Ik begrijp echter tegelijkertijd dat het overleg over hoe de 2 mld. precies geritseld moet worden, nog gaande is. Daarmee is de 2 mld. niet zeker. Of staat de uitkomst al vast?

Minister **Eurlings**: Ik zou het woord "geritseld", ook richting mijn ambtgenoot van Financiën en de mensen van de Nederlandse Spoorwegen, niet snel gebruiken. Het bedrag is helder afgesproken en aangezien Financiën hierin ook een stevige rol heeft, is nu vooral de vraag hoe wij het invullen. Wij willen er ook inhoudelijk goed mee omgaan. Er is dus een goed gesprek met de Nederlandse Spoorwegen: wat voor rating moet je houden, hoe ver kun je daarin gaan, wat kun je met een doorgetrokken leenfaciliteit van ProRail, wat kan met een concessieprijs en wat zeer zeker niet? De discussie is dus niet of wij de 2 mld. halen, maar hoe wij de 2 mld. in een paar vlaaipunten indelen. Financiën zou Financiën echter niet zijn als zij, zonder de zekerheid dat de 2 mld. er is, zou zeggen: begin maar met de planstudies, maar als er kasritme problemen zijn, passen wij bij.

De **voorzitter**: De heer Vendrik, nog één maal.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): De politieke boodschap is dus: het spoor moet gewoon betalen voor het spoor. Er zit niets anders op, die 2 mld. moet, linksom of rechtsom, op tafel komen om de spoorambitie van deze minister te financieren. Is daarbij ook betrokken wat de 2 mld. voor de NS en ProRail aan beperkingen met zich brengt om bestaande investeringsprojecten onder handen te nemen? Je kunt toch niet zomaar 2 mld. uit een staatsbedrijf halen?

Minister **Eurlings**: Dat zeg ik dus juist. Daarom doen wij het zorgvuldig. Je hebt het dan over de rating die een bedrijf moet houden in de toekomst, heeft men voldoende ruimte om te investeren en te kunnen doorgroeien? Welk vet kan van de botten af en waar moet je daarmee ophouden? Wij doen dat in alle rust. Het was eerder onze intentie om het misschien een maandje sneller te doen. Dan hadden wij misschien nu al ongeveer de koekpunten verdeeld, of iets sneller. Nu kan het volgend voorjaar worden. De heer Vendrik zal toch met mij begrijpen – hij zit ook vaak in andere debatten – dat er bij Financiën de laatste maanden ook nog wel iets anders aan de hand was. Er is nu ook duidelijkheid rond de HSA, onder premisse van de goedkeuring van de Kamer. Ik denk dat wij de verdeling in de drie taartpunten de komende maanden moeten rond krijgen.

De **voorzitter**: Oké. De heer Roemer.

Minister **Eurlings**: Ik heb nog één opmerking. De heer Vendrik zegt dat spoor spoor financiert. Het is fantastisch dat de NS zo lucratief is dat er zo veel extra vet op de botten zit. Dat is een compliment aan de organisatie. Bovendien ziet de heer Vendrik aan Schiphol dat het helemaal niet vanzelfsprekend is dat geld uit de mobiliteitssector bij een superdividend ook weer in de mobiliteitssector terugkomt. Ik vind het dus nogal wat en ik ben er erg content mee dat dit zo geregeld is.

De **voorzitter**: De heer Roemer.

De heer **Roemer** (SP): De heer Samsom had een aantal ideeën om zaken op het spoor verder te verbeteren. De eerste zin van de reactie van de minister was erg hoopgevend. Hij zei namelijk dat het om de inhoud gaat en dat wij dan gaan bekijken hoe wij het kunnen bereiken. Waarom doet hij dat niet als de SP voorstellen doet? Wij hebben een heel boekwerk aan voorstellen gedaan en bijna zijn eerste zin op schrift is: ja, maar wij moeten het ook nog allemaal gaan betalen. Waarom maakt hij verschil tussen een coalitiepartij en een oppositiepartij? Ik geloof niet dat dat zijn aard is.

Minister **Eurlings**: Ik heb de beantwoording hier even niet voorhanden, maar volgens mij heb ik ongeveer richting de helft van mijn antwoord een behoorlijk compliment gegeven voor tal van goede dingen die in het plan zitten. Het verschil is dat de heer Samsom uitgaat van de doelstelling van zes intercity's en als het even kan zes stoptreinen per uur op de corridors. U noemt daar tal van andere zaken bij, maar dan kom je niet alleen op een ander doel, maar ook op een ander kostenplaatje uit. Komen wij er met die 4,5 mld.? Wij denken dat dat mogelijk moet zijn, maar de heer Samsom vindt het doel belangrijker dan de middelen, iets dat ik met hem eens ben.

De heer **Roemer** (SP): Dat is een verschil dat er niet is. Wilt u eerst naar de inhoud van onze voorstellen kijken? Daarna kunnen wij kijken of er financiële mogelijkheden zijn om ze te realiseren. Natuurlijk heeft alles te maken met het doen van politieke keuzes.

Minister **Eurlings**: Wij hebben dat serieus proberen te doen, zij het dat de tijd tussen de indiening van de voorstellen en nu niet groot is. Als u vindt dat bepaalde punten niet goed aan de orde zijn geweest, schrijf dan even een briefje, dan ga ik daar graag op in. U zegt dat er geld bij wegen kan worden weggehaald en naar het ov kan worden doorgesluisd, maar dat doen wij niet. Wij doen veel extra voor het ov en ook voor wegen, maar wij gaan niet het één laten lijden onder het ander. Dat is een principieel verschil van inzicht.

De **voorzitter**: Als de eventuele opmerkingen van de SP-fractie ondershands worden aangeboden, kan de minister misschien toezeggen dat hij daarop in tweede termijn terugkomt.

Minister **Eurlings**: De tweede termijn is ook nog vanavond. Misschien is het beter dat ik iets langer de tijd neem, anders kom ik weer met eenzelfde soort antwoord.

De **voorzitter**: Ik stel voor dat wij het voorlopig zo

Voorzitter

afspreken. Ik ben overigens het debat begonnen met de vaststelling dat wij om half twaalf afsluiten, dus dat zien wij dan vanavond wel.

Minister **Eurlings**: De heer Roemer vroeg mijn reactie op het spoorplan van de SP. Ik heb veel waardering voor het feit dat de SP een gedreven visie op het spoor heeft gepresenteerd. Ik deel de gedachte daarachter: aantrekkelijker treinvervoer voor steeds meer mensen en goederen, maar het moet wel haalbaar en betaalbaar zijn. De eerste erg ruwe schatting is dat de plannen tussen de 10 en 15 mld. extra kunnen kosten tussen 2009 en 2020. Daarbij kiest de SP voor het investeren in consumptieve bestedingen in de vorm van lagere tarieven, terwijl de keuze van achtereenvolgende regeringen is geweest dat wordt geïnvesteerd in kwaliteit en infrastructuur. Deze beide zijn hard nodig om de trein aantrekkelijk te maken voor steeds meer mensen.

Ook van de heer Cramer ontving ik een uitgewerkte notitie onder de titel "Nieuwe stations, nieuwe passagiers".

De heer **Roemer** (SP): U gebruikt alleen maar een prijsprikkel als u dingen duurder kunt maken.

Minister **Eurlings**: Nee, maar wij kunnen een euro maar één keer uitgeven. Wij zitten dit jaar op een groei van meer dan 5% van het treinvervoer, dit ondanks het feit dat ov niet gratis is. Ov is overigens nooit gratis: ook in Hasselt betaalt de belastingbetaler het ov. De belangrijkste uitdaging is hoe wij überhaupt die toestroom aan mensen nog een plaats in de trein kunnen bieden. Als de treinen nu al nokvol zitten en je stopt het geld niet in nieuw materieel, maar in lagere tarieven, wordt de aanzuigende werking nog groter, waardoor je de mensen helemaal niet meer kunt accommoderen. Dat is een keuze die wij moeten maken, omdat wij qua budgettaire kaders anders zitten dan u dat vanuit uw positie ziet.

De heer **Roemer** (SP): Dat is echt een non-argument. Wij hebben er daarom juist voor gekozen om het buiten de spits te doen. Dan is er ruimte genoeg en die willen wij graag vullen. Volgens mij wil de minister dat ook.

Minister **Eurlings**: Ja, maar ook dat kost heel veel geld. Als je ziet hoeveel reizigers erbij komen en hoe het product wordt gewaardeerd, zetten wij ons geld liever in voor meer treinen en metroachtige frequenties. Dan hoef je niet meer te wachten op de trein, maar komt er om de vijf minuten een trein langs. Dat vinden wij een klantvriendelijk product. Ik vind het op zich trouwens wel charmant dat de heer Roemer het belang van een prijsprikkel op die manier waardeert. Het interruptiedebat met de heer Samsom was wat dat betreft interessant. Dat is net wat mij met de auto willen doen.

De heer **Roemer** (SP): Ja, om het duurder te maken.

Minister **Eurlings**: Nee, want als het duurder wordt in de spits, wordt het goedkoper buiten de spits. Zo stimuleer je mensen om op een andere tijd te gaan reizen.

De **voorzitter**: Ik stel voor dat wij teruggaan naar het spoor; dat was tenslotte het onderwerp.

Minister **Eurlings**: Jazeker, het spoor. Wij komen hier later nog op terug.

Onder de titel Nieuwe stations en nieuwe passagiers heeft de heer Cramer een uitgebreide notitie bij ons ingediend. Ik bedank de heer Cramer daarvoor. De ChristenUnie maakt zich als vanouds sterk voor de opening van nieuwe stations. Ik heb vorig jaar tegen de heer Anker, die toen de heer Cramer verving, gezegd dat wij dit steunen en in die lijn met de ChristenUnie-fractie willen doorgaan. Het is een belangrijk thema. Wij hebben voor de stations Maarheeze en Sassenheim de financiering rond gemaakt. In het programma Hoogfrequent Spoor zijn enkele wensen voor nieuwe stations in de planstudies meegenomen, bijvoorbeeld Schiedam Kethel. Ik zal de notitie goed bestuderen, ik kom met een doorwrochte reactie en ik zie ernaar uit om daar later met de heer Cramer over van gedachten te wisselen.

Dan kom ik bij mijn vierde blok: Schoon en Zuinig.

De heer **Koopmans** (CDA): Voorzitter, staat u mij toe om over het voorvorige blok een vraag te stellen?

De **voorzitter**: Nou...

De heer **Koopmans** (CDA): Dank u.

De **voorzitter**: Ja, dat doet u handig. Stelt u uw vraag heel kort. Als de minister het antwoord niet paraat heeft, stel ik voor dat hij de vraag in tweede termijn beantwoordt.

De heer **Koopmans** (CDA): Het gaat over de opmerking van de minister over de N35. Vorig jaar hebben wij daar namelijk ook over gesproken. Ik heb een beetje het gevoel dat wij aan het terugploegen zijn. Over het deel waar burgemeester Kobes woont – de minister kent dat wel – heeft de minister vorig jaar gezegd dat hij de ontbrekende 6 mln. zou regelen. Als hij zijn tekst nu eens zou willen beginnen met "ik regel die 6 mln. zoals ik vorig jaar heb beloofd en ga met de regio aan de slag om te bekijken hoe wij het ontbrekende deel ...". Hij mag van mij daar verder de formulering gebruiken die hij zojuist gebruikte, maar ik laat dat aan de onderhandelingen over.

Minister **Eurlings**: Ik moet even terug naar het bestuurlijk overleg. Volgens mij was de regio tevreden met de afspraken die wij gemaakt hebben. Ik kom daar in tweede termijn op terug. Ik zeg er nogmaals bij: waardeert u de opmerking die ik maak dat als blijkt dat door de aanzuigende werking ook voor dat gedeelte meer nodig is, wij in het voorjaarsoverleg 2009 bereid zijn om daar afspraken over te maken, maar wel op basis van een fiftyfiftyregeling. Dat is over een paar maanden.

De **voorzitter**: Nee mijnheer Koopmans, wij gaan dat debat hier nu niet overdoen. De minister heeft toegezegd dat hij er in tweede termijn op terugkomt. Het woord is aan de heer Cramer.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Hoewel ik goed heb geluisterd, heb ik misschien even gemist of de minister teruggekomen is op het spoorwerk. Ik heb namelijk het idee dat het bij de schriftelijke beantwoording gebleven is. Daar heb ik echter wel twee vragen over. Ten eerste heb ik gemist hoe het zit met de Taakgroep onnodig

Voorzitter

nacht- en weekendwerk; dit heb ik in eerste termijn wel aangesneden. De minister zou daar nog een reactie op geven. Dat mag van mij overigens ook in tweede termijn. Ten tweede heb ik opgemerkt dat op dit moment projecten onvoldoende in de markt gezet worden door ProRail. De minister zegt dat hij ProRail daarop heeft aangesproken. Ik zou hem echter willen vragen of er een planning op korte termijn mogelijk is van wat er in de markt gezet gaat worden. Ik krijg zeer dringende signalen uit de spoorsector dat dit onvoldoende gebeurt en dat mensen ontslagen moeten gaan worden omdat er onvoldoende werk is bij de bedrijven. In het licht van de discussie over de teloorgang van bedrijven in het kader van de recessie lijkt mij dit een heel verkeerd signaal.

Minister Eurlings: Ik snap het punt van de heer Cramer. Is het goed als ik over deze twee onderwerpen later schriftelijk bericht, voor zover het niet in tweede termijn afdoende beantwoord kan worden? Ik kijk wat ik kan aanleveren en als dat niet voldoende is, zal ik daar binnenkort schriftelijk op terugkomen.

De heer **Samsom** (PvdA): Aan het begin van de termijn van de minister spraken wij vrij lang over de mogelijke versnelde investeringen in het kader van de kredietcrisis en de recessie. In mijn termijn heb ik daaraan, al was het alleen om de balans goed te bewaren, drie specifieke spoorinvesteringen toegevoegd. Ik wil niet vooruitlopen op de mogelijke beslissing of wij aan die versnelde investeringsimpuls beginnen, maar ik wil wel graag van de minister horen of de drie projecten die ik had voorgesteld – de vier sporen bij Geldermalsen, de boog bij Deventer en het station van Utrecht – in principe zouden kwalificeren. Zijn zij snel uitvoerbaar? Zijn het projecten die wij sowieso moeten doen in het kader van hoogfrequent spoorvervoer?

Minister Eurlings: Ik wil deze projecten graag in de analyse meenemen en de Kamer er later over berichten, want ik kan nu onmogelijk zeggen of dat kan. Zij zijn genoteerd. Als er meer pecunia komen, zal ik ze meenemen in de analyse van wat wij kunnen versnellen.

De heer **Roemer** (SP): In eerste termijn heeft mijn fractie gevraagd of de minister meer haast wil maken met het beveiligingssysteem ERTMS, waardoor treinen dichter achter elkaar kunnen rijden, wat een enorm voordeel is voor de capaciteit. In de reactie van de minister staan een paar dingen die ik echt niet begrijp. Ik hoop in ieder geval dat de afspraak met de spoorsector heel snel is. Waarom blijft de minister zo krampachtig wachten om echte slagen te maken? In zijn beantwoording zegt hij dat dit komt doordat wij nog niet precies weten welk systeem wij willen hebben. Dat is hetzelfde als zeggen dat je nog niet weet welke versie van Windows je gaat kopen en dat je daarom maar helemaal geen computer koopt. De minister kan al met de hardware beginnen. Dat is heel simpel. Wij kunnen de eerste afspraken daarover al meteen maken. Daarnaast draait het ERTMS al. Er zijn bedrijven die het systeem goed leveren. Bij de hsl en de Betuweroute hebben wij daarmee goede ervaringen. Wij hoeven dat niet op de lange baan te schuiven, want dat gaat alleen maar extra geld kosten. Wanneer ziet de minister nu eens in dat dit kansen zijn? Wanneer kan hij ons toezeggen, op korte termijn echte afspraken te maken?

Minister Eurlings: De heer Roemer zou eens met Bill Gates moeten praten over hoe Windows Vista hem bevalt. Heel veel mensen zijn naarstig op zoek naar een computer die nog XP levert. Nu heb je bij computers een heel gemakkelijke oplossing en die heet Apple. Die is er helaas bij de treinen niet. Maar goed, dat is mijn hobby; ik houd niet van Windows.

Het punt bij het ERTMS is het volgende. Sommige bedrijven hebben het onder controle, maar er zijn verschillende versies en die lopen allemaal door elkaar heen. Daarom wordt in Europa gewerkt aan een nieuwe versie. Daarna komt er weer een vervolgversie. Daarbij hebben wij in het kader van de HSA met elkaar gesproken over hoe ontzettend moeizaam het is om een eerste personenlijn operationeel te krijgen. Als wij in het ene debat grote technische problemen zien – en die zijn echt heel groot, want het ene ERTMS is dus het andere niet – vind ik het helemaal niet zo gek dat wij in het andere debat een beetje rustig aan doen. Laten wij er eerst voor zorgen dat het systeem uitgekristalliseerd is voordat wij er alles op inzetten. De heer Roemer heeft gelijk dat dit het systeem van de toekomst is, maar over de zeer nabije toekomst ben ik het laatste jaar iets realistischer geworden.

De heer **Roemer** (SP): Ik vroeg de minister of hij in ieder geval bereid is om alvast met de hardware te beginnen. Laten wij daar de boel gewoon op scherp houden. De minister suggereert dat het softwaresysteem vreselijk lang op zich zal laten wachten. Daar geloof ik niet in. Ook de sector gelooft daar niet in. Met het hardwaresysteem kunnen wij nu al beginnen. Wij kunnen nu slagen maken. Dat scheelt ons straks zo veel in capaciteit. Het scheelt ons honderden miljoenen die wij minder hoeven uit te geven aan het spoor, omdat wij de capaciteit op die manier fors kunnen vergroten. Waarom duikt de minister er niet wat dieper in?

Minister Eurlings: Ten eerste heb ik eerder gezegd dat wij op het vlak van ERTMS volgens Europa akelig vooroplopen. Wij zijn een van de drie koplopers. Ten tweede is het ERTMS het ERTMS niet. Er zijn heel veel technische problemen. Ten derde moet de Kamer een beetje consequent zijn. Toen wij voorstelden om een van de corridors naar 160 km/u te brengen met ons ERTMS, zei de Kamer in overgrote meerderheid: alsjeblieft niet, wij willen een oud systeem want dan hebben wij voor veel minder geld op vier corridors het effect van 160. Het is op dit moment hartstikke duur – het is niet goedkoop – en het is technisch niet uitgehard. Wat betekent dat? Als ik het nu in de baan zou leggen, loop ik het risico dat de standaard over twee jaar veranderd is en dat ik weer een probleem heb om het systeem te laten communiceren met datgene wat op de rails rijdt. Leidt dat bij mij tot negativisme? Helemaal niet. Ik heb recent, een paar weken terug, met de Kamer een procesafpraak gemaakt dat wij er later nader op terugkomen als dingen wat meer in beeld zijn. Gelet op de grote complicaties, vind ik het goed om heel even te kijken hoe de discussie in Brussel verdergaat.

De **voorzitter:** Mag ik de leden en de minister vragen om hun vragen en antwoorden kort te houden? Anders gaan wij wel heel ver de tijd in.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): De minister zegde zojuist

Voorzitter

op verzoek van de heer Samsom toe, in het kader van de mogelijke versnelling van infrastructuurprojecten daarbij drie spoortrajecten te betrekken. Wil hij in dezelfde oefening het spoortraject Almere-Utrecht-Breda opnemen en de Kamer daarover rapporteren?

