

33ste vergadering

Donderdag 6 december 2007

Aanvang 10.15 uur

Voorzitter: Kant

Tegenwoordig zijn 97 leden, te weten:

Agema, Anker, Aptroot, Arib, Atsma, Van Baalen, Van Beek, Besselink, Biskop, Blanksma-van den Heuvel, Blok, Van Bochove, Boekestijn, Bosma, Bouchibti, Bouwmeester, Ten Broeke, Van der Burg, Van Dam, Depla, Dezentjé Hamming, Tony van Dijck, Van Dijken, Duyvendak, Ferrier, Fritsma, Van Gennip, Van Gent, Van Gerven, Graus, Griffith, Van der Ham, Hamer, Haverkamp, Heijnen, Van Heugten, Van Hijum, Ten Hoopen, Irrgang, Jacobi, Jansen, Jonker, Kamp, Kant, Karabulut, Koopmans, Koppejan, Jules Kortenhorst, Roland Kortenhorst, Kraneveldt-van der Veen, De Krom, Kuiken, Langkamp, Van Leeuwen, Leijten, Luijben, Madlener, Mastwijk, Neppérus, De Nerée tot Babberich, Nicolai, Omtzigt, Ormel, Ortega-Martijn, Ouwehand, De Pater-van der Meer, Peters, Polderman, Poppe, Remkes, Roefs, Roemer, De Rooij, Samsom, Schermers, Schinkelshoek, Schreijer-Pierik, Slob, Snijder-Hazelhoff, Spies, Van der Staaij, Teeven, Thieme, Timmer, Ulenbelt, Van der Veen, Van Velzen, Verdonk, Vermeij, Vos, Van Vroonhoven-Kok, Waalkens, Weekers, Wiegman-van Meppelen Scheppink, Wilders, De Wit en Wolbert,

en mevrouw Cramer, minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, de heer Eurlings, minister van Verkeer en Waterstaat, de heer Donner, minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid, de heer Van der Knaap, staatssecretaris van Defensie, en mevrouw Huizinga-Heringa, staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat.

De **voorzitter**: Ik deel aan de Kamer mee dat de volgende leden zich hebben afgemeld:

Cramer en Verbeet.

Deze mededeling wordt voor kennisgeving aangenomen.

Aan de orde is de behandeling van:

- **het wetsvoorstel Wijziging van de Wet milieubeheer en enkele andere wetten ter uitvoering van verordening (EG) nr. 166/2006 van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van**

18 januari 2006 betreffende de instelling van een Europees register inzake de uitstoot en overbrenging van verontreinigende stoffen en tot wijziging van de Richtlijnen 91/689/EEG en 96/61/EG van de Raad (PbEU L 33) en van het op 21 mei 2003 te Kiev tot stand gekomen Protocol betreffende registers inzake de uitstoot en overbrenging van verontreinigende stoffen, met Bijlagen (Trb. 2003, 153, en Trb. 2007, 95) (Uitvoeringswet EG-verordening PRTR en PRTR-protocol) (31068);
- **het wetsvoorstel Goedkeuring van het op 21 mei 2003 te Kiev tot stand gekomen Protocol betreffende registers inzake de uitstoot en overbrenging van verontreinigende stoffen, met Bijlagen (Trb. 2003, 153 en Trb. 2007, 95) (31069).**

Deze wetsvoorstellen worden zonder beraadslaging en, na goedkeuring van de onderdelen, zonder stemming aangenomen.

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 2008 (31200-XII);**
- **het wetsvoorstel Vaststelling van de begrotingsstaat van het Infrastructuurfonds voor het jaar 2008 (31200-A).**

(Zie vergadering van 4 december 2007.)

De **voorzitter**: Ik deel mee dat de staatssecretaris later arriveert.

Door mij zijn schriftelijke antwoorden ontvangen van de minister 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 heer **Duyvendak** (GroenLinks): Voorzitter. Ik maak graag een punt van orde. Ik heb nog steeds geen antwoord gekregen van de regering op een vraag die ik heb gesteld in het wetgevingsoverleg. Het gaat om het bedrag van 300 mln. dat op het spoorbudget stond, voor luchtkwaliteit bestemd was en in de begroting is overgeboekt naar wegenknelpunten. Ik heb hier

Voorzitter

verschillende keren naar gevraagd en ik hoop niet dat dit exemplarisch is voor de manier waarop het ministerie omgaat met vragen van de Kamer. Ik heb soms dat gevoel. Ik begreep van de griffier dat verwezen wordt naar antwoorden op feitelijke vragen over het MIRT, maar dat is echt een ander onderwerp. Ik wil graag voor de aanvang van de tweede termijn een antwoord op mijn vraag over deze kwestie, zodat ik daar met moties en amendementen eventueel nog iets aan kan doen.

Minister Eurlings: Voorzitter. Ik hecht zeer aan een tijdige beantwoording van vragen. Ik hoop dat ik de Kamer gisteren in algemene lijn daarmee goed heb bediend. Ik zeg van ganser harte toe dat ik, als het antwoord in het kader van de MIRT-behandeling niet afdoende was, daar nader op zal ingaan en dat u op dit punt voor aanvang van de tweede termijn van de Kamer een schriftelijke reactie zult ontvangen.

De algemene beraadslaging wordt hervat.



Minister Eurlings: Voorzitter. Ik dank de leden van de Tweede Kamer voor de in eerste termijn gestelde vragen en gemaakte opmerkingen. In de geest van de bijdrage uit de Kamer willen de staatssecretaris en ik ons in onze eerste termijn tot de hoofdlijnen beperken. Wij hebben gepoogd om zo veel mogelijk vragen schriftelijk af te doen. Ik wil de hoofdlijn van mijn reactie volstrekt laten sporen met de accenten die de Kamer in eerste termijn heeft gelegd.

Dit is mijn eerste begrotingsbehandeling na een kleine tien maanden ministerschap. In deze intensieve maanden is wat ik al dacht te weten herbevestigd, namelijk dat vraagstukken op het gebied van Verkeer en Waterstaat niet alleen enorm belangrijk zijn – zij raken echt iedere Nederlander – maar ook erg complex. Daarbij komt dat besluiten op korte termijn pas op langere termijn tastbaar resultaat opleveren. Ministers van Verkeer en Waterstaat knippen per definitie lintjes van hun voorgangers door. Laat ik bij wijze van inleiding eens kort neerzetten hoe ik persoonlijk aankijk tegen die ene, grote centrale vraag die dinsdag ook doorklonk in de bijdragen vanuit uw Kamer. Hoe zorgen wij ervoor dat Nederland mobiel blijft? Mijn antwoord daarop is: niet alleen snel beprizen, maar vooral sneller beslissen en sneller bouwen. Een recept waarin wij op alle modaliteiten inzetten, dus op versnelling op de weg maar ook in het openbaar vervoer en de waterwegen. Ik heb al eerder gezegd dat het niet of-of is, maar en-en. Zowel op de weg als op het spoor is de versnellingsslag hard nodig.

In de verschillende bijdrages vanuit de Kamer is de urgentie van de problematiek nadrukkelijk naar voren gekomen. De problemen zijn stevig neergezet: de files nemen toe, het openbaar vervoer groeit in reizigersaantallen, maar, zo zeg ik erbij, ook in kwaliteit. Ook het spanningsveld tussen mobiliteit en leefbaarheid kwam vanuit uw bijdragen nadrukkelijk naar voren. Bovendien hebben wij soms met onvoorstelbaar lange procedures te maken. Dat komt onder meer door de ingewikkelde wet- en regelgeving en het feit dat wij noodgedwongen met modellen werken, die in de praktijk natuurlijk nooit precies uitkomen. Het komt ook door de verdeling van bestuurlijke verantwoordelijkheden en door ons gebrek aan daadkracht, ons gebrek aan bestuurlijk lef. Mag ik

dat zeggen? Soms kennen wij de nodige vertragingen in planning en uitvoering. Die zijn u zeer bekend. Mensen, op al deze punten moeten wij versnellen, met een hoge ambitie, want Nederland moet echt door. Wij moeten de continue groei van de files tegengaan, zij het met een flinke dosis realisme, juist omdat wij resultaat willen boeken.

Ik kies er als minister persoonlijk bewust voor om niet in de luwte van het peloton mee te fietsen, maar juist om aan kop te gaan rijden. Dat vind ik mijn verantwoordelijkheid als minister van Verkeer en Waterstaat. Iedereen die in zijn leven nog al eens fietst, weet bovendien dat op kop fietsen je niet alleen veel wind oplevert, maar je ook sterker maakt. Je vangt veel wind, want besluiten nemen is geen eenvoudige opgave in Nederland. Ik realiseer mij dat op lang niet alle fronten succes verzekerd is. Ik ben wel blij dat de aanwezige ambitie in elk geval al tot de eerste grote besluiten heeft geleid. Zo zijn er in het kader van Randstad Urgent, bestaande uit 30 projecten, al een aantal knopen doorgemaakt. Ik noem het besluit om 3,5 mld. in de aansluiting van de A6 op de A9 te investeren. De wegen in het gehele gebied van Schiphol tot Almere kunnen hiermee ver de toekomst in. Ik noem ook het besluit over de Zuiderzeelijn. Dat heb ik in uw Kamer een moeilijk besluit genoemd, maar wel een besluit dat genomen moest worden. Ik heb door middel van dit besluit duidelijk willen maken dat wij het vooruitschuiven echt voorbij moeten gaan. Ik zeg nee tegen het nog maar even vooruitschuiven van een moeilijk besluit, tegen nog maar even niet beslissen. Het Noorden had recht op duidelijkheid. Wij hebben niet alleen besloten om de Zuiderzeelijn niet aan te leggen, maar met name om wel 2,16 mld. in het Noorden te investeren. Wij willen daarin voortvarend te werk gaan. Tegelijkertijd met dit besluit hebben wij besloten om 1,35 mld. te reserveren voor de Planstudie OV SAAL, die leidt tot een krachtige verbetering van het openbaar vervoer, wederom op die zo vastgelopen noordvleugel van Schiphol richting Lelystad.

In het kader van de besluiten noem ik nadrukkelijk het actieplan Spoor, maar ook Anders betalen voor mobiliteit. Samen met de landelijke markt- en capaciteitsanalyse, de onderbouwing op basis waarvan wij besluiten kunnen nemen, ligt er nu voldoende op tafel om de komende jaren samen met u de tanden in te zetten. Ondertussen gaat het werk aan de realisatie van eerder genomen besluiten gewoon door. Laat daarover geen enkel misverstand bestaan. Wij blijven bouwen en doen dat graag heel wat sneller dan voorheen. Ik wil u een cijfer noemen. Tussen 2000 en 2005 is er 375 kilometer rijstrook bijgekomen. Tussen nu en 2012, weer een periode van vijf jaar, zal daar nog eens 1250 kilometer aan worden toegevoegd, als het aan mij ligt. Ik wil dus echt een spurt maken om er ook op korte termijn al heel veel kilometers weg bij te krijgen. Uiteraard gaat het niet alleen om het aanleggen van asphalt. Nee, dit zal gepaard moeten gaan met een stevige inzet op verkeersmanagement. Ik zet mij de komende jaren in voor het boeken van resultaten en voor het versnellen met het oog op de middellange en lange termijn. Concreet betekent dit dat ik urgente problemen met voorrang aan wil pakken, of dat nu de files zijn of de capaciteit en kwaliteit van het openbaar vervoer. Zij worden tegelijkertijd aangepakt.

Voor de middellange termijn werken wij nadrukkelijk aan een verbetering van het instrumentarium om besluitvorming te versnellen en te verbeteren. Dit is een

Eurlings

cultuuromslag: niet meer vooruitschuiven, maar het lef hebben om knopen door te hakken. Via het programma Randstad Urgent, netwerkaanpak, de kilometerprijs en de structuur van het mobiliteitssysteem willen wij nadrukkelijk de concurrentiepositie van ons land versterken.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): De minister zegt trots dat er 1250 kilometer rijstrook voor de snelwegen bij komt. Hoeveel kilometer spoor en hoeveel bushaltes komen erbij de komende vier jaar?

Minister **Eurlings**: Het mooie van dit kabinet is, dat het niet alleen op de weg of alleen op het spoor ambitieus is maar op beide. Ik heb nadrukkelijk de weg genoemd, omdat niet het beeld moet ontstaan dat wij alleen met beprijzing bezig zijn. Wij willen ook echt de capaciteit verbeteren. Ik weet dat u er anders over denkt, maar wij vinden het nodig, met alle files, dat er meer capaciteit komt. U weet dat wij ook heel veel op het spoor willen. Wij rekenen af met de premisse van de Nota Mobiliteit dat er geen spooruitbreidingen meer moeten zijn. Vier grote corridors zullen worden aangepakt. Ik kan op dit moment niet tot in detail antwoorden hoeveel kilometer dat precies is, omdat juist de komende tijd die plannen moeten uitharden. Waar komt het spoor precies, hoe lang moet het zijn et cetera? Ik kom hiermee graag bij u terug. Wij rekenen af met het beeld – ik zeg het heel nadrukkelijk – dat het in het spoor alleen maar beheer en onderhoud is. Er zal veel gebouwd worden en wij zullen majeure besluiten in deze periode nemen. Daar kunt u mij aan houden.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Bij daadkracht en lef gaat het om dat wat u waarmaakt in uw eigen periode als minister. Tot nu toe staat er geen kilometer, geen meter extra spoor in deze kabinetsperiode vast. Gisteren waarschuwden de provincies in een brief ervoor dat het aantal bus- en tramhaltes fors zal dalen onder uw regime. Dus wel 1250 kilometer meer snelweg, maar nog geen enkele zekerheid over meer spoor en minder bushaltes. Daar kunt u toch niet trots op zijn?

Minister **Eurlings**: Ik ben zeer trots, maar – in welertermen – de gladiolen liggen aan de finish. U zult er als eerste bij zijn om aan de finish de tijd op te meten en te kijken hoe snel wij gefinisht zijn. Ik zeg u: ik heb echt het gevoel dat wij goed op weg zijn. Het feit dat wij besluiten om spoor aan te leggen en het feit dat daarvoor miljarden klaar liggen en het feit dat wij onszelf committeren om het overige geld te vinden, vind ik getuigen van lef en van ambitie. Wij zullen hierover nog vaak spreken.

Op de bus- en tramhaltes zal de staatssecretaris straks ingaan bij het decentrale openbaar vervoer. Daar is er natuurlijk allereerst een verantwoordelijkheid van de decentrale concessieverlener. Ik ben niet zo bang voor dit soort doembeelden. Ik heb in alle gesprekken met de regio's gemerkt hoe ambitieus zij zijn en dat zij ervoor willen zorgen dat ook het decentrale ov een belangrijke rol kan vervullen in het klantvriendelijker maken van het ov in totaliteit.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Wij rekenen natuurlijk graag af bij de finish, maar ook graag tussentijds. Ik wil nu wel zien of u de goede weg inslaat en bij dezelfde finish uitkomt waar ik u wil begroeten. Ik vrees dat u aan

het begin van uw periode gewoon de verkeerde weg inslaat, namelijk vooral die van het asfalt en dat u het spoor en vooral het regionale ov dramatisch vergeet. U kunt wel zeggen dat het een verantwoordelijkheid is van de regionale overheden, maar u bezuinigt daarop zo sterk dat zij zeggen dat het ten koste gaat van lijnen en bushaltes. Dan komt u dus niet bij de finish waar ik u wil begroeten.

Minister **Eurlings**: Wij zullen straks nog over de BDU spreken, waarover in het coalitieakkoord een afspraak is gemaakt. Die BDU neemt trouwens niet af, maar blijft groeien, alleen wat minder snel dan in het verleden. Ik heb geen enkele reden om te twijfelen aan de ambitie van provincies en gemeenten om het ov ook decentraal te laten groeien. U kunt de accenten anders leggen; uw partijpolitieke standpunt verschilt enigszins van het standpunt van de regering. Ik vind echt dat dit kabinet niet alleen op de weg de versnelling erin wil brengen met snelle besluiten en snel aanleggen en dat het niet alleen in de regelgeving de snelheid erin wil brengen met het juridisch instrumentarium, maar dat dit kabinet ook grote ambitie toont. Ik heb lang niet gezien dat een kabinet zo gaat voor het realiseren van extra capaciteit op het spoor. Wij zullen in heel veel debatten hierover nog spreken. Ik zie ernaar uit om het einde van deze vier jaar ook door u, mijnheer Duyvendak, daarop te worden afgerekend.

De **voorzitter**: Inmiddels is ook de staatssecretaris gearriveerd. Welkom. Ik deel u mede dat de heer Van der Ham zich laat excuseren, omdat hij op dit moment verhoren moet doen voor de parlementaire enquêtecommissie.

De heer **De Krom** (VVD): De minister heeft een kandidaat-plan voor het spoor het licht doen zien, met een voorgenomen investering van 4,5 mld. Die is verder niet gedekt. Licht het in de lijn der verwachting dat de minister ook met een kandidaat-plan voor de wegen komt? Dat hoeft dan ook niet gedekt te zijn, want dat heeft hij voor het spoor ook niet gedaan.

Minister **Eurlings**: Bij de wegen moeten wij op korte termijn veel extra capaciteit kunnen realiseren. Wij hakken knopen door. Dat is jarenlang niet gebeurd. Er is jarenlang gepraat over de A6/A9 en men kwam er gewoon niet uit. Ik kan veel positiefs zeggen over de vorige regeerperiode, maar op dit punt kwam men er niet uit. Nu is de kogel door de kerk, het plan komt er. Zo willen wij verdergaan en meer grote besluiten nemen. Dat is de eerste opgave bij de wegen. Er liggen miljarden klaar. Wij moeten ervoor zorgen dat die de komende tijd geïnvesteerd kunnen worden.

Verder wordt bekeken wat samen met de private sector extra gedaan kan worden. De heer Ruding is ambitieus begonnen met zijn commissie. De heer Brinkman, voorzitter van Bouwend Nederland, en de voorzitter van de Bank Nederlandse Gemeenten wijzen erop dat zij veel geld wegzetten in het buitenland, terwijl zij graag zouden investeren in de infrastructuur van de wegen. Als de commissie met haar conclusies komt, wordt gekeken hoe extra middelen gevonden kunnen worden. De allereerste opgave is om de miljarden die al jarenlang klaarliggen, eindelijk te gaan investeren. Dan zijn wij al een eind op weg.

Eurlings

De heer **De Krom** (VVD): Daar zit geen woord Spaans bij! Ik ben het daarmee helemaal eens. Overigens is het besluit over de A6/A9 een goed besluit. De minister kan daarbij op de steun van de fractie van de VVD rekenen.

Mijn vraag was echter, of er nog een kandidaat-studie wegen komt, net zoals dat voor het spoor is gebeurd. Ik zeg nogmaals dat dit niet op financiering hoeft te wachten, want dat is bij het spoor ook niet het geval.

Uit de reactie van de minister leid ik af dat het antwoord daarop nee is. Waarom doet hij dat niet?

Minister **Eurlings**: Ik probeerde de heer De Krom ter wille te zijn door aan te geven wat wij extra willen doen. Ik heb dat gekoppeld aan de commissie-Ruding. In het programma Randstad Urgent zitten heel wat kandidaat-studies. Wij houden zeer vast aan het uitgangspunt dat er voor het starten van een planstudie een duidelijk plan moet zijn. Ik wijs bijvoorbeeld op de corridors van het spoor. Het moet duidelijk zijn waar dat spoor precies komt te liggen en hoeveel het gaat kosten. Vervolgens moet de financiering helemaal rond zijn. Met de kandidaat-studies geven wij aan dat wij een aantal projecten zo belangrijk vinden dat wij daaraan met grote spoed willen beginnen. Dat hebben wij ook gedaan bij de 33 projecten van het programma Randstad Urgent. Een aantal daarvan hebben wij kandidaat-projecten genoemd. De financiering is nog niet rond. Het is nog niet helemaal uitgehard. Ik wijs bijvoorbeeld op het Trekvliettracé van Haaglanden. Die ontsluiting van Den Haag wordt heel belangrijk gevonden. Het geld is er nog niet, maar wij vinden het zo belangrijk dat wij het aanmerken als een kandidaat-studie. Dat hebben wij bij de weg ook gedaan.