Minister **Eurlings**: Het versnellen van wat al is besloten, is nog even iets anders dan het nemen van nieuwe beslissingen. Bij nieuwe beslissingen moet alles worden afgewogen. Wij hebben afgesproken om een quickscan uit te voeren voor Almere-Utrecht om snel alle plussen en minnen op een rij te zetten. Dit hangt echter ook samen met de keuzes die in Almere worden gemaakt: in welke richting ontwikkelt het nieuwe Almere zich? Verder spelen de discussies over de IJmeerverbinding. Het moet in dat grotere verhaal worden gezien. Het zou gek zijn om zo'n besluit vanwege de economische crisis niet meer in den brede af te wegen. Het hangt nauw samen met de bredere ruimtelijke ordening in dat gedeelte van Flevoland.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Ik heb begrepen dat men er in de desbetreffende regio's klaar voor is. Ik ken deze minister – dat is een positieve kwaliteit – als iemand die wil doorpakken. Dit is een ideeetje daarvoor.

Minister **Eurlings**: Ik ken geen enkele regio waar men niet klaar is voor grote nieuwe projecten. Het is eerder de politiek die er minder klaar voor is. Ik kom nu niet weer terug op de spoedwet, maar op heel veel vlakken is men in het land klaar voor actie.

De heer **Van der Ham** (D66): Dit is volgens mij een beetje het kopje "spoor overig". De minister heeft mijn vraag over de Europese hogesnelheidslijnen schriftelijk beantwoord. Het is positief dat steeds meer luchtvaartmaatschappijen zich bezighouden met het hogesnelheidsnetwerk. De minister is niet ingegaan op mijn vraag naar de kansen die daar liggen voor Nederland. Hij is wel ingegaan op de Zuiderzeelijn. Wij waren tegen de aanleg daarvan, vooral omdat de verbinding niet werd doorgetrokken naar Duitsland. Stel dat er, juist door de ontwikkelingen in de markt, toch interesse ontstaat. Houdt de minister een lijntje met Duitsland om daarop in te spelen? Hoe geeft hij dat vorm? Welke andere kansen zijn er voor Nederland in zo'n vergevorderd hogesnelheidsnetwerk?

Minister **Eurlings**: Wij houden de lijnen met onze oosterburen altijd open. Dat heb ik ook gezegd toen wij dat moeilijke debat hadden over de Zuiderzeelijn. Ook toen zei u wat u nu zegt, en daar had u gelijk in. Wij volgden daarin dezelfde lijn. Daarbij wil ik wel een knip maken. Enerzijds gaan luchtvaartmaatschappijen steeds meer met de rails doen. Het gaat daarbij niet alleen om "snelle rails" maar ook om "luxe rails". De behandeling moet toch een beetje hetzelfde voelen als in het vliegtuig.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Ryan Air.

Minister **Eurlings**: Ryan Air had ik daarbij niet in gedachten. Anderzijds worden miljarden geïnvesteerd in nieuwe rails, wat majeure beslissingen zijn. Internationale verbindingen kunnen je ook upgraden op andere manieren, bijvoorbeeld via materieel en frequentie. De

lijnen met Duitsland houden wij dus open. Daar is echter op dit moment geen intentie om de lijn vanaf Hamburg en Bremen door te trekken. Het zou anders zijn als Duitsland daarin wilde investeren en er een hoofdcorridor van maakte. Nu dat (nog) niet zo is, kunnen wij zaken misschien op een andere manier bevorderen.

De heer **Van der Ham** (D66): Ik vroeg of er nog enigszins contact over is. In de schriftelijke beantwoording staat: daar spreken wij niet meer over. Het lijkt mij goed om het toch eens in de zoveel tijd naar voren te brengen: goh, hoe staan jullie daar nu in?

Minister **Eurlings**: Natuurlijk, maar in zo'n schriftelijk antwoord wil ik niet de verkeerde verwachtingen wekken. Bij die moeilijke beslissing heb ik destijds Berlijn zeer bevroegd. Het antwoord was: de komende tijd können Sie das vergessen. Dat was slecht Duits. Het zat er gewoon niet in. Ik wil voorkomen dat ik het beeld creëer dat het nu wel gaat gebeuren, maar natuurlijk houden wij de lijn open.

De **voorzitter**: Mijnheer Cramer, ik zie u weer staan. Het lijkt mij niet dat wij vragen gaan herhalen.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): U mag mij veel verwijten, maar u kunt mij er niet op betrappen dat ik hier steeds terugkom om vragen te herhalen.

De **voorzitter**: Wij hoeven hierover niet in discussie te gaan, maar ik maak u geen verwijten.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Ik kom niet terug op zaken. Ik heb mij terughoudend opgesteld tijdens het debat omdat ik eerst wilde weten of alle antwoorden zouden worden gegeven. Ik hoop dat u mij aan het eind nu de ruimte geeft om een punt helder te krijgen.

Ik reageer op wat de minister zegt over het ERMTS: de techniek is niet uitgehard. Er valt veel over te zeggen, maar de afgelopen jaren hebben wij wel helderheid gekregen over dezelfde versie. Kijk naar de hsl-zuid. De minister kan dus in de opdrachtverlening aangeven wat de eisen zijn en het kader waarbinnen ERTMS wel degelijk kan functioneren. Dat is wat ik nu mis in het debat en wat wij wel nodig hebben indachtig eerder aangenomen moties in deze Kamer over de systeem-sprong naar ERTMS.

Minister **Eurlings**: Dat ben ik wel met u eens, mijnheer Cramer. Ik vroeg er aandacht voor dat er nog steeds heel veel wisselende panelen zijn in Brussel op dit vlak. Toen ik met de heer Navarri van Bombardier sprak, zei hij mij dat de ene versie de andere niet is, dat de ene niet met de andere kan communiceren. Dat is dus echt een probleem. Dat is een van de redenen dat Bombardier het nog niet kan brengen tot een standaard waarmee echt kan worden gereden. Het kan gebeuren dat wij nu op één versie inzetten, maar dat er vervolgens in Europa vervolgviesies komen waardoor wij toch weer achter de feiten aanlopen. Daarom stelde ik voor om nog heel even te kijken – het gaat nu allemaal vrij snel – wat er de komende tijd gaat gebeuren. Laten wij ervoor zorgen dat wij de hogesnelheidslijn aan het rijden hebben. Vervolgens kunnen wij kijken wat de stand van zaken met betrekking tot ERTMS is.

Voorzitter

Mijn laatste grote blok betreft Schoon en Zuinig. Als minister van Verkeer en Waterstaat voel ik mij als vanzelfsprekend ten volle medeverantwoordelijk voor milieudoelstellingen van dit kabinet. Ik realiseer mij ook dat er veel moet gebeuren. In de afgelopen twintig jaar is de groei met het autoverkeer gepaard gegaan met een evenredige groei van de CO₂-uitstoot. Auto's worden schoner – ik heb fijnstof genoemd – maar met steeds meer auto's op de weg neemt de CO₂-uitstoot niet af. Wij zijn er wel in geslaagd de totale uitstoot van stikstof en fijnstof in het autoverkeer sinds 1985 met 55% respectievelijk 60% te verminderen. Ik zei u dat er 67% meer verkeer is. Tegelijkertijd is er 60% minder fijnstof. Dat komt niet door het bekennen van de mobiliteit, maar door innovatie.

Een lichtpuntje is de toenemende populariteit van hybrides, in de straat van de heer Samsom en verder. Het afgelopen jaar is de vraag hiernaar verviervoudigd. Nog niet iedere Alfarijder is overigens overtuigd. Ook auto's uit het zuinige A- en B-segment krijgen een steeds sterkere marktpositie. Daaruit blijkt maar weer dat de consument zelf uiteindelijk aan de knoppen van milieu en klimaat zit. Kiest de consument voor schonere en zuinigere alternatieven, werkt hij of zij echt concreet mee aan een beter milieu?

De regering probeert de consument daarbij een zet in de rug te geven. Maatregelen om rijden schoner en zuiniger te maken, zijn in het beleid ingebed. In naam de vergroeningsmaatregelen in het Belastingplan 2009, waaronder de extra verlaagde bijtellingscategorie van 20% voor schone auto's van de zaak. Ik noem de inspanning op het gebied van mobiliteitsmanagement. Samen met regio's en bedrijven verminderen wij het autogebruik in de spits. Daar werken wij hard aan, onder meer door het verbeteren van fietsroutes en busverbindingen en het bevorderen van telewerken. Daarvoor is in totaal 152 mln. beschikbaar vanuit de mobiliteitsaanpak. Ik noem ook het innovatieprogramma Duurzame Logistiek dat wij samen met ondernemersorganisaties en milieuorganisaties uitvoeren. Ik noem Anders Betalen voor Mobiliteit.

Wij werken toe naar een systeem dat mensen beloont die schoner, zuiniger en bewuster rijden. Zij betalen immers minder. Schattingen geven aan dat de kilometerprijs sowieso leidt tot een reductie van 16% tot 20% voor de verschillende emissies ten opzichte van de referentiesituatie. Op dit moment onderzoek ik verschillende scenario's. Over de uitkomst daarvan zal ik de Kamer vanzelfsprekend berichten. De heer Vendrik vroeg om de nagestreefde milieuwinst van de kilometerprijs op te nemen in de wet. Ik ben daar geen voorstander van omdat het niet past om in een dergelijke wet milieudoelen op te nemen. Ik kan mij wel voorstellen dat in de memorie van toelichting een nadrukkelijke indicatie wordt gegeven van de milieueffecten.

Met de heer Van der Ham en de heer Vendrik ben ik van mening dat de ontwikkeling van elektrische auto's ruim baan verdient. Ik zie samen met de industrie hoe wij de ontwikkeling van elektrische auto's in een stroomversnelling kunnen brengen. Dat doen wij in breed verband, want ook de elektriciteitsbedrijven, universiteiten, TNO en ECN hebben een rol te spelen en pakken die rol gelukkig ook actief op. Voor het programma onder de naam De auto van de toekomst heb ik inmiddels tientallen miljoenen euro's beschikbaar. Concreet wil ik samen met een aantal regio's komen tot

proeftuinen voor elektrisch vervoer. Daarin kunnen wij ervaringen opdoen, kunnen wij leren van de praktijk. Dat helpt ons bij het voorbereiden van een grootschalige marktintroductie vanaf, let wel, 2011.

Ons overkoepelende doel is om in 2020 de CO₂-uitstoot van de verkeers- en vervoerssector teruggebracht te hebben tot maximaal 30 tot 34 megaton. Dat is flink minder dan vandaag de dag en ook minder dan de verwachte trendgroei in 2020. Het is een ambitieus doel. Het zal dan ook bijzonder veel inspanning vergen om dat te behalen. Bij het formuleren van onze doelen gingen wij namelijk uit van de strenge normen op Europees gebied, strenge normen op het gebied van het bronbeleid en bijmenging van een bepaald percentage aan biobrandstoffen. Zoals u weet, hebben wij het bijmengingspercentage enigszins verlaagd vanwege zorgen over de effectiviteit en de duurzaamheid van de eerste generatie biobrandstoffen. Dat milieuarargument maakt het helaas niet eenvoudiger om onze CO₂-doelstellingen te realiseren. Dan zit het ene milieuarargument in dit verband het andere terecht in de weg. Wij zullen alle zeilen moeten bijzetten. Daarom zijn wij daarmee volop aan de slag. Daarbij volgen wij de zojuist door mij geschetste lijnen. Fatalisme helpt ons niet verder, maar wel hard werken en de vinger stevig aan de pols houden. Het is goed om bij de tussenevaluatie in 2010 te bezien of nadere maatregelen nodig zijn. Mede namens de minister van VROM, heb ik dat in mijn schrijven van gisteren gemeld. Ik ga de mobiliteit in ieder geval niet afknellen. Zeker in deze economisch moeilijke tijden waarin bedrijven, zelfstandigen en werknemers nogal wat voor hun kiezen krijgen, zou dat namelijk precies het tegengestelde zijn van wat dit land zo hard nodig heeft.

Daarmee ben ik aan het eind gekomen van mijn betoog in eerste termijn.

De **voorzitter**: Ik dank de minister. Ik zie dat er nog twee woordmeldingen zijn. De heer Vendrik krijgt eerst het woord.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Voorzitter, staat u mij toe om twee vragen in een interruptie te stellen naar aanleiding van de brief van gisteren en de antwoorden van vanochtend?

De **voorzitter**: Zeker, ga uw gang.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): In de brief van gisteren lees ik op pagina 2 in de vierde alinea de volgende zin: "De minister van VROM heeft de Kamer toegezegd om in april 2009 een completer beeld van de stand van zaken te geven over het werkprogramma Schoon en Zuinig." Dat snap ik. "Tegen die tijd zal ook de besluitvorming over enkele belangrijke onderdelen in het maatregelenpakket voor de sector verkeer verder zijn, in het bijzonder die met betrekking tot biobrandstoffen en de CO₂-emissienormen voor personenauto's." Het laatste snap ik niet, want volgens mij is afgelopen maandagavond door de EU een besluit over de CO₂-emissienormen genomen. Helaas heb ik zowel van de minister van VROM als van deze minister begrepen dat Nederland zich neerlegt bij een versoepeling van CO₂-emissienormen voor personenauto's. Dus, wat betekent de door mij geciteerde passage in de brief van gisterenochtend?

Voorzitter

Minister **Eurlings**: Die passage betekent dat wij sowieso in 2010 breed zullen evalueren en dat de minister van VROM heeft toegezegd om de voortgang met de Kamer in 2009 te bespreken. Het laatste punt dat de heer Vendrik aanhaalt, zou zo maar kunnen betekenen dat die brief op dat punt niet meer actueel is. Het komt in deze drukke tijd immers voor dat een brief van het ene ministerie naar het andere gaat en vervolgens teruggaat. Daarover doet hij twee of drie dagen en dan is de inhoud niet meer op alle punten actueel.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Dat is buitengewoon jammer. Ik had zo gehoopt dat ik daaruit kon opmaken dat er een pittige toezegging werd gedaan. Nu vrees ik dat het een foutje is. Mocht het anders zijn, dan hoor ik dat graag nog van de minister. Misschien is het mogelijk om daarop in tweede termijn in te gaan? Tot nader order ga ik ervan uit dat dit een ommissie is.

Minister **Eurlings**: Vanuit de boezem van mijn collega van VROM – als ik dat zo mag zeggen – heb ik begrepen dat zij het niet een begaanbaar pad vindt om de EU weer tot een ander besluit te brengen. U weet dat zowel zij in de Milieuraad als ik in de Transportraad er altijd het meest hard aan trekt. Wij zijn de partij die verder wil gaan in plaats van minder ver. Wij zijn hét “voorloopland” bij uitstek en willen dat ook echt zijn. Ik verontschuldigd mij bij u voor het feit dat ik de laatste tijd weinig tijd heb gehad. Ik kan nu dan ook moeilijk zien wat haar beweegredenen precies zijn en waarom zij met haar inschatting op grond van de vergadering van de Milieuraad tot die conclusie is gekomen. Ik denk dat u dat debat beter met haar kunt voeren, want zij heeft van het begin tot het eind bij die vergadering gezeten.

De **voorzitter**: Uw tweede vraag, mijnheer Vendrik.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Ik zou mij kunnen voorstellen dat het kabinet Barroso gaat steunen. Ook zou ik mij kunnen voorstellen dat het met Barroso tegen Duitsland zegt dat het mogelijk is om steun te verlenen aan de Duitse auto-industrie, mits er superzuinig wordt geproduceerd. Dan zou de emissienorm die nu is versoepeld, als het ware via die route terug op tafel komen. Dat zou deze minister ook helpen bij het behalen van zijn scherpe CO₂-emissienormen. Ik hoop dat dit nog in de boezem van het kabinet besproken wordt en dat wij daarop volgende week een positieve reactie krijgen. Die vraag komt wat ons betreft terug. Ik begrijp dat het lastig is voor de minister om nu “even” toezeggingen te doen.

Ik stel nu de andere vraag. Die heeft betrekking op het antwoord op mijn vraag wat de minister in de antwoorden op de schriftelijke vragen in het kader van de begroting bedoelde met de streefwaarde voor minder CO₂. Dat zou een streefwaarde zijn zonder directe gevolgen. Ik begrijp dat antwoord niet goed. De tekst van het desbetreffende antwoord van de minister snap ik niet goed, maar de minister zegt onder andere: “Binnen het kabinet is op basis van deze resultaatsverplichting voor diverse sectoren een streefwaarde vastgesteld.” Bij die resultaatsverplichting wordt verwezen naar Kyoto. Dat is 2012. Ik wilde het eigenlijk hebben over 2020 en wat het kabinet zichzelf heeft opgelegd. Allereerst wil ik dus weten hoe het daarmee zit. Daarnaast vraag ik het volgend. Er is dus een resultaatsverplichting van het kabinet, en vervolgens zijn er streefwaarden voor diverse

sectoren. Als je een landelijke resultaatsverplichting hebt, heb je echter ook een sectorale resultaatsverplichting en niet een streefwaarde. Hoe zit dat?

Minister **Eurlings**: Het kabinet wil gewoon resultaten behalen. Daar gaat het voor. Vervolgens is er interdepartementaal een zekere flexibiliteit. Als de heer Vendrik de stukken van vorig jaar op zich laat inwerken, weet hij dat voor ons de biobrandstoffen en het bronbeleid heel belangrijke punten waren. Daarbij valt het dus wat tegen. Tegelijkertijd lijken er grote potentiële meevallers te zijn. Alleen al door het feit dat wij in de brief van eind mei over het Belastingplan in relatie tot de kilometerbeprizing hebben gekozen voor 100% afbouw van het bpm in plaats van 25%, waarmee in 2007 nog was gerekend, is een extra CO₂-reductie van circa één megaton mogelijk. Dat is een plus. De plussen en de minnen zet je tegenover elkaar. Ik heb de notulen teruggelezen van de vergadering – ik meen de begrotingsbehandeling – die de Kamer recent met de collega van VROM heeft gehad. Zij heeft gezegd: als het ergens tegenvalt, is het allereerst aan het ministerie zelf om ervoor te zorgen dat het ergens anders meevalt. Er is echter ook altijd nog een klein stukje flexibiliteit om te bekijken hoe de ene sector eruit komt en hoe de andere. Wij hebben geen reden om eraan te twijfelen dat wij het kunnen halen. Het een valt mee, het ander valt tegen. Sommige potentiële en substantiële effecten moeten nog worden doorgevoerd en doorgerekend. Wij zijn daarin partners met VROM en wij werken daaraan constructief samen.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Dan neem ik even een kleine stresstest over deze benadering af. Met de biobrandstoffen valt het tegen. Volgens de voorlopige taxatie kost dat deze minister ongeveer een halve megaton CO₂. Is dan de afspraak dat hij dat binnen de sector verkeer en vervoer oplost, of is de afspraak: wij zetten het op de lat en gaan bekijken of mevrouw Van der Hoeven het met de energiesector binnenfietst?

Minister **Eurlings**: Ik verwachtte echt een stresstest, maar deze valt wel mee! Zojuist zei ik immers dat wij één megaton extra binnenhalen met 100% afbouw. Dan heb ik dus nog een halve megaton over. Plankgas! zie ik de heer Madlener al denken. Het probleem is natuurlijk groter, zo zeg ik de heer Vendrik direct na, mede door het bronbeleid. Maar die megaton noem ik niet voor niets. Ik noem nog tal van andere potentiële meevallers. Wij hebben het gevoel dat wij daarmee redelijk op streek zijn. Wij zullen er ook gewoon ons best voor doen om aan het eind van de rit goed uit te komen. De collega van VROM heeft gezegd dat allereerst het eigen ministerie in beeld komt. Zij heeft echter ook gezegd: wij gaan ervoor om dat zo goed en zo kwaad als het gaat te doen, zonder dat wij vervallen in een milieubeleid dat het opnieuw beknellen van mobiliteit betekent. Dat is namelijk niet alleen niet uit te leggen, zeker in deze economisch moeilijke tijd, maar het strookt ook niet met de feiten. Daaruit blijkt namelijk dat wij het met name moeten zoeken in de vergroening van de mobiliteit zelf. Als je het rabaat zou zoeken in het terugdringen van mobiliteit, zou je je, heel extreem doorredenerend, zelfs moeten afvragen of het goed is om extra rails aan te leggen en daarin 4,5 mld. te steken.