Wat er in de toekomst nog bijkomt, zou ik willen verbinden aan de uitkomsten van de commissie-Ruding. Dan wordt ook duidelijk of na jaren praten over publiek-private samenwerking de private middelen eindelijk meer kunnen worden ingezet.

De heer **De Krom** (VVD): Wij hebben van de vier grote gemeenten een mooi boekje gekregen, getiteld: Stilstaan bij urgentie. De ondertitel is: Hoe kan infrastructuur versneld worden aangelegd?

De kritiek die daarin geuit wordt op het urgentie-programma Randstad is niet mis. Er wordt gezegd: er is veel programma, maar weinig urgentie; financiële duidelijkheid ontbreekt bij een groot aantal projecten en dat is dodelijk voor het proces.

Wat zegt de minister hierover tegen de vier grote gemeenten?

Minister **Eurlings**: Ik zeg tegen de heer De Krom dat de vier grote gemeenten zeer enthousiast meewerken aan het programma Randstad Urgent. Ik verwijs naar de conferentie van 29 oktober in de Ridderzaal. Burgemeester Ivo Opstelten van Rotterdam hield daar een krachtig verhaal, waarin hij nadrukkelijk stelde dat hij zich in deze opzet kon vinden en hoe hij er samen met de andere gemeenten en de vier provincies vol voor wilde gaan. Dat is nieuw. Eindelijk wil men het samen gaan doen en niet meer afzonderlijk. Bovendien worden er prioriteiten gesteld. Er is geen kerstboom vol projecten waarvan aan het eind van de periode bijna niets gerealiseerd is. Er worden 33 projecten gekozen. Dat is voor zo'n grote Randstad een beperkt aantal en daarbij wordt alles op alles gezet. Mijn ervaring is dat de pressure cooker-methode werkt. Die hoge druk die je elkaar oplegt om de

tijdschema's te halen om tot besluitvorming te komen, is als puntje bij paaltje komt net die extra druk die nodig is om tot elkaar te komen. Die besluiten zijn nooit gemakkelijk. Bij de A6-A9 krijg je natuurlijk ook weer van alle kanten kritiek, maar op een gegeven moment moet dan een knoop doorgemaakt worden, anders wordt er nog tien jaar over gepraat. Overigens, dank voor uw steun hierbij.

Ik was bezig te zeggen dat wij met het hele pakket maatregelen met name ook de concurrentiepositie van Nederland internationaal willen versterken, geheel in lijn met wat de heer Koopmans en anderen in hun termijn zeiden. Dat is hard nodig gezien de conclusie van de OESO in een internationale vergelijking: wij zakken steeds verder weg, en dat kunnen wij ons niet permitteren; wij hebben al vaker gesproken over de haven van Rotterdam. Ik zie de heer Madlener knikken.

Op al deze punten moeten wij dus vooruit. De sleutel voor het oplossen van de complexe mobiliteitsopgave ligt naar mijn overtuiging in de aanpak van de besluitvorming. Daarin staan wij gelukkig niet alleen. Veel mensen geven aan dat het tijd wordt snelheid in de besluitvorming te krijgen. Een van de mooiste en meest bemoedigende momenten vond ik een bijeenkomst die ik had met leden van de raden en staten uit de Randstad. Die zeiden niet: pas nu op, want wij willen daar allemaal heel rustig over kunnen praten. Zij zeiden, gelukkig: hak die knopen door, heb lef, ga vooruit, want wij praten al veel te lang. De Kamer kan erop rekenen dat ik er de komende jaren alles aan zal doen om procedures te versnellen en te vereenvoudigen. Daarom komt er zeer binnenkort een wetsvoorstel naar de Kamer voor een bestuurlijke lus in het besluitvormingsproces. Daarom is er de nieuwe bestuurlijke aanpak in het programma Randstad Urgent, waar ik als programmaminister verantwoordelijk voor ben. Daarom ook is de commissie-Elverding ingesteld.

Tegelijkertijd zeg ik: juist omdat wij hierin ambitie hebben, en omdat wij aan het eind van deze vier jaar niet met lege handen willen staan, moet die hoge ambitie gepaard gaan met een stevige dosis realisme. Wonderen bestaan niet in de wereld van infrastructurele projecten. Met andere woorden: de ambitie om te versnellen is er, en de nodige stappen zullen worden gezet om dat waar te maken, maar "gisteren klaar" is en blijft een onmogelijkheid.

Voor lopende projecten gelden overigens gewoon de huidige spelregels. Hoe je de procedures in de toekomst ook inricht, met de huidige projecten heb ook ik te maken met de regels zoals die in de voorbije jaren tot stand zijn gekomen. Met die riemen zullen wij moeten roeien, zo simpel is het, en binnen dat kader zullen wij de lopende projecten zo snel mogelijk tot een goed einde moeten brengen.

De heer **Madlener** (PVV): Ik ben het deels eens met de minister dat je moet roeien met de riemen die je hebt, en met de bestaande wetgeving. Er is de laatste jaren echter heel veel wetgeving uit Europa gekomen, en die wetgeving wordt steeds strenger. De wetgeving die ons zo dwarszit, is toch vooral recente wetgeving. Vanaf het kabinet-Kok II was dat de koppeling tussen luchtkwaliteit en ruimtelijke ordening, en zijn ons de fijnstofnormen opgelegd door Europa. Ik heb de indruk dat Nederland daar altijd iets te gretig mee heeft ingestemd. Is dat niet ook de indruk van de minister?

Eurlings

Minister **Eurlings**: Ik vind dat wij erg moeten oppassen voor goldplating; één vervelend woord dat betekent dat als Europa een regel stelt, wij die regel hier implementeren maar er dan nog eens tien schepjes bovenop doen. Dat is heel gevaarlijk. Ik vind luchtkwaliteit heel belangrijk, net als de Kamer; daar is in veel debatten over gesproken. Maar waarom is Nederland het eerste land van de 27 dat stevig in de problemen zit? Dat zijn vragen die wij elkaar wel moeten stellen. Ik geloof er niets van dat luchtkwaliteit niet goed in lijn kan worden gebracht met infrastructurele projecten. Vandaar dat wij de commissie-Elverding in den brede gevraagd hebben om weliswaar zorgvuldig te blijven, maar wel te kijken hoe dat soort vertragingen voorkomen kan worden. De Kamer weet dat wij de heer Elverding ook hebben gevraagd over gevoelige punten gewoon zijn opinie te geven, en ook voor de middellange termijn te kijken of er al dan niet ontkoppeld moet worden. Ik wacht met interesse het advies van de commissie-Elverding af. Ik doe dat ook in vertrouwen omdat ik weet dat de heer Elverding en zijn mensen daar zorgvuldig naar zullen kijken. Die zullen niet rabiaat worden, maar evenmin taboes kennen. Zij zullen naar elk onderwerp op dit vlak kijken, en daar ben ik zeer voor.

De heer **De Krom** (VVD): Het zijn allemaal mooie woorden en u stelt de retorische vraag wat nu het beste is om te doen. Maar het antwoord weten wij allang en dat weten de verkeerswethouders van de grote steden ook allang. In het rapport waaruit ik zojuist citeerde staat ook het antwoord op bladzijde 29: het beste is de luchtkwaliteit te ontkoppelen van ruimtelijkeordeningsprocedures. U praat mooi, maar u doet het niet. U verliest tijd en wacht weer op de commissie-Elverding. Er is een noodsituatie in Nederland. Wanneer gaat u het nu eens gewoon doen? Mijn advies is: wacht niet op de commissie-Elverding, neem dat besluit. Het is de belangrijkste rem op uw Urgentieprogramma Randstad. Gewoon doen! De wethouders in de grote steden vragen erom en het kabinet zit op zijn handen.

Minister **Eurlings**: Nee, wij zitten niet op onze handen. Ik ken uw positie, mijnheer De Krom; die komt u toe. U was voor ontkoppeling en dat bent u altijd geweest. Maar het vorige kabinet heeft besloten om niet te ontkoppelen. Desondanks willen wij de commissie-Elverding nu toch laten kijken naar de mogelijkheden om zorgvuldig te ontkoppelen. Het probleem is alleen dat ik voor de huidige projecten de regels niet mag veranderen; daarom begon ik zoals ik begon. U was het daar niet mee eens – nogmaals, dat komt u toe – maar ik ben ook gebonden aan de huidige regels. Als ik nu allemaal regels ga veranderen, zal de eerste de beste rechter zeggen: dat is gelegenheidsredenering; de minister komt er niet goed uit en kan niet voldoen aan de regels, dus gaat hij de regeltjes veranderen, maar dat mag niet. Dat kan dus niet. Zoals ook de collega van VROM heeft gezegd, zullen wij sowieso eerst met deze projecten moeten voldoen aan de wettelijke normen. Hoe wij dat ook vinden, zo moet het spel gespeeld worden.

De heer **De Krom** (VVD): Niemand kan van de overheid en met name de rijksoverheid vragen om niet aan regels te voldoen. Het punt is dat u de regels moet veranderen, maar dat u gaat zitten wachten op de commissie-Elverding, terwijl nu – de VVD-fractie heeft dat al veel

langer en veel eerder gedaan – ook uit de grote steden het signaal naar u toe komt: minister, ontkoppel. En u blijft maar wachten.

Minister **Eurlings**: In deze lijn zou u het als winst moeten zien dat dit kabinet in alle openheid deze vraag aan de heer Elverding heeft voorgelegd. Het vorige kabinet, met VROM-ministers zoals mevrouw Dekker en de heer Winsemius...

De heer **De Krom** (VVD): En staatssecretaris Van Geel van Milieu, die dat niet wilde, want het was zijn portefeuille.

Minister **Eurlings**: Ik zeg het toch maar even zoals het is. Ik heb u de eer doen toekomen die u toekomt voor uw positie daarin. Maar het vorige kabinet heeft gezegd: wij doen het niet. Daar zat ook uw partij bij. Dit kabinet wil nu toch kijken voor de middellange termijn of je niet zou moeten ontkoppelen. Dat moet wel zorgvuldig worden bekeken, want het milieu en de luchtkwaliteit hebben natuurlijk onze grote aandacht. De commissie zal dat op dat punt in die zorgvuldigheid bezien. Er is dus geen enkel taboe. Maar hoe je er ook in staat, ik moet roeien met de riemen die ik aan het begin heb gekregen. Ik zal proberen andere riemen te vinden, maar u hebt mij de riemen gegeven vanuit het bestuur over veel jaren heen: de regels van dit moment. Voor de huidige projecten die wij in procedure hebben, zullen wij het met de huidige regels en het huidige instrumentarium moeten doen. Ook al zou je het anders willen, het kan niet, want dat is gelegenheidsregelgeving. Dan ga je de regeltjes veranderen, omdat het je even niet uitkomt bij een bepaald project. Dat houdt terecht niet voor de rechter. Wij zullen het nu moeten doen met de huidige regels. In uw lijn zou het pure winst moeten zijn dat wij een commissie-Elverding hebben en dat wij niet, na het besluit van het vorige kabinet, deze ontkoppeling als een soort taboe behandelen. Wij bekijken alles, maar wij doen dat wel in zorgvuldigheid. Wij komen er volgend jaar ruim over te spreken. De paar maanden dat ernaar wordt gekeken, zijn goed geïnvesteerd.

De heer **Koopmans** (CDA): De CDA-fractie steunt de lijn die de minister schetst: consistent zijn en juridisch zorgvuldig handelen. Daarom is het goed dat de vraag over de ontkoppeling open is neergelegd bij de commissie-Elverding en dat die afweging daar goed wordt gemaakt en dan hier terugkomt. Interessant is nog wel het antwoord op de vraag die wij in eerste termijn hebben gesteld. De minister heeft zelf in een brief laten weten dat de huidige systematiek mogelijk ook bij de Raad van State problemen oproept. Wij zeggen: werk ook in wetgevende zin aan een plan. Hoe kijkt de minister daartegenaan?

Minister **Eurlings**: Ik ben zeer bereid alle mogelijkheden te bezien om met het huidige instrumentarium de kwetsbaarheid te verminderen. Ik zeg wel tegen de heer Koopmans dat wij de laatste maanden echt tot het uiterste zijn gegaan. Naar aanleiding van de uitspraak over de A4 in Leiderdorp hebben wij maandenlang de grootste specialisten laten kijken hoe er met deze uitspraak om moet worden gegaan. Hoe kun je bij andere projecten inschatten hoeveel je moet berekenen? Moet je meer berekenen? Deze hele operatie, die

Eurlings

maanden duurde, geeft alleen maar aan hoe complex wij het met elkaar gemaakt hebben. Ik heb er vertrouwen in dat deze aanpak de best mogelijke is. Geen enkele specialist kwam namelijk met iets beters. Er kan zo ook een herstart gemaakt worden, waarbij het risico op negatieve uitspraken van de Raad van State verminderd wordt. Voor sommige projecten moet dan drie maanden extra tijd gerekend worden. Dat is echter een goede investering als daarmee de kans op een debacle bij de Raad van State is verkleind. Alle opties liggen op tafel, maar een plan-B is nog niet zo makkelijk gevonden. Wij zullen iedere optie bekijken want wij willen echt voorkomen dat wij nog vaker te maken krijgen met situaties zoals bij de A4 te Leiderdorp.

De **voorzitter**: Ik wil de minister verzoeken om iets korter en bondiger te antwoorden op de gestelde vragen, anders loopt het vandaag uit de hand.

De heer **Koopmans** (CDA): De minister schreef zelf aan de Kamer dat er aan de nu gekozen aanpak echte risico's kleven. Om die reden vraag ik nog een keer om een plan-B, naast de commissie-Elverding waarvoor ik overigens niets dan lof heb. Zet mensen aan het werk om samen met andere departementen alternatieve wetgeving te bedenken voor het geval de zaken verder fout lopen.

Minister **Eurlings**: Dat doen wij dus. Dat zeg ik de heer Koopmans toe. Dat is ook in lijn met de operatie-Elverding: gewoon kijken hoe je juridisch minder afhankelijk kunt zijn van die modellering. Daar hebben wij het eerder in het debat over gehad. Het is erg complex. Een model is altijd onzeker en de juridische normen zijn snoeihard. Dat verhoudt zich niet meer met elkaar. Je zult het er echter wel van moeten hebben. Op het moment dat het bij de Raad van State spaak loopt, heb je niets aan een spoedwet. Veel van de projecten die nu spaak lopen, komen juist uit die Spoedwet wegverbreding. Dat geeft al aan hoe complex het is. De heer Koopmans en ik begrijpen elkaar. De commissie-Elverding zal dus de komende maanden met name die wetgeving robuuster en minder gevoelig moeten maken. Het gaat dus om een structurele verandering. Momenteel proberen wij voor alle lopende zaken er het beste van te maken op basis van het model. De heer Koopmans heeft helemaal gelijk dat dit niet genoeg is.

De heer **Samsom** (PvdA): Ik wil precies zijn over de opdracht aan de commissie-Elverding. Zij heeft natuurlijk de opdracht gekregen om alles te bekijken in het kader van de aanleg van infrastructurele werken. Zij ontkomt dus niet aan het bekijken van de koppeling versus de ont koppeling. Op dat punt kunnen er geen taboes zijn. De commissie-Elverding heeft echter niet de opdracht gekregen om te bekijken of er zorgvuldig ont koppeld kan worden. Dat is wat mijn fractie betreft een politieke contradictio in terminis. Kan de minister die opdracht bevestigen?

Minister **Eurlings**: De commissie-Elverding bekijkt alles, zonder taboes. Wat ik alleen heb willen zeggen, is dat ik er vertrouwen in heb dat de mogelijkheden tot ont koppelen of niet ont koppelen altijd op een zeer zorgvuldige manier bekeken zullen worden. Wat er ook uitkomt, het milieu mag er geen slachtoffer van zijn. Dat is het gevoel

dat ik meegaf. Maar goed, wij moeten de conclusies van de commissie afwachten. Ik kreeg echter ook bij de heer Elverding persoonlijk de indruk dat hij iemand is die weliswaar zeer zakelijk en straight is, maar die tegelijkertijd zeer veel gevoel voor duurzaamheid heeft. Daarom vind ik het ook zo van belang om het even iets diepgaander te laten bekijken. Het zijn geen zwart-witwaarheden. Juist om te voorkomen dat er een soort jobbeweging komt, een paar jaar naar links en daarna weer naar rechts, moet het zorgvuldig gebeuren. Alle belangen moeten worden gewogen.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Ik schrik hier een beetje van. Ontkoppelen betekent dat je het aanvaardbaar vindt dat ergens een weg, een bedrijventerrein of wat dan ook gebouwd gaat worden met het gevolg dat een situatie die al boven de grenswaarde ligt, nog erger wordt. De lucht wordt dan nog vuiler, terwijl het voor mensen al extreem ongezond is. Ontkoppelen betekent dat je dergelijke bouwprojecten toch laat doorgaan. In de opdracht aan de commissie-Elverding wordt niet gesproken van ont koppelen tot 2015. Ik vind het al idioot om het daarna wel te gaan doen, maar ik hoor de minister er nu insmokkelen dat het allemaal best wel eerder kan als het zogenaamd zorgvuldig gebeurt. Is die datum 2015 hard of niet?

Minister **Eurlings**: Ik denk dat ik vrij duidelijk ben geweest. Op korte termijn zou het helemaal niet kunnen, ook als je het zou willen. De huidige projecten zijn gebonden aan de huidige regels. Dat heeft mijn collega van VROM nadrukkelijk gezegd. Je zult nu eerst aan de normen moeten voldoen. Daarom staat die datum ook in de opdrachtverlening aan de commissie-Elverding. Daar is niets onduidelijk aan. Ik heb alleen gezegd dat je in die afweging op de middellange termijn tot ont koppeling kunt overgaan. Tot welke conclusie de commissie ook komt, die afweging moet zorgvuldig worden gemaakt. Dat is wat ik tegen de heer Samsom heb gezegd.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Betekent het streefjaar 2015 dus niet – misschien moet de heer Samsom even opletten – dat op dat moment pas een wetwijziging aan de orde kan komen, die dan daarna gerealiseerd kan worden? Betekent het dat die wetwijziging best eerder gerealiseerd kan worden, maar dat die projecten pas na 2015 klaar moeten zijn? Legt u het zo uit?

Minister **Eurlings**: De opdrachtverlening aan de commissie-Elverding is heel helder. Die hebben wij al besproken. Ik zou nu vooral gewoon haar advies willen afwachten. Laten wij nu niet in casuïstiek vervallen: stel je nu voor dat ze dit of dat voorstellen. De kern is dat wij op de korte termijn sowieso gehouden zijn aan de thans geldende regels. Dat betekent koppeling. De open vraag om voor de wat langere termijn, als de norm is gehaald en die juridische keuzemogelijkheid er wel weer is, te bekijken of het dan goed is om al dan niet te ont koppelen, ligt nu voor aan de commissie. Wij ontvangen binnen enkele maanden haar antwoord. Het lijkt mij dat dat het moment is om een eventueel advies op dat punt van een politiek antwoord te voorzien.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Nu wordt het volstrekt mistig. Als je de norm hebt gehaald, hoeft je niet

Eurlings

meer over de koppeling te discussiëren. Dat is niet interessant. Het gaat precies om de vraag wat te doen zolang de norm niet wordt gehaald. Dan stel ik nog maar een keer de vraag. Kan de minister zich in zijn periode een wetsvoorstel voorstellen van de zijde van het kabinet dat morrelt aan de koppeling?

Minister **Eurlings**: Ik sluit nu helemaal niets uit. Op de korte termijn zijn wij gehouden aan het juridisch instrumentarium. Juist omdat ik het zo van belang vind dat nu één keer goed wordt bekeken wat de voor- en nadelen van allerlei verschillende besluiten zijn, wil ik nu zelf hier geen taboes uitspreken voordat de commissie-Elverding haar werk heeft gedaan. De heer Duyvendak weet net zo goed als ik dat de normen van nu niet de normen van de toekomst zijn. Het hele verhaal van ont koppeling versus koppeling zal dus eveneens over een paar jaar relevant zijn en zal dat blijven. Ik heb hier alleen willen aangeven, zoals de collega van VROM zei, dat bij huidige projecten niet ineens de spelregeltjes veranderd kunnen worden. Dat zal al heel snel juridisch ontoelaatbaar worden geacht. Wij dienen nu de huidige projecten met het huidige instrumentarium zo snel mogelijk tot een goed einde te brengen.