De heer **Van der Ham** (D66): Dat antwoord schiet voor

Voorzitter

de heer Vendrik en mij een beetje tekort, denk ik. Misschien komen wij er in tweede termijn op terug met een motie. Ik stel echter een vraag over iets anders, namelijk de elektrische auto's. De minister is daar enthousiast over. Ook de heer Vendrik, de VVD-fractie en mijn eigen fractie zijn positief over die ontwikkeling. Zoals ik al in een interruptie tijdens de bijdrage van de heer Vendrik zei, is er ook een keerzijde, namelijk de batterijen. Als wij de elektrische auto grootschalig uitrollen, zal dat een groot probleem opleveren met hoog giftige batterijen. Dat is echt een potentieel probleem. Het aardige is dat de minister in zijn beantwoording de biobrandstoffen en de elektrische auto op één hoop gooit. Dat is namelijk terecht, want ook bij de biobrandstoffen hebben wij die keerzijde. Mijn vraag is of de minister bereid is om samen met zijn collega van VROM duurzaamheidscriteria op te stellen voor de ontwikkeling van die batterijen, juist ook in vervolg op hoe het gegaan is met de biobrandstoffen. Ook daarmee kunnen wij vooroplopen in de wereld, zodat het in goede banen wordt geleid.

Minister **Eurlings**: Ik vind het een goed idee en zal samen met de collega van VROM bezien of wij het handen en voeten kunnen geven. Ik heb zelf familie in Brazilië wonen. Het ging daar in het begin volstrekt averechts. Wij hadden veel te weinig in de gaten dat het oerwoud in Brazilië in groot gevaar was, omdat men met dollartekens in de ogen naar biobrandstof keek. Ik zeg het heel cru, maar wij moeten van begin af aan voorkomen dat deze ontwikkeling scheef loopt. Ik neem graag met Jacqueline Cramer contact op om te bekijken of wij dit kunnen doen.

De heer **Van der Ham** (D66): Wanneer kunnen wij hierover bericht worden?

Minister **Eurlings**: Zo snel als mogelijk. Ik zal met haar contact moeten opnemen. Ik zal de Kamer samen met haar daarover nader berichten zo snel als dit redelijkerwijs mogelijk is.

De heer **Roemer** (SP): In het CE-rapport waarover wij het net hadden, is het gebruik van elektrische treinen niet meegenomen, terwijl dit toch 1,5% van het totale gebruik vormt. Wil het kabinet hiernaar nog eens kijken?

Ik heb nog een tweede vraag. Dit betreft een ander onderwerp, maar omdat de minister zei dat hij klaar is, komt dit onderwerp niet meer aan bod. In verband met de ellende rondom het Arketoestel en de ellende voor luchtreizigers heb ik hem gevraagd om een onderzoek toe te zeggen. Ik ben de minister zeer erkentelijk voor zijn toezegging. Kan dit onderzoek aan de Kamer worden overhandigd vóór het debat over de geschillencommissie, dat waarschijnlijk ergens halverwege januari plaatsvindt?

Minister **Eurlings**: Ik kan er mijn best voor doen. Het gaat nogal om iets. Ik heb de uitzending op televisie gezien. Als het niet lukt, zal ik de Kamer vóór het debat nader berichten waarom het niet lukt. Het moet wel een goed onderzoek zijn. Als wij nu een onderzoek doen dat niet goed in elkaar zit en als er later nog gaten in te schieten zijn, komt dit de bescherming van de rechten van de passagiers ook niet echt ten goede. Ook hier geldt dat ik het zo snel doe als zorgvuldigheidshalve kan.

Als het niet lukt voor dit moment, bericht ik de Kamer met inhoudelijke onderbouwing waarom er meer tijd nodig is voor onderzoek. Ik kan het nu gewoon niet inschatten. Misschien kan ik de heer Roemer in tweede termijn wat meer zeggen, maar ik denk dat dit moeilijk is. Als het kan, doe ik het graag. Anders hoort de heer Roemer het van mij.

De heer **Roemer** (SP): En wat is het antwoord op mijn eerste vraag?

Minister **Eurlings**: Die ging over het CE-rapport. Vindt de heer Roemer het goed als ik in tweede termijn daarop terugkom?

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

□

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Voorzitter. Ook ik zal op verzoek van de voorzitter de blokjes noemen die ik van plan ben bij de kop te nemen. Na een korte inleiding kom ik op het onderwerp water, daarna op het onderwerp vervoer en daarna op het onderwerp transport over water.

Wij hebben de afgelopen twee jaar veel op de rit gezet. Wij komen nu in de uitvoeringsfase. Ik noem een aantal mijlpalen. De grootste winst van de taxivisie die ik dit jaar aan de Kamer heb aangeboden, is dat na veel jaren van met de rug naar elkaar toe staan van Verkeer en Waterstaat en de taxibranche wij nu eensgezind gaan voor kwaliteit in de taxiwereld. De commissie-Veerman, op mijn initiatief ingesteld, heeft begin september haar advies uitgebracht. Dit geeft richting aan nieuwe en scherpere normen en aan een klimaatbestendige toekomst van ons land. Wij hebben ook een samenhangende visie op mobiliteit gepresenteerd, met als meest in het oog springende onderdeel 1 mld. voor ov-projecten, waarmee nog deze kabinetsperiode wordt begonnen. Ook werk ik aan duurzame mobiliteit. Vorige week hebben wij de handtekeningen gezet voor pilots ter waarde van ruim 11 mln. met vernieuwende, schone bussen in zes regio's. Het is mijn doel om in 2020 een complete busvloot van 5000 zuinige en schone bussen te hebben. Gedragen door de binnenvaartsector heb ik actie ondernomen om de binnenvaart als duurzame vorm van transport verder te laten groeien.

Dan kom ik op het eerste kopje, water. Nederland kan trots zijn op zijn waterkennis en gebruik van water. Wij staan wereldwijd bekend om onze hoogwaardige oplossingen, van het wonen onder de zeespiegel tot en met het innovatief aanpakken van het versterken van de Afsluitdijk. De klimaatverandering biedt niet alleen opgaven, zij biedt ons ook grote kansen. De centrale vraag is hoe wij omgaan met de dreiging van te veel zee- en rivierwater en een tekort aan zoet water. Hoe zorgen wij ervoor dat ook de volgende generaties kunnen zeggen dat zij van na de watersnood zijn?

Op basis van het advies van de commissie-Veerman ben ik voortvarend aan de slag gegaan. De deltawet waarmee ik volgend jaar kom, geeft aan hoe wij de financiering voor het Deltaprogramma gaan regelen, hoe het programma wordt vormgegeven en georganiseerd. De betrokkenheid van rijkspartijen, provincies, gemeenten en waterschappen is daarbij van groot belang. Ook de rol van de Deltaregisseur zal dan worden geregeld.

Huizinga-Heringa

Daarnaast werk ik aan een nadere inhoudelijke uitwerking van het Deltaprogramma, zodat de Deltaregisseur een vliegende start kan maken. De commissie-Veerman is de eerste stap naar het veilig houden van het land. Deze maand zet ik met het ontwerp van het Nationaal Waterplan weer een stap naar uitvoering van de Watervisie. In 2009 wordt de volgende stap gezet, met het ontwerp van de deltatwet.

Mevrouw Neppérus vraagt hoe de doelen voor de lange termijn van de commissie-Veerman zich verhouden tot maatregelen voor de middellange en korte termijn. Ook vraagt zij naar de wetenschappelijke onderbouwing van de klimaatscenario's van de commissie-Veerman. Laat ik beginnen met te zeggen dat er een Nederlandse vertaling beschikbaar is gekomen van het achtergrondrapport over de klimaatscenario's, horend bij het advies van de Deltacommissie. Deze zal nog deze week of begin volgende week naar de Kamer toegestuurd worden.

Ik heb de Deltacommissie gevraagd om vooruit te kijken en te verkennen wat er mogelijk kan gebeuren als gevolg van de klimaatverandering en welke maatregelen wij dan moeten nemen. Die verre toekomst is voor ons allemaal met veel onzekerheden omgeven. Dit geldt ook voor wetenschappers. Ook als je een wetenschappelijk goed onderbouwd rapport hebt, is het onzeker hoe de toekomst er werkelijk uit zal zien. Het is belangrijk om op tijd te beginnen met het maken van plannen en strategieën, om te monitoren wat de werkelijke stand van zaken is en om de uitvoering van de maatregel eerst dan te beginnen wanneer het echt nodig is. Daarom hebben wij in de kabinetsreactie op het standpunt van de Deltacommissie gesproken over een robuuste maar adaptieve strategie. Of het dan meevalt met het klimaatscenario, of het erger is of misschien nog erger – zoals de heer Vendrik opmerkte – is dan in die zin niet belangrijk, omdat wij er klaar voor zijn, omdat wij monitoren en omdat wij de maatregelen kunnen aanpassen en kunnen uitvoeren op het moment dat deze nodig zijn.

De heer Van der Staaij vraagt welke voorstellen van de Deltacommissie naar voren te halen zijn. De heer Cramer wil weten wat de mogelijkheden voor een kasschuif zijn. Wij hebben een ambitieuze planning, maar ik hecht wel aan een balans tussen zorgvuldigheid en tempo. Voor de mogelijkheden van een kasschuif en het naar voren halen van projecten, verwijs ik de heren daarom naar het Kamerdebat dat daarover volgende week wordt gevoerd. Daarin zal echt worden ingegaan op deze zaken.

De heer Koppejan vraagt of er in de begroting al rekening is gehouden met de activiteiten in 2009 in het kader van de commissie-Veerman. Hij noemt de Deltaregisseur, het projectbureau en de medewerkers, dus echt kwartiermakers. De heer Koppejan zal begrijpen dat wij vooruitlopend op de politieke besluitvorming al begonnen zijn met voorbereidende werkzaamheden voor het Deltaprogramma, maar ik moet hem zeggen dat de mogelijkheden wel beperkt zijn, omdat er binnen mijn begroting vanzelfsprekend nog geen geld voor gereserveerd is. De heer Koppejan weet dat de heer Veerman pas in september met zijn advies is gekomen. Wanneer volgens de motie-Van Geel c.s. extra geld beschikbaar komt voor het kwartier maken van de commissie-Veerman, kan ik dat goed gebruiken en kan ik de voorbereiding voortvarend oppakken. U moet zich ook realiseren dat een goede voorbereiding extra formatie zal eisen.

Wij werken voortvarend aan het Hoogwaterbeschermingsprogramma, inclusief de zwakke schakels, de Maaswerken en het programma Ruimte voor de rivier. Ik geef u enkele highlights. Komend jaar zijn 23 projecten klaar.

De **voorzitter**: Mevrouw de staatssecretaris, bent u klaar met uw algemene inleiding?

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Ja, mijn algemene inleiding was al klaar. Ik ben begonnen met het kopje water.

De **voorzitter**: Akkoord. In dat geval is het terecht dat de heer Vendrik een vraag wil stellen.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Ik stel een vraag over de nadere kabinetsreactie op het rapport van de commissie-Veerman. Wij hebben enige tijd geleden de minister van VROM gevraagd om scenario's in beeld te brengen met extremere vormen van klimaatverandering dan waar bijvoorbeeld het IPCC van uitgaat. Zij heeft toegezegd dat te doen. Wij hebben onlangs begrepen dat die scenario's in de zomer van 2009 beschikbaar zijn. Ik sluit niet uit dat die scenario's een beeld schetsen dat boven de bandbreedte van de commissie-Veerman uitstijgt. Dat denk ik.

De **voorzitter**: Uw vraag?

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Stel nu dat dit het geval is. Mag ik er dan van uitgaan – dat lijkt mij namelijk logisch – dat het kabinet zijn reactie op het rapport van de commissie-Veerman en de mogelijke consequenties van dat type scenario's nadrukkelijk bij elkaar betreft, dat het de optie openhoudt dat er bovenop de maatregelen van de commissie misschien iets extra moet gebeuren en dat het in beeld wil brengen wat dat dan weer betekent?

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: De opzet van de commissie-Veerman is het opstellen van een adaptieve strategie. Dat houdt in: op een goede manier omgaan met de onzekerheden waarmee wij in de toekomst nu eenmaal altijd rekening moeten houden. De heer Veerman schetst een beeld van de maatregelen die nodig zijn wanneer het scenario dat op het moment van het verschijnen van zijn rapport het meest extreme scenario was, werkelijkheid zou worden. Die maatregelen kunnen in een langzamer tempo genomen worden als de uiteindelijke gevolgen van de klimaatverandering meevallen en worden versneld als deze tegenvallen. Ze worden nog meer versneld als volgens de laatste inzichten de klimaatverandering nog verstrekkender gevolgen zou hebben. De gedachte erachter is eigenlijk dat het altijd no-regretmaatregelen zijn. Als wij die maatregelen nemen, dan zullen wij nooit terugkijken met het idee dat wij de verkeerde weg zijn ingeslagen. Dus ook als het nog extremer zal zijn dan in het ergste scenario van de heer Veerman, zullen wij met de uitvoering van de maatregelen niet mistasten. Wij zullen ze dan sneller uitvoeren. Natuurlijk moet daar dan ook een kop op komen, maar het is niet nodig om al voordat wij beginnen met de uitvoering, die kop uitgewerkt te hebben.

Huizinga-Heringa

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Ik begrijp wat de staatssecretaris zegt, maar als er een scenario op tafel komt dat erger is dan het ergste scenario van de heer Veerman, dan weet ik nog niet zo zeker of het pakket-Veerman altijd tot de categorie no regret zal behoren. In dat geval kan het zijn dat onze waterhuishouding en ons beschermingsniveau tegen de zee echt van een ander kwaliteitsniveau moeten zijn.

De **voorzitter**: En nu uw vraag.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Het zou interessant zijn om de heer Veerman nog eens voor te leggen of die no-regretaannname nog steeds in alle opzichten klopt als er een scenario op tafel komt dat erger is dan zijn ergste scenario. Ik zou het waarderen als de staatssecretaris dit in de loop van het proces nog eens aan de heer Veerman wil vragen en ons daarover wil rapporteren.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: De heer Veerman heeft de maatregelen genomen en verder vooruitgekeken dan 100 jaar. Hij heeft vooruitgekeken tot 200 jaar. Dus ook bij een dramatische ontwikkeling ben ik ervan overtuigd dat de richting die hij aangeeft, nog steeds no regret zal zijn. Dat is inherent aan de manier waarop het advies is opgesteld. Als ik hem spreek, wil ik dat natuurlijk best aan hem vragen, maar ik verzeker u dat het niets zal veranderen aan het uiteindelijke rapport.

Mevrouw **Neppéus** (VVD): Ik lees in het rapport van de heer Veerman gewoon een scenario dat veel extremer is dan de scenario's die tot dan toe door het KNMI waren opgesteld. Dan vind ik de situatie nog steeds schokkend. De mensen wordt in wezen vrees aangejaagd, want er staat dat zij moeten schrikken. Maar na drie maanden heb ik nog steeds de gevraagde onderbouwing niet. Wanneer krijg ik die? Ik vind namelijk dat wat nu gebeurt, echt niet kan. De onderbouwing blijft uit en nu moet ik weer wachten op een vertaling. Nogmaals, ik vind dit niet kunnen.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Volgens u staat er: u moet schrikken. Ik weet zeker dat het niet de bedoeling van de commissie-Veerman is geweest om de mensen schrik aan te jagen. Dat is zeker ook niet de bedoeling van het kabinet geweest. Daarentegen hebben wij willen zeggen: wij zijn voorbereid op de toekomst. Wij houden rekening met het zwartste scenario. Met de maatregelen bereiden wij ons daarop voor. Dus schrik aanjagen is niet de bedoeling geweest. Verder zeg ik u: de vertaling is klaar en die wordt u deze week of begin volgende week toegestuurd. Daarmee hebt u de onderbouwing van het rapport van de commissie-Veerman.

Mevrouw **Neppéus** (VVD): Ik vind dat de mensen wel schrik wordt aangejaagd. Ik wil daarom een onderbouwing waarmee wordt uitgelegd waarom voor het extreme scenario wordt gekozen en waarom niet voor minder ingrijpende scenario's. De onderbouwing voor die keus wil ik hebben.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: De commissie-Veerman heeft willen aangeven wat er wordt gedaan als het zwartste scenario werkelijkheid wordt. Veerman heeft echter niet gezegd ervan uit te gaan dat het zwartste scenario zich daadwerkelijk zal voordoen. Hij heeft

slechts rekening met die mogelijkheid willen houden. Als het ergste zich voordoet, dan zijn wij daarop voorbereid. Als in werkelijkheid blijkt dat alles veel minder ernstig is dan wij denken, dan zullen wij minder maatregelen nemen of de beoogde maatregelen in een veel langzamer tempo nemen. Wij hopen natuurlijk ook dat de werkelijkheid minder ernstig zal zijn, maar het idee is om te kiezen voor de adaptieve strategie: je bent op het ergste voorbereid, je monitort wat er werkelijk gebeurt en je neemt pas maatregelen als blijkt dat die echt nodig zijn. Dus iedereen is blij als de werkelijkheid minder erg is dan het zwartste scenario van Veerman doet veronderstellen.

De heer **Van der Ham** (D66): Wij krijgen dus nog de kabinetsreactie op het rapport van de commissie-Veerman. Wij krijgen ook nog een nota over water. Met zijn voorstellen noemt de heer Veerman wel een aantal maatregelen waarvan het nut zeer wordt betwist. Ik denk aan het verhogen van het waterpeil van het IJsselmeer. De Kamer, maar waarschijnlijk ook de staatssecretaris, zullen nog heel veel moeten nadenken over de vraag of het wel verstandig is om de problemen op deze manier op te lossen. Over die vraag is veel discussie. Ik hoop dat deze staatssecretaris niet nu al in een soort mission creep wil geraken en dus geen oogkleppen op wil doen met het idee: de problemen kunnen alleen maar op deze manier worden opgelost. Daarentegen hoop ik dat zij de verschillende opties voor maatregelen nadrukkelijk aanwezig laat.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Het spreekt vanzelf dat de aparte, inhoudelijke maatregelen besproken worden, ook met de betrokken overheden en met andere verantwoordelijken. Zij zullen in de Kamer aan de orde komen. Wij gaan dus niet maatregelen nemen, daarbij verwijzen naar de commissie-Veerman en het doen voorkomen dat over die maatregelen geen discussie meer mogelijk is.

De heer **Van der Ham** (D66): Dus u hebt nog geen keuzen gemaakt?

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: De eerste stappen komen met het waterplan aan de orde. Dat plan ligt ter inzage. Het wordt met de Kamer besproken. Iedereen kan meedoen aan de inspraak. Ook het Deltaprogramma komt in de Kamer aan de orde. Het is dus volop mogelijk om deel te nemen aan de discussie en om mee te beslissen.

De heer **Koppejan** (CDA): Voorzitter. Diverse projecten verkeren in de planfase. Met de kennis van de commissie-Veerman kunnen wij ze Veerman-proof maken. Ter illustratie noem ik de IJsseldelta-Zuid. Mogen wij van de staatssecretaris het komende jaar een positieve houding verwachten bij de uitvoering van dat soort projecten?