Bij die procedureverandering zullen wij nadrukkelijk zorgvuldigheid, deugdelijke belangenafweging, bestuurlijk draagvlak en een solide financieel verhaal als belangrijke voorwaarden hanteren. De aanleg van infrastructuur zal wel altijd complex blijven en afhankelijk van veel partijen, zoals marktpartijen. Het blijft een zaak van lange adem. Ik beloof de Kamer dan ook niet dat er nooit meer een vertraging optreedt of dat er nooit meer een fout wordt gemaakt. Dat zou niet realistisch zijn. Maar wij zullen grote stappen zetten om de procedures te stroomlijnen. Dat staat voor mij als een paal boven water. Op dat punt wil ik als minister de komende jaren graag het verschil maken.

De heer **Koopmans** (CDA): De minister sloot mooi af. Hij sprak zojuist even over de Zuiderzeelijn. Hoe kijkt hij ertegen aan dat nu hier een krachtadig besluit over een akkoord van 2,160 mld. is genomen, er vervolgens weer zeurende gedeputeerden en stadsbestuurders in het Noorden, de gemeente Groningen en de provincie Drenthe, liggen te rollebollen? Wil de minister daarop een antwoord geven en er een signaal over afgeven?

Minister **Eurlings**: Ik heb niet voor niets lof toegezwaaid aan de noordelijke bestuurders, omdat zij die discussie die voor iedereen moeilijk was, zijn aangegaan. De discussie was niet alleen moeilijk voor een minister of voor woordvoerders in de Kamer, maar met name voor die noordelijke bestuurders die jarenlang voor die Zuiderzeelijn hebben geknokt. Ik heb het enorm gewaardeerd dat zij maandenlang een open en constructief gesprek hebben gehad over het alternatief en met ons een pakket hebben uitgewerkt waarin iedereen goed tot zijn recht komt. Het pakket is nog niet definitief. Wij moeten immers nog tot een bestuurlijk akkoord komen. Binnenkort komen wij weer met de noordelijke bestuurders samen. Ik spreek de hoop uit dat wij deze eensgezindheid die ik in het Noorden heb waargenomen, alsmede het verantwoordelijkheidsgevoel bij iedereen dat het hele Noorden goed aan zijn trekken moet komen en er een goede mix moet worden gevonden, ook in het afrondend bestuurlijk overleg zullen vinden. Ik heb hierin

alle vertrouwen. Ik hoop dat het beeld van bestuurders die rollebollend over straat gaan dat uit sommige krantenkoppen naar voren komt, niet het beeld is waarmee wij aan het eind van het bestuurlijk overleg naar buiten komen. Zo heb ik de mensen in het Noorden leren kennen. Ik zou het niet goed vinden als deze eensgezindheid die ik heb waargenomen, zou worden doorbroken. Dit zou wel in de laatste plaats in het belang van het Noorden zelf zijn.

Via het UPR, de bestuurlijke lus en de commissie-Elverding moet een cultuuromslag tot stand gebracht worden. Wij willen uit de lange procedures komen, onder het mom van "sneller benutten, sneller bouwen". Na twintig jaar discussie willen wij ook eindelijk eerlijk gaan beprijsen. Hier gaan wij voor. Vandaag kies ik echter voor een adequate beantwoording van de vragen die mij eerder deze week zijn gesteld. Ik mijn speech wil ik mijn eigen prioriteiten zo veel mogelijk in lijn brengen met de prioriteiten die de Kamer heeft genoemd. Ik wil hierbij recht doen aan de inbreng van de Kamer in het debat. Ik zal in mijn betoog dan ook vooral focussen op het anders betalen voor mobiliteit en op het plan voor het spoor.

Bij de behandeling van het MIRT op 17 december 2007 zullen wij elkaar nader spreken over de kilometerprijs, zoals de Kamer heeft aangegeven.

De heer **Roemer** (SP): In de schriftelijke beantwoording is een aspect niet aan de orde gekomen. In de eerste termijn heb ik onder andere aangegeven dat u vooral veel wegen gaat aanleggen en verbreden richting de stad Amsterdam. Dat betekent een toevoer van het verkeer naar Amsterdam, terwijl deze stad heeft laten weten dat veel pogingen worden ondernomen om ditzelfde verkeer juist te gaan weren. Dit is mijns inziens een van de redenen waarom wij naarstig op zoek zijn naar alternatieve oplossingen. Waarom legt u de verschillende belangen niet naast elkaar om te zien wat daadwerkelijk nodig is?

Minister **Eurlings**: Ik heb daar niet schriftelijk op geantwoord, omdat ik daar in mijn mondelinge termijn op terug wil komen. Ik zal straks spreken over de positie van Amsterdam en het risico dat u naar voren brengt.

Omdat veel Kamerleden dinsdag al spraken over anders betalen, wil ik dat nu niet onbesproken laten. Ik beschouw het kabinetsbesluit van afgelopen vrijdag als een belangrijke mijlpaal. Er is 20 jaar over gesproken en nu ligt er een besluit. Het is geen mijlpaal voor mij persoonlijk, het is voornamelijk een mijlpaal voor die acht miljoen Nederlandse automobilisten die van deze enorme stelselwijziging moeten gaan profiteren.

Het is goed om te benadrukken dat de kilometerprijs niet op zichzelf staat. Uitgangspunt van mobiliteit over de weg is en blijft de drieslag uit de Nota Mobiliteit: én benutten én meer bouwen én beprijsen. Dat is een andere en/en dan die van de heer De Krom. Hem hoorde ik alleen spreken over bouwen, maar het hele pakket is van belang. De projecten in de sfeer van benutten en bouwen die wij nodig hebben, heb ik in eerdere debatten al genoemd. Ik heb gesproken over de 1200 kilometer voor de komende vijf jaar. Het beprijsingsinstrument is echter even zozeer van belang. Prijsbeleid zorgt voor een vermindering van het aantal capaciteitsknelpunten, zoals is bevestigd in de landelijke Markt- en capaciteitsanalyse wegen.

Eurlings

Het kabinetsbesluit van vrijdag jongstleden betekent dat wij na bijna een kwart eeuw discussie in deze kabinetsperiode eindelijk het point of no return voorbij gaan. Ik vind essentieel dat in het eindbeeld van de landelijke kilometerprijs eerlijkheid als randvoorwaarde voorop is blijven staan. Wij gaan de automobilist geen extra geld uit de tas kloppen. Daarom komt er geen lokale tol.

De heer **De Krom** (VVD): Nu moet u het niet nog gekker maken. U bent nu al bezig de automobilist honderden miljoenen uit de tas te kloppen. U bent niet eerlijk, mijnheer Eurlings. U draait zich onder de afspraken uit die over de kilometerheffing zijn gemaakt. Een daarvan was – dat was de allerbelangrijkste – dat er geen lastenverhoging voor de automobilist zou komen. Juist u bent er verantwoordelijk voor dat die automobilist nog eens wordt uitgeschud. U moet wel eerlijk zijn, mijnheer Eurlings.

Minister **Eurlings**: Ik ben zeer eerlijk. Dit systeem is eerlijk, want de mensen gaan niet meer betalen. Ik weet dat u een andere mening had over het Belastingplan dat eerder in deze Kamer is besproken. Ik weet dat u het er bijvoorbeeld niet mee eens was dat mijn collega van Financiën in het Belastingplan heeft voorgesteld zeer milieuvriendelijke auto's wat duurder te maken. Dat is echter een andere discussie. De vraag is nu wat beter is voor de automobilist: het laten zoals het nu is – dat staat u voor, want u bent afgestapt van de kilometerbeprijzing, terwijl uw partij daar jarenlang aan gesleurd heeft – of overgaan op kilometerbeprijzing. Het is beter voor de automobilist om een eerlijke beprijzing te hebben die de files krachtig doet verminderen en die mensen die wat minder dan gemiddeld rijden voordeel laat hebben en mensen die heel veel rijden wat meer laat betalen. Dat is ook waarom de automobielsector zo krachtig voorstander is van dit plan.

De heer **De Krom** (VVD): Het beste is dat dit kabinet zo snel mogelijk verdwijnt en deze minister ook. Dat komt omdat u niet eerlijk bent. U bent niet eerlijk, want u weet net zo goed als ik – ik verwijs naar de discussies bij het Belastingplan – dat uw kabinet honderden miljoenen aan extra lasten over die automobilist uitstort. Elke keer hoor ik weer van u dat u zo eerlijk bent en dat het kabinet zo eerlijk is. Mijnheer Eurlings, u bent dat niet en u draait zich onder de afspraken uit, die ook zijn vastgelegd in de motie-Hofstra. U weet dat donders goed en elke keer komt u weer met hetzelfde verhaal aan. Het deugt niet wat u zegt!

Minister **Eurlings**: Dat zijn heel grote woorden, met veel emotie gesproken. Dat hoort wel thuis in dit huis op bepaalde momenten. U heeft echter heel veel emotie nodig om de feiten te maskeren. U bent jarenlang een groot voorstander geweest van beprijzing. U kunt wel zeggen dat u het op sommige punten niet eens bent met het Belastingplan, maar u heeft ook in de vorige perioden het kwartje van Kok niet afgeschaft.

De heer **De Krom** (VVD): Gaat u dat wel doen?

Minister **Eurlings**: U draait om de kernvraag heen. U kunt zeggen: als wij in de regering zaten, gingen wij de lasten verminderen. Dat zullen wij afwachten voor de

volgende keer. Wat is echter beter voor de automobilist? Alles laten zoals het nu is en zo de komende jaren vooruit, oftewel "vooruit met nog meer files", of de lasten eerlijker gaan verdelen? In lijn met wat de heer Hofstra jarenlang heeft bepleit, vind ik het eerlijker, en voor de bestrijding van de files beter, om tot de kilometerbeprijzing over te gaan. Dit is een eerlijk concept. Daaraan kunt u mij houden. Niet voor niets zijn de heer Van Woerkom van de ANWB, de heer Wientjes van VNO-NCW en directeuren van grote bedrijven enthousiast. Ik zou zeggen: bel hen nog eens op; zij zeggen dit niet voor niets.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Bedoelt u met "een eerlijk systeem" dat het vanaf de invoering van de kilometerheffing voor de automobilist niet duurder wordt om auto te rijden?

Minister **Eurlings**: Ja. Dat is inderdaad het uitgangspunt. De lasten gaan niet omhoog; ze worden alleen anders verdeeld. Als je heel veel rijdt, betaal je wat meer wegenbelasting. Als je minder rijdt, ga je minder wegenbelasting betalen. Dit vind ik heel eerlijk, want de wegenbelasting is mede een vergoeding voor de schade die je als automobilist aan de weg toebrengt. Dan is het eerlijk dat degene die heel veel rijdt, daarvoor meer betaalt, en degene die minder rijdt, minder. Het eerlijke principe staat dus voorop. De doelstelling is budgetneutraal. Het is niet de bedoeling om met het systeem extra geld op te halen, maar de lasten worden op een andere manier verdeeld.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Als wij vanwege de immense problemen met de klimaatcrisis en de klimaatverandering extra CO₂ moeten besparen – daar ziet het naar uit – en als een verhoging van de milieucapaciteit in de kilometerheffing daarbij helpt, dan bespaar je met een pittiger heffing, zoals GroenLinks die voorstelt, twee tot drie keer zo veel CO₂. Sluit de minister uit dat je dit type maatregelen kunt nemen bij de manier waarop het kabinet de kilometerheffing vormgeeft?

Minister **Eurlings**: Ja, ik wil onder het mom van de kilometerheffing geen lastenverzwaring invoeren. De kilometerheffing is lastenneutraal. Daarmee kun je uw doelstelling wel degelijk bereiken, namelijk door een milieuvriendelijke auto iets goedkoper en een milieuvriendelijke auto iets duurder te maken. Dit is samen weer budgetneutraal. Dat vind ik echt van belang. Het draagvlak is ermee gediend als het geen "extra taks ophalen bij de automobilist" wordt. Dit laat ieder onderzoek zien. Zo'n systeem kan alleen op draagvlak rekenen als het geen extra belasting inhoudt. Daaraan wil ik als minister linea recta vasthouden.

De heer **Roemer** (SP): Wij kunnen met zijn allen zeggen dat die blauwe stoel rood is. Als wij dit heel vaak roepen, dan gaan mensen het misschien nog geloven. Het lijkt een beetje op het verhaal van de kleren van de keizer. Een platte heffing is eerlijk: meer betalen per kilometer, en als je meer rijdt, betaal je meer. Als je hieraan vervolgens een immens duur systeem hangt om autorijden in de spits en in de Randstad duurder te maken, en zo een elitespits creëert, dan zijn alle mensen in de file, die daar niet voor hun lol in staan, duurder uit,

Eurlings

zonder dat zij een keuze of alternatieven hebben. Dat is gewoon oneerlijk.

Minister **Eurlings**: Ik kijk daar anders tegenaan. De basis van dit systeem is de vlakke heffing. Dat is de drager van het systeem. Ik kom straks op de concrete Amsterdamse afspraken terug. Wat gaan wij doen? Wij gaan overal in het land de prijs per kilometer invoeren. Tegelijkertijd laten wij de wegenbelasting verdwijnen. De bpm wordt afgebouwd, die heel hoge belasting die men betaalt als men een nieuwe auto koopt. Die gaat weg; die gaat naar beneden. Bij de aanschaf van je auto en in de vaste lasten ben je dus een stuk goedkoper uit. Vervolgens ga je gewoon een bedrag per kilometer betalen. Waar komt die spitsheffing dan om de hoek kijken? Die voeren wij heel voorzichtig in. Wij starten daarmee bij Amsterdam. Wij gaan voorzichtig bekijken hoe wij kunnen voorkomen dat datgene gebeurt wat u schetst. Hoe kunnen wij voorkomen dat mensen geen alternatief hebben? Een alternatief zal er moeten zijn. Dat is niet alleen te vinden in het ov, maar met name ook in de mogelijkheid om voor of na de spits naar je werk te gaan. Mensen staan niet voor hun lol in de file. Als werkgevers bereid zijn om flink te investeren in flexibele werktijden, en als daarin grote slagen worden gemaakt, dan helpen het iets duurder maken van de spits en het iets goedkoper maken van het buiten de spits rijden. Dan zullen heel veel mensen namelijk iets vroeger of later naar hun werk gaan.

De heer **Roemer** (SP): De minister gaat dus heel voorzichtig oneerlijk doen. Deze nieuwe benadering houden wij erin! Aan het einde van zijn betoog slaat de minister echter de spijker op zijn kop. Hij moet mensen alternatieven bieden alvorens hen te prikkelen of te stimuleren. Laat hij eerst spijkers met koppen slaan, zodat mensen thuis kunnen werken of voor flexibele werktijden kunnen kiezen. Het openbaar vervoer moet eerst fatsoenlijk zijn. Snelwegbussen moeten naar industrieterreinen rijden. Daarmee moeten wij beginnen. De minister moet niet in de tussentijd voorzichtig, stapje voor stapje, oneerlijk doen door mensen een eliteheffing op de mouw te spelden.

Minister **Eurlings**: Wij gaan niet voorzichtig oneerlijk doen. Dit systeem is eerlijk. Ook als het rijden in de spits iets duurder wordt, brengt het geen extra lasten met zich. Deze lasten waren anders vaste belastingen geweest. Dat is het grote verschil met de lokale tolheffingen. Als wij een lokale tolheffing rond Amsterdam hadden toegelaten, hadden wij de wetten veranderd. Dan hadden ook Utrecht, Apeldoorn en Enkhuizen zich gemeld. Dan was er overal lokaal tol geheven. Dit zou een extra belasting zijn geweest. De heer Duyvendak zegt nu dat hij dat goed vindt. Daarover verschillen wij van mening. Met zo'n systeem was de bpm niet verlaagd, was de wegenbelasting niet verdwenen en had degene die in de spits rijdt wel degelijk meer lasten gehad. De wegenbelasting en mrv worden nu afgebouwd en kilometerprijzen worden ingevoerd. Dit gebeurt budgetneutraal, waardoor de gemiddelde automobilist niet meer betaalt dan voorheen.

Het mooie aan de introductie van de kilometerheffing in Amsterdam is dat na jaren van praten over mobiliteitsmanagement heel veel bedrijven deze stap van het kabinet aangrijpen om in actie te komen. TNT Post, KPN,

Rabobank, Philips, Albert Heijn, VNO-NCW, het MKB en de FNV zijn allemaal bedrijven en instanties die aankondigen dat zij hun mensen buiten de spits naar het werk laten rijden. Zij gaan voor alternatieven zorgen. Het gaat dus hand in hand. In Amsterdam beginnen wij de spits iets duurder te maken en de tijd buiten de spits iets minder duur. Daardoor is er nu al een stimulans voor bedrijven om alternatieven te realiseren. De kracht van deze maatregel is dat hij wordt genomen samen met het bedrijfsleven en de automobielbranche, maar ook samen met natuur- en milieuorganisaties. Ik denk dat dit concept, anders dan lokale tol, eerlijk is en gaat werken.

De heer **Madlener** (PVV): Minister Eurlings is een goede verkoper. Hij gelooft in zijn product, of het nu werkt of niet. Dit heeft als nadeel dat hij wel erg losgezongen raakt van de dagelijkse werkelijkheid van veel mensen. Het is namelijk handig dat heel veel mensen om negen uur beginnen en dat de winkels allemaal om een bepaalde tijd opengaan. De minister doet nu voorkomen alsof iedereen gek is geworden door gezamenlijk in de spits te gaan staan. Het is echter handig om allemaal ongeveer dezelfde werktijden te hebben. Er wordt al heel flexibel gewerkt.

Ik zal een praktijkvoorbeeld geven. Wij in Den Haag beginnen een uurtje later. Wij beginnen om tien uur, kwart over tien. Ik kom uit Rotterdam, een afstand van twintig minuten met de auto. Weet de minister hoe laat ik moet vertrekken als ik om tien uur hier wil zijn?

Minister **Eurlings**: Ik heb zelf zo mijn ervaringen. Dat kan een uurtje van tevoren zijn.

De heer **Madlener** (PVV): Ik moet om kwart over acht, half negen, midden in de spits vertrekken, terwijl wij hier een uur later beginnen.

De heer **Roemer** (SP): Ik help de heer Madlener graag. Twee minuten voor half tien gaat de trein van Rotterdam naar Den Haag.

De heer **Madlener** (PVV): Om naar die trein te komen, ben ik drie kwartier kwijt. Bovendien zit ik dan 's avonds met een hoop ellendelingen in de tram.

De heer **Roemer** (SP): De heer Madlener heeft in Rotterdam de beschikking over de prachtige chipkaart. Met de metro en de fiets kan hij prima op het station komen.

De heer **Madlener** (PVV): Ik ga voor geen goud met het openbaar vervoer. Dat is immers onveilig en niet comfortabel.

De **voorzitter**: Wat is uw vraag?

De heer **Madlener** (PVV): De minister stelt voor dat iedereen iets vroeger of iets later met werk begint. Dat is toch niet reëel? Wie begint er nu om twee uur met zijn werk om vervolgens om elf uur 's avonds thuis te komen? Dat is toch ook geen leven?

Minister **Eurlings**: Dat zeg ik ook niet. Natuurlijk moeten veel mensen om negen uur op hun werk zijn. De weg hoeft ook niet leeg te zijn om half negen. Die moet flink bereden worden. Een bedrijf zoals TNT denkt echter dat



Mevrouw Roefs (PvdA)

© M. Sablerolle – Gouda

een deel van de werknemers met flexibele tijden kan werken. De vrachtauto's met post hoeven immers niet altijd de spits in. Die kunnen ook vlak voor of na de spits de weg op. TNT gaat dan ook op fileongevoelige plekken kantoren creëren zodat hun werknemers een deel van hun werk daar kunnen doen. Die mensen hoeven dus niet acht of negen uur per dag op een in de spits moeilijk te bereiken kantoor te zijn. De Rabobank is al ver gevorderd met dit soort activiteiten. Weet de heer Madlener dat de bank in de eerste majeure proeven, waarbij 30.000 werknemers betrokken waren, 13% van de mensen uit de spits heeft gehaald? Weet hij dat de bank dat nu wil opschalen naar 100.000 mensen? Als wij 13% van de mensen van dat soort bedrijven uit de spits halen, zijn er tientallen procenten minder file. Dat is dus pure winst. De weg hoeft in de spits niet leeg te zijn, het gaat erom dat je de druk kunt verminderen. Als 13%, het percentage dat de Rabobank heeft gehaald, het beeld zou kunnen zijn, hebben wij goud in handen.

De heer **Madlener** (PVV): De minister geeft het voorbeeld van een pakjesbedrijf. Weet hij wat het een pakjesbedrijf kost als een vrachtwagen een uur lang in de file stilstaat? Denkt hij echt dat de spitsheffing het pakjesbedrijf zal overtuigen de spits te mijden? Dat doet dat bedrijf allang. Ik heb er natuurlijk niets op tegen dat mensen proberen hun werktijden wat te verleggen als dat kan, dat wil de minister ook, maar hij overschat dat principe. De spitsheffing is daarvoor helemaal niet nodig.

Minister **Eurlings**: Misschien is het goed als de heer Madlener een keer de baas van zo'n pakjesbedrijf belt. Doe maar gekscherend, TNT is een van de grootste bedrijven in de wereld. De heer Bakker heeft gezegd dat dit zeker een belangrijke aanjager is voor het mobiliteitsmanagement. Natuurlijk zijn bedrijven niet gek. Zij staan ook niet graag in de file vanwege de voertuigverliesuren, zaken die te laat aankomen en werknemers die vaststaan. Daarom is het zakelijk zo goed om een manier te vinden om mensen een beetje uit die spits te halen. Daarom is de kilometerbeprijzing samen met het bedrijfsleven en met de ANWB gepresenteerd. Ik heb hier eergisteren in een reactie in deze zaal voor de camera gezegd dat de ANWB het toch niet slecht voor heeft met de automobi-

list. Integendeel, de ANWB staat voor de automobilist. De ANWB zegt dat dit een goed en eerlijk systeem is, dat ons echt vooruitbrengt. Het alternatief hebben wij gezien: meer files, nog meer files en nog meer files. Wij hebben dus bouwen en benutten nodig, maar als wij echt iets aan die files willen doen, hebben wij ook een eerlijk prijsinstrument nodig.

De heer **Madlener** (PVV): Voorzitter. Ik word aangesproken.

De **voorzitter**: Ik sta het niet meer toe. Ik geef mevrouw Roefs als laatste in dit rondje het woord over de kilometerheffing.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): De minister geeft in een aantal voorbeelden aan hoe bedrijven ervoor kunnen zorgen dat er buiten de spits naar het werk wordt gegaan. Ik heb hem niet het woord "spitsmijden" horen gebruiken. Ik ben van mening dat spitsmijden niet bij het project kilometerheffing hoort. Ik ga ervan uit – hij heeft wel eens over belonen gesproken – dat het ministerie geen geld gaat uitgeven aan het "belonen" van mensen die de spits mijden. Wellicht gebeurt dit wel als bedrijven daarvoor kunnen zorgen, maar niet als onderdeel van het project kilometerheffing.

Minister **Eurlings**: De kracht van wat wij nu doen, is samen met het bedrijfsleven stimuleren dat werknemers buiten de spits kunnen aan- en afrijden. Wij zetten daar projecten op, om het bedrijfsleven daarin te "pushen" en te stimuleren. Verder focus ik op kortetermijnacties, zoals de Hollandse brug. Wij hebben daar al een aantal projecten met elkaar gedaan, evenals rond de A2. Dat zetten wij voort, maar dat is echt kortetermijnbeleid op een specifiek punt, waar alles anders dreigt vast te lopen. Het beeld dat wij structureel heel veel geld zouden uitstrooien over mensen die buiten de spits rijden, is niet juist. Het beeld is wel dat wij het bedrijfsleven in staat willen stellen en daarmee samen willen optrekken, om nu echt die slag te maken. Dat vind ik ook de winst van nu. Als problemen urgent zijn, krijg je vaak lef van veel kanten om ze echt aan te pakken. Dat zie ik hier ontstaan. Nogmaals het mooiste van die kilometerbeprijzing is dat het bedrijfsleven, de ANWB en het VNO, er massief achter staan en dat het plan dus echt wordt gedragen en eerlijk en effectief is in het bestrijden van files.

De **voorzitter**: Ik stel voor dat de minister zijn betoog over het onderwerp kilometerheffing afrondt. Aan het eind van het betoog zal blijken of er nog interruptiewensen zijn. Ik heb een aantal zaken nu al drie keer gehoord. De minister hoeft zich niet te herhalen in de beantwoording.

Minister **Eurlings**: Dat klopt voorzitter. Ik zal proberen kort te zijn, maar ik probeer wel altijd de vragenstellers recht te doen. Het zijn niet de kleinste onderwerpen.

Ik vervolg mijn betoog. Daarom komt er geen lokale tol, waarin anders betalen meer betalen zou zijn.

Mevrouw Roefs informeerde naar de afspraken die ik heb gemaakt met Amsterdam. Men weet dat de bereikbaarheid, ook in de noordvleugel, een grote prioriteit heeft. De belangrijkste afspraak is dat Amsterdam vooroploopt bij de differentiatie van de kilometerprijs naar tijd en plaats. Zo willen wij daarmee verant-

Eurlings

woord ervaring opdoen en het systeem inregelen. In de richting van de heer Roemer zeg ik dat wij heel voorzichtig zullen kijken hoe het iets duurder maken van de spits werkt als het samen met het bedrijfsleven wordt opgezet. Wij kunnen dan vaststellen hoe ver wij daarin kunnen gaan en wat effectief is en wat niet. Zo kan worden voorkomen dat mensen duur betaald in de file staan. Juist daarom pakken wij dit voorzichtig aan. Wij beginnen bij Amsterdam, bekijken hoe het werkt en zullen dan het debat aangaan over de vraag of en hoe wij dit verder in het land zullen doen.

In overleg met de regio Amsterdam zal ik op weg naar de kilometerbeprijzing, de proeven en mobiliteitsprojecten invullen die ik in mijn brief van vrijdag heb aangekondigd. Met de werkgevers in de regio Amsterdam wil ik vastleggen dat ze hun werknemers minder in de spits laten rijden. Ik vertrouw erop dat dit lukt, want, zoals ik al zei, het enthousiasme van het bedrijfsleven om mee te werken is groot. Door deze medewerking zullen de proeven voor een belangrijk deel in de regio Amsterdam worden uitgevoerd. Amsterdam heeft bestuurlijke moed getoond en die wordt hiermee recht gedaan.

Ik deel overigens niet de vrees van de heer Roemer dat een kilometerprijs rond Amsterdam juist leidt tot meer verkeer in de stad. Dit zou wellicht het geval zijn geweest als wij voor een lokaal tolsysteem hadden gekozen, omdat tol op de ring en op een paar grote wegen naar binnen, ertoe kan leiden dat mensen kiezen voor kleine onderliggende wegen die nog gratis zijn. Bij de kilometerprijs is er geen verschil tussen wegen; er is dan een eerlijke variabilisatie naar alle wegen. Daar zal dit dus niet gebeuren.

De heer De Krom heeft zich uitermate kritisch uitgelaten over de kilometerprijs, ook in de interruptie-debatten die wij zojuist hebben gevoerd. Hij noemt de kilometerprijs een drievoudige historische vergissing. Ik ben het niet met hem eens, maar ook de ANWB en ook het bedrijfsleven zijn het niet met hem eens. Ook de vorige VVD-fractie zou het niet met hem eens zijn. Een historische beslissing, daar kan ik mij in vinden. Ik vind het jammer dat de heer De Krom nu zo'n geharnaste inzet kiest, juist omdat hij daarmee afstand neemt van de positie die mensen als Neelie Kroes al twintig jaar geleden als minister, maar vooral ook Pieter Hofstra eerder hebben ingenomen.

De voorzitter: Ik sta de heer De Krom een interruptie toe, omdat de minister hem nu rechtstreeks aanspreekt. Ik vraag de minister of hij in de rest van zijn antwoord op de vragen in dit blokje de leden niet zo rechtstreeks wil aanspreken, want zo lokt hij interrupties uit. Zo komen wij nooit aan het einde van het antwoord op dit punt.

De heer De Krom (VVD): Mevrouw de voorzitter. Ik maak ernstig bezwaar tegen deze verdraaiing van de feiten door de minister van Verkeer en Waterstaat. De uitgangspunten die de heer Hofstra heeft vastgelegd in de motie Hofstra/Van Hijum staan wat ons betreft recht overeind. De waarheid is en de feiten zijn dat de minister zich niet aan de afspraken houdt. Dat moet hij maar eens een keer aan zijn grootmoeder uitleggen!

Minister Eurlings: Dat hoeft ik mijn grootmoeder helemaal niet meer uit te leggen, mijnheer De Krom. Ik heb er nog eens de motie-Hofstra/Dijksma van 24 novem-

ber 2004 bijgehaald. Daarin wordt de regering opgeroepen: ga het nu doen, laat niet langer onduidelijkheid bestaan, gebruik dat draagvlak, ga aan de slag met het Platform Anders Betalen. De heer Hofstra heeft hier jarenlang toe opgeroepen. De heer De Krom kan natuurlijk ontevreden zijn over het Belastingplan. Hij was daarop tegen en die positie komt hem toe als hij van mening is dat lasten en lusten verkeerd neerslaan, maar met dit systeem worden de lasten niet verzwaard. Daarom stel ik hem nu de vraag wat hij zou doen als hij moet kiezen tussen alles zo laten als het vandaag is en de komende jaren verder de file inrijden, of dit systeem invoeren op basis van het Belastingplan, een systeem dat de lasten niet opvoert, maar wel de files effectief bestrijdt en de steun heeft van al die bedrijven, van de ANWB, van VNO en van het mkb van de heer Hermans. Ik snap best dat er af en toe een oppositioneel geluid moet zijn, maar ik hoop dat de heer De Krom ons scherp houdt opdat de eerlijke principes in het systeem blijven overeind blijven en dat hij met ons mee doet op basis van de lijn die zijn fractie de afgelopen jaren heeft gevolgd. Dan wordt er recht gedaan aan het bestrijden van de files en aan het belang van de automobilist zoals de ANWB dat zo krachtig uitdraagt.

De voorzitter: Ik vraag de minister om nu echt zijn antwoord op dit punt kortdaat af te ronden. Ik heb het rijtje VNO, mkb en ANWB nu al zes keer gehoord.

Minister Eurlings: Voorzitter. Het blijft een mooi en indrukwekkend rijtje, maar goed.

Ik zal de drie punten van de heer De Krom kort benoemen. Het kabinet kiest wel degelijk voor een eerlijk systeem dat aansluit bij het advies van de commissie-Nouwen. Ik zal het rijtje niet meer noemen, maar de Stichting Natuur en Milieu, de gemeenten Amsterdam en Utrecht, en de leasemaatschappijen moeten daar nog aan worden toegevoegd. Ik heb ook gezegd: goed voorbeeld doet goed volgen. Ik ben ervan overtuigd dat die lijst snel zal toenemen.

De heer De Krom zei voorts dat de kilometerprijs niet zal helpen bij het korter maken van de files. Onderzoek wijst anders uit. Ik verwijs onder andere naar het recente RPB-rapport, het rapport van het Ruimtelijk Planbureau. Uit dat rapport blijkt dat de positieve effecten er wel degelijk zijn. Alleen al een vlakke heffing leidt volgens het RPB tot een afname van het autoverkeer van 4% tot 11%. Dit zou neerkomen op een vermindering van het aantal structurele files in de spits met ongeveer een kwart. Ongeveer 25% minder files, alleen al bij de invoering van een vlakke kilometerprijs. Dat scheelt dus enorm. Een aanvullende spitsheffing, waar wij heel voorzichtig mee beginnen, zal volgens het Ruimtelijk Planbureau leiden tot een afname van het verkeer tussen 15% en 19%. Dat heeft tientallen procenten minder file tot gevolg. Die cijfers liegen er niet om.

Het derde kritiekpunt van de heer De Krom was dat Verkeer en Waterstaat zo'n groot ICT-project niet aan kan. Ik vind dat een voorbarige conclusie. Het departement kan veel aan, ondanks tegenvallers. Ik ben er ook niet van weggelopen om die open te benoemen. Er moet echter ook aandacht zijn voor wat er allemaal wel goed gaat en voor wat wel gerealiseerd wordt op het gebied van mobiliteit en water. Er zijn ook heel wat projecten die niet met vertraging maar juist een halfjaar eerder worden opgeleverd. De keuze die nu is gemaakt, heeft alles te

Eurlings

maken met beheersbaarheid. Daarnaast is de kilometerprijs aangemerkt als een groot project, met alle uitvoerige rapportages die daarbij horen. De Kamer kan samen met mij de vinger aan de pols houden. Het enthousiasme in het bedrijfsleven en de brede steun die ik ook in de Kamer proef, geven mij veel vertrouwen in de fase die nu komt.

Ik maak hierbij nadrukkelijk de volgende opmerking. Wij zitten op een zeer ambitieus en kritisch tijdpad. Starten in 2011 met vrachtvervoer en starten in 2012 met personenauto's is echt afhankelijk van het antwoord op de vraag of wij kunnen versnellen in wetgevings- en aanbestedingstrajecten. Ik hoop door samenwerking met België en Frankrijk ook technisch versnelling te bereiken. Ik wil vanaf het begin heel transparant en open zijn over wat noodzakelijk is voor het halen van het tijdpad. Ik noem dus alle risico's die zowel technisch als bestuurlijk tot een ander tijdpad zouden kunnen leiden. Ik zal daarom binnenkort, in de eerste helft van het volgende jaar, de eerste basisrapportage sturen en daarin precies aangeven wat nodig is om de streefdata van 2011 en 2012 te halen. Ik denk daarbij onder meer aan het wetgevingsproces. Ik zal ervoor zorgen dat wij daar direct na de jaarwisseling mee kunnen beginnen. Het is vervolgens aan de Kamer om het tempo erin te houden. Ik heb er vertrouwen in dat dat gaat lukken. Ik zeg dit ook in de richting van mevrouw Roefs die nadrukkelijk wilde weten of het wetgevingstraject echt in deze kabinetsperiode wordt afgerond. Ik zeg daarop onverwijld ja.

De heer Duyvendak maakte een aantal kritische opmerkingen over de kilometerprijs. Hoewel wij het vaak niet met elkaar eens zijn, kon ik zijn betoog waarderen om de principiële toon ervan. Hij merkte op dat alle concrete maatregelen naar zijn verwachting zullen doorschuiven naar een volgende kabinetsperiode. Hij zei: too little, too late. Het klaar hebben van wetgeving, het inrichten van een backoffice, het starten met het omzetten van vaste autobelastingen en een uitgeteste techniek wijzen erop dat de bal in deze periode echt over de berg gaat. De teerling is geworpen. Nederland loopt op dit punt voorop in de wereld. Ook hier doet goed voorbeeld goed volgen. Er zijn al bewegingen merkbaar van landen om ons heen die met volle interesse kijken en bereid zijn tot afstemming.

De tweede aanname van de heer Duyvendak was dat de kilometerprijs automatisch tot meer asfalt leidt omdat opbrengsten via een mobiliteitsfonds terugvloeien in de infrastructuur en automobilisten dus via het gaspedaal voor extra wegeaanleg zorgen. Die stelling is erg kort door de bocht en heeft een hoog hypothetisch gehalte. Het uitgangspunt is dat het nieuwe systeem budgetneutraal is en dat de prijsstelling zodanig is dat er geen extra geld wordt opgehaald. Mocht dat toch een keer zo zijn, dan beslist de Kamer natuurlijk mee over de besteding van de extra middelen in de infrastructuur, zoals altijd. Dat eventuele extra opbrengsten bij de infrastructuur terugkomen, vind ik eerlijk. Het principe is dat er geen extra geld wordt opgehaald, maar mocht dat toch eens gebeuren, omdat er in een bepaald jaar meer wordt gereden dan gedacht, dan gaat het geld niet naar de algemene middelen, maar wordt het geïnvesteerd in de infrastructuur. De Kamer zal dan direct haar ideeën over de besteding kunnen ventileren. Niet via het gaspedaal, maar in het stemlokaal wordt dus besloten over investeringen.

Met de kilometerprijs hangen twee onderwerpen samen, allereerst mobiliteitsmanagement. De heer Koopmans en de heer Roemer noemden dit nadrukkelijk. Mij lijkt dat er sinds vorige week alle aanleiding bestaat om dit onderwerp in een adem met de kilometerprijs te noemen en te bestuderen. Het enthousiasme en de energie waarmee het Nederlands bedrijfsleven dit plan omarmt en de bereidheid ervan om de nek uit te steken door allerlei proeven te doen, wekken bij mij de sterke indruk dat het klaar is om zijn verantwoordelijkheid te nemen. Tegen die achtergrond komt het initiatief tot een taskforce mobiliteitsmanagement precies op tijd. Het kabinet stelt deze taskforce binnen enkele weken in, zoals ik maandag per brief heb aangekondigd. Deze taskforce mobiliteitsmanagement wordt een samenwerkingsverband van verschillende departementen, werkgevers, werknemers en decentrale overheden. Het doet mij genoegen, u hier te kunnen melden dat oud-FNV-voorman, de heer Lodewijk de Waal, bereid is gevonden deze taskforce te leiden. De taskforce heeft als opdracht, concrete voorstellen te doen, bijvoorbeeld op het vlak van telewerken, flexibele werktijden of ov-arrangementen voor leaserijders. Het gaat in dezen dus wederom om een breed gedragen initiatief, ook interdepartementaal, dat naar mijn verwachting in vruchtbare aarde zal vallen.

Het laatste punt in dit blok heeft de heer Duyvendak opgeworpen. Hij sprak uitvoerig over zijn opvatting dat het beleid van Verkeer en Waterstaat veel groener moet zijn en stelde daarbij de concrete vraag waarom de autobezitter niet mee hoeft te betalen aan milieuschade. Ik wijs erop dat er in de huidige autobelastingen al nadrukkelijk rekening wordt gehouden met bijvoorbeeld de soort brandstof en het gewicht van een auto. Met de kilometerprijs maakt het kabinet nadrukkelijk een verdere vergoedingsslag, omdat schone en zuinige auto's iets minder zullen betalen en vervuilende, veelgebruikende auto's iets meer. Dat werkt nadrukkelijk door in de keuze die automobilisten zullen maken bij de aanschaf van een nieuwe auto. De kilometerbeprijzing zal echter ook doorwerken in de keuze voor een tweedehandsje. Anders dan bij een vaste bpm, werkt de variatie gedurende de hele levensduur van een auto door. Ook een ex-student zal bij de aanschaf van een tweedehandsje een iets milieuvriendelijkere auto overwegen, want iedere kilometer die hij daarmee rijdt, levert hem financieel voordeel op. Zodoende levert de kilometerprijs een substantiële bijdrage aan klimaatbeheersing en vermindering van luchtverontreiniging. Dit sluit aan bij de doelen van de programma's Schoon en Zuinig en het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit van dit kabinet. Anderhalf miljoen ton CO₂ is volgens mij wel degelijk meer dan een druppel op de gloeiende plaat. Ik kan de heer Duyvendak trouwens verzekeren dat ik zeer goed samenwerk met collega Cramer. Wij verschillen niet van mening over de uitgangspunten van de kilometerprijs. Voor mij geldt wel dat het eerst en vooral een systeem moet zijn en blijven dat als eerlijk wordt ervaren. Een te hoge heffing en kostenopdriving passen daar niet bij. Voor de heer Duyvendak gelden er andere overwegingen. Hij heeft ze open op tafel gelegd. Dat respecteer ik. Zolang ik echter minister ben, sta ik ervoor dat met dit systeem geen extra geld wordt opgehaald en dat de automobilist niet meer gaat betalen.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Voorzitter. Ik kom in mijn tweede termijn nog terug op de rol die milieu in het

Eurlings

verkeersbeleid moet spelen. Daarover verschillen de minister en ik fundamenteel van mening. Eerder roerde hij de kwestie aan over de mate waarin meer geld naar infrastructuur gaat als er meer wordt gereden. Zijn eigen prognoses en netwerkanalyses wijzen uit dat het autoverkeer met 20% à 25% stijgt tot en met 2020. Dit betekent automatisch 20% à 25% meer inkomsten in het infrafonds, dus voor asfalt en staal, want die kunnen wij niet aan iets anders uitgeven.