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Er wordt nagegaan wat het Veerman-proof maken van die plannen betekent en of dat nu mogelijk is. Tegelijkertijd willen wij natuurlijk niet dat dat tot vertraging leidt. U herinnert zich dat wij hierover eerder ook gesproken hebben. Soms is het betere de vijand van het goede. Als dit echter kan zonder dat vertraging ontstaat, zullen wij echt

Huizinga-Heringa

moeten nagaan of wij de projecten dat plusje kunnen geven.

De heer **Koppejan** (CDA): U bent dan bereid daarvoor een extra bijdrage vanuit de rijksoverheid te leveren?

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Wij zullen natuurlijk moeten nagaan hoe wij dat financieren.

Voorzitter. Wij werken voortvarend aan de uitvoering van het Hoogwaterbeschermingsprogramma. Daarbij besteden wij aandacht aan de zwakke schakels, de Maaswerken en de projecten in het kader van Ruimte voor de rivier. Ik noem enkele highlights. Het komende jaar zijn 23 projecten klaar; 10 komen in 2009 klaar en 26 zullen in uitvoering zijn. De overige 48 zijn in voorbereiding. Bij het merendeel van de 97 projecten is in 2015 alles weer in orde. De versterking van de kust bij Noordwijk is klaar. Het komende jaar zijn de kusten van Voorne, van Goeree en Westkapelle weer op orde. Het versterkende werk bij Scheveningen, de Delflandse kust, West-Zeeuws Vlaanderen en Vlissingen begint volgend jaar. Met de Maaswerken zijn de kades in het stedelijke gebied van Zandmaas op hoogte gebracht. De verruiming van de Grensmaas is dit najaar begonnen. Dit jaar zijn in het kader van Ruimte voor de rivier de plannen uitgewerkt voor de Overdiepse polder in Brabant en voor twee projecten langs de IJssel. Volgend jaar zullen er overeenkomsten getekend zijn voor het hele pakket van Ruimte voor de rivier.

De heer Koppejan heeft in het algemeen de vraag gesteld of de opgaven ten aanzien van waterveiligheid en waterkwaliteit haalbaar zijn binnen de planning en de daarvoor beschikbare middelen. Wij zijn goed op schema. Alle details kunt u vinden in de recente rapportage Water in beeld die dit voorjaar is verschenen. Natuurlijk komt de voortgang terug in alle jaarverslagen die het kabinet aanbiedt.

De heer Koppejan heeft gevraagd wanneer de achterstand op het terrein van zandsuppleties is weggewerkt. Idealiter brengen wij 12 miljoen m³ aan, maar bij de zandsuppleties hebben wij te maken met enorme prijsstijgingen. Het afgelopen jaar zijn de prijzen verdubbeld. Ik verwacht komend jaar 11 miljoen m³ te kunnen realiseren. Daarmee kunnen wij het basisfundament van de kust handhaven. Bij de voorjaarsnota zal ik kijken of wij toch nog tot die beste hoeveelheid van 12 miljoen m³ kunnen komen.

De heer **Koppejan** (CDA): Die 12 miljoen kuub per jaar is natuurlijk niet zomaar uit de lucht gegrepen; daar is een noodzaak toe. Die zandsuppleties zijn toch geen luxeartikel? Wij kunnen toch niet zomaar zeggen: ach, wij zien prijsstijgingen, dus laten wij maar een beetje minder doen? Zo gaan wij toch niet om met onze waterveiligheid? De staatssecretaris spreekt over een robuuste aanpak in verband met de plannen van Veerman. Dan mogen wij toch ook verwachten dat wij op een degelijke manier omgaan met de lopende activiteitenverplichtingen?

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Jazeker, dat mag u verwachten en dat gebeurt ook. Ik zal bij de voorjaarsnota kijken hoe wij die laatste kuub regelen. Ik kan dat nu wel doen, maar door de kredietcrisis dalen de prijzen van alle grondstoffen. Wij moeten echt even kijken hoe het er

rond die tijd voorstaat en hoeveel geld daarmee gemoed zal zijn.

Mevrouw **Neppéus** (VVD): Ik raak in verwarring. Een paar weken hebben wij besproken of zaken volgens planning lopen, zowel qua uitvoering als financieel. Er waren toen onduidelijkheden. Ik hoor nu eerst dat het allemaal loopt, maar vervolgens hoor ik dat er toch moet worden gekeken in de voorjaarsnota. Is het nu het een of het ander? Op het punt van veiligheid sluit ik geen compromissen, dus ik hoor het graag.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Dan zijn wij het met elkaar eens. Ik sluit ook geen compromissen wat de veiligheid betreft. De projecten die ik noem, het Hoogwaterbeschermingsprogramma, de Maaswerken en Ruimte voor de rivier, zijn allemaal op orde en lopen goed. In een eerder AO hebben wij besproken dat de prijsstijgingen daar wel druk op leggen, maar wij zullen dat bekijken. De einddatum 2015 gaan wij absoluut halen.

Wat de zandsuppleties betreft hebben wij te maken met enorme prijsstijgingen. Ik zal voor 2009 bij de voorjaarsnota kijken hoeveel er nog extra nodig is en hoe wij ervoor zorgen dat het basisfundament van de kust goed op orde blijft.

De heer **Madlener** (PVV): Prijsstijgingen vanaf wanneer? De lonen zijn niet gestegen of stijgen nauwelijks en de olieprijs is gedaald. Waar komen die prijsstijgingen dan uit voort?

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: U moet van mij niet een macro-economische verhandeling verwachten, maar de prijzen van het zand zijn gigantisch gestegen. Vergeleken met vorig jaar zijn ze ongeveer verdubbeld. Op dit moment dalen alle grondstofprijzen weer onder invloed van de kredietcrisis. Dat zou voor ons positief kunnen uitwerken, ook op de prijzen van de zandsuppleties. Daarom wil ik het voorjaar afwachten om te kijken hoe wij er dan voorstaan en hoeveel geld gemoed zal zijn met de 12 miljoen m³ zandsuppletie.

De heer **Madlener** (PVV): Ik stel het dan wel op prijs dat u een onderbouwing geeft voor de zandprijs. De zandprijs wordt vooral door de overheid bepaald, want zand kost natuurlijk niks. Daar hebben wij genoeg van op de zeebodem.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: De heer Koppejan heeft een vraag gesteld over de zandhonger in de Oosterschelde. Hij vraagt zich af waarom de verkenning van de oplossing pas in 2013 afgerond is. Op dit moment zijn wij volop bezig met pilots met zandsuppletie en bestrijding van erosie. Dat is een pilot in het werken met de natuur en de natuur laat zich niet opjagen. Daardoor duurt het enige tijd voordat wij de effectiviteit van die methoden kunnen toetsen. Willen wij echt een goede beslissing kunnen nemen en willen wij weten wat de beste methode is, dan zullen wij echt de tijd moeten nemen tot 2013. Dan pas hebben wij de juiste resultaten en kunnen wij goede beslissingen nemen. Er is natuurlijk nog een probleem met de zandhonger van de Oosterschelde. Wij blijven maar suppleren en suppleren, want het zand lekt weg via de kering. Ik wil bezien of wij dit

Huizinga-Heringa

structureel kunnen oplossen. Rond 2010 kan ik meer helderheid geven over een structurele oplossing.

Ik kom op het vervoer. Sneller, vaker en zonder omwegen, dat is mijn ambitie als het gaat om het regionaal openbaar vervoer. Ik richt het budget doelbewust op de plekken in het land waar zowel de knelpunten als de kansen het grootst zijn. Ik baseer mij daarbij op de uitkomsten van de LMCA. Het zet de meeste zoden aan de dijk om in en rond de steden het vervoer te versterken en ontbrekende verbindingen te leggen. Ik geef enkele voorbeelden. Er is 60 mln. voor het verbeteren van de westelijke tramlijn in Amsterdam, hetgeen goed is voor jaarlijks 1,5 miljoen extra ritten. Er is 19 mln. voor de uitbreiding van frequenties en infrastructuur voor het stadsnet in Zwolle, hetgeen per jaar 1 miljoen extra ritten oplevert. Er is 2,5 mln. voor een ontbrekende schakel in de stad Groningen. Dit zal leiden tot 400.000 nieuwe ritten. Er is 43 mln. voor verbeteringen in de Rotterdamse tramdiensten. Dit levert jaarlijks 4,5 miljoen nieuwe ritten op. Diverse knelpunten rond de steden worden aangepakt. Niet alleen in de Randstad, zoals de heer Koopmans in zijn inbreng suggereerde, maar zeker ook daarbuiten. Daarmee geven wij het regionaal openbaar vervoer de mogelijkheden om te groeien. Uiteindelijk moeten in en rond de steden fijnmazige netwerken ontstaan van trein, bus, tram en metro. Nogmaals: sneller, vaker en zonder omwegen. Het is een essentieel onderdeel van onze mobiliteitsaanpak. Het is de bedoeling om de reiziger echt de mogelijkheid te bieden om te kiezen voor de modaliteit die hij wil gebruiken.

De heer Cramer vroeg om een langetermijnvisie. Zal het hoogwaardig regionaal openbaar vervoer worden meegenomen in de verlenging van het MIRT? Dat is inderdaad het geval. In het Actieplan Regionaal OV zijn projecten opgenomen die vóór 2013 starten. Voor de periode daarna moeten de ambities nog worden ontwikkeld. Ik doe dat samen met de regionale partners.

De heer Vendrik wil meer kansen voor de tram. In het Actieplan Regionaal OV heb ik 460 mln. van de 1 mld. opgenomen voor de aanleg en verbetering van tramlijnen. Dat is een aanmerkelijk bedrag voor structurele maatregelen. In het vervolg zal ik bezien of er meer mogelijkheden voor de tram zijn. Wij investeren 1 mld. extra in het regionaal openbaar vervoer. Daarnaast investeer ik buiten de Randstad 90 mln. extra in het regionaal spoor.

De heer Roemer vroeg hoe ik de betaalbare basismobiliteit in het stads- en streekvervoer wil uitwerken. Hij weet dat de basismobiliteit per definitie een zaak is van de decentrale ov-autoriteiten. Het is aan hen om vraag en aanbod op elkaar af te stemmen, ook in dunbevolkte gebieden. De decentrale overheden hebben de kennis in huis om een verantwoorde keuze te maken uit alle opties: belbus, regiotaxi of openbaar vervoer. Zo bieden wij iedereen in het land bewegingsvrijheid van deur tot deur.

Een andere onmisbare schakel in onze mobiliteitsaanpak is de fiets. De Kamer en het kabinet zitten wat dit betreft op één lijn: een snel, schoon en gezond vervoermiddel als de fiets moet gestimuleerd worden. Naast de 20 mln. uit het Actieplan Spoor heb ik in de mobiliteitsaanpak 30 mln. extra geld voor snelle fietsroutes voor woon-werkverkeer en voor de uitbreiding van fietsenstallingen bij stations.

De heer Koopmans vroeg mij naar de financiële mogelijkheden naar aanleiding van de initiatiefnota van de heer Atsma over het fietsbeleid. Ik moet zeggen dat ik mij zeer gesteund voel door deze initiatiefnota. Er staan een paar heel goede ideeën in. Ik kijk met belangstelling uit naar de behandeling van de nota.

Mevrouw Roefs heeft mij gevraagd naar het vervolg op de eerste tranche van de vijf woon-werkfietsroutes uit het FileProofproject. De ervaringen daaruit ga ik natuurlijk gebruiken om de komende maanden te bepalen hoe wij die extra 30 mln. kunnen inzetten. Ik ga daarbij zeker de Fietzersbond en de andere betrokken relevante regio's betrekken. Ik stel voor dat de Kamer in het voorjaar een uitgewerkt plan van mij krijgt, dat is opgesteld in samenspraak met alle betrokkenen.

De **voorzitter**: Ik geef eerst het woord aan de heer Roemer, want hij stond er al even.

De heer **Roemer** (SP): De staatssecretaris heeft een aantal onderwerpen in één keer achter elkaar behandeld. Ik moet er dus even een paar terugpakken. In de begroting staat heel mooi dat het vraaggericht aanbod openbaar vervoer wijst op een stuk basismobiliteit. De staatssecretaris zegt dat het alleen aan de decentrale overheden is. Waarom zet zij het in de begroting als zij er verder helemaal geen inhoud aan wil geven?

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Ik heb daaraan mee inhoud gegeven door de regionale vervoersautoriteiten uit te dagen om met mij mee te denken over waar wij projecten kunnen starten. Op die manier besteed ik de 500 mln., met cofinanciering 1 mld., voor de decentrale overheden. Wij gaan daar deze kabinetsperiode mee starten. De uiteindelijke verantwoordelijkheid voor de vormgeving ligt natuurlijk bij de decentrale overheden.

De heer **Roemer** (SP): Als de staatssecretaris dat zo schrijft, geeft zij daar een veel duidelijker beeld van dan zij hier nu schetst. Nu houdt zij zo'n heel mooi verhaal en iedereen moet zeggen: ja, dat lijkt wel wat. Zij zegt echter eigenlijk nog helemaal niks. Hoe gaat zij het uitwerken? Wat betekent het concreet? Wat betekent het voor de mensen in Tholen? Hoe ver moeten zij lopen naar een bushalte? Dat zijn concrete dingen. Kan ik de staatssecretaris uitdagen om vóór de discussie over de MobiliteitsAanpak concreter in te gaan op wat zij nu eigenlijk bedoelt met wat zij in haar eigen begroting schrijft, en niet in vage verhalen over dat zij het decentrale overheden en provincies mogelijk maakt om iets te doen. Iedereen die nu naar mij luistert, denkt: waar heeft die man het over? Ja, geen idee, maar de staatssecretaris schrijft het in haar begroting.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Nee, de verantwoordelijkheid voor de basismobiliteit, dus hoe ver iemand in Tholen moet lopen of fietsen, ligt bij de decentrale overheid. Dat betekent niet dat wij er als rijksoverheid niet ook in meedenken en het geen kansen willen geven. De heer Roemer weet dat wij met dit actieplan openbaar vervoer de decentrale overheden hebben uitgenodigd om op basis van de uitkomsten van de LMCA's, te komen met plannen die al klaarliggen. Dan betalen wij mee om een boost te geven aan het openbaar vervoer. Het betekent echter niet dat ik in de verantwoordelijkheid van de decentrale overheden wil treden. Het betekent

Huizinga-Heringa

ook niet dat ik wil treden in hun verantwoordelijkheden om uit te maken hoe zij de basismobiliteit willen uitwerken.

De **voorzitter**: De heer Roemer, de laatste maal.

De heer **Roemer** (SP): Ik hoor wel dat wij hier niet uitkomen. Ik zal hier met de heer Vendrik een motie over indienen, aangezien wij samen bezig waren met de basismobiliteit.

Minister Eurlings was zojuist terecht enthousiast toen hij vertelde dat de reizigersgroei in 2008 gelukkig weer op 5,2% zat. Hoewel ik de staatssecretaris ertoe heb uitgedaagd, is zij daar helemaal niet op ingegaan, noch schriftelijk, noch op dit moment. In het regionaal vervoer is echter sprake van een daling van het aantal reizigers. In ieder geval is de 2,1% die haar streven was, wederom niet gehaald. Wat is de conclusie van de staatssecretaris hierover?

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Mijn conclusie is, zoals ik de heer Roemer zojuist uitgebreid geschetst heb, dat wij er met bijvoorbeeld het actieplan openbaar vervoer alles aan doen om te zorgen dat waar vraag is, ook aanbod komt, zodat wij zo veel mogelijk mensen gebruik laten maken van het openbaar vervoer. De MobiliteitsAanpak is niet van het ene op het andere moment klaar, maar hij heeft als achtergrond dat wij alle mobiliteiten zo goed mogelijk willen vormgeven, zodat de reiziger echt kan kiezen: ga ik met de auto, op de fiets of met het openbaar vervoer? Daarvoor is het nodig dat ook het openbaar vervoer een echte keuze is. Daar werken wij aan. Ik begin daar deze kabinetsperiode mee en wij gaan met de MobiliteitsAanpak door tot zeker na deze kabinetsperiode.

De **voorzitter**: De laatste maal.

De heer **Roemer** (SP): Met alle respect, maar de minister was dit jaar in ieder geval zo eerlijk om te zeggen: ik hecht aan de 5%-doelstelling, ik baal ervan dat wij die in 2007 niet gehaald hebben en mijn streven is om die doelstelling in 2008 wel te halen. Daar sprak ambitie uit. De doelstelling schijnt wellicht gehaald te worden. Dat zou mooi zijn. Ik hoor dat bij de staatssecretaris helemaal niet. Zij heeft "maar" een doelstelling van 2,1%, nog niet eens eenzelfde percentage, dus het is al een beetje ambitieeloos, en zelfs dat wordt niet gehaald. Is de staatssecretaris er in 2009 op af te rekenen als de 2,1% groei niet gehaald wordt?

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Nee. Als wij de verantwoordelijkheid voor het regionale ov leggen bij de decentrale overheden, moeten wij die decentrale overheden dat ook laten doen. Het doel van het Rijk is zoveel mogelijk de groei van het ov te stimuleren, maar u kunt mij niet afrekenen op een doelstelling die bij de decentrale overheden ligt. Zij zullen zich in eerste instantie moeten inzetten voor het zoveel mogelijk faciliteren van de groei. Van mij krijgen zij daarbij alle steun. Deze kabinetsperiode is dat zelfs 500 mln. Het is me nogal wat! Maar het is geen doelstelling van mij, het is een doelstelling die de decentrale overheden met elkaar hebben.

De heer **Koopmans** (CDA): Ik ga nog even door over uw

investerings in de steden. Net als u komen wij overal. Tegen overheden die ons geld vragen, zeg ik altijd dat ik twee dingen eis: poen en applaus. Poen, namelijk meebetalen, en applaus betekent: geen gezeik, geen gerotzooi, geen geruzie...

De **voorzitter**: Nou, dat soort termen is niet nodig, mijnheer Koopmans.

De heer **Koopmans** (CDA): Excuses, maar ik denk dat de staatssecretaris begrijpt wat ik wil zeggen...

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Nee, eigenlijk niet!

De heer **Koopmans** (CDA): Geen bestuurlijk gedoe, geen geruzie met buurgemeenten et cetera. De CDA-fractie vindt het echt verbazingwekkend dat u van die 500 mln. 100 mln. hupsakee aan Den Haag geeft, en 300 mln. aan Amsterdam, waarna er nog ongeveer 100 mln. overblijft voor de rest van het Koninkrijk, los van de eilanden. Is dat de verdeling die u graag wilt maken? Doet dat recht aan de criteria die u heeft gesteld?

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Jazeker. Wij hebben criteria gesteld. In de stedelijke netwerken is het meest te bereiken, daar is de vraag het grootst, en als je daar met aanbod komt, betekent dat een groei van het ov. U hebt die criteria in de antwoorden op de schriftelijke vragen kunnen nalezen. Wij hebben gekeken naar een zo goed mogelijke spreiding over het hele land, wat ook is gelukt. U noemt Den Haag, maar daar gaat het geld trouwens naar vijf verschillende projecten. Ik heb net een hele rij genoemd, van Groningen tot en met Limburg, van projecten die kunnen worden uitgevoerd, projecten die door de regio's zelf zijn aangedragen, klaar op de plank lagen, waarvan wij weten dat ze knelpunten oplossen en waarmee direct aan de slag kan worden gegaan, zodat je echt iets in gang zet in deze kabinetsperiode. Dat is niet alleen de Randstad, dat is over het hele land. U vraagt poen, wij vragen dat ook, want wij vragen meefinanciering. Applaus vraag ik niet, maar ik vraag wel dat de zaak klaar ligt, zodat ermee gestart kan worden en wij het ov een flinke boost geven.