Minister **Eurlings**: Niet noodzakelijkerwijs. Budget-neutraliteit geeft de politiek een instrument om de hoogte van de kilometerprijs te bepalen. Het kan elk jaar worden bekeken. Als er meeropbrengsten zijn, kan de prijs naar beneden worden bijgesteld. Een van de goede dingen van het systeem is dat mensen meer zullen nadenken of zij hun auto echt nodig hebben. Nu staat de auto op de oprit en is het grootste deel van het bedrag al betaald. Het is dus niet zo zwart-wit als u stelt.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): De prognoses zijn gemaakt aan de hand van de kilometerheffing die u wilt invoeren. Dan blijft die 20% groei van het autoverkeer. U zegt dat er eigenlijk twee opties zijn: of je besteedt het aan asfalt en staal of je verlaagt de heffing. U hebt niet meer de optie om het geld te investeren in gezondheidszorg, onderwijs of milieuverbetering.

Minister **Eurlings**: Dat klopt. Er is wel gezegd dat ook kan worden gediscussieerd over OV infra met het oog op een alternatief op plekken waar heel veel spits is. Dit geld vloeit inderdaad niet weg naar andere zaken dan de mobiliteit en de infrastructuur. Daarover verschillen wij misschien van mening. Ik vind het een goede afgrenzing, ook om te voorkomen dat mensen het zien als een soort van takssysteem waarin met veel mooie woorden de automobilist uiteindelijk duurder uit is.

De heer **De Krom** (VVD): De minister spreekt met zeer veel vertrouwen over de kilometerheffing. Dat siert hem. Het zou hem ook sieren als hij hier zegt dat dit zijn pièce de résistance is, dat hij hierop wil worden afgerekend en dat hij uit een mislukking van de invoering van de kilometerheffing de politieke consequenties trekt in welke politieke functie dan ook. Is hij bereid om dat hier ook uit te spreken, als hij zoveel vertrouwen erin heeft?

Minister **Eurlings**: De heer De Krom maakt er met het zeer ernstige gezicht dat hij trekt, echt een partijpolitiek potje van. Ik laat toe dat hij afstapt van de lijn-Hofstra, ik laat toe dat hij heel gemakkelijk eraan voorbijgaat dat de ANWB en het bedrijfsleven enthousiast zijn. Ik zal het rijtje niet meer noemen. Hij hoeft daar niet nader op in te gaan, want het is een beetje een moeilijk verhaal! Ik wil nu niet in casuïstiek vervallen. Dit is niet het pièce de résistance. Er zijn veel pièces de résistances. Ik heb ook gezegd dat het mijn ambitie is om deze periode heel wat meer weg aan te leggen dan bijvoorbeeld tussen 2000 en 2005 is gebeurd. Dus én sneller bouwen én sneller beslissen en na 20 jaar praten en vurige pleidooien, ook van de VVD-fractie, iets doen met eerlijke beprijzing. De heer De Krom zal mij sowieso afrekenen; dat zal iedereen op zijn of haar manier doen. Laten wij nu niet dit soort dramatische verhalen houden, maar gewoon aan de slag gaan om er iets goeds van te maken. En daarbij reken ik op zijn steun.

De heer **De Krom** (VVD): Dat is jammer. De minister spreekt vol vertrouwen en heeft de mondvol over politieke lef, maar als het echt erop aankomt, geeft hij niet thuis. Wij zullen zien hoe het gaat. Ik heb aangegeven dat het niet gaat zoals dit kabinet de kilometerheffing wil invoeren. Wij zijn daartegen.

De **voorzitter**: Dat uw fractie daartegen is, is wel duidelijk. Een interruptie is bedoeld om een vraag te stellen.

De heer **De Krom** (VVD): In het lijstje ontbreekt de transportsector. Daarvoor voert de minister de kilometerheffing eerder in dan voor personenvervoer. In Duitsland is het laatste uiteindelijk niet meer gebeurd. Kan de minister aangeven waarom hij dat doet en wat daaraan eerlijk is?

Minister **Eurlings**: U kunt mij afrekenen op de principes en op een goede planning. Zolang ik minister ben, is het een eerlijk systeem. Aan de principes wordt niet getornd. Zo wordt het opgezet. U kunt mij ook erop afrekenen dat de kosten van het systeem binnen de perken blijven. U kent de begrenzing. U kunt mij erop afrekenen dat ik vanuit draagvlak opereer en schouder aan schouder blijf optrekken met organisaties als de ANWB en VNO-NCW, maar ook Natuur en Milieu. Vanuit een breed Nederlands draagvlak zal ik opereren. Daarop kunt u mij afrekenen.

Voor de transportsector is het cruciaal dat het geen beprijzing wordt voor alleen vracht, maar een brede beprijzing. Ik zeg hier nogmaals: het wordt niet óf vracht óf personen, het wordt én vracht én personen. Wij zullen dat ook al in deze periode vastspijkeren. Met het realiseren van wetgeving, met het uittesten van technologie en in de aanbesteding nemen wij onomkeerbare stappen. Er is een heel simpele reden om te beginnen met vracht. Deze sector heeft al ervaring opgedaan in het buitenland, men heeft al kastjes in de auto en veel andere landen zijn bezig om die technologie voor vrachtwagens te ontwikkelen. Juist omdat wij vaart willen maken, kunnen wij met deze sector het eerst aan de slag. Het zijn puur praktische en technische redenen. Ik zal de transportsector in mijn gesprekken nogmaals verzekeren dat het niet óf óf is maar én én. De transportsector vreesde dat er geen eerlijk systeem kwam en dat er een vette tol zou zijn op stadsringen en dat voor vracht door het hele land betaald zou moeten worden. Daarmee was de sector het fundamenteel oneens. Het huidige kabinetsbesluit is ook goed voor de vrachtsector.

De heer **Koopmans** (CDA): Wij bespreken nu twee hoofdstukken van de rijksbegroting. Het is goed om nogmaals vast te leggen dat het meest revolutionaire onderdeel van de kilometerheffing is dat de opbrengst in een infrafonds komt. Ik steun de minister als hij zegt dat alle meeropbrengst ook naar het infrafonds gaat. Dat is heel goed en revolutionair!

Ik vraag de minister of hij ook bij de twee proeven vasthoudt aan de twee randvoorwaarden, te weten heffen en teruggeven en de opbrengsten gaan in openbaar vervoer of asfalt.

Minister **Eurlings**: Absoluut, dat zeg ik u toe. Ook bij de start rond Amsterdam zal het bedrag dat wordt geheven, weggehaald worden bij vaste belastingen. Als er meeropbrengsten zijn, vloeien die terug. Alles gaat

Eurlings

inderdaad in het infrafonds. De verrekening begint bij startpunt nul. Er komen natuurlijk wel minder middelen van Financiën. Het systeem bedruipt zichzelf. Wij beginnen budgetneutraal. Als er mééropbrengsten zijn, kunnen wij in de praktijk meer doen. Ik zeg dit erbij, ook vanwege mijn collega op Financiën. Als dat niet zo was, had ik ineens 8 mld. per jaar extra. Dat zou ik natuurlijk prachtig vinden maar zo is het niet. Alles vloeit terug in het infrafonds. Wij kunnen meer doen als er meer binnenkomt. Het gaat niet naar OCW, niet naar SZW, het gaat naar infrastructuur.

De heer **Koopmans** (CDA): Begin volgend jaar komen wij nader te spreken over de kilometerheffing. Het lijkt mij goed dat de minister van Verkeer en Waterstaat en de minister van Financiën de Kamer een brief schrijven over de begrotingssystematiek. Dan weten wij precies hoe een en ander wordt uitgevoerd. Het luistert namelijk heel nauw. Het gaat snel over heel veel geld zowel voor de begroting van Verkeer en Waterstaat als voor de rijksbegroting.

Minister **Eurlings**: Wij komen daarover in het voorjaar te spreken. Wij zullen de Kamer een planning aanreiken hoe wij het project willen opbouwen. Ik heb in de brief over het kabinetsbesluit aangegeven dat komend voorjaar de staatssecretaris van Financiën met zijn financiële plannen komt. De heer Koopmans heeft gelijk met zijn opmerking dat wij daarbij heel precies moeten zijn, want het gaat om veel geld en om heel belangrijke principes. In die voorstellen moet de eerlijkheid worden gegarandeerd. Daarop komt het aan.

U mag mij erop afrekenen dat ik vasthoud aan die principes en ervoor zal zorgen dat het eerlijk blijft. Ook richting Financiën zal ik de besluitvorming tot een goed einde brengen.

De heer **Madlener** (PVV): De mensen uit de spits dwingen door middel van het opleggen van een belasting voor het rijden tijdens de spits en het rijden in de middag of in de avond goedkoper te maken, daarvan ontgaat mij de eerlijkheid helemaal. Wat is er eerlijk aan als iemand die voor zijn werk in de spits moet staan méér moet betalen, terwijl iemand die tussen de middag voor zijn plezier een stukje gaat rijden minder betaalt? Ik voorspel dan ook grote problemen bij de cao-onderhandelingen. In heel veel cao's staat immers dat mensen recht hebben op werktijden die aansluiten bij wat wij maatschappelijk verantwoord vinden. Ik wijs op de mogelijkheid om de kinderen uit school te kunnen halen, et cetera. Als mensen de spits willen mijden, komen er bijvoorbeeld werktijden van 13.00 uur tot 22.00 uur of van 05.00 tot 15.00 uur. Dat is onacceptabel voor die mensen.

De **voorzitter**: Wat is uw vraag, mijnheer Madlener?

De heer **Madlener** (PVV): Hoe denkt de minister die cao's aan te passen? Gaat hij daaraan werken?

Minister **Eurlings**: De cao's vormt een van de opdrachten van de taskforce onder leiding van Lodewijk de Waal. De taskforce bekijkt in den brede hoe het mobiliteitsmanagement op een hoger vlak gebracht kan worden.

De heer Madlener heeft gelijk als hij zegt dat veel mensen niet voor hun lol in de spits staan. Daarom zijn

veel mensen geholpen met ruimere mogelijkheden om buiten de spits te rijden. Het bedrijfsleven komt op stoom en heeft nu de eerste grote resultaten behaald: bij de Rabobank 13% mensen uit de spits op basis van vrijwilligheid. Mensen willen het zelf. Dan kan de Kamer zeggen dat er toch een aantal mensen in de spits vast staat. Dat kan zijn. Dan kan de Kamer ook nog zeggen dat die mensen niet allemaal worden gecompenseerd door het bedrijfsleven voor die iets hogere lasten in de spits. Dat zou ook nog kunnen. Dat is dan echter wel een kleine groep, en die groep zal veel minder last hebben van files en veel minder tijd per dag verliezen. Ik vind het al met al een goed uitgangspunt.

Wij gaan het voorzichtig doen, maar het een kan niet zonder het ander. Je kunt niet mensen verleiden buiten de spits te rijden als men van de werkgever daartoe niet ruim de mogelijkheden krijgt. Dat zal stap voor stap opgebouwd moeten worden. Vandaar dat wij beginnen met een vlakke heffing in bijna het hele land, en in Amsterdam gaan kijken hoe een spitsheffing uitpakt als die in samenwerking met het bedrijfsleven wordt ingevoerd.

De heer **Madlener** (PVV): Ik denk dat het niets uit zal halen.

Ik wil nog een slotvraag aan de minister stellen. Je kunt de hele maatschappij omgooien en zeggen dat het allemaal anders moet, maar je had ook kunnen besluiten om meer werk te maken van de aanleg van wegen. Dan was heel deze discussie niet nodig geweest.

Minister **Eurlings**: Daarom ben ik mijn betoog begonnen met te spreken over sneller beslissen en sneller bouwen. Dat wordt een pièce de résistance. De heer De Krom deed alsof het slechts om kilometerbeprijzing gaat, maar wij willen een heel grote versnelling brengen in het beslissen en bouwen. Dat is hard nodig. Er liggen miljarden te wachten op uitgave. Daarom wordt niet 375 kilometer extra weg aangelegd, zoals tussen 2000 en 2005, maar 1200 kilometer in de komende vijf jaar. Dat is natuurlijk een belangrijk onderdeel. Alleen, met dat beprijzen kun je wel degelijk heel veel filedruk verminderen zonder dat het de automobilist gemiddeld meer kost. Dat is toch waar het bedrijfsleven en de natuur- en milieubewegingen in Nederland erg op zitten te wachten. Het tweede grote blok betreft het spoor. Op gebied van het spoor heb ik een duidelijke aanpak voor de korte en voor de lange termijn voor ogen. Voor de korte termijn is er het Actieplan "Groei op het Spoor", waarvoor 200 mln. beschikbaar is. Voor de wat langere termijn is de landelijke markt- en capaciteitsanalyse richtinggevend, en houden wij rekening met een geschat investeringspakket van zo'n 4,5 mld. Daar zijn de afgelopen dinsdag veel opmerkingen over gemaakt.

Voor ik daarop inga, eerst dit. Het kabinet heeft met de ambitie van 4,5 mld. een majeure keuze gemaakt. De keuze doet recht aan het feit dat het spoor harder groeit dan in de Nota Mobiliteit voorzien. De keuze doet ook recht aan de grote ambities ten aanzien van de groei van het vervoer over het spoor van dit kabinet. De keuze doet ook recht aan het belang van het spoor in de toekomstige mobiliteit. Lange tijd was het adagium: geen uitbreidingsprojecten meer op het spoor. Met die lijn breken wij nu. Zowel voor de korte als de lange termijn gaan wij samen met de sector voor dat sterke en betrouwbare spoor.

Eurlings

Voor de korte termijn is er dus het actieplan van 200 mln. Het doel van het actieplan is, een nog hogere klanttevredenheid, en een continuering van de groei de komende jaren met 5% per jaar, zoals afgesproken in het coalitieakkoord. Dat is een behoorlijke ambitie, vooral omdat een groot deel van de groei de afgelopen jaren door autonome factoren is bepaald, zoals de groei van de economie, waar beleidsmakers op gebied van vervoer, zeker op de korte termijn, geen grote invloed op kunnen uitoefenen. Om invulling te geven aan de ambitie hebben wij van onze kant alles uit de kast willen halen. Ruim vijftig betrokken partijen hebben ideeën aangeleverd, zoals de spoorsector, andere vervoerders, andere overheden, reizigersinstanties, bedrijfsleven en kennisinstellingen. Op basis van het contact met deze vijftig instanties heb ik samen met de Nederlandse Spoorwegen, ProRail en de andere betrokkenen departementen een samenhangend pakket gemaakt dat is gericht op een maximaal groeiresultaat voor 200 mln.

De heer Van der Staij vroeg waar hij mij op kan afrekenen nu er in het plan sprake is van een inspanningsverplichting. Hij kan mij afrekenen op een daadkrachtige uitvoering van alle maatregelen die wij hebben aangekondigd. Het mag dan wel zo zijn dat de 5% van de laatste jaren grotendeels door autonome factoren is bepaald, en het mag wel zo zijn dat uiteindelijk de reiziger zelf bepaalt of hij de auto laat staan en de trein neemt, feit is ook dat wij die reiziger kunnen verleiden door het spoor nog klantvriendelijker te maken, door te zorgen voor meer parkeervoorzieningen, voor een kaart voor jongeren die geen student meer zijn, et cetera. Wij willen de rode loper uitleggen door al deze maatregelen krachtadig uit te voeren. U kunt mij daarop afrekenen. Ik hoop dat heel veel reizigers over die rode loper de trein zullen weten te vinden. Het moet mogelijk zijn met het pakket van 200 mln. de groei van 5% voor de korte termijn vast te houden. Bovendien is de groeidoelstelling nadrukkelijk opgenomen in het coalitieakkoord, dus het is geen lichtzinnige doelstelling.

De heer Koopmans heeft gevraagd of het bedrag dat is uitgetrokken om nieuwe doelgroepen naar het openbaar vervoer te trekken – kaartjes en kennismaking, zo wordt het genoemd – niet beter kan worden besteed aan de toegankelijkheid van stations en perrons. Wij moeten het belang van dit project niet onderschatten. Het gaat om 40 mln. als onderdeel van dat veel grotere totale pakket; 40 mln. waarmee wij belangrijke dingen willen doen. Wij willen heel gericht doelgroepen benaderen om kennis te komen maken met het groeiende gemak en de toegenomen kwaliteit van het openbaar vervoer. Wij willen bijvoorbeeld studenten verleiden om na hun studie de trein trouw te blijven. Dat is heel belangrijk, want die studenten hebben de trein leren kennen en reizen er bijna iedere dag mee. Als je hen met een extra aanbod voor het jaar na hun studie de trein kunt blijven laten gebruiken, dan zullen zij ook in hun werksituatie de trein als heel belangrijk reismiddel zien. Dan is de kans dat zij dat in de jaren daarna blijven doen veel groter dan in de huidige situatie. Je krijgt niet alleen je bul met veel felicitatiebriefjes thuis op de deurmat, maar er zit ook een briefje bij: binnen vijf dagen die ov-kaart inleveren, voor u houdt het helemaal op. Wij willen die studenten ook het eerste jaar na hun studie iets bieden, zodat zij kunnen blijven rijden.

Verder gaat het bij dit pakket om een vervolg op veelbelovende acties die al hebben plaatsgevonden in

het regionaal openbaar vervoer en ook in het kader van het programma filevermindering. Het gaat dus ook om het verleiden van de automobilist. De acties worden bijvoorbeeld gericht op groepen forensen waarvan wij reden hebben om aan te nemen dat wij hen over de streep kunnen trekken. Laat mensen zien dat, als je heel vaak in de spits staat, de trein een goed alternatief kan zijn.

Het geld wordt heel nauwkeurig ingezet om die groeidoelstelling te bereiken. Het wordt niet ingezet om tijdelijk te sponsoren, maar om een structurele gedragsverandering te stimuleren. Als je dat weghaalt, zou dat de groeidoelstelling voor de korte termijn in gevaar brengen.

De heer Samsom kwam met enkele sympathieke ideeën om de aantrekkelijkheid van het spoorvervoer verder te verhogen. Ik ben meer dan bereid om de NS de ruimte te geven om te experimenteren met allerlei nieuwe diensten en concepten. Daarom wordt er een experimenteerartikel in de vervoersconcessie opgenomen. Die ruimte komt er dus.

De heer **De Krom** (VVD): Ik hoorde de heer Samsom dinsdag ook zeggen: de minister kan maar beter zorgen dat hij dat hele pakketje van 4,5 mld. volgend jaar juni bij elkaar heeft, want anders zijn de rapen gaar. Ik krijg er graag een reactie op.

Ik heb niet alleen de PvdA, maar ook de ChristenUnie horen zeggen dat zij bereid zijn extra geld uit het wegbudget weg te halen. Kunt u ook daarop reageren? U weet waarschijnlijk wat de reactie van de VVD daarop is: als u dat doet, dan wordt het oorlog. Maar ik neem aan dat u dat niet doet.

Minister **Eurlings**: Ik heb gezegd dat wij sneller moeten beslissen en sneller moeten bouwen, zowel voor de weg als voor het ov. Zowel op de weg als in de trein is het file rijden. Daarom ben ik er geen voorstander van om geld te verplaatsen tussen die modaliteiten. Ik zal mijn eerste best doen om het benodigde geld te vinden zonder dat dit aan het wegbudget gaat knagen. Dat is mijn lijn.

De heer **Koopmans** (CDA): Het geld is schaars. 200 mln. is tot nu toe beschikbaar voor het spoor. De CDA-fractie weet ook dat in het regeerakkoord is afgesproken dat wij gaan experimenteren met gratis ov. Maar wij twifelen toch of dit de meest verstandige en meest slimme oplossing is voor die 40 mln. Wij vragen de minister om er toch wat langer over na te denken en te kijken of er geen koppelingen kunnen worden gevonden tussen mensen uit de spits halen en hen naar de trein brengen in plaats van studenten die al vier, vijf jaar de trein kennen – zij kennen de voor- en nadelen beter dan wie dan ook – nog eens een gratis kaartje te geven. Ik geloof niet dat dit een reiziger extra de trein in zal brengen.