De heer **Koopmans** (CDA): Misschien moeten wij dat bij het MIRT eens doen, maar zou u de volledige lijst en de cofinanciering van de betrokken gemeenten naar ons toe kunnen sturen? Misschien kunnen wij daar ook de MKBA bij betrekken.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Dit staat allemaal in de schriftelijke beantwoording.

De heer **Koopmans** (CDA): Nee, daar staat het niet. Het CPB is gevraagd of de opbrengsten in geld en reistijd-winst kloppen, wat mij wat anders lijkt dan een MKBA.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Ik dacht eigenlijk dat dat al naar de Kamer toe was gestuurd, maar als dat niet zo is, zal dat alsnog gebeuren.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Niet over applaus, wel over poen. Veel gemeenten barsten van de ambities om trams te laten rijden in hun gemeenten. Maar die pot van 500 mln. voor ov, door de regio's bijgeplust tot 1 mld., zit vol. Wat moeten die gemeentes nu doen? De bestaande

Huizinga-Heringa

pot BDU is voor veel van die gemeenten een onneembare veste, vanwege de hoge grens van 112,5 mln. Zo duur zijn die projecten voor trams in een aantal gemeenten helemaal niet. Ik vraag de staatssecretaris om daar iets op te verzinnen. Ik heb zelf voorgesteld een aparte Kansenspot Tram in te stellen. Zou de staatssecretaris daarvoor voelen?

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: De opmerking over de 112,5 mln. en de BDU-grens roept bij mij vragen op. Als de heer Vendrik de lijst bekijkt van de projecten die ik steun, zal hij zien dat er absoluut geen grens van 112,5 mln. is. Het zijn ook wel kleinere projecten. Ik heb net gezegd – ik geloof dat hij toen even de zaal uit was – dat 460 mln. van de 1 mld. besteed wordt aan tramprojecten in stedelijke netwerken. De trams komen er dus echt niet bekaaid vanaf. Het is wel zo dat dit actieplan vol is en dat het geld belegd is in de verschillende projecten die aan de criteria voldoen, maar de tram komt daar echt niet slecht uit.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Dat was mijn punt ook niet. Mijn punt was dat de door de regio's tot 1 mld. aangevulde pot van 500 mln. vol zit en belegd is. Desondanks zijn er gelukkig nog veel meer gemeenten die binnen hun stadsgebied ambities hebben met trams. Wat moeten deze gemeenten doen? Zij kunnen niet bij het BDU-loket terecht, want daar komen zij niet over de grens van 112,5 mln. heen. Mijn voorstel is dus om iets beters te verzinnen. Help die gemeenten met een Kansenspot Tram. Het gaat nog niet eens om zulke absurde bedragen. Ik stel 75 mln. voor. Is dat een begaanbare weg voor de staatssecretaris?

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Ik zou hier graag in tweede termijn op terugkomen, want die 112,5 mln. als grens voor de BDU kan ik niet direct thuisbrengen. Ik wil eerst bekijken wat daarvan de achtergrond is.

Dan kom ik bij mijn derde en laatste kopje: transport over water. Het beleid om het terrein van het transport over water te versterken, is vervat in een drieluik van beleidsbrieven: de binnenvaartbrief, de zeevaartbrief en de brief van vorige week over de duurzame zeehavens. Nederland blijft aan de top met zeehavens die vooroplopen in logistiek management. Duurzame havenontwikkeling is daarbij een voorwaarde. Duurzaam ondernemen in de haven komt onze concurrentiekracht ook steeds meer ten goede en die willen wij versterken. Een goed netwerk van vaarwegen en havens is integraal onderdeel van het transportbeleid. Het komt aan op verbindingen, keuze, capaciteit en tempo. Zo heb ik besloten om het achterstallig onderhoud aan de vaarwegen te vervroegen van 2020 naar 2016. Wij hebben daar al eerder over gesproken. Wij versterken met de binnenvaart de alternatieven voor goederentransport over de weg. Dit najaar start ik de renovatie van de sluizen van de Zuid-Willemsvaart en het tracébesluit voor omlegging van de Zuid-Willemsvaart. Wij gaan ook kijken naar de financiële dekking voor de derde kolk Beatrixsluis.

Mijn quickwinprogramma voor de binnenhavens is een groot succes. Uiteindelijk zijn 35 projecten voor een totaalbedrag van bijna 35 mln. gehonoreerd. In 2009 wordt de tweede tranche met 27 mln. subsidiegeld uitgevoerd. De heer Cramer is zelfs zo enthousiast dat hij al naar een derde tranche gevraagd heeft. In het najaar

van 2009 zal ik de regeling evalueren. Ik betrek daarbij de resultaten van een onderzoek naar de verwachte containerstromen. In 2010 stel ik mij voor om te bekijken of een derde tranche nodig is.

Er is door de heer Koppejan een vraag gesteld over de zeescheepvaart en het level playing field tussen Nederland en met name Duitsland. Zoals bekend heeft staatssecretaris De Jager in het verzamel-AO van 26 november de Kamer een brief over dit onderwerp toegezegd. Er is mij gevraagd om daar open en van harte aan mee te werken. Dat zeg ik u graag toe. Natuurlijk gaan wij serieus kijken naar de mogelijkheden. Ze zijn beperkt, want er is nationale en Europese regelgeving. Daarnaast is er nog een aantal budgettaire mogelijkheden. Tegelijkertijd is het een feit dat de Nederlandse zeevaardenden een paar duizend euro per jaar meer kost voor de Nederlandse reder dan de Duitse zeevaardenden voor de Duitse reder. Dat is een verschil en ik wil zeker met staatssecretaris De Jager bekijken wat wij daaraan kunnen doen. Ik denk dat de Kamer begin 2009 een brief tegemoet kan zien waarin daar meer helderheid over wordt gegeven.

Mevrouw Roefs heeft mij gevraagd of het mogelijk is om meetbare veiligheidsdoelen te stellen voor op het water. Zij zou ook graag zien dat de pleziervaart en de motorvoertuigen gelijk worden behandeld op het gebied van de handhaving. De veiligheid op het water is relatief erg hoog. Er zijn gelukkig heel weinig dodelijke slachtoffers; ik dacht dat het er de laatste jaren gemiddeld vier waren. Dat zijn er natuurlijk altijd nog vier te veel, maar een zo laag getal maakt het wel moeilijk om daaraan een meetbaar veiligheidsdoel te koppelen. Dan zou je al haast moeten zeggen dat wij naar nul gaan, maar wij weten dat dat geen haalbare kaart zal zijn. Omdat het een relatief zo laag aantal is, is het dus lastig om daaraan een meetbaar doel te koppelen waar wij naartoe willen. Ons doel is om het vooral zo te houden zoals het nu is.

Daarmee hangt een beetje samen dat de gelijkschakeling van de pleziervaart en de motorvoertuigen inzake de handhaving moeilijk is. Mevrouw Roefs schilderde dat heel treffend. Iemand die iets doet op het water omdat hij niet geregistreerd staat, kun je moeilijk pakken. Omdat het probleem toch relatief klein is, is het de verwachting dat de verhouding tussen wat handhaving en registratie ons kost en wat het oplevert, een scheve zal zijn. Wij kijken er buitengewoon serieus naar. Medio 2009 wil ik er bij de Kamer op terugkomen. Het leek mij echter goed om de Kamer vooraf deze inschatting mee te geven.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Ik heb twee opmerkingen, als het mag. Ik snap heel goed dat vier dodelijke ongevallen in feite – dat is een beetje cynisch – te weinig is. In de Veiligheidsmonitor staat echter dat men meer problemen verwacht. Voordat je zoiets op poten hebt staan, is het goed om voorbereid te zijn. Laten wij een keer niet wachten tot het uit de hand loopt.

Kan de staatssecretaris mij vertellen wat de reden is geweest dat de RDW een onderzoek hiernaar heeft uitgevoerd? Dat onderzoek was klaar op 8 februari 2006. Iemand heeft ooit de opdracht hiertoe gegeven. Daar was ik benieuwd naar. Waarom is dat hele proces dan gestopt? Wat zat daarachter?

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Ik kan mij die vraag

Huizinga-Heringa

voorstellen. Mevrouw Roefs zal mij niet kwalijk nemen dat ik er op dit moment geen antwoord op heb. Ik zeg haar graag toe dat ik schriftelijk terugkom op de reden om überhaupt dat onderzoek te doen.

Voorzitter. De heer Koppejan vroeg zich af of de vaargeulen op het IJsselmeer en in de Grevelingen door Natura 2000 niet meer kunnen worden gebruikt. Hij vroeg om geruststelling. Ik kan hem zeker geruststellen: dat is absoluut niet aan de orde. Het is een misverstand dat de bestaande vaargeulen niet meer zouden mogen worden bevaren. Het uitgangspunt bij het aanwijzen van Natura 2000-gebieden is dat de scheepvaart zoveel mogelijk ongewijzigd doorgang krijgt. Dat is bepaald in het ontwerpbeheerplan voor de rijkswateren, dat eind 2009 van kracht wordt.

Voorzitter. Hiermee ben ik aan het einde gekomen van de beantwoording van de aan mij gestelde vragen. Ik ben blij, want ik heb de gedachte dat wij het misschien deze avond nog zouden kunnen afronden.

De **voorzitter**: De avond ronden wij zeker af!

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Maar ik hoop ook dat wij deze avond de begroting nog afronden!

De **voorzitter**: De heer Vendrik heeft nog een vraag. Heel kort en concreet, mijnheer Vendrik, niet met een inleiding.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Het zou kunnen zijn dat ik zelf de oorzaak ben van enige verwarring bij de staatssecretaris. Dat is natuurlijk heel onverstandig van mij. Wat ik zojuist bedoelde te zeggen toen het ging over de trams, was dat de situatie vaak voorkomt dat gemeenten de tramprojecten niet kunnen financieren uit de BDU-gelden die hen toekomen. Er is dan nog maar één route, want de ov-post zit ook vol, en dat is het MIRT. Daarvoor geldt de grens van 112,5 mln. Daarvoor zijn die projecten vaak weer te klein. Is er nog een tussenweg, bijvoorbeeld een kanspot voor trams van 75 mln., om toch ruim baan te bieden aan al die tramprojecten die nu niet kunnen worden gefinancierd? Dat was het verzoek.

De **voorzitter**: Dat was dus een verheldering. Ik neem aan dat u hier in tweede termijn op terugkomt.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

□

De heer **Roemer** (SP): Voorzitter. De minister gebruikte veel mooie woorden en veel mooie volzinnen om zijn begroting te verdedigen. Wat dat betreft bleef hij keurig in zijn rol en doet hij vandaag wederom wat hij al twee jaar doet. In de debatten van vandaag is duidelijk geworden dat de Kamer dat enthousiasme weliswaar waardeert, maar iets mist. De Kamer wil graag ook resultaten zien, op alle beleidsterreinen. Wij hebben heel uitvoerig gesproken over wegen en gelukkig ook heel uitvoerig over het spoor.

In eerste termijn heeft de SP-fractie al betoogd dat er nog veel andere terreinen zijn, waarmee veel mensen dagelijks te maken hebben en waarop heel veel tegenslagen en vertragingen aan de orde zijn. Ik heb de voorbeelden genoemd, zoals het CBR. De mensen

rondom Diemen dachten echt dat de minister hen niet in de kou zou laten staan, maar zij weten inmiddels beter. De omgeving van Schiphol dacht serieus mee te mogen denken over de adviezen van de commissie-Alders, maar het kritische deel lijkt nu monddood te worden gemaakt. Dit soort zaken is in het debat van vandaag wat minder of eigenlijk bijna helemaal niet aan de orde geweest. Het beeld van Verkeer en Waterstaat is op deze terreinen echter hetzelfde als bij de onderwerpen waarover wij het wel hebben gehad. Mensen die wachten op nieuwe afspraken bij rijbewijzen, wachten daar al anderhalf jaar op. In een breder kader roep ik de minister en de staatssecretaris op om daarvan nu echt werk te maken.

De SP blijft niet alleen roepend aan de kant staan. Met grote regelmaat komen wij met alternatieven en rapporten. De afgelopen periode hebben wij bijna tien concrete, uitgewerkte voorstellen gedaan. Iedere politieke partij die zo veel moeite neemt om met suggesties en alternatieven te komen, heeft het recht dat daarop serieus wordt geantwoord. Uiteraard mogen wij het met elkaar oneens zijn, maar negentien concrete voorstellen over de binnenvaart afdoen met anderhalf A4'tje vind ik echt niet kunnen.

Wij hebben gisteren een plan ingediend over spoorverbeteringen. Over voorstellen van anderen zegt de minister: wij moeten eens kijken wat het is en daarna beoordelen wij of het haalbaar is. Wij kregen als eerste reactie: is het allemaal wel te betalen? Ik roep de minister op, onze voorstellen echt nog eens nader te bekijken. Dat hoeft niet vandaag voor de tweede termijn, want die tijd is te kort. Ik vraag hem om er schriftelijk op te reageren, zodat hij kan beoordelen of het goede suggesties zijn.

Volgens de NS kan ons voorstel voor goedkopere treinkaartjes zich volgend jaar al voor de helft terugverdienen. Die terugverdieneffecten worden in de loop van de tijd alleen maar groter. Dit zal leiden tot echte reizigersgroei. Prijsprikkels hoeven niet alleen prijsstijgingen te zijn, maar kunnen ook bestaan uit kortingen. Dit is dus een buitenkansje. Waarom denkt deze minister niet in kansen en slaat hij suggesties van de Kamer in de wind? Die suggesties komen niet alleen van de Kamer. De minister moest eens weten hoeveel er vanuit de bevolking is gereageerd op het voorstel: eindelijk, eindelijk, eindelijk.

Op het beveiligingssysteem wil ik in een later stadium bij de bespreking van het MIRT terugkomen. Hier liggen volop kansen voor de toekomst van het openbaar vervoer op het spoor. Die kansen moeten wij niet laten lopen. Als wij dit goed invoeren, scheelt ons dat honderden miljoenen die wij niet hoeven te leggen aan pure, botte infra. Hiermee valt zo'n grote capaciteitsuitbreiding te bereiken dat wij er serieus naar moeten kijken. Ik proef vandaag dat het nog te vroeg is, maar ik hoop dat wij elkaar bij dit onderwerp kunnen vinden tijdens de bespreking van het MIRT of heel snel daarna. Deze kans mogen wij niet laten lopen.

Om het openbaar vervoer echt een verdere stimulans te geven binnen de concurrerende markt die wij helaas hebben, moeten wij gaan kijken vanuit de reiziger. Daarbij gaat het om van-deur-tot-deurvervoer maar ook om de garantie dat er overal vervoer is. Dat staat ook in de begroting, maar blijkbaar mogen wij de staatssecretaris daaraan niet houden. Er wordt wel van alles geschreven, maar vervolgens is het niet aan haar maar

Roemer

aan anderen. De SP-fractie denkt daar anders over. Vandaar dat wij op dat punt de volgende motie indienen.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat reizigers in het openbaar vervoer niet zozeer te maken hebben met de vervoerder of de aanbestedende overheid, maar wel belang hebben bij kwalitatief hoogwaardig openbaar vervoer;

constaterende dat landelijke criteria voor een minimale frequentie van het openbaar vervoer en een minimale afstand tot het openbaar vervoer bij kunnen dragen aan het verbeteren van het openbaar vervoer en recht doen aan het gebiedsoverschrijdende karakter ervan;

overwegende dat in België deze in de vorm van Basismobiliteit een stimulans voor het openbaar vervoer zijn gebleken;

verzoekt de regering, voor de zomer van 2009 met voorstellen te komen over hoe vraaggericht openbaar vervoer in dunbevolkte gebieden mogelijk is, met de garantie dat er voor elke burger in Nederland altijd een vorm van openbaar vervoer aanwezig is,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Roemer en Vendrik. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.
Zij krijgt nr. 19 (31700-XII).

De heer **Roemer** (SP): Wat betreft de binnenvaart heb ik al het een en ander gezegd. Vandaag in de procedurevergadering is een verzoek namens de commissie naar het kabinet gegaan. Ik vraag de staatssecretaris of zij echt uitgebreid op alle negentien voorstellen wil ingaan, zoals zo'n rapport verdient.

Wij hebben het vandaag nog niet echt over de waterschappen gehad, maar gisteren wel. Moeten wij in 2012 wederom middelmatige verkiezingen hebben voor een bestuurslaag waarvoor de mensen niets te kiezen hebben? Tussen de socialistische droge voeten en de liberale droge voeten zit namelijk geen verschil. Dit kabinet wil iets doen aan administratieve lasten en onnodige regeldruk. Toch lijken de zeven officiële bestuurslagen gewoon te blijven bestaan, hoewel recent weer duidelijk is geworden dat de bevolking hier niet op zit te wachten. Daarom dien ik mijn tweede, en laatste, motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de opkomst en betrokkenheid bij de waterschapsverkiezingen laag is;

constaterende dat de waterschapsverkiezingen van 2008 nu geëvalueerd gaan worden;

overwegende dat er wellicht efficiënter gewerkt wordt indien verschillende bestuurslagen samengevoegd of overgenomen worden;

verzoekt de regering, bij de evaluatie van de waterschapsverkiezingen de variant mee te nemen waarin de waterschappen worden opgeheven en de uitvoeringsorganisatie onder de bestuurlijke verantwoordelijkheid komt van de provincies,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Roemer en Jansen. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 20 (31700-XII).

De heer **Koopmans** (CDA): Voorzitter. Wij hebben met elkaar gesproken over de korte termijn, de middellange termijn en de lange termijn. Laat ik met de lange termijn beginnen, in de vorm van een motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat in de Mobiliteitsaanpak tien concepten voor een robuust mobiliteitssysteem in 2028 zijn uitgewerkt, die moeten bijdragen aan een duurzame plaats van Nederland in de economische top van Europa;

overwegende dat daarvoor al in deze kabinetsperiode zicht op financiering noodzakelijk is, waardoor, gekoppeld aan de adviezen van de commissie-Ruding, mogelijkheden voor voorfinanciering ontstaan;

overwegende dat de balans tussen wonen, werken en groen en open land groeiende ruimtelijke investeringen vereist;

overwegende dat klimaatverandering nieuwe grote investeringen in onze waterkering en -berging, zoals vermeld in de aanbevelingen van de commissie-Veerman, vereist;

verzoekt de regering, dit te onderzoeken en in het voorjaar van 2009 met voorstellen te komen tot een verlenging van de MIRT-periode van 2020 tot en met 2028, en hierbij zowel de budgetten van het Infrastructuurfonds als de ruimte van het FES te gebruiken;

verzoekt de regering om te bezien hoe die ruimte die hierdoor ontstaat, aangewend kan worden voor de ambities uit de Mobiliteitsaanpak en de uitwerking van de aanbevelingen van de commissie-Veerman,

en gaat over tot de orde van de dag.

Koopmans

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Koopmans en Samsom. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 21 (31700-XII).

De heer **Koopmans** (CDA): De CDA-fractie heeft ook een belangrijk punt gemaakt van versnellingen op korte termijn. Daarom dien ik een motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

verzoekt de regering om uit het budget van de motie-Van Geel 30 mln. als volgt aan te wenden:

- 3 mln. voor het kwartiermaken ten behoeve van de uitvoering van de adviezen van de commissie-Veerman;
- 9 mln. voor de Greenportlane tussen A73 en A67;
- 6 mln. voor de verlengde veilingroute en aanpak infra trade park III bij de Greenport Westland;
- 6 mln. voor de aansluiting en modernisering van het glastuinbouwgebied Wateringseveldse polder;
- 6 mln. voor de rondweg Greenport Boskoop;

verzoekt de regering voorts, de in de motie genoemde rijksbijdragen zo spoedig mogelijk te realiseren, met inachtneming van het feit dat de dekking niet is gevonden in de FES-middelen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Koopmans en Koppejan. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 22 (31700-XII).

De heer **Koopmans** (CDA): Ten behoeve van de initiatiefnota die is ingediend door de leden Koopmans en Cramer, hebben wij een amendement ingediend. Daarmee wordt daarvoor 20 mln. gereserveerd.

Wij hebben tegelijkertijd met de heer Cramer een amendement ingediend met het doel 5 mln. vast te leggen voor de fly-over bij Aalsmeer.

Op weg naar de behandeling van het MIR, zullen wij met de minister spreken over de resultaten van het overleg over de N35.

De heer **Koppejan** (CDA): Voorzitter. Ik dank de minister en de staatssecretaris voor hun antwoorden. Ik volsta met het indienen van drie moties.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat het Krammer-Volkerak Zoommeer in

toenemende mate te maken heeft met waterkwaliteitsproblemen;

overwegende dat de aanpak van de waterkwaliteitsproblemen middels verzilting tegelijkertijd een oplossing vraagt voor de zoetwatervoorziening van de landbouw en industrie in de Zuidwestelijke Delta en er een breed bestuurlijk draagvlak ontstaat voor die aanpak;

overwegende dat het herstellen van de overgang tussen zoet en zout water in het Krammer-Volkerak Zoommeer positieve effecten heeft op zowel ecologie als economie;

verzoekt de regering, voortvarend aan de slag te gaan met de verdere uitwerking van de plannen om de overgang tussen zoet en zout water te herstellen in de Zuidwestelijke Delta, te beginnen in het Krammer-Volkerak Zoommeer;

verzoekt de regering, aanvullend daarop in het voorjaar van 2009 een voorstel gereed te hebben voor het Krammer-Volkerak Zoommeer, met daarin besloten een oplossing voor de zoetwatervoorziening en de financiering daarvan;

verzoekt de regering, in het najaar van 2009 de besluitvorming over deze maatregelen af te ronden, zodat er uiterlijk in 2010 gestart kan worden met de uitvoering van de plannen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Koppejan, Boelhouwer, Cramer, Van der Staaij en Vendrik.

Zij krijgt nr. 24 (31700-XII).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de verplichte benchmark die in opdracht van het ministerie van VROM wordt uitgevoerd bij de drinkwaterbedrijven, heeft geleid tot beter inzicht in de prestaties van drinkwaterbedrijven en tot significante kostenbesparingen en lagere tarieven voor burgers en bedrijven;

overwegende dat bij de waterschappen de transparantie van de kosten en de hoogte van de waterschapsheffingen op dit moment nog voor verbetering vatbaar is;

verzoekt de regering, een verplichte benchmark in te stellen voor waterschappen, waarin een duidelijke relatie wordt gelegd tussen de hoogte van de waterschapsheffingen en de prestaties en kosten die de verschillende waterschappen maken voor vergelijkbare taken,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden

Koppejan

Koppejan, Neppéus, Boelhouwer, Cramer en Van der Ham.

Zij krijgt nr. 23 (31700-XII).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de natuurwaarden in de Oosterschelde onder druk staan doordat circa 50 ha zandplaat per jaar verdwijnt, hetgeen bekend staat als "zandhonger";

overwegende dat een verkenning naar oplossingen voor deze zandhonger volgens de huidige planning pas in 2013 afgerond zal zijn;

overwegende dat het niet wenselijk is om pas na 2013 een begin te maken met het grootschalig aanpakken van de gevolgen van de zandhonger;

verzoekt de regering, ook in 2009 en volgende jaren door middel van pilots met zandsuppleties de effecten van zandhonger nu al zo veel mogelijk tegen te gaan;

verzoekt de regering, de verkenning naar de oplossing van zandhonger te versnellen zodat er in 2010 aan de Tweede Kamer een meer structurele oplossing gepresenteerd kan worden van deze problematiek,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Koppejan en Boelhouwer. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 25 (31700-XII).

De heer **De Krom** (VVD): Voorzitter. Ik dank beide bewindslieden voor hun antwoorden. Als het gaat om infrastructuur zou de VVD andere keuzen maken dan dit kabinet, dat mag duidelijk zijn. Men heeft dit ook in onze tegenbegroting kunnen lezen. De boodschap van de VVD bij deze begrotingsbehandeling was kort en krachtig: de minister moet gaan leveren. De VVD-fractie en mét de VVD-fractie honderdduizenden, miljoenen mensen op de weg nemen niet veel langer genoeg met versnelling op papier. Wij willen dat gewoon in de praktijk op de weg zien.

Boodschap nummer twee was: kabinet, minister van Verkeer en Waterstaat, let op uw tellen en wees op uw hoede voor Natura 2000, een mogelijke enorme blokkade voor de aanleg van infrastructuur.

Gelet op het laatste, dien ik de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat met name het voorzorgbeginsel, de

cumulatie van effecten en de externe werking van Natura 2000 voor grote problemen kunnen zorgen bij de verdere ontwikkeling van infrastructuur;

overwegende dat op basis van de huidige wetenschappelijke kennis mogelijke significante effecten nauwelijks kunnen worden uitgesloten;

overwegende dat dit in de praktijk kan leiden tot een grote onderzoekslast, hoge bureaucratiese kosten en juridisch moeilijk houdbare besluiten c.q. vergunningen;

verzoekt de regering, de Kamer uiterlijk in het voorjaar van 2009 te informeren over de gevolgen van de aanwijzing van Natura 2000-gebieden en over de gevolgen van de in te stellen geluidsproductieplafonds voor de uitvoering en voortgang van infrastructurele projecten, en voor beide aan te geven welke concrete stappen moeten worden gezet om de voortgang van deze projecten te waarborgen, inclusief mogelijke wijzigingen in de wetgeving,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden De Krom en Koopmans. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 26 (31700-XII).

De heer **De Krom** (VVD): In aansluiting op wat ik zo-even heb gezegd en wat ik heb betoogd in eerste termijn, wil de VVD-fractie graag een motie van belofte en daadkracht indienen.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de minister van Verkeer en Waterstaat heeft beloofd dat nog in deze regeerperiode de schop de grond in gaat voor in ieder geval de A4 Midden-Delfland en de 30 projecten vallende onder de spoedwet;

overwegende dat de Kamer daarbij natuurlijk uitgaat van het beginsel "een man een man, een woord een woord";

verzoekt de minister, politieke consequenties te trekken zodra vaststaat dat hij zijn belofte niet gestand doet,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 28 (31700-XII).

De heer **Roemer** (SP): Ik meen mij te herinneren – ik kan het verkeerd hebben – dat de minister beloofd heeft dat hij de laatste minister is die hierover een besluit zal nemen. Past een besluit om er definitief van af te zien dan ook binnen deze motie?

De Krom

De heer **De Krom** (VVD): Ik kan er kort over zijn: het antwoord is nee.

De heer **Roemer** (SP): Het zou wel zuiver zijn als u daar ja tegen zei.

De heer **De Krom** (VVD): Ik ben de indiener. Ik leg u de geest van de motie uit, en die is een volstrekt andere.

De heer **Koopmans** (CDA): Ik ben er een groot voorstander van dat dit besluit genomen wordt. Moet deze motie, uit de mond van de heer De Krom, echter in dezelfde geest gelezen worden als bijvoorbeeld de wijze waarop hij zelf omgaat met het verkiezingsprogramma van de VVD, en het zware punt dat daarin staat in verband met de kilometerheffing?

De heer **De Krom** (VVD): Wij kunnen hierover weer een heel mooi debat houden...

De heer **Koopmans** (CDA): U hoeft alleen maar ja of nee te zeggen!

De heer **De Krom** (VVD): Dat gaat dan op dezelfde manier als de oma van de minister er altijd bij wordt betrokken en als verkeerswoordvoerder Eurlings er altijd weer bij wordt betrokken. Dan komt hij weer over Brutus te spreken, en het mes dat ik nog een keer omdraai, et cetera, et cetera. De strekking van de motie is volstrekt helder, dacht ik.

Voorzitter. Nu wij het toch over dat project hebben, dien ik maar gelijk de volgende motie in. Als de heer Koopmans niets had gezegd, zou ik dat misschien niet hebben gedaan, je weet maar nooit. Maar ik heb die motie hier toch. Ik doe het dus toch maar.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat er dringend uitbreiding van het wegnnet nodig is en dat de financiële middelen daarvoor op lange en middellange termijn ontoereikend zijn;

overwegende dat VNO-NCW in het Deltaplan Infrastructuur uit oktober 2006 voorstelt miljarden extra te investeren in infrastructuur;

overwegende dat MKB-Nederland in september 2008 een plan op tafel heeft gelegd voor snelle upgrading van provinciale wegen en dat daarvoor een miljard nodig is;

verzoekt de regering, alle uitgaven voor Anders Betalen voor Mobiliteit te schrappen en de hierdoor vrijvallende 3,5 mld. te investeren in wegen, rekening houdend met de voorstellen van VNO-NCW en MKB-Nederland,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 29 (31700-XII).

De heer **De Krom** (VVD): Wij hebben vandaag een fel debat gevoerd over de spoedwet. Ik wil vanaf deze plek nogmaals duidelijk maken dat de VVD-fractie hecht aan de spoedwet en deze steunt. Wij hebben er zelf om gevraagd, maar willen wel dat het zorgvuldig gebeurt. Ik heb de minister horen zeggen dat er nog aanvullende voorstellen naar de Kamer komen. Daarna zal de VVD-fractie er serieus naar kijken en besluiten hoe wij verdergaan, zoals eerder in het debat vandaag is besproken.

Mevrouw **Neppéus** (VVD): Voorzitter. Ik bedank de staatssecretaris voor zijn antwoorden. Er blijft toch nog wat over. De schriftelijke antwoorden over de Kaderrichtlijn Water stelden mij nog niet echt tevreden. Ik had gevraagd wat wij doen aan Zwitserland en Duitsland. Daarop kreeg ik het antwoord dat er een Rijncommissie is. Ik weet dat, maar wat is er de inzet van? Wat zijn de resultaten tot nu toe? Hoe zorgen de landen er zelf voor dat de Rijn minder vuil wordt?

Ik blijf mijn zorgen houden over de kosten van de Kaderrichtlijn, maar wellicht kan de staatssecretaris op zijn minst verduidelijken wat de pot van 115 mln. betekent voor de synergie binnen de Kaderrichtlijn Water. Ik blijf zitten met het probleem dat ik nog steeds wacht op de onderbouwing van de commissie-Veerman. Daarom dien ik de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat drie maanden na presentatie van het rapport van de commissie-Veerman nog steeds de onderbouwing van het gekozen extreme scenario van klimaatverandering en waterstijging ontbreekt;

constaterende dat het kabinet reeds in zijn brief van 12 september 2008 het rapport van de commissie-Veerman heeft omarmd;

verzoekt de regering, vóór 1 januari 2009 de Kamer de onderbouwing van het rapport van de commissie-Veerman voor te leggen,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 30 (31700-XII).

De heer **Samsom** (PvdA): Voorzitter. De oppositiepartijen kunnen hun wanhoop nauwelijks onderdrukken in dit debat. Ik blijf even bij de thematiek die de heer De Krom in eerste termijn aanroerde. Soms lijkt dit inderdaad een Tantaluskwelling. De toekomst van het spoor en van de weg lijkt voor het grijpen, maar elke keer als je er bijna bent, is hij weer weg. Maar in tegenstelling tot Tantalus,

Samsom

die nooit bij de vruchten kwam, maken wij wel degelijk voortgang. Vorig jaar was er alleen een idee en was er geen geld. Nu is er geld voor het spoor, maar is er nog geen uitvoeringsplan. Ik wil met de minister afspreken dat wij volgend jaar wél een uitvoeringsplan hebben, niet alleen van OV-SAAL, dat wij al hadden gepland. Laten wij nou eens met elkaar afspreken dat wij volgend jaar bij de begrotingsbehandeling ook het andere uitvoeringsplan, bijvoorbeeld van de A2-corridor, al hebben liggen. Dan maken wij de gestage voortgang die Tantalus nooit mocht krijgen.

Bij het nemen van al die besluiten hebben wij de minister opgedragen om de blik strak op de toekomst te houden. Wij hebben hem daarmee in dit debat geholpen. Samen met de heer Koopmans heb ik de toekomst voor hem nog even vastgelegd op 2028 en daarmee de middelen beschikbaar gesteld die nodig zijn om die enorme uitdaging voor de toekomst aan te kunnen, een duurzame, effectieve mobiliteit en een veilig, droog land.

In eerste termijn stelde ik de vraag of wij in dit debat in de voetsporen zouden kunnen treden van grootheden als Cornelis Lely. Achter die vraag ging niet de egotrip of de ijdele wens schuil om in een geschiedenisboekje terecht te komen. Achter die vraag ging het besef schuil dat mijn zoontje van twee, die nu nog naar Cars kijkt en de illusie heeft dat de hele wereld slechts uit auto's bestaat, daar ooit mee ophoudt. Ik hoop overigens dat dit snel gebeurt en dat hij mij over 25 jaar de vraag stelt: "Pap, toen ik alleen naar Cars keek, wisten jullie al dat de olie opraakte, dat de schone lucht opraakte, dat het klimaat veranderde en dat wij knarsend vast zouden komen te staan als niet de juiste besluiten zouden worden genomen. Dat wisten jullie allemaal. En wat deed jij toen, pap?" Het feit dat ik op dat moment het juiste antwoord aan mijn zoontje wil kunnen geven, dat ik kan wil kunnen zeggen dat ik samen met de heer Madlener en samen met de heer Roemer en samen met de heer De Krom en samen met al die anderen toen – nu dus – de juiste besluiten heb genomen om voor mijn zoontje de toekomst veilig te stellen, drijft mij in dit debat en blijft mij de komende jaren drijven.

□

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Voorzitter. Ik dank de bewindslieden voor de beantwoording. Zojuist heb ik samen met de heer Koopmans nog een amendement ingediend waarin wij 20 mln. vrijmaken voor investeringen in de infrastructuur voor de fiets, 10 mln. voor het realiseren van fietsroutes voor woon-werkverkeer tussen Arnhem en Nijmegen en tussen Leiden en Den Haag, en 10 mln. voor de uitvoering van de aanbevelingen uit de initiatiefnota over het fietsbeleid van de heer Atsma. Bovendien wil ik twee moties indienen.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de bereikbaarheid van binnensteden gebaat is bij het stimuleren van woon-werkverkeer per e-bike;

overwegende dat de elektrische fiets ook een gunstig effect heeft op het milieu en een goed middel tegen bewegingsarmoede vormt;

overwegende dat een verhoging van het bedrag van de bedrijfsfietsenregeling van € 749 naar € 1500 de aankoop van een elektrische fiets zeer aantrekkelijk zal maken;

verzoekt de regering, onderzoek te doen naar de mogelijkheid om de elektrische fiets fiscaal aantrekkelijker te maken door het bedrag van de bedrijfsfietsenregeling te verhogen en dit te realiseren in het komende Belastingplan van 2010,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Roefs en Koopmans. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 31 (31700-XII).

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Ik heb een klein punt, maar het is wellicht prettig dit gelijk te regelen. Er is vorige week een motie aangenomen van GroenLinks waarin de staatssecretaris van Financiën wordt opgedragen om dit voorjaar met een fiscale vergoedingsbrief te komen. Wij helpen het kabinet graag aan inhoud. Kan ik de motie van mevrouw Roefs zo begrijpen dat alvast in die vergoedingsbrief hierover wordt gerapporteerd?

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Dat zou helemaal prima zijn. Dan laat ik de motie nog op die manier wijzigen.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

gezien het grote aantal toegelaten voertuigcategorieën dat op de weg aan verschillende wettelijke eisen moet voldoen en de onduidelijkheid die dit bij de verkeersdeelnemers oproept;

overwegende dat dit in het verkeer onveilige situaties kan opleveren;

overwegende dat het voorkeur verdient om voor trottoir, fietspad en weg herkenbare en eenduidige regimes in te richten;

verzoekt de regering, te bekijken of het aantal voertuigcategorieën in te krimpen is en de wettelijke eisen die aan de diverse voertuigen worden gesteld, te harmoniseren en aan te passen aan het type weg waarvoor zij bedoeld zijn,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Roefs, Koopmans en Cramer. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 40 (31700-XII).

□

De heer **Madlener** (PVV): Voorzitter. De politieke elite, of in ieder geval een groot deel daarvan, houdt helemaal niet van auto's, zoals steeds maar weer blijkt. Daarmee toont deze elite een enorme afstand tot al die mensen die gewoon afhankelijk zijn van hun auto en die daar ook blij mee zijn. Een samenleving zonder auto's kan ik mij niet voorstellen. Alle beschaafde, welvarend landen in de wereld hebben dan ook veel auto's. Dat is nu eenmaal zo, dat kunnen wij hier niet veranderen. Wij moeten dat niet eens willen.

Als later het zoontje van de heer Samsom aan mij vraagt: "Hoe komen wij toch aan die mooie wegen en hoe komen wij toch aan die schone lucht?", zeg ik dat dit komt omdat ik zijn vader heb afgestopt en omdat mijn partij ervoor heeft gezorgd dat Nederland een modern land werd met het mooiste wegennet ter wereld en dan zeg ik dat wij kernenergie hebben om onze elektrische auto op te laden. Daarom heeft dat zoontje schone lucht en kan hij iedere dag naar zijn werk, zijn tennisvereniging en daarom kan hij zijn oude vader dan bezoeken. De PVV kan het niet vaak genoeg herhalen: wij zijn blij met de auto. Auto's worden schoner en zuiniger. Auto's moeten gewoon geaccepteerd worden.

Helaas gebeurt dat niet, het beleid is eigenlijk gewoon ver onder de maat. De minister toont altijd ambitie en goede wil, maar hij wordt onvoldoende gesteund door zijn eigen coalitie. Zo redden wij het simpelweg niet. Dat moeten wij vaststellen. De files zullen toenemen. Ik wil graag deze minister afrekenen op daden. Ik ben bang dat het er over twee jaar niet best uit zal zien.

De **voorzitter**: De heer Van der Ham voor één korte vraag.

De heer **Van der Ham** (D66): De heer Madlener zit nu twee jaar in de Kamer. Wat heeft hij gedaan voor al die mensen in die zwakkere wijken, waar ook veel van zijn kiezers zitten, die veel last hebben van luchtvervuiling en daar echt directe gezondheidsschade van ondervinden? Wat heeft de PVV de afgelopen twee jaar gedaan om hun gezondheidssituatie te verbeteren?

De heer **Madlener** (PVV): Wat hebben wij gedaan? Wat hebt u gedaan om de luchtkwaliteit te verbeteren?

De **voorzitter**: Nee, wij gaan niet met een wedervraag een hele discussie starten.

De heer **Madlener** (PVV): Ik stel vast dat de luchtkwaliteit bijna dagelijks verbetert door technische ontwikkelingen. Verder hebben wij een voorstel gedaan om kernenergie versneld in te voeren. Daardoor doen wij in één klap veel meer voor de luchtkwaliteit dan dit kabinet. Dus ik denk dat wij met veel reëlere en goedkopere voorstellen komen dan dit kabinet of de partij van de heer Van der Ham.

De **voorzitter**: Nee, mijnheer Van der Ham. Er was afgesproken dat u één vraag zou stellen.

De heer **Van der Ham** (D66): Er is mij een tegenvraag gesteld.

De **voorzitter**: Nee, ook dat niet.

De heer **Madlener** (PVV): Ik heb antwoord gegeven.