Minister **Eurlings**: Het gaat niet om gratis kaartjes, maar om een gedragsverandering. Wij moeten ervoor zorgen dat studenten de trein, die zij nu als van nature gebruiken, ook als zij gaan werken als een belangrijk vervoersmiddel blijven zien. Nu is de knip zo hard, dat zij niet verleid worden om bij hun eerste baan met de trein te blijven rijden. Voor ouderen geldt hetzelfde. Als er iets gedaan kan worden, met relatief weinig middelen, om ouderen meer van de trein gebruik te laten maken, dan is

Eurlings

dat het geld al heel snel waard. Dat draagt dan bij aan de groeiambitie. De heer Koopmans zal dan zeggen dat de stations wel goed toegankelijk moeten zijn. Op dat punt moet de ambitie dan ook hoger. Hier kom ik later graag op terug. Nu zeg ik alvast dat die 40 mln. wel degelijk goed is uitgegeven. Ik zie wel degelijk middelen om aan die toegankelijkheid, waar de heer Koopmans zo terecht een punt van maakt, nadrukkelijker tegemoet te komen.

De heer **Roemer** (SP): Het is hartstikke mooi dat de minister geld wil besteden om het openbaar vervoer aantrekkelijker te maken en de service te verbeteren. Natuurlijk is dat een belangrijke stap om mensen naar het ov te krijgen. Maar het zijn allemaal slechts mooie praatjes. Waarom heeft de minister alle keren dat in het afgelopen jaar de service verslechterde niet ingegrepen? Hij is al negen maanden in functie. Het grote probleem met Arriva in het noorden is dat juist op het gebied van de serviceverlening de afspraken niet nagekomen worden. Bij mij in de omgeving wordt het ene na het andere wisselkantoor en serviceloket van de regionale lijnen gesloten. In het Vervoerplan 2007 heeft de NS toegezegd uiterlijk april 2007 de eerste informatieschermen in de treinen te plaatsen. Vandaag de dag hangt er nog geen eentje. Het is wel heel mooi om te zeggen dat er service verleend moet worden, maar dan moeten wij ons op zijn minst realiseren dat wij niet moeten gaan afbreken. Dan komen wij er met die 200 mln. helemaal niet.

Minister **Eurlings**: Wij moeten niet verder afbreken, maar dat zijn wij ook niet aan het doen. De klanttevredenheid en de klantvriendelijkheidservaring in de trein ligt momenteel veel hoger dan de afgelopen jaren. Wij gaan daar nog een schep bovenop doen. De heer Roemer weet dat de informatievoorziening gedurende korte tijd vooruitgeschoven is om een beter product te kunnen leveren en om dat aan meer treinreizigers te kunnen aanbieden. Daar is dus ook vanuit de Nederlandse Spoorwegen niet minder ambitie maar juist meer.

De staatssecretaris zal zo meteen nadrukkelijk ingaan op het punt van Arriva en het decentrale openbaar vervoer in relatie tot ProRail. Dit is door haar ook schriftelijk beantwoord. Ook daar zullen wij, op basis van de bestaande regels, het uiterste doen om de afgesproken service te laten leveren. Wij zullen ProRail hierop ook aanspreken. Ook hierbij is er dus een gemotiveerde overheid. Het is echt niet realistisch om te denken dat je mensen de auto uit, en de trein in kunt dwingen. Waar het op aankomt, is de trein zo aantrekkelijk te maken dat mensen het vanzelf een aantrekkelijk alternatief gaan vinden. Klanten moeten verleid worden en niet gedwongen.

De heer **Roemer** (SP): De minister draait er aardig omheen. Feit blijft dat de NS de afspraken niet hebben waargemaakt, terwijl deze toch al lang geleden zijn gemaakt. De minister is daar niet bovenop gaan zitten. Feit is ook dat de NS alle financiële middelen bij de wisselkantoren op regionale lijnen hebben weggehaald, zodat die kantoren gesloten zijn. Dat zijn de feiten die er liggen. Het is gewoon afbraak van de service.

Minister **Eurlings**: Eerder hebben wij gedebatteerd over de informatievoorziening. Ik zeg nog een keer dat het iets later komt, maar veel beter wordt. Ik heb echt vertrou-

wen in de hoge ambities van NS. In de concessie zal dat tot uitdrukking komen. Vertragingen zijn vervelend genoeg, maar wij staan qua punctualiteit in de top 3 van de wereld, en dat op het drukst bereden spoornet van de hele wereld. Dat is een majeuze prestatie. Wij proberen het aantal vertragingen terug te dringen, maar als er vertraging is, moeten de mensen ten minste informatie krijgen over de oorzaak en de verwachte aankomsttijd. De realiteit is dat slechts in een kwart van de gevallen de informatievoorziening op orde is. Dat maakt ook mij zeer gedreven om daarop verder te pushen. Nogmaals, de NS heeft hoge ambities op het gebied van nieuwe technologieën, met beeldschermen in de trein waarop de laatste informatie te lezen is. Wij hebben binnen die 200 mln. de aanjaagelden om ook op die informatievoorziening te focussen.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): De minister heeft 200 mln. gestopt in, met alle respect, een pretpakketje. Hij heeft die 200 mln. gehaald, eigenlijk gestolen, van het stads- en streekvervoer. Het betreft geen extra geld voor openbaar vervoer; daar is het van afgehaald. Verder heeft de minister nog geen cent gevonden voor extra geld voor spoor en openbaar vervoer. In het regeerakkoord staat de interessante passage dat een beperkte herprioritering van het MIT mogelijk voor meer middelen kan zorgen. Die passage is tot nu toe door de fracties van de ChristenUnie en PvdA uitgelegd als dat dit betekent dat er geld van asfalt naar spoor kan gaan. Nu hoor ik tot mijn grote schrik de minister zeggen dat dat onder zijn bewind niet gebeurt. Legt hij die paragraaf in het regeerakkoord zo uit?

Minister **Eurlings**: Ik heb gezegd dat het mijn ambitie is om de benodigde gelden voor het spoor te vinden, zonder afbreuk te doen aan de weg. Ik zie daartoe mogelijkheden. Ik ga ervoor. Dat is dus mijn benadering. Dat in het coalitieakkoord staat dat er een mogelijkheid is tot een bescheiden herprioritering, wil nog niet zeggen dat wij dat moeten doen. Kijkend naar de files van iedere dag, denk ik dat als het zou lukken om "en-en" te doen, om dus majeur extra te investeren in het spoor – waarvoor wij wel degelijk al extra geld gevonden hebben – en tegelijkertijd niet te beknibben op de weg, dat verreweg de beste uitkomst is. Dat is de lijn die ik trek en de weg die ik insla. Ik heb er vertrouwen in dat dat gaat lukken.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): U kent de enorme onevenwichtigheid, zijnde de erfenis van mevrouw Peijs, minister van Verkeer en Waterstaat in het vorige kabinet. Er is eigenlijk geen geld voor nieuw spoor en heel veel geld, tientallen miljarden, voor nieuwe wegen. Dat zien wij rond Amsterdam, waarvoor u bijna 4 mld. vindt voor nieuwe snelwegen. Dat budget hebt u nog niet eens gevonden voor het nieuwe spoor. Het is een illustratief voorbeeld. U zegt eigenlijk die herprioritering niet te zullen doen. U zegt rechtstreeks tegen de fracties van PvdA en ChristenUnie: er gaat geen geld van weg naar spoor; als er geld voor spoor komt, moet dat van minister Bos uit nieuwe middelen komen.

Minister **Eurlings**: Er komt heel veel extra geld voor spoor. Wij hebben een ambitie van 4,5 mld. uitgesproken. Dat is heel veel geld! Daarmee breken wij inderdaad met het verleden, toen gedacht werd dat het spoor af

Eurlings

was en dat er alleen beheer en onderhoud gepleegd moesten worden. Het is echter mijn ambitie om dat extra geld te vinden zonder afbreuk te doen aan het wegenprogramma. Ik denk dat iedere automobilist in Nederland daarin met mij meevoelt. Het zou wel heel onfortuinlijk zijn om het ene gat met het andere proberen te dichten. Wij moeten dus "en-en" doen. Nogmaals, het is mijn ambitie om die 4,5 mld. te vinden zonder afbreuk te doen aan het wegenbudget. Overigens, bij Amsterdam – u noemde de A6 en A9 – zie je dus weer precies dat waar het knelpunt bij die wegen ligt, dat geld er al lang was. Het lag er al heel lang. Het lag er al veel te lang. Zoals ik reeds tegen de heer De Krom zei, is het zaak bij die wegen nu eens eindelijk tot besluiten te komen en die miljarden die op de plank liggen, weg te zetten.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Maar u laat dus de scheve verdeling van geen geld voor nieuw spoor en wel voor nieuwe wegen, in stand. U moet hopen dat u extra geld voor spoor vindt. Als u dat echter niet vindt, dan staat de reiziger straks in de kou op het perron of in veel te volle treinen.

Minister **Eurlings**: Dan sta ik evenzeer in de kou. U zult mij dan in een koude wind zetten. Ik ga ervoor; ik heb een grote ambitie. Ik wil echt die extra miljarden vinden. Ik wil echt afrekenen met het verleden. Ik maak al een breuk met het verleden, want wij gaan wel extra investeren. Tegelijkertijd is het echt "en-en". Ik zeg dat evenzeer omdat tot nu toe weliswaar regel was dat niet meer spoor aangelegd werd. Er gaat echter wel heel veel geld naar beheer en onderhoud ervan. Ik heb eerder gezegd dat gelet op het totaalbudget, je dan toch op redelijk vergelijkbare bedragen voor weg versus spoor komt, terwijl 80% van de mobiliteitsbehoefte via de weg en 17% via het openbaar vervoer loopt. In het kader van het bestrijden van de congestie in den brede zou het heel raar zijn om nu veel minder aan de weg te gaan doen. Wij willen meer doen aan de weg, maar ook heel veel meer aan het openbaar vervoer. Ik vind dat wij voor beide doelstellingen moeten gaan.

De heer **Roemer** (SP): Hoewel de exacte plannen van de minister nog gepresenteerd en besproken moeten worden, wordt steeds een bedrag van 4,5 mld. genoemd. De heer Samsom heeft in de eerste termijn duidelijk uitgesproken dat dit bedrag slechts indicatief is en dat het vooral zaak is om de problemen nu echt op te lossen, zodat wij voorbereid zijn op de toekomst. Hij zei zelfs dat het best zo zou kunnen zijn dat het bedrag 9 mld. is, maar dat het benodigde geld desondanks gevonden moet worden. Deelt u zijn mening? Kunnen wij hierover ook afspraken maken, zodat wij niet meer hoeven te zeuren over 4,5 mld.? Laten wij in plaats daarvan gaan zeuren over zoeken naar en vinden van hetgeen nodig is om het spoor in de komende 25 jaar toekomstbestendig te maken.

Minister **Eurlings**: Dat laatste, het spoor klaar krijgen voor de toekomst, is het uitgangspunt. Wij hebben daarom geen grote slagen in de lucht gemaakt. Wij hebben dan ook in het kader van de landelijke markt- en capaciteitsanalyse eerst grondig geanalyseerd waar extra groei gegenereerd kan worden, waar men extra mensen de trein in kan krijgen en waar extra rails benodigd is. Het heeft geen zin om rails te hebben liggen die niet

gebruikt wordt. Op basis van deze analyse zullen wij de slag gaan maken. Op de genoemde 4,5 mld. kom ik later in mijn betoog terug.

De heer **Madlener** (PVV): Is de minister het met mij eens dat ieder treinkaartje wordt gesubsidieerd door de belastingbetaler, terwijl van iedere kilometer die de automobilist aflegt, een groot deel terecht komt in de staatskas? Veel mensen leven in de veronderstelling dat zij met het kopen van een treinkaartje hun rit betalen, maar zo is het natuurlijk niet.

Minister **Eurlings**: Wat wel zo is, is dat de Nederlandse Spoorwegen – dit is internationaal gezien vrij exceptioneel – geen exploitatiesubsidie ontvangen. De NS moeten het dus doen met de inkomsten die ze zelf genereren. Dit is vrij uniek. In het verleden – in veel landen bestaat deze situatie nog steeds – was sprake van staatssteun op allerlei mogelijke manieren. Dit doen wij al lang niet meer. De NS moeten het zelf doen. Wél investeren wij als Staat stevig in beheer, onderhoud en aanleg van rails. Dit doen wij bij de wegen ook. Goed openbaar vervoer mag best wat waard zijn. Ik vind echter wel – in zoverre ben ik het met u eens – dat wij ten behoeve van het openbaar vervoer niet mogen eten uit de ruif die bestemd is voor wegen. Dat zou heel onterecht zijn. 80% van de mobiliteitsbehoefte wordt via de weg afgelegd. Als wij het openbaar vervoer stevig laten groeien, zal ook in de toekomst het overgrote deel van deze behoefte via de weg worden afgelegd. Hier is niets mis mee en wij zullen dan ook moeten voorzien in goede wegen.

De heer **Madlener** (PVV): Gelukkig gaat veel openbaar vervoer ook over de weg. In die zin zijn openbaar vervoer en wegen geen vijanden van elkaar.

Minister **Eurlings**: Dat is het hele punt; het is niet "of-of". Ik vind dat je heel erg moet oppassen met jobbewegingen door nu eens om te slaan naar het ene uiterste en het ene gat te vullen met het andere en een paar jaar later de zwaai naar de andere kant te maken. Wij willen echt duurzaam investeren in zowel wegen als openbaar vervoer: sneller beslissen en sneller bouwen in het geval van wegen en extra investeringen in het openbaar vervoer. Ik denk dat wij op deze manier zo veel mogelijk recht doen aan de reiziger die in de eerste plaats zo snel en zo prettig mogelijk op zijn werk wil komen en veel minder dogmatisch en principiële denkt in "of openbaar vervoer of auto" dan wij in de politiek vaak geneigd zijn te doen.

Ik had het over de experimenteerartikelen. Ik ben meer dan bereid om de Nederlandse Spoorwegen de ruimte te geven voor experimenten met allerlei diensten en concepten. Het experimenteerartikel wordt in de vervoersconcessie opgenomen, zeg ik in de richting van de heer Samsom.

Met het pleidooi voor internet in de trein ben ik het eens. Dit voegt kwaliteit toe en het is een manier waarop je van de trein een aantrekkelijker alternatief kunt maken. Het is een vorm van klantvriendelijkheid en het "verleiden" van de reiziger. Ik ben daarom bereid om hiervoor 15 mln. te reserveren. Dit zeg ik bij dezen toe. De heer Samsom zal begrijpen dat ik wel meer zicht wil hebben op de businesscase. Deze ligt, zoals men weet, weer helemaal open, omdat de samenwerking tussen de

Eurlings

Nederlandse Spoorwegen en KPN eerder deze week jammer genoeg is beëindigd. De NS is nu met andere partijen in gesprek om te bekijken of er een oplossing is voor het gat van enkele tientallen miljoenen euro's. Verder zal ik het voorstel formeel moeten toetsen aan de Europese mededingingsregels. Om alle misverstand te vermijden: als de seinen op groen staan – en daar ga ik voor – dan ben ik bereid om dit bedrag onverwijld vrij te geven.

De heer **Samsom** (PvdA): Betekenen deze woorden van de minister dat hij het amendement overneemt dat ik heb ingediend? Misschien komt hij hierop straks terug bij een bespreking per amendement.

Minister **Eurlings**: Ik kom dadelijk specifiek op de financiële onderbouwing terug.

De heer **Roemer** (SP): De minister zegt dat hij 15 mln. beschikbaar stelt. Waaruit komt dat geld dan?

Minister **Eurlings**: Daarop kom ik straks terug.

De heer **Roemer** (SP): Als er overheidsgeld gaat in internetverbindingen en in informatieschermen in de trein – ik neem aan dat dit onder één noemer zal vallen – garandeert de minister dan dat wij, aangezien het om overheidsgeld gaat, in ieder geval reclamevrij blijven?

Minister **Eurlings**: Het valt niet onder één noemer. Het gaat niet om het subsidiëren van datastromen, maar het is een aanjaagpremie om ervoor te zorgen dat de infrastructuur er komt. Dan log je draadloos met je laptop in. Daar zit geen reclame of wat dan ook tussen; je gaat gewoon het internet op. Dat vormt dan een heerlijke meerwaarde van het openbaar vervoer. Achter het stuur kun je in de auto sowieso geen laptop op je schoot hebben, maar ook als je niet achter het stuur zit, kun je niet zo maar draadloos het internet op, tenzij je een dure verbinding via UMTS hebt. Dat hebben de meeste mensen niet. Het helpt dus zeer als je voor iedereen, van student tot zakenreiziger, internet in de trein mogelijk maakt.

De heer **Koopmans** (CDA): Wij vinden het een sympathiek idee om in de trein allerlei apparaten te kunnen gebruiken. Wij zouden de minister daarom in overweging willen geven om ook eens met telefoonproviders te gaan praten. Wij hebben geloof ik de duurste tunnels van Europa, maar als je er met de trein doorheen rijdt, dan gaat om de een of andere rare reden elke keer de telefoon uit. Iedereen ergert zich daaraan. Ik zou zeggen: een paar centen erbovenop bij een tunnel, hier en daar een zendertje ophangen en wij kunnen gewoon gezellig doorbellen, tenminste als wij niet in een stiltecoupé zitten.

Minister **Eurlings**: Dat lijkt mij een prima punt van uw kant. Ik weet dat deze voorzieningen er in sommige tunnels zijn, maar niet in allemaal. Ik wil mij graag nader informeren over de vraag wat daaraan extra gedaan kan worden. Ik weet als oud-Kamerlid hoe irritant het is als je live in een radio-uitzending zit en dan ergens een tunnel in duikt. Dat komt de kracht van je argumenten op zo'n moment niet echt ten goede.

Een ander sympathiek plan kwam van de heer Anker, die voorstelde om 15 mln. uit te trekken voor de aanleg van nieuwe stations. Wij willen graag voortvarend zijn met nieuwe stations. Het punt is alleen dat daarvoor nog steeds 55 mln. in de boeken staat. Dit is voldoende om nog elf nieuwe stations te realiseren. De crux lijkt dus meer te liggen in de criteria om te beslissen wanneer je een station mag bouwen, dan in het geld. Alle elf stations zouden wat de financiën betreft gerealiseerd kunnen worden. Wellicht komen wij de heer Anker op deze manier tegemoet. Misschien wil hij zijn verzoek anders in de tweede termijn specifieker maken. Het knelpunt is dus niet financieel, maar zit met name in de criteria: hoeveel reizigers, et cetera?

De heer **Anker** (ChristenUnie): Wij hebben als fractie ons huiswerk gedaan en hebben een lijstje opgesteld met een aantal mogelijke stations die erg dicht tegen de genoemde criteria aanzitten. De NS willen graag langs deze stations rijden. Zij willen zij er zelfs stoppen. Ik noem een aantal namen van mogelijke stations, zodat de minister kan onderzoeken of hij deze stations kan realiseren.

Minister **Eurlings**: Ik zeg toe dat ik graag bekijk of de stations op het lijstje van de heer Anker voldoen aan de criteria om ze te realiseren. Ik wijs er wel met nadruk op dat hiervoor landelijke regels gelden. Wij moeten niet met één station een precedent scheppen. De regels zijn er niet voor niets. Wij moeten ook nog de 5% groei bereiken met de doorstroom op de grote corridors. Als de stations op het lijstje van de heer Anker kansrijk zijn, kunnen wij vaart maken. Het geld ligt namelijk klaar.

De heer **Anker** (ChristenUnie): Op ons lijstje staan Sassenheim, Zoetermeer, Bleiswijk, Groningen Europapark en Assen-Zuid. Dit zijn nog maar vijf stations. Het zouden er zes kunnen zijn. Wij willen hier werk van maken, ook in het kader van MIRT, en willen inzicht krijgen in de stations die snel genomineerd kunnen worden.

Minister **Eurlings**: Ik sta positief tegenover de mogelijke stations die de heer Anker heeft genoemd. De vervoerder heeft aangegeven dat hij kansen ziet om deze stations te bedienen. De verwachte aantallen van in- en uitstappers voldoen aan de normen. Ik zal mij er sterk voor maken dat de Nederlandse Spoorwegen, ProRail en de regio spoedig een besluit zullen nemen, zodat de realisatie zo snel mogelijk zal beginnen. Mijn bijdrage per station is volgens de regels maximaal 5,2 mln. De spelregels uit de beleidsnotitie Aanleg nieuwe stations zijn van toepassing. Ook moeten de goede reistijden van het totale spoornet behouden blijven. Ik zeg de heer Anker toe om vóór het MIRT meer duidelijkheid te geven over de stations. Ik ga nog nog verder. Ik zeg toe dat ik mijn uiterste best zal doen om ervoor te zorgen dat de stations Sassenheim, Groningen Europapark, Bleiswijk, Zoetermeer en Assen-Zuid er snel komen.

De heer Koopmans heeft terecht nadrukkelijk aandacht gevraagd voor de toegankelijkheid van stations voor mensen met een functiebeperking. Zijn betoog werd inhoudelijk ondersteund door opmerkingen van de heer Van der Ham, Roemer en Anker. De heer Koopmans heeft dus een breed gedragen gevoel verwoord. Ik beantwoord de gestelde vragen in samenhang met elkaar.

Eurlings

De toegankelijkheid van stations zal in fases worden verbeterd, zoals is vastgelegd in het Implementatieplan Toegankelijkheid. Dit plan heeft een doorlooptijd tot 2030. De periode is onder andere zo lang vanwege de omvang van het programma, waarmee een bedrag gemoeid is van zo'n 450 mln. Dit is heel veel geld, maar dit bedrag is wel bedoeld voor een periode van 23 jaar. Ik vind dit onderwerp belangrijk. Ik zal ProRail daarom vragen om samen met de vervoerders de mogelijkheden te onderzoeken om dit programma te versnellen. Uiteraard gebeurt dat binnen de doelmatigheidseisen van het implementatieplan.

Voor 2008 ligt er al een zeer ambitieus uitvoerings-schema. Versnelling daarvan is niet gemakkelijk. Het geld moet ook weggezet kunnen worden. Ik wil de vraag van de heer Koopmans echter als volgt interpreteren. Ik haal 20 mln. naar voren, zodat er binnen de huidige kabinetsperiode 20 mln. extra wordt geïnvesteerd. Ik hoop hem daarmee tevreden te stellen. Ik hoop daarmee ook de heren Roemer, Van der Ham en Anker recht te doen.

De heer **Koopmans** (CDA): Ik vind dit een sympathiek gebaar. De minister spreekt echter van naar voren halen. Mij bekruipt dan ook het geval dat het niet om meer geld gaat. De CDA-fractie zegt het volgende: 70% van de stations in 2030 toegankelijk is voor ons een te lage doelstelling. Wij willen eerder en meer stations toegankelijk hebben. Het is prima om deze kabinetsperiode extra aan de slag te gaan, maar wij willen in het totaalplan eerder en meer gedaan krijgen.

Minister **Eurlings**: Dat heb ik goed begrepen. Volgens mij zetten wij met het versnellen sowieso een eerste stap, want dan kun je eerder meer. Ik zeg toe dat wij in deze periode sowieso 20 mln. meer investeren dan wij hadden gepland. Ik ben bereid, maar dat doe ik liever breder en schriftelijk, te onderzoeken hoe de uitvoering van het programma tot 2030 kan worden versneld en hoe de ambitie op zo kort mogelijke termijn kan worden vergroot. Ik denk dat wij daarover een breder debat moeten voeren, want je moet dat ook wel kunnen wegzetten. De randvoorwaarden van het implementatieplan zijn heel duidelijk. Het is een lange periode tot 2030. Het gaat erom dat wij snel dingen kunnen doen en dat wij snel wat bereiken, zeker ook omdat onze samenleving sterk vergrijst en er veel meer oudere mensen zullen zijn. Het is heel belangrijk om het spoor voor die groeiende groep oudere mensen aantrekkelijk te maken. Ik zeg toe dat ik de mogelijkheden zal bezien om meer in den brede zaken naar voren te halen. Ik denk dat wij met 20 mln. extra in deze periode al een belangrijke eerste stap in de richting van het CDA zetten.

De heer **De Krom** (VVD): De heer Koopmans was in de eerste termijn iets specifiekker dan dat. Hij zei namelijk dat het extra geld moet komen uit het schrappen van ecoducten. Kan de minister daarop ingaan?

Minister **Eurlings**: Ik denk niet dat geld hier het probleem is. Het probleem is om op korte termijn zaken te kunnen wegzetten. Ik denk niet dat wij nu weer de herten en de wilde zwijnen het slachtoffer moeten laten worden, waar ik met u manmoedig probeer te voorkomen dat uit de ruif van de wegen wordt gegeten ten faveure van het ov.

De heer **Koopmans** (CDA): Een wild zwijn minder maakt de CDA-fractie niets uit.

Minister **Eurlings**: Dat heb ik al van mijn collega van LNV begrepen. Volgens mij lag het CDA daar op haar lijn. Het punt is dat wij echt veel middelen hebben voor die toegankelijkheid en dat deze vaak ver in de tijd worden weggezet. Wij gaan nu meer op korte termijn doen, om van daaruit sneller iets te kunnen bereiken. Ik vind dat inderdaad van belang, omdat de groep ouderen in onze samenleving snel zal groeien. Een uitrol tot 2030 vind ik erg traag, maar goed, dit is de eerste stap en met uw steun kom ik daarop graag later nadrukkelijker terug.

De heer **Roemer** (SP): Ik ondersteun de minister hierin, want wat mij betreft kan het inderdaad niet snel genoeg gaan. Ik heb daarover graag een apart overleg, zodat wij specifiek kunnen bekijken wat de minister naar voren gaat halen. Ik neem aan dat hij ook naar de NS behoorlijk zijn werk zal doen. De laatste treinen die zijn aangeschaft, zijn namelijk niet toegankelijk. NS zal een behoorlijke klus te klaren hebben om alle treinen toegankelijk te maken. Ik neem aan dat de minister erop staat dat de NS daarvoor heel snel met een plan komt.

Minister **Eurlings**: De heer Roemer heeft gelijk dat dit hand in hand moet gaan. Ik heb in antwoord op schriftelijke vragen al laten weten dat de treinen onfortuinlijk waren. Tegelijkertijd komt er nu veel nieuw materieel dat wel goed is aangepast. Vandaar deze gezamenlijke exercitie. Voor het volgende spoordebat zal ik bekijken welke verdere versnellingsmogelijkheden er zijn. Je moet het kunnen wegzetten, dat is het punt; je moet het ook kunnen realiseren. Ik ben dus bereid om te bekijken of wij niet alleen in deze periode kunnen versnellen, maar of wij er ook voor kunnen zorgen dat in de periodes hierna meer gebeurt dan tot nu toe was gepland.

De heer **Roemer** (SP): Dat is helder. Ik vroeg om een planning van de NS waarin staat hoe dit bedrijf dat wil aanpakken. Wij hebben dan in ieder geval in beeld of de NS ook voor die versnelling gaat.

Minister **Eurlings**: Ik ga daar graag het gesprek met de NS over aan en ik zal de Kamer daarover rapporteren.

Met de langetermijnambities, de 4,5 mld., breken wij nadrukkelijk met het verleden waarin geen grote nieuwe investeringen in het spoor nodig leken. Het belangrijkste speerpunt – en daar gaat het uiteindelijk om – is het spoorboekloos rijden op de drukke lijnen. Dit is een grote ambitie, maar wel een zeer belangrijke. Ik heb bij de presentatie op 19 november jongstleden het beeld geschetst dat je niet meer in je spoorboekje hoeft te kijken en hoeft te rennen om vervolgens net te laat op het station te komen, waardoor je daarna een half uur in de kou staat te wachten op de volgende trein. Het toekomstbeeld is dat er om de 10 minuten een intercity komt. Als je die net mist, kun je een kop koffie kopen, maar voordat die leeg is, kun je alweer in de volgende trein stappen. Dit zorgt ervoor dat wij veel meer passagiers over het spoor kunnen verwerken, maar het zorgt er ook voor dat het spoor een veel klantvriendelijker product wordt. Het grote voordeel van de auto is dat hij continu klaar staat en dat je er op ieder moment van de dag kunt instappen. De trein heeft het

Eurlings

nadeel dat je je aan de dienstregeling moet houden. Spoorboekloos rijden is dus ook kwalitatief een grote stap vooruit. En dat is het doel! Het is geen doel om rails te leggen, het doel is een beter spoorproduct. Wij zijn op basis van de capaciteitsanalyse nagegaan waar wij, als wij dit doel willen bereiken, op knelpunten zullen stuiten en waar extra rails nodig is. Dit is een majeure keuze van naar schatting 4,5 mld. die wij de komende tijd degelijk en precies zullen uitwerken op basis van de capaciteitsanalyse die net klaar was op 19 november. Wij hebben dit echt doorwrocht aangepakt.

Ik wil ervoor waken dat in deze fase het bedrag van 4,5 mld. verabsoluteerd wordt. Het gaat om de kwaliteit en het prijskaartje volgt. De inkt van de beleidsbrief is nauwelijks droog. De cijfers moeten wij nu verder uitharden, zodat vaststaat wat er precies nodig is. Kan het iets meer, kan het iets minder? Ja, het gaat om de inhoud. Die staat voorop. Het gaat om het waarmaken van de ambitie en niet om het precieze bedrag.

Zoals aangekondigd in de beleidsbrief zal op basis van de mobiliteitsvisie die om en nabij de zomer van 2008 het licht zal zien, een integrale budgettaire afweging worden gemaakt voor de beschikbare middelen tot en met 2020. Die afweging komt terug in de volgende begroting. Er is gevraagd naar het spoorboekje; er is gevraagd: hoe gaat het nu lopen? Het antwoord is: mobiliteitsvisie zomer volgend jaar en de volgende begroting. Uiteraard kijk ik daarbij ook naar de financiële inpassing van deze spoorambities.

In de tussentijd wil ik samen met ProRail onderzoeken wat verdere benutting nog kan opleveren. Ik denk dan bijvoorbeeld aan seinverdichting. Ook de kandidaat-planstudies zullen meer zicht bieden op wat er nodig is. Wij kiezen voor kandidaat-planstudies om meteen te kunnen starten met de voorbereidende werkzaamheden. Daar beginnen wij dus nu mee, wij verliezen geen kostbare tijd. Bij die werkzaamheden moet worden gedacht aan de uitwerking van benuttingsvarianten, vervoerstudies, een exacte invulling van de vraag welk deel van de corridor onderdeel moet uitmaken van de planstudie, het aantal varianten, de mogelijke bedieningsalternatieven et cetera. Daarmee zij wij nu dus al vol aan de slag.

Tegelijkertijd moeten wij natuurlijk ook een financieel deugdelijk beleid voeren. Er wordt pas formeel een planstudie opgezet als wij precies weten hoeveel geld er nodig is en waar dit vandaan zal komen. Zo hoort het en zo is het ook vastgelegd in de spelregels van het MIRT. Er wordt dus niet aan een planstudie begonnen zonder dat er geld is gereserveerd. Als je een besluit neemt, moet je vaart kunnen maken en daarom moet het geld er zijn als je tot een planstudie besluit. Anders houden wij elkaar voor de gek. Dan is het studie, studie, studie en over vijf of zes jaar blijkt er geen geld te zijn en hebben wij elkaar lekker beziggehouden. Als er een planstudie komt, en het moeten planstudies worden, moet het geld er zijn.

De heer Anker heeft in dit verband verwezen naar OV SAAL. Het was vanaf het begin duidelijk dat als er geen Zuiderzeelijn zou komen en die dus niet zou voorzien in de extra ontsluiting van het gebied van Lelystad tot Amsterdam, er een alternatief zou moeten komen. Vanaf het begin was ook duidelijk dat OV SAAL gedekt zou moeten zijn. Als de Zuiderzeelijn er zou zijn gekomen, was OV SAAL niet gedekt en waren de vervoersbehoef-

ten ingevuld door die snelle verbinding. Daarom was deze planstudie geen ongedekte cheque.

De heer **Anker** (ChristenUnie): Ik ben tevreden over het antwoord van de minister, maar ik wil voor een goed begrip toch nog een aanvullende vraag stellen. De kandidaat-planstudie is een behoorlijk vergaande voorbereidende studie voordat wij werkelijk aan een planstudie beginnen, maar dit betekent toch ook dat wij goed vaart kunnen maken als er tot een planstudie wordt besloten?

Minister **Eurlings**: Zeker.

De heer **Sansom** (PvdA): De kogel is nu door de kerk voor de Zuiderzeelijn en dat was moeilijk genoeg. Dit betekent wel dat wij 1,35 mld. hebben voor OV SAAL. Daar is nu al veel gedoe over, logisch, want Almere heeft die ontsluiting nodig. Mijn fractie hecht echt aan de hele OV SAAL-variant. Dit betekent dus inclusief de Flevolijn, inclusief vier sporen daar. 1,35 mld. is dan ook genoeg. Kan de minister toezeggen dat dit ook zijn plan is en dat wij dit op niet al te lange termijn definitief hier kunnen krijgen?

Minister **Eurlings**: Ik ben blij dat u zo ambitieus bent.

Ik ben over de uitwerking in gesprek met de regio. Het robuuste besluit om 1,35 mld. te reserveren vergt namelijk een grote inspanning. Ik kom hier heel snel op terug.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): De minister zegt dat er geen geld is. Dat is triest om te horen, maar het is in ieder geval eerlijk. U wilt zich niet vastleggen op het bedrag van 4,5 mld., maar ik vraag mij zelfs af of dat bedrag niet veel te laag is. Verder vraag ik mij ook af of het aantal kandidaat-planstudies niet te laag is. De planstudies worden namelijk gebaseerd op de voorspelling dat er 2020 21 miljoen passagiers zullen zijn, terwijl het uw ambitie is om in 2011 het aantal van 19 miljoen te bereiken. U calculeert dus nauwelijks groei in voor de periode van 2011 tot 2020. Wij komen hierover na het kerstreces uitgebreid te spreken en ik zou dan graag beschikken over een doorberekening van het scenario dat het aantal passagiers in de periode tot 2020 jaarlijks met 5% blijft groeien. Wat zijn dan de knelpunten? Welke planstudies zijn dan nodig? En hoeveel extra geld is er dan nodig?

Minister **Eurlings**: Het is niet alleen mijn inschatting, maar ook die van de NS en ProRail dat wij met die vier corridors heel wat jaren vooruit kunnen. Het is verder ook niet nodig om overal extra rails aan te leggen, want ProRail kan maatregelen naar voren halen die het mogelijk maken om het bestaande net intensiever te benutten. De heer Klerk van ProRail zei mij dat het huidige aantal van twaalf bewegingen per uur in theorie verhoogd kan worden tot dertig. In de praktijk zullen wij dertig niet halen, maar duidelijk is wel dat er veel meer mogelijk is. Deze vier corridors zijn een robuuste voorbereiding op de toekomst. De positieve woorden van de heer Veenman van de NS hierover zijn een teken dat de NS deze corridors als de noodzakelijke investering zien.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Het was een

Eurlings

prachtige show, maar de ontuchtering erna was wel heel erg groot. De aanname onder uw studie is namelijk dat de groei tussen 2012 en 2020 hooguit een miljoen reizigerskilometers bedraagt. Als u uit zou gaan van een jaarlijkse groei van 5% tussen 2010 en 2020, duiken er nieuwe problemen op en ik wil dat u die in kaart brengt. Volgens mij moet u daartoe bereid zijn, aangezien u zelf zegt dat u open met de Kamer wilt communiceren. Ik wil ook weten welke planstudies en hoeveel extra geld er nodig is voor de alternatieven.

Minister Eurlings: Op 19 november hebt u geen show gezien. Als het wel een show was, was het overigens ook een wel heel erg dure geweest. Het kost namelijk 4,5 mld., waarvan wij al 2,35 mld. hebben gevonden. Dat grote bedrag heb ik kunnen vinden, omdat het kabinet niet tevreden is met de groei uit de Nota Mobiliteit. Het is mijn ambitie om die duurzame groei met 5% vol te houden. Juist daarom breek ik met het verleden en investeer ik miljarden aan belastinggeld extra in het spoor. Juist omdat onze ambities zo groot zijn, heeft het kabinet besloten tot deze investering. Deze investering, de acties van ProRail en het streven naar een klantvriendelijker treinproduct maken een duurzame groei met 5% mogelijk.

Ik steek mijn nek uit voor die 4,5 mld., want zo eenvoudig is het niet om dat geld te vinden. Ik doe dat alleen maar, omdat ik vind dat onze ambities niet groot genoeg waren. Misschien vindt u het niet genoeg, maar ik denk dat wij die duurzame groei van 5% hiermee mogelijk maken.

De heer Duyvendak (GroenLinks): Het is nog steeds niets meer dan monopolygeld. Die 4,5 mld. is er nog niet. Het is nepgeld. Het bestaat niet.

U bent verder blijkbaar niet eens bereid om de Kamer te informeren over de knelpunten die zouden ontstaan als de groei van het spoorvervoer na 2011 fors doorzet. Ik wil die informatie wel hebben, want alleen dan kunnen wij hierover een fair debat voeren. Waarom moet ik dat weer met anderhalve medewerker gaan zitten uitrekenen? Kom met alternatieven en laat zien wat die kosten! Vervolgens kunnen wij keuzes maken.

Minister Eurlings: Het gaat niet om monopolygeld. Er is al 35,2 mld. gevonden. Daar komt bij dat ik mijn nek uitsteek om 4,5 mld. te vinden. Uw uitgangspunt klopt niet. Er wordt niet uitgegaan van de groei van de Nota Mobiliteit. Er wordt uitgegaan van het accommoderen van extra groei. Ik heb van begin af aan gezegd dat de extra investering wordt gedaan om op korte termijn, in de komende vier jaar, met kunst en vliegwerk de 5% vol te houden. Na deze periode wordt dat gedaan door het realiseren van majeure investeringen. Het beeld dat niet wordt gegaan voor 5% klopt dus niet. Het hele uitgangspunt is dat die 5% wordt waargemaakt. De landelijke markt- en capaciteitsanalyse spoor is naar de Kamer gestuurd en daarin staat wat nodig is. Ik ga graag op basis van die analyse de discussie aan. Ik poneer de stelling dat met de majeure investering van miljarden euro's, geen monopolygeld, die 5% groei duurzaam mogelijk wordt gemaakt. De reiziger zal uiteindelijk wel van het aanbod gebruik moeten maken, maar de mogelijkheid is er dan. De rode loper wordt uitgelegd voor de treinreiziger.

De heer De Krom (VVD): Ik was blij met de interruptie van de heer Samsom over de viersporigheid van de Flevolijn. Hij weet dat ik daarover in tweede termijn een motie indien en ik neem dus aan dat ik op zijn steun daarvoor kan rekenen. De heer Duyvendak heeft volkomen gelijk. Het geld dat de minister heeft, was er al. Dat is geen extra geld. Het is geld dat al gereserveerd was voor spoorprojecten. De minister dekt het bedrag van 4,5 mld. voor een deel met bestaand geld, maar het andere deel is geen velden of wegen te bekennen. Wordt het plaatje voor de extra investeringen binnen deze kabinetsperiode compleet gemaakt? Dat mag niet na 2012 gebeuren, als de minister alweer weg is.

Minister Eurlings: Ik herhaal graag wat ik net tegen de heer Samsom heb gezegd, namelijk dat de plannen in de mobiliteitsvisie komende zomer verder gestalte zullen krijgen. Bij de volgende begroting discussiëren wij verder over de financiële aspecten. Ik heb dat net gezegd tegen de heer Samsom. Daarmee heb ik het spoorboekje van de toekomst aangegeven.

Deze regering heeft majeur enveloppes beschikbaar gesteld voor extra investeringen in het openbaar vervoer. Aangezien wij die ambities zo hoog opschroeven, gaan wij er ook voor, daarvoor het benodigde geld te vinden. Wij gaan een torenhoge ambitie aan en steken onze nek daarvoor uit. Ik zie het onderonsje aan de interruptie microfoon al en ik verwacht dus een verwijzing naar de BDU. De staatssecretaris zal daar straks nadrukkelijk op ingaan. Ik zeg wel dat de BDU ook in deze situatie blijft groeien. Deze is voor heel wat meer dan regionaal ov alleen. De staatssecretaris gaat daarover graag het debat aan. Dit kabinet investeert majeur extra in ov. De Kamer mag ons afrekenen op onze daden. Bij de begrotingsbehandeling van volgend jaar gaan wij verder. Als 2,35 mld. nu als niets wordt beschouwd, dan wordt het echt Monopolygedrag. Dan vliegen de miljarden wel erg gemakkelijk over tafel.