De **voorzitter**: Nee, ook u gaat uw vraag niet opnieuw stellen. Ik stel voor dat u uw betoog vervolgt en afrondt.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Mag ik geen vraag stellen? Ik had een eigen dingetje.

De **voorzitter**: Daar twijfelt niemand aan, maar ik stel toch voor dat de heer Madlener zijn betoog vervolgt.

De heer **Madlener** (PVV): De meeste mensen in die wijken worden niet wakker met het idee: goh, wat is de luchtkwaliteit vandaag slecht. Nee, zij hebben heel andere problemen! Zij hebben problemen met criminaliteit en een overvloed aan asociale Marokkanen. Ik denk dat mijn partij voor die mensen veel meer betekent dan de partij van de heer Van der Ham, maar ik zal daar nu niet over uitweiden. Ik word in ieder geval niet wakker met het idee: wat is de lucht slecht. Ik ben blij dat ik naar mijn werk kan en dat ik überhaupt werk heb.

Ik dien twee moties in, een heel grote en een heel kleine, omdat ik toch maar steeds probeer om de ambities wat hoger te leggen. De eerste motie is de grote motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de minister van Verkeer en Waterstaat heeft aangegeven, te willen streven naar een robuust mobiliteitssysteem van Olympische kwaliteit;

overwegende dat 2028 veel te ver in de toekomst ligt voor deze op zichzelf goede plannen en de minister daarmee te weinig ambitie toont;

verzoekt de regering, de plannen voor de Olympische infrastructuur uit te werken en de geplande streefdatum naar voren te halen tot de datum waarop Nederland het WK voetbal wil organiseren in 2018,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 32 (31700-XII).

De heer **Madlener** (PVV): Ik heb ook nog een heel kleine motie, maar ook kleine dingen kunnen soms helpen om het fileprobleem op te lossen.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat vuilophaaldiensten en gemeentelijke straatvegers in de spits vaak voor opstoppingen zorgen;

Madlener

verzoekt de regering, te bevorderen dat de uitvoering van dergelijke diensten buiten de spitsuren plaatsvindt,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 33 (31700-XII).

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Twee, voorzitter. Vindt de heer Madlener dat het de competentie van de regering is om uitspraken te doen over zaken op gemeentelijk niveau? En waarom misgunt de heer Madlener de mensen voor wie hij zegt op te komen, normale werktijden?

De heer **Madlener** (PVV): In de motie wordt gevraagd om het bevorderen van een dergelijk gemeentelijk beleid. Daarmee erken ik dus dat de minister er niet direct over gaat. Hij kan echter wel invloed uitoefenen op gemeenten. En natuurlijk gun ik de mensen die dat belangrijke werk verrichten, goede werkuren, maar ik vraag aan de organisatie om even na te denken. Ga in die spijtstijden even iets anders schoonmaken dan de doorgaande weg die belangrijk is voor de toevoer naar de stad. Als je je gezonde verstand gebruikt, dan kun je veel bereiken en ik weet dat veel gemeenten dat nog te weinig doen. Daarom vraag ik de minister of hij het land in wil gaan om daarvoor te zorgen.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Voorzitter. Ik dank de minister en de staatssecretaris voor hun uitvoerige beantwoording.

Collega Koopmans en ik hebben inmiddels een amendement ingediend over het grensoverschrijdend vervoer.

Ik wil drie moties indienen naar aanleiding van de discussie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de klimaatdoelstelling voor de verkeers- en vervoerssector onder druk staat door onder meer lagere Europese CO₂-emissienormen en minder bijmenging van biobrandstoffen dan opgenomen in Schoon en Zuinig;

constaterende dat de regering in april 2009 een beeld van de stand van zaken zal geven en er in 2010 een tussenevaluatie van Schoon en Zuinig zal plaatsvinden;

verzoekt de regering om extra kosteneffectieve maatregelen voor de verkeers- en vervoerssector voor te bereiden, welke kunnen worden meegenomen in de begroting 2010 indien in april 2009 blijkt dat dit nodig is om de doelstelling van het werkprogramma Schoon en Zuinig voor de verkeers- en vervoerssector te halen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Cramer, Samsom en Koopmans. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 34 (31700-XII).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat het kabinet het belang van een samenhangend ov-systeem van hoge kwaliteit in de Mobiliteitsaanpak onderstreept;

constaterende dat met het Actieprogramma OV een belangrijke stap is gezet om de meest urgente mobiliteitsknelpunten in de stedelijke gebieden op te lossen;

constaterende dat met het Actieprogramma Regionaal OV en de Quick Scan regionaal spoor samen 590 mln. beschikbaar zijn gesteld om tot en met 2012 te starten met het oplossen van capaciteitsknelpunten, snelheidsverbeteringen door te voeren en ontbrekende verbindingen te realiseren;

overwegende dat er nog veel kansen zijn voor de verbetering van het regionale ov in de stedelijke netwerken onder andere door het doortrekken van lightrail naar randgemeenten;

verzoekt de regering, vóór de zomer van 2010 samen met de decentrale overheden een visie te ontwikkelen op de verdere doorontwikkeling van het regionale ov in de stedelijke netwerken tot Olympische kwaliteit,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Cramer, Koopmans en Roefs. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 35 (31700-XII).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat er verschil is tussen het beschikbare budget en realisatie daarvan voor klein en groot onderhoud en vervanging van het spoor van 109 mln.;

constaterende dat er ook achterstanden zijn op het programma capaciteitsknelpunten en de minister hier ProRail op heeft aangesproken;

overwegende dat daardoor de vitaliteit van de sector gevaar loopt;

verzoekt de regering, aan ProRail te vragen, een

Cramer

inhaalslag te maken en geplande opdrachten in de markt te zetten en de Kamer hierover binnen een maand te informeren;

verzoekt de regering tevens, een taakgroep in te stellen met de doelstelling, na te gaan op welke wijze de vitaliteit van de railinfrabedrijven kan worden bevorderd en voor de toekomst veilig kan worden gesteld,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Cramer, Samsom en Koopmans. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 36 (31700-XII).

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Voorzitter. Ik dank de staatssecretaris voor haar welwillende woorden over de derde tranche binnenhavens. Wij zien die graag tegemoet.



De heer **Vendrik** (GroenLinks): Voorzitter. Ik dank beide bewindslieden voor de beantwoording. Ik moet zeggen: de beloofde Olympische warmte is mij nog niet heel erg geworden. Daar gaan wij echter iets aan doen en daarom dien ik een drietal moties in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat in de Kamer brede steun bestaat voor het creëren van kansen voor de grootschalige introductie van schone en zuinige auto's;

overwegende dat elektrische auto's op deze punten erg goed scoren;

constaterende dat minister Eurlings in zijn brief over de kabinetsdoelstellingen voor de verkeerssector in het kader van schoon en zuinig expliciet verwijst naar de kansen die elektrische auto's bieden;

verzoekt de regering om een plan van aanpak voor het wegnemen van de belemmeringen die de versnelde introductie van elektrische auto's in de weg staan, waarin onder meer wordt ingegaan op de fiscaliteit, het wagenpark van de overheid, investeringen in technologische ontwikkelingen en de realisatie van elektrische infrastructuur en oplaadpunten,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Vendrik en De Krom. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 37 (31700-XII).

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Minister, let op: deze motie was meeondertekend door de heer De Krom. Dat is nou van links en rechts effe frontaal binnenrijden.

Probeer dan maar eens nee tegen zo'n motie te zeggen. Probeer dat ook maar niet. Voorzitter. Dat wordt nog wat met GroenRechts.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat in 2008 in maar liefst vijf rapporten van zeven verschillende planbureaus en adviesraden in verschillende bewoordingen werd geconstateerd dat de kabinetsdoelen voor de reductie van CO₂ in de transportsector onder druk staan;

constaterende dat Europa de door Nederland gewenste emissienormen voor CO₂ deze week nog verder heeft afgezwakt, waarmee het kabinet nog minder kan verwachten van dit beleidsinstrument;

constaterende dat de minister van Verkeer en Waterstaat het toch prematuur acht om nu al te concluderen dat de sector verkeer de doelstellingen niet haalt in 2020;

constaterende dat de minister van Verkeer en Waterstaat voorts verwijst naar april 2009, wanneer de minister van VROM een compleet beeld van de stand van zaken zal geven;

spreekt de verwachting uit dat ECN en PBL dan een inschatting kunnen geven van de effecten van alle kabinetsmaatregelen voor de verkeerssector;

verzoekt de minister van Verkeer en Waterstaat, voor april 2009 een pakket extra maatregelen te ontwikkelen en achter de hand te houden, voor het geval die nodig blijken te zijn om de doelstellingen voor CO₂-reductie in de transportsector in 2020 wel te halen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Vendrik en Van der Ham. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 38 (31700-XII).

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Voorzitter. Ik blijf het echt bizar vinden – wij hebben er zo vaak om gevraagd, ook op weg naar deze begroting – dat ik nog steeds geen dekkend plan heb gezien van deze minister om die 13 tot 17 megaton CO₂ te halen. Vertel mij, minister, hoe het opgebouwd is, welk beleidsinstrument voor welke reductie moet zorgen en wat de taakstelling is voor de kilometerheffing. Ik heb het nog niet gezien.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat in de Kamer brede steun bestaat voor

Vendrik

het creëren van kansen voor de grootschalige introductie van schone en zuinige auto's;

overwegende dat elektrische auto's op deze punten erg goed scoren;

constaterende dat bedrijven als Leaseplan en Nedcar al een beroep op de overheid hebben gedaan om financiële steun;

constaterende dat voorzitter van de Europese Commissie Barroso heeft bepleit, steun aan bedrijven samen te laten gaan met verregaande vergroening van de productie;

verzoekt de regering, het creëren van kansen voor de grootschalige introductie van de elektrische auto in Nederland nadrukkelijk te betrekken bij de randvoorwaarden voor financiële steun aan bedrijven in de verkeerssector,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 39 (31700-XII).

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Voorzitter. Ten slotte hoop ik dat de heer De Krom volgend jaar toch weer in ons midden zal zijn.

De **voorzitter**: Ik dank u wel. Daarmee zijn wij aan het eind gekomen van de tweede termijn van de Kamer. De minister en de staatssecretaris hebben aangegeven dat zij ruim tien minuten c.q. een kwartier nodig hebben voor de voorbereiding van hun beantwoording. Ik heb geconstateerd dat er twintig moties en twee amendementen zijn ingediend. Dat betekent dat de beantwoording waarschijnlijk dik over half twaalf gaat. Ik kan het voorstel doen dat wij aan de minister en de staatssecretaris vragen om kort en krachtig te antwoorden op de moties en u de antwoorden schriftelijk te doen toekomen, zodat wij om half twaalf kunnen afsluiten. Gaat u daar niet mee akkoord, dan zegt u dat en gaat de beantwoording naar volgende week.

Minister **Eurlings**: Voorzitter. Als wij een dikke tien minuten of een klein kwartier naar uw inschatting hebben, hebben wij voldoende. Alles overziende denk ik dat de beantwoording van de vragen die nog openstaan erg geconcentreerd kan plaatsvinden; dat is dan een uitdaging voor ons. Als wij dat beperkt doen, zouden wij daarin redelijk compleet moeten kunnen zijn, als wij dat heel kort kunnen toevoegen aan het sec beantwoorden van de moties.

De **voorzitter**: Dat begrijp ik allemaal, maar wij hebben een afspraak gemaakt. Wij hebben ook een afspraak gemaakt met de mensen hier. Daar wil ik mij aan houden.

De heer **Koopmans** (CDA): Betekent dat maximaal één interruptie?

De **voorzitter**: Nee, het houdt in dat er geen interrupties

meer plaatsvinden, want met twintig moties kun je niet meer interrumperen.

Ik constateer dat de Kamer instemt met deze procedure.

De heer **Roemer** (SP): Voorzitter. Worden de openstaande vragen schriftelijk beantwoord?

De **voorzitter**: Voor zover ze niet mondeling zijn beantwoord.

De heer **Roemer** (SP): Stel dat er een verkeerde uitleg wordt gegeven aan een ingediende motie. Hoe lossen wij dat dan op als u geen interrupties toestaat?

De **voorzitter**: Dan stel ik u in staat, dat heel kort toe te lichten. Wij moeten niet met misverstanden werken.

De vergadering wordt van 22.42 uur tot 22.55 uur geschorst.

Minister **Eurlings**: Voorzitter. Ik begin met de amendementen en moties en zal dan nog snel enkele openstaande vragen beantwoorden. Ik begin met het amendement op stuk nr. 15 (31700-XII). Met dit amendement komt fors meer geld beschikbaar voor het verbeteren van het spoor. Met de dekking van 140 mln. uit het project Anders Betalen voor Mobiliteit wordt dit project beëindigd. Daarmee worden de kansen op onze steun voor dit amendement beëindigd.

De heer Vendrik heeft op stuk nr. 16 (31700-A) een amendement ingediend. Toen ik dit amendement las, dacht ik: potjandorie, hoe heb ik het nou? Het amendement bevat prachtige, positieve plannen voor trams, maar waar komt het geld vandaan? Uit de spoedplannen. Dat lijkt mij niet in lijn met datgene waar het kabinet voor staat. Dan komen wij van de spoed in de vertraging. Ik ontraad aanvaarding van dit amendement.

Ik kom op het amendement van de heren Roemer en Vendrik op stuk nr. 17 (31700-A) gericht op fietsenstallingen bij stations. De aanneming van dit amendement, hoe sympathiek ook, moet ik ontraden. Ook hier komt het geld weer uit de Spoedwet wegverbreding. Ik vind het erg jammer dat de indieners daar het geld weghalen. Wij beogen die procedures te versnellen en hebben dat geld hard nodig. De schoppen moeten de grond in. Overigens doen wij zeer veel om het aantal fietsenstallingen te vergroten.

De heren Cramer en Koopmans hebben een amendement ingediend op stuk nr. 20 (31700-A). Met dit amendement wordt 20 mln. vrijgemaakt voor investeringen in het regionaal grensoverschrijdend treinverkeer. Eerder dit jaar hebben beide heren een initiatiefnota uitgebracht. In een algemeen overleg hebben wij er met elkaar over gesproken. Ik heb aangegeven dat ik dit initiatief zeer steun. Onlangs hebben wij per brief op de aanbevelingen van de initiatiefnota gereageerd. Daarin hebben wij onze beleidsvisie op internationaal spoorvervoer gegeven. In de nota staan diverse initiatieven voor nieuwe regionale grensoverschrijdende verbindingen. Wij hebben aangegeven dat het initiatief ligt bij decentrale overheden, maar wij hebben daarbij gezegd dat wij concrete plannen graag steunen. Het grensoverschrijdend openbaar vervoer is een vergeten deel

Eurlings

van het openbaar vervoer. De grenzen tussen ons en onze buurlanden bestaan in het openbaar vervoer nog veel te veel. Daarom ben ik positief over dit amendement. Ik stel mij voor dat wij de concrete plannen voor genoemde verbindingen positief beoordelen. Ik hoorde de heer Koopmans met name over AVANTIS. Ik kan het amendement als ondersteuning van het beleid kenschetsen.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Ik wil een verduidelijking over de dekking. Ik begrijp dat de inhuur van externen wordt gekort...

Minister **Eurlings**: De dekking van het amendement komt uit het budget Intensivering spoor in steden I. Dat was een restpost bij tranche 1 die niet is gebruikt. De post hielden wij als marge aan voor rechtszaken. Dat is niet meer aan de orde, dus het geld is vrijgevallen. Er is een tweede tranche waar tal van projecten voor zijn ingeschreven.

Het amendement van de leden Koopmans en Cramer op stuk nummer 21 gaat over een bijdrage aan de fly-over bij Greenport Aalsmeer. Het punt is door de heer Koopmans en door anderen eerder gebracht. Over de fly-over bij de verlegging van de N201 wordt al jaren gesproken. Tijdens het bestuurlijk overleg van 28 oktober jongstleden met de Noordvleugel heb ik deze problematiek aan de orde gesteld, ook naar aanleiding van het Kamerdebat hierover. Ik heb bij gedeputeerde Mooij van Noord-Holland aangedrongen op een spoedige oplossing. Gedeputeerde Mooij heeft toegezegd om vanaf januari 2009, wanneer het nieuwe bestuur van de veiling Aalsmeer is aangetreden, de onderhandelingen over de financiële bijdrage van de veiling, de facto het resterende probleem, voortvarend en constructief op te pakken. Een bijdrage via de begroting van verkeer zou deze aanpak kunnen doorkruisen. Voorts kan een bijdrage van Verkeer en Waterstaat aan deze zaak ook worden gezien als een beloning voor slecht gedrag van de kant van de veiling. Ik weet echter hoe zeer deze zaak de indieners aan het hart gaat. Ik wil hun dan ook vragen, het amendement aan te houden. Ik ga graag met de regio praten en mij ervan vergewissen dat men er inderdaad uitkomt, zoals de heer Mooij heeft aangegeven, en ik zal de Kamer daar zo snel als ik kan nader over berichten.

De heer **Koopmans** (CDA): Ik wil het amendement wel aanhouden tot aan het MIRT.

Minister **Eurlings**: Ik hoop de Kamer hier dan snel over te kunnen berichten.

De motie van Koopmans en Samsom op stuk nummer 21 gaat over het verlengen van de termijn van het MIRT tot 2028. Ik heb onder anderen de heren Koopmans en Samsom in hun bijdragen nadrukkelijk horen pleiten voor deze verlenging en ik begrijp wat zij ermee beogen. Wij hebben het daarover in eerdere debatten gehad. Toen heb ik aangegeven dat ik met de minister van Financiën heb afgesproken om hierop bij de behandeling van de Voorjaarsnota op terug te komen. Ik begrijp wat de indieners met deze motie beogen. Ik zou me vanuit mijn afspraken met de minister van Financiën kunnen voorstellen dat zij deze motie aanhouden tot aan de behandeling van de Voorjaarsnota.

De motie van Koopmans en Koppejan op stuk nummer 22 gaat over het aanwenden van het budget van de

motie-Van Geel. Ik kan deze motie kort en goed kenschetsen als ondersteuning van het beleid en haar daarom in de warme aandacht van de Kamer aanbevelen.

Ik kom toe aan de motie van de heren De Krom en Koopmans op stuk nr. 26. Daarin wordt nadrukkelijk aandacht gevraagd voor mogelijke negatieve effecten van Natura 2000. Ik heb geprobeerd daarop duidelijk te reageren vanuit mijn verantwoordelijkheid. Allereerst is er altijd een balans tussen natuur, natuurlijk en andere zaken. Verder moeten wij voorkomen dat dit natuurplan onbedoeld tal van beknellende neveneffecten heeft. Die discussie zullen wij in alle openheid met elkaar moeten voeren, daarbij voorkomend dat er gekke dingen gebeuren. Het zoeken van een goede balans kunnen wij alleen op basis van het goed kunnen inschatten van effecten. In dat licht zie ik deze motie als ondersteuning van ons beleid. In het voorjaar komen wij bij de Kamer terug.

De **voorzitter**: Op verzoek van de heer Koopmans en de heer De Krom stel ik voor, hun motie (31700-XII, nr. 26) van de agenda af te voeren.

Daartoe wordt besloten.

Minister **Eurlings**: Voorzitter. Ik kom toe aan de motie van de heren De Krom en Madlener, op stuk nr. 28. Deze motie is in haar dictum wat onvolledig. Ik heb vandaag maar weer eens geprobeerd uit te leggen dat ik nooit heb gezegd dat ik de schop bij de A4 de grond in doe, want daar staat 2011 voor. Ik heb gezegd dat ik de laatste minister zal zijn die met het besluit bezig is. Dat is, kan ik zeggen, al uitdaging genoeg. 2011 Klopt dus al niet. Wat die 30- Spoedwetprojecten betreft: de heer De Krom heeft in dit debat een redelijk constructieve lijn ingenomen, maar wij zouden toch moeten voorkomen dat met zo'n motie een incentive wordt gezet op blokkering van de Spoedwet. Als die wet niet door deze Kamer komt, heb ik geen projecten, waaruit ik mijn consequenties zou moeten trekken. Dat zou ik verkeerd vinden. Ik moet de Kamer aanneming van deze motie helaas ontraden.

De motie van de heren De Krom en Madlener op stuk nr. 29 brengt mij tot de volgende opmerkingen. Ik vind het nogal wat om zo in te gaan tegen het programma van de VVD en het coalitieprogramma. Ik heb daar de ruimte niet voor, en ik zou die ook niet willen hebben. Ik moet de Kamer aanneming van deze motie dus ontraden.

De motie van de leden Roefs en Koopmans op stuk nr. 31 brengt mij tot de volgende opmerkingen. Ik heb waardering voor het op de agenda zetten van de scootmobiel. Ik zie deze motie als ondersteuning van beleid; ik wil in deze lijn aan de slag.

De motie van de heer Madlener op stuk nr. 32: ik zou zeer graag het WK Voetbal in Nederland hebben, maar het is onmogelijk al deze ambities al in 2018 gerealiseerd te hebben. Wij wachten niet tot 2020, wij beginnen nu al met de A4/A44 en de Ruit rond Eindhoven, om zo de robuustheid vorm te geven. Vanaf nu nemen wij dit als marsroute. Ik moet de Kamer aanneming van deze motie ontraden.

De motie van de heer Madlener op stuk nr. 33: formeel gezien ga ik daar niet over. Als ik de motie zo mag opvatten dat ik haar, bij aanneming ervan, bij het Mobiliteitsberaad en de VNG aan de orde stel, kan ik

Eurlings

haar met een positief gevoel aan het oordeel van de Kamer overlaten.

Vervolgens ga ik in op de motie op stuk nr. 34 van de leden Cramer, Samsom en Koopmans over de CO₂-doelstellingen. Het kabinet heeft voor alle sectoren de afspraak gemaakt om in 2010 tot een brede herijking van Schoon en Zuinig te komen. Van die gemaakte afspraak wil ik niet graag afwijken. Het denken staat natuurlijk niet stil. Ook nu kijk ik welke maatregelen ik al kan intensiveren. Dan denk ik bijvoorbeeld aan stimulering van innovaties, zoals de elektrische auto's. Daarvoor zullen trouwens in 2009 ook extra middelen worden vrijgemaakt. Ik wil de motie zo opvatten dat ik de Kamer in april 2009 op basis van het alsdan beschikbare cijfermateriaal een actueel en een compleet beeld geef van de effecten van de voorziene maatregelen, inclusief intensiveringen. Ik zal daarbij bezien welke kosten-effectieve maatregelen aanvullend zouden kunnen worden overwogen. Op die manier beschouw ik deze motie als een ondersteuning van beleid. Ook dit wordt dus weer vervolgd.

Dan de motie op stuk nr. 36 van de leden Cramer, Samsom en Koopmans. Ik denk te snappen wat de heer Cramer als eerste indiener met deze motie wil, zeker in deze tijd. Het enige waar ik een beetje tegen aanloop, is dat ik niet het beeld zou willen hebben dat ik in de markt zou moeten gaan interveniëren. Ook de termijn van een maand, zeker in de tijd van de kerstkalkoen, is nogal dwingend. Als de heer Cramer mij daarin de ruimte geeft, in de zin dat ik niet tot marktinterventie zou moeten overgaan en dat die maand enigszins bourgondisch mag worden geïnterpreteerd, kan ik de motie in de aandacht van de Kamer aanbevelen.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Als bourgondisch leidt tot een drang tot in januari, kan ik met die duiding leven.

Minister **Eurlings**: Als ik ervan uit mag gaan dat er geen interventies in de markt nodig zijn en ik u dan meld hoe ver wij ter zake hebben kunnen varen, dan wil ik u er eind januari zeker over berichten.

Dan de motie op stuk nr. 37 van de heren Vendrik en De Krom. Ik zou zeggen: les extrêmes se touchent. Mijnheer Vendrik en mijnheer De Krom vinden elkaar op de elektrische auto. Ik kan natuurlijk zo'n mooie coalitie niet te weinig waarderen. Heren, zet die samenwerking voort richting de spoedwet, pak elkaar vast en pak door. Deze motie beschouw ik als ondersteuning van mijn beleid. Die kunnen beide heren in hun zak steken. Ik vind het een goede motie. In de loop van 2009 zal ik dit plan dat samen met onder andere de auto- en motorsector wordt ontwikkeld, aan de Kamer aanbieden.

De motie op stuk nr. 38 van de heren Vendrik en Van der Ham lijkt heel erg op de motie op stuk nr. 34 van de heer Cramer c.s.. Wel is er een verschil, namelijk dat het punt kosteneffectiviteit niet in eerstgenoemde motie is opgenomen. En dat vind ik wel een gemis. Ook de afweging van de kosteneffectiviteit vind ik bij het inventariseren van de desbetreffende maatregelen van belang. Wellicht is het te overwegen dat de heren Vendrik en Van der Ham zich aansluiten bij de indieners van de andere motie, zodat er op die manier een wat meer Kamerbrede motie kan worden gemaakt. Ik vind de motie van de heer Cramer namelijk net wat beter omdat daarin het element van de kosteneffectiviteit wel is opgenomen. Zonder de motie van de heren Vendrik en

Van der Ham te willen desavoueren, ontraad ik aanneming van hun motie en beveel ik de motie van de heer Cramer c.s. aan.

Op stuk nr. 39 heeft de heer Vendrik een motie ingediend over het creëren van kansen voor de grootschalige introductie van schone en zuinige auto's. Via het stimuleringsprogramma Schoon en Zuinig creëren wij reeds kansen voor introductie van elektrische auto's in de markt. Ik ontraad aanneming van deze motie, omdat daarin nadrukkelijk een relatie wordt gelegd met het noodzakelijk economisch herstel. Ik snap het punt van de heer Vendrik wel en ik zal ook doorgeven dat dit punt hier gemaakt is, maar om nu zo nadrukkelijk de relatie te leggen met het economisch herstel waar zo veel mensen op wachten, vind ik op dit moment een beknelling die ik in elk geval niet zou willen aanbrengen. Wij hebben de steunmaatregelen heel breed nodig. Wellicht dat de heer Vendrik dit punt kan hernemen in de discussie met de premier over de cabinetsbrief over de economische crisis, maar ik zou in elk geval hier niet die link op deze manier willen leggen.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Ik verwijs niet voor niets naar een belangrijke inspiratiebron: de heer Barroso met zijn crisisplan. Hij legt die link wel. Ik kan me voorstellen dat de minister verduidelijking biedt door te zeggen dat hij de lijn snapt en het kabinet erop zal voorbereiden dat dit debat volgende week verder gaat.

Minister **Eurlings**: Ik heb grote waardering voor José Manuel Durão Barroso, maar ik vind dit een discussie die meer thuishoort in de brede discussie met het kabinet over de economische crisis en de maatregelen die genomen moeten worden. Dit soort linken overstijgt dit debat een beetje. Ik zou de aanneming van de motie willen ontraden, maar ik kan me voorstellen dat de heer Vendrik dit vanuit zijn positie herneemt in het debat dat volgende week zou kunnen plaatsvinden met onder anderen de premier.

Gelet op de tijd en de ruimte die de staatssecretaris nog nodig heeft, zou ik de openstaande vragen schriftelijk van een reactie willen voorzien.

De **voorzitter**: Dat hebben wij inderdaad met elkaar afgesproken, zodat die antwoorden de Kamer bereiken voordat er gestemd gaat worden.

□

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Voorzitter. Ik ga eerst in op het amendement op stuk nr. 13 van de heren Van der Staaij en Cramer over de binnenvaartbranche in het rapport Een goede toekomst voor het kleine schip. Kleine binnenvaartschepen zijn inderdaad van groot belang voor het vervoer op de kleinere vaarwegen. Ik denk dat dit amendement een goede ondersteuning van mijn beleid is. Ik kan de aanvaarding van dit amendement aanraden.

Vervolgens is er het amendement van de heer Koopmans en mevrouw Roefs over de fiets, met als strekking om 20 mln. vrij te maken voor investering in een fietsinfrastructuur. De dekking vindt plaats door herschikking van de middelen voor regionale infrastructuur binnen artikelonderdeel 14.01 en een verlaging van artikel 34.04 Netwerken decentraal regionaal vervoer. Ik sta positief ten opzichte van intensivering van het

Huizinga-Heringa

fietsbeleid. Ik heb dat zojuist ook in mijn bijdrage gezegd. Dat sluit aan bij de mobiliteitsaanpak. De fiets krijgt weer de serieuze plaats die de fiets nodig heeft. Ik laat het oordeel over dit amendement dus over aan de Kamer.

Dan de moties, allereerst de motie op stuk nr. 19 van de heren Roemer en Vendrik, die voorstelt om in de zomer te komen met vraaggericht openbaar vervoer in dunbevolkte gebieden. Dat betreft de zogenaamde basismobiliteit. In de Nota Mobiliteit is het inhoudelijk kader gegeven waarbinnen decentrale overheden hun basismobiliteit vormgeven. In de Wet personenvervoer 2000 is dit opgenomen als verplichting voor decentrale overheden. Zo is dat kader geregeld. Met dit duidelijke kader binnen de Nota Mobiliteit is deze motie dus overbodig.

De motie op stuk nr. 20 van de leden Roemer en Jansen verzoekt de regering om bij de evaluatie van de waterschapsverkiezingen ook de variant mee te nemen die het bestaan van de waterschappen zelf min of meer ter discussie stelt en die de bestuurlijke verantwoordelijkheid bij de provincies legt. Wij gaan de verkiezingen evalueren op grond van de Waterschapswet. Wij gaan dus niet de waterschappen zelf evalueren. Als wij dat erbij betrekken, wordt de evaluatie buitengewoon breed. Ik ontraad dus de aanneming van deze motie.

De motie op stuk nr. 24 van de heer Koppejan c.s. gaat over het Krammer-Volkerak Zoommeer en verzoekt de regering om de besluitvorming in 2009 af te ronden, zodat uiterlijk in 2010 gestart kan worden met de uitvoering van de plannen. De heer Koppejan weet dat wij ten aanzien van het Volkerak Zoommeer buitengewoon ambitieus zijn. "Besluitvorming in 2009" kan ik zonder meer als ondersteuning van het beleid kenschetsen, maar als er wordt gesteld dat wij uiterlijk in 2010 moeten starten... Ik wil alles wel toezeggen, maar wij moeten de realiteit in het oog houden. Als ik de motie zo mag lezen dat het streven is om zo snel mogelijk, liefst in 2010, te starten, kan deze motie ondersteuning van het beleid zijn. Als ik haar moet lezen als "uiterlijk 2010 een harde deadline" dan kan ik, als ik de realiteit in ogenschouw neem, de aanneming van deze motie niet aanraden, hoe zeer ik dat ook zou willen.

De heer **Koppejan** (CDA): Ik kan leven met deze interpretatie.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Dan kom ik bij een motie waarvan ik het nummer niet heb. Het is de motie van de heer Koppejan over de verplichte benchmark voor de waterschappen.

De **voorzitter**: Dat is de motie op stuk nr. 23.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: De waterschappen stellen jaarlijks op vrijwillige basis een benchmark op over het zuiveringsbeheer. Nu gaat deze motie over een verbreding van die benchmark naar andere taken van de waterschappen. Dat vind ik een buitengewoon goede zaak. Ik vind een wettelijke verplichting echter wel ongewenst, want die leidt tot extra bestuurlijke en administratieve lasten. Ik zou de motie graag zo uitleggen dat ik met de waterschappen convenanten afspreek waarin zij toezeggen om de benchmark te verbreden en op die manier toch tot de benchmark te komen die de heer Koppejan en ik allebei willen, zonder tot een echte verplichting te moeten overgaan. Als ik de

motie zo mag lezen, kan ik de aanneming ervan ondersteunen.

De **voorzitter**: Uit het knikken van de heer Koppejan begrijp ik dat dit een goede interpretatie is.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: De motie van de leden Koppejan en Boelhouwer...

De **voorzitter**: Dat is de motie op stuk nr. 25.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: ...gaat over de verkenningen van de natuurwaarden in de Oosterschelde. Wij komen dan eigenlijk op die vreemde tweedeling. Er zijn twee zaken aan de orde. Er is de vraag wat wij met de zandhonger doen. Ik heb gezegd dat wij met pilots bezig zijn, maar dat wij pas in 2013 een weloverwogen besluit kunnen nemen over wat uiteindelijk structureel de beste manier is om op de zandhonger te reageren. Wij kunnen de natuur niet dwingen. Die pilots hebben nu eenmaal hun tijd nodig. Dat wil niet zeggen dat er op dit moment niets gebeurt. Met die pilots gebeurt er natuurlijk wel iets. Er wordt aan gewerkt, maar een echte oplossing kunnen wij niet voor 2013 geven. Ik heb even naar het dictum van de motie gekeken. Daar wordt gesproken van een meer structurele oplossing voor zandhonger in 2010. Ik heb gezegd dat ik kijk naar het weglekken van het zand door de kieren. Daarover zal ik waarschijnlijk in 2010 met een voorstel kunnen komen. Als de indieners ermee kunnen leven dat wij echt niet eerder dan 2013 kunnen kijken naar een structurele oplossing voor de zandhonger en in 2010 komen met een manier om het weglekken van het zand te voorkomen, dus dat wij die twee dingen splitsen, kan ik met deze motie leven. Anders stelt zij mij echter voor onmogelijke opgaven.

De **voorzitter**: Ik begrijp uit zijn mimiek dat de heer Koppejan hiermee akkoord is.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Dan kom ik op de motie van mevrouw Neppérus.

De **voorzitter**: Dat is de motie op stuk nr. 30.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Mevrouw Neppérus wil de wetenschappelijke onderbouwing van de scenario's graag voor 1 januari 2009 ontvangen. Ik ben zelfs nog ambitieuzer dan zij, want ik was van plan om de Kamer die volgende week al toe te sturen.

Het lid Roefs heeft een motie ingediend...

De **voorzitter**: ...op stuk nr. 31.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Met die motie wordt de regering verzocht, te kijken naar de mogelijkheid om de elektrische fiets fiscaal aantrekkelijker te maken. De heer Vendrik heeft in een interruptie gesproken over de vergroeningsbrief die is gevraagd bij de behandeling van het Belastingplan. Mevrouw Roefs haakte daarop in. Mocht de motie worden aangenomen, dan stel ik mij voor dat ik haar doorgeleid naar de staatssecretaris van Financiën, zodat zij in de vergroeningsbrief kan worden opgenomen. Ik laat het oordeel over de motie aan de Kamer.

Huizinga-Heringa

Ik kom bij de motie van het lid Cramer op stuk nr. 35 waarin de regering wordt verzocht om voor de zomer van 2010 samen met decentrale overheden een visie te ontwikkelen op het doorontwikkelen van regionale en stedelijke ov-netwerken. Deze motie is een ondersteuning van mijn beleid. De mobiliteitsaanpak geeft aan dat er na het actieprogramma OV een vervolg zou komen. Voor de heer Vendrik is misschien interessant dat lightrail daarbij een oplossing is. De aandacht die de heer Vendrik vraagt voor de tram, zal mogelijk in dat verband zijn beslag en uitwerking kunnen krijgen. Ik kan mij vinden in deze motie.

De algemene beraadslaging wordt gesloten.

De voorzitter: Dank u wel. Ik dank de beide bewindslieden voor hun medewerking. Ik dank ook de leden voor hun medewerking, zodat wij de belofte aan de medewerkers – die ik op dit late uur hartelijk dank – gestand kunnen doen. De Kamer ontvangt de antwoorden nog. Ik stel de heer Roemer nog kort in de gelegenheid om een verzoek te doen.

De heer Roemer (SP): Een achttal moties heeft in meer of minder mate een relatie met zaken die in het MIRT voorkomen. Ik vind het wel zo zuiver als wij in ieder geval die moties pas na de MIRT-behandeling in stemming brengen. Dat is één week later. Wat mij betreft, kan de stemming over alle moties een week worden verschoven, want het scheelt niet zo heel veel. Als daar bezwaren tegen bestaan, vraag ik dat in ieder geval voor de moties die een relatie hebben met het MIRT. Dat is wel zo zuiver.

De heer Koopmans (CDA): De minister heeft zojuist gezegd dat hij nog een aantal schriftelijke antwoorden zal geven. Als die er dinsdag zijn, wil ik eigenlijk over zo veel mogelijk moties stemmen. Indien een aantal echt een directe relatie met het MIRT heeft, kunnen wij daar een week later over stemmen. Over de moties die daarmee niets te maken hebben, willen wij gewoon stemmen.

De voorzitter: De discussie gaat alleen over de moties die met het MIRT te maken hebben.

De heer Roemer (SP): Ik zal de acht moties waarvan ik denk dat zij met het MIRT te maken hebben, aan de Griffie geven. Dan kan dat lijstje rondgaan en weet iedereen over welke moties het gaat.

De voorzitter: Kunnen wij zo met elkaar verkeren? Akkoord. Dan dank ik iedereen. Nogmaals dank aan de medewerkers en aan u voor de medewerking waardoor wij het binnen de gestelde tijd hebben gehaald.

Sluiting 23.27 uur

Lijst van ingekomen stukken, met de door de Voorzitter ter zake gedane voorstellen:

Een Koninklijke boodschap

Wijziging van de Wet maatschappelijke ondersteuning, wat betreft de wijze waarop een aanspraak bestaat op een individuele voorziening en enige andere wijzigingen 31795
staatssecretaris van Volksgezondheid, Welzijn en Sport, Bussemaker M. - 28 november 2008

Deze Koninklijke boodschap, met de erbij behorende stukken, is al rondgezonden en gepubliceerd

Zes brieven van de Voorzitter van de Eerste Kamer der Staten-Generaal met de mededeling dat zij in haar vergadering van dinsdag 3 december 2008 de haar door de Tweede Kamer der Staten-Generaal toegezonden voorstellen van (Rijks)wet gedrukt onder de nummers 28331, 31393, 31423, 31566, 31586 en 29835 heeft aangenomen

De Voorzitter stelt voor, deze brieven voor kennisgeving aan te nemen

De volgende brieven

Intrekking voorstel van wet Raamwet Adviesraden buitenland-, ontwikkelingssamenwerkings- en defensiebeleid - 20585-10
minister van Buitenlandse Zaken, Verhagen M.J.M. - 1 december 2008
Rondgezonden en gepubliceerd

Geannoteerde agenda RAZEB 8 en 9 december 2008 - 21501-02-862
minister van Buitenlandse Zaken, Verhagen M.J.M. - 28 november 2008
Rondgezonden en gepubliceerd

Actualisatie Stabiliteitsprogramma Nederland 2008 - 21501-07-632
minister van Financiën, Bos W.J. - 28 november 2008
Rondgezonden en gepubliceerd

Verslag Ecofin Raad (begroting) - 21501-07-633
staatssecretaris van Buitenlandse Zaken, Timmermans F.C.G.M. - 1 december 2008
Rondgezonden en gepubliceerd

Grote onderzoeksfaciliteiten - 21501-30-197
minister van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap, Plasterk R.H.A. - 26 november 2008
Rondgezonden en gepubliceerd

Rapportage wapenexport eerste halfjaar 2008 - 22054-142
staatssecretaris van Economische Zaken, Heemskerk F. - 1 december 2008
Rondgezonden en gepubliceerd