De heer Roemer (SP): Het werd echt tijd om eens fors te investeren. In de afgelopen jaren is dat totaal nagelaten, met alle gevolgen van dien. De minister zegt dat indicatief 4,5 mld. nodig is om de vier corridors te realiseren en om die 5% groei voor elkaar te krijgen. Wij spreken dan over vier corridors, maar Nederland is groter dan vier corridors. Kan ik erop rekenen dat het kabinet dezelfde ambitie heeft buiten de Randstad, bijvoorbeeld in de kop van Noord-Nederland, in Noord-Holland en in Zuid-Limburg? Ook daar moeten de knelpunten worden opgelost. Ook daar is geld voor nodig.

Minister Eurlings: Wij kijken ook heel nadrukkelijk naar de regio. Er worden echter geen rails aangelegd om rails aan te leggen. Het gaat om waar die extra rails uiteindelijk nodig zijn. Conform de lijn van de Nota Mobiliteit wordt om de paar jaar gekeken wat de laatste stand van zaken is en wat de laatste inzichten zijn. Op die momenten wordt gezien of er verdere knelpunten zijn. Nu is het beeld dat met het oog op die 5%, de huidige capaciteit op korte termijn kan worden opgerekt, met kunst en vliegwerk. Dat kent echter zijn grenzen. Majeur investeren is noodzakelijk. Uit de landelijke markt- en capaciteitsanalyse, waarin het hele land is bekeken, blijkt dat op de genoemde vier belangrijke corridors niet dat spoorboekje rijden kan worden geïntroduceerd. De

Eurlings

regio heeft echter natuurlijk mijn volle aandacht. Dat is absoluut altijd zo geweest en zal zeker ook in dit kabinet zo zijn. Je legt alleen geen spoor aan om spoor aan te leggen. Ook in de Randstad gaan wij niet overal extra sporen aanleggen.

De heer **Roemer** (SP): Nee, u probeert eromheen te draaien. Laat ik concreter zijn, want dat is blijkbaar nodig. Dat de regio uw aandacht heeft, is hartstikke mooi, maar daar komt zij niet veel verder mee. Er zal meer moeten komen. Een concreet voorbeeld is dat in de Achterhoek de reiziger een kwartierdienst in de spits wordt beloofd. Zij krijgen het daar alleen niet voor elkaar omdat er geen inhaalsporen zijn. Dat is niet rails aanleggen om rails aan te leggen, maar capaciteit uitbreiden, bijvoorbeeld met inhaalsporen, om de beloofde kwartiersdienst in de spits te realiseren. Dit is een van de vele voorbeelden uit heel Nederland. Daar moeten wij inzicht in krijgen. Wij moeten aanleggen wat nodig is om voor de toekomst klaar te zijn, inderdaad niet alleen rails, maar ook een verbeterd ERTMS-systeem, een beveiligingssysteem, zodat treinen dicht achter elkaar kunnen rijden. Het gaat mij erom dat reizigers worden vervoerd. Wij moeten daarvoor wel meer doen dan focussen op vier corridors. Ik wil dus een harde toezegging dat de plannen breed zullen zijn en dat u zal hebben gekeken naar heel Nederland om de volgende jaren klaar te zijn. Die toezegging wil ik krijgen.

Minister **Eurlings**: Wij kijken naar heel Nederland. Wij gaan alleen uit van de behoeften, zoals u net al zei. Ik ga hier dus geen uitspraken over concrete projecten doen. Ik neem akte van wat u zegt. Ja, wij kijken naar de kwaliteit van de dienstverlening heel Nederland. De staatssecretaris komt hier ook nog op vanwege haar verhouding tot de decentrale concessieverleners. Het punt is en blijft alleen dat er op dit moment zeer grote investeringen worden gedaan, bijvoorbeeld in viersporigheid. Dat zijn miljardenprojecten. De vier grote corridors leiden niet alleen naar de Randstad, maar ook naar het achterland, dus het oosten, het zuidoosten en het noordoosten via de Flevopolder. Daar kom je er niet met inhaalsporen; daar moeten echt extra sporen worden aangelegd. Mijn antwoord is ja. Dat is heel simpel.

De heer **Koopmans** (CDA): 4,5 mld. voor het spoor is ambitieus; 2,35 mld. zijn hard. Wij hebben dus nog 2,15 mld. te dekken. Wil de minister nog eens ingaan op onze opmerkingen in eerste termijn over de verwachtingen van het kabinet van het FES hebben? Wij kennen de hoge olieprijs allemaal. Wil de minister uiteenzetten wat zijn inzet op dit vlak is?

Minister **Eurlings**: Ik heb daar notie van genomen. Wij zullen heel veel bronnen bekijken. Je nek steek je ook alleen maar uit omdat je een bepaald doel wilt bereiken. Het doel is niet het besteden van 4,5 mld., maar het spoorboekloos rijden en de doorgaande groei met 5%. Ik ben niet in de positie om vooruit te lopen op de nog te maken keuzes over een eventuele extra FES-ronde. Ik neem notie van het feit dat u ook in zo'n richting zou denken, maar ik kan niet vooruitlopen op de besluitvorming. Neemt u maar aan dat wij creatief zullen zijn, in veel richtingen zullen kijken en ons uiterste best zullen doen. Wij steken ons nek uit door dit soort ambities te

noemen, maar doen dat heel bewust en heel gemotiveerd.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): De minister heeft net gezegd dat dit kabinet voor majeure investeringen in het openbaar vervoer kiest. Ik ontvang hier graag voor aanvang van de tweede termijn een brief over, waarin de minister precies aangeeft waar dit kabinet geld vandaan haalt voor extra investeringen in openbaar vervoer. Al het geld dat nu naar openbaar vervoer gaat, ging daar al naar, zo stelden mijn collega van de VVD-fractie en ik al. Ik heb echt de indruk dat de minister de Kamer hier op het verkeerde been aan het zetten is en daarmee het hele Nederlandse publiek. Dan zeg ik het nog netjes. Ik zie in ieder geval graag in een brief uitgeschreven waar het geld is dat extra aan openbaar vervoer wordt besteed.

Minister **Eurlings**: Deze opmerking is niet terecht. Wij hebben heel nadrukkelijk in een brief aangegeven wat "het spoorboekje" is voor het vinden van het geld, zoals de heer Samsom zegt. Wij hebben nu al uit verschillende enveloppen, die zwart op wit staan beschreven, heel veel honderden miljoenen extra gehaald. U zegt daar meteen op dat de BDU minder groeit en dat het decentrale openbaar vervoer er slachtoffer van wordt. Wij kennen die discussie, maar ik houd hier staande dat de ambitie van 4,5 mld. op het vlak van openbaar vervoer, die het kabinet in het komende jaar uithardt, heel groot is. Ik heb hier alleen het spoorboekje neergelegd; dat heeft te maken met ordentelijk bestuur. Het zou financieel heel erg onsolide zijn om plannen die nog niet zijn uitgehard, van een "circadekking" te voorzien. Daar komt bij dat de inkt van de landelijke markt- en capaciteitsanalyse op 19 november jongstleden net droog was. Wij hebben het goed aangepakt, wij steken onze nek uit. Ik heb gezegd dat wij bij de volgende begroting op de financiën terugkomen.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Ik heb geen antwoord op mijn vraag gekregen. Ik heb een brief gevraagd waarin de minister de extra investeringen, die nu vastliggen, voor openbaar vervoer aangeeft, waarin hij laat zien hoe groot die zijn, waar zij vandaan komen en waar geld is weggehaald bij het openbaar vervoer. Mijn stelling is dat er per saldo minder geld naar het openbaar vervoer gaat. Ik wil dit graag voor de tweede termijn op schrift hebben. Ik wil nu cijfers zien en geen mooie woorden.

Minister **Eurlings**: Voorzitter, ik weet dat u een goed kopieerapparaat hebt. Misschien kunt u de brief die ik naar de Kamer heb gestuurd, nog eens kopiëren en nog eens rond laten gaan. Daarin wordt precies beschreven waar de 2,35 mld. vandaan komt. Ik heb het spoorboekje voor de overige grote gelden aangegeven. Ook de enveloppen zijn benoemd. Wij zijn dus heel open en transparant. Het is voor mij onmogelijk om vooruit te lopen op de een komma zoveel miljard die wij het komend jaar moeten vinden. Dit kabinet heeft grote ambities, steekt zijn nek uit en heeft het geld in de enveloppen die zwart op wit zijn aangegeven. Ik zou nu werkelijk niet weten wat ik nog meer in een brief kan schrijven dan ik u schriftelijk al heb doen toekomen. Ik heb alles zwart op wit naar de Kamer gestuurd.

De heer **De Krom** (VVD): In dat geval concludeer ik dat

Eurlings

de minister inderdaad met lege handen staat. Er is geen extra geld voor het spoor. Het is bestaand geld, dat geld was er al. Als de minister de woorden herhaalt die hij al in zijn brief heeft geschreven, kan ik niet anders concluderen dan dat er helemaal geen extra geld is.

Minister **Eurlings**: Dat is natuurlijk onzin. Met een extra enveloppe van 600 mln. en een extra enveloppe van 200 mln. voor de korte termijn zitten wij al bijna op een miljard. Dat heeft dit kabinet wel en dat had het vorige kabinet niet. Zo simpel is het. Dit kabinet heeft een majeure keuze gemaakt om weer te investeren in nieuwe capaciteit, terwijl in 2005 een meerderheid van deze Kamer bij de behandeling van de Nota Mobiliteit heeft gezegd dat er geen nieuwe rails meer worden gelegd. Dit is dus een zeer ambitieus kabinet. Als er nu al veel extra geld is, is dat zeer overtuigend. Wij gaan het komende jaar volop door om de corridors echt mogelijk te maken. Wij staan daarin niet met lege handen; daarvoor hebben wij nu al heel veel geld en wel 2,35 mld.

De heer **De Krom** (VVD): Ik maak hier ernstig bezwaar tegen. Die 2,35 mld. zat al in de plannen en was al door het vorige kabinet gereserveerd. Het is geen extra geld, het is geen nieuw geld. Ik vind het prima dat u dat voor het spoor aanwendt, dat wilde het vorige kabinet ook al. Er is echter geen sprake van extra geld. U kunt dit gewoon niet blijven volhouden, mijnheer de minister! Ik ben het volledig eens met collega Duyvendak.

Minister **Eurlings**: Wij blijven langs elkaar heen praten. Een kabinet dat zo majeur enveloppen creëert met extra geld voor het openbaar vervoer, zowel in deze kabinetsperiode als erna, maakt een heel stevige keuze voor het openbaar vervoer. Daarin gaan wij heel wat verder dan in het verleden is gebeurd.

En daarbij, mijnheer De Krom, een kabinet dat besluit om zo'n 4,5 mld te zoeken voor investeringen in extra capaciteit, waar een vorig kabinet vond dat er geen extra rails bij hoefde, is een kabinet dat ambitie uitstraalt. Dat is een kabinet dat ervoor gaat! Rekent u ons af op onze daden. Wij zien elkaar graag terug bij de volgende begrotingsbehandeling. Wij gaan ervoor. Wat dat betreft zullen wij u nog verrassen.

Voorzitter. Ik rond dit blokje af met nog één pleidooi over de financiële deugdelijkheid: het zou zeer on-Zalmiaans zijn om al geld te vinden op het moment dat de plannen niet eens zijn uitgehard. Wij doen het stap voor stap. Wij hebben gekeken waar de noodzaak optreedt, vanuit de ambitie die wij hebben. De plannen gaan nu uitharden. Wij komen daarna met prijskaartjes en zullen dan die prijs betalen. Zo simpel is het, ook in de financiële systematiek. En dat zou toch de VVD als allereerste moeten aanspreken. Dit wordt dus vervolgd. Ik heb het spoorboekje tegenover de heer Samsom en anderen nadrukkelijk weergegeven.

De heer Samsom wil graag vier concrete afspraken met mij maken. Ten eerste is dat geen tijd verliezen en direct beginnen met de noodzakelijke voorbereidingen. Daarmee ben ik het volledig eens. De kandidaat-planstudies bieden die ruimte ook. Ik heb zojuist tegen de heer Anker gezegd dat wij volop aan de slag gaan.

Ik zeg ten tweede graag toe dat ik bij de presentatie van de mobiliteitsvisie volgend jaar zomer hom en kuit geef over het geld. Ik zal dan aangeven welke reservering ik heb gemaakt. Ik zeg dit ook in de richting van de heer

Van der Staaij, die zich afvroeg of ik de invulling van de 4,5 mld. niet afwentel op volgende kabinetten. Voor 1,35 mld. heb ik al dekking gevonden, namelijk in relatie tot OV SAAL. Voor 1 mld. extra heb ik concrete plannen voor dekking. Als duidelijk is wat aanvullend nodig is, kan ik het hele bedrag in de begroting 2010 verankeren. Wij komen daarop volgend jaar terug.

De heer **Samsom** (PvdA): Als de minister in de zomer van 2008 hom en kuit geeft over de financiële middelen, moet dat toch te verankeren zijn in de begroting van 2009?

Minister **Eurlings**: De heer Samsom heeft gelijk.

De heer **Samsom** (PvdA): Elke dag telt!

Minister **Eurlings**: De heer Samsom vraagt mij expliciet, het resterende geld niet uit de reeds gereserveerde budgetten voor spoor te halen. Dat zou betekenen dat ik nu al opties uitsluit en hij begrijpt dat ik zo ver nog niet ben. Dit is in lijn met eerdere interruptiedebatten.

De heer Samsom vraagt ten slotte om een projectbesluit in 2010 van alle kandidaat-planstudies. Ik zal de vaart erin houden. Ik verwacht dat dit gaat lukken. Ik ga ervoor, maar ik wil wel zorgvuldig werken. Het kan nodig zijn om een stapsgewijze opbouw te hanteren. Als dat de zorgvuldigheid en het uiteindelijke resultaat dient, gebeurt dat uiteraard in overleg met de Kamer. De ambitie om dit te doen in 2010, delen wij.

Ik hoop dat de heer Anker na deze uiteenzetting begrijpt dat het nog te vroeg is voor een concrete indicatie van maatregelen en kosten. Ik denk dat wij elkaar goed hebben verstaan, ook in het interruptiedebat.

Tegen de heer Koopmans zeg ik nogmaals dat alle opties onderzocht worden. Het verzoek om concrete middelen uit extra FES-inkomsten komt hier te vroeg, omdat het kabinet een structurele wijziging van de FES-wet in voorbereiding heeft en daarover nog besluitvorming moet plaatsvinden.

De heer Duyvendak pleitte voor een verdubbeling van het bedrag van 4,5 mld. Ik zeg nogmaals dat het een indicatief bedrag is, maar wel beredeneerd. Met dit bedrag kunnen wij onze ambitie waarmaken, zoals zes intercity's per uur op de drukke lijnen. Wij zijn bij de landelijke markt- en capaciteitsanalyse uitgegaan van de hoge ambitie van dit kabinet.

Mevrouw de voorzitter. Ik wil graag nog een korte nabrander aan de orde stellen en wel op het punt van de verkeersveiligheid. De Kamer heeft daarover niet veel vragen gesteld. Op dit vlak hebben wij al veel gediscussieerd en doen wij het goed, maar nooit goed genoeg. Wij werken goed samen met maatschappelijke partners. Toch kan en moet het altijd beter. Mevrouw Roefs wees in dat verband op het feit dat een bestuurder van een boot een hoger alcoholpromillage in het bloed mag hebben dan een bestuurder van een auto. Ik zeg u toe dat de staatssecretaris en ik nader zullen onderzoeken onder welke voorwaarden het promillage kan worden gelijkgetrokken en wat daarvan de mitsen en maren zijn. Volgend jaar zullen wij de Kamer daarover informeren.

Op haar tweede vraag kan ik mevrouw Roefs sneller boter bij de vis geven. Zij zei dat de norm van 0,2 promille alcohol voor beginnende bestuurders eigenlijk betekent dat zij niets mogen drinken. Alcohol en verkeer gaan niet samen. Zij vroeg mij of ik daaraan extra

Eurlings

aandacht wil besteden in de communicatie. Ik kan u melden dat Nederland rond de feestdagen via de televisie wordt opgeroepen om zijn BOB te bedanken. In de bijbehorende middelen wordt expliciet erop gewezen dat een echte BOB ook werkelijk niets drinkt. Jongeren en het goed begrijpen van de norm van 02, promille zijn daarbij de belangrijkste uitgangspunten.

Dit is mijn antwoord in eerste termijn. Ongetwijfeld heb ik in mijn streven om op hoofdlijnen te blijven een aantal zaken over het hoofd gezien. Ik zal daarop graag in tweede termijn of nu nog in interruptiedebat terugkomen.

De heer **Anker** (ChristenUnie): Vandaag stond in de krant een bericht over een vrachtwagenchauffeur die heeft bedacht dat de oranje lampjes die zitten op de zijkant van vrachtwagens en bussen, ook op de richtingwijzers kunnen worden aangesloten. Op die manier kan iemand die ernaast fietst, zien dat de vrachtwagen of de bus een bepaalde kant op wil. Ik vond het een aardig idee, simpel en eenvoudig. De minister sprak zojuist over samenwerking met maatschappelijke partners. De reacties van Veilig Verkeer Nederland en van de Vereniging voor transport waren dat het wel even duurt voordat zoiets kan worden ingevoerd, dat het onderzocht moet worden, et cetera.

Moeten dat soort dingen nu echt zo lang duren? Ik wil de minister het artikel wel even geven. Misschien kan hij daarop in tweede termijn ingaan? Volgens mij is het een praktisch idee uit het veld dat snel kan worden geïmplementeerd.

Minister **Eurlings**: Ik wil daar in de tweede termijn graag nader op ingaan. Ik kan al wel in het algemeen zeggen dat het beeld bestaat dat wij met het bestrijden van ongevallen in de dode hoek te weinig resultaat boeken. De doblispiegel is er gekomen, net als andere voorzieningen. De sector en ik roepen de chauffeurs heel nadrukkelijk op om gebruik te maken van die spiegels. Ik heb dat zelf twee weken geleden nog gedaan op een TLN-congres. Maar dan nog, het reduceren van het aantal slachtoffers in de dode hoek gaat niet snel genoeg. Ik ben bereid te kijken of er realistische verdere verbeteringen op vrachtwagen en bus kunnen worden aangebracht. Ik wil daar graag het gesprek over aangaan met de sector. Als dat snel zou kunnen, en het zou echt helpen, wie ben ik dan om daar niet voor te gaan? Sterker nog, dan zullen wij er echt vaart achter zetten. Ik neem het artikel graag in ontvangst. Misschien kan ik daar in tweede termijn meer over zeggen. De algemene lijn is: het gaat niet goed met de dode hoek, en wij moeten daarop extra actie ondernemen.

De heer **De Krom** (VVD): In eerste termijn is kort gesproken over boetes, kleine snelheidsovertredingen en verandering van de prioriteit in de handhaving bij politie en justitie. Ik begrijp dat de minister hier ook zijn collega van Justitie voor nodig heeft. Zou hij samen met zijn collega van Justitie de Kamer daarover schriftelijk willen informeren?

Minister **Eurlings**: Ik wil dat verzoek best doorgeleiden naar de minister van Justitie. Ik zeg daar wel bij, wat ik naar mijn herinnering de Kamer ook in de schriftelijke beantwoording heb gemeld, dat wij geen behoefte hebben om de marges verder op te rekken. Er is nu al

een technische marge van een kilometer of zeven, acht. België kent ongeveer diezelfde marge. De oorzaak daarvan is, dat de techniek altijd een zekere mate van onzekerheid geeft van een paar kilometer. Om technische redenen is er nu dus al sprake van een bepaalde marge. Door die marge verder op te hogen door de snelheid op de snelweg op 130 of 135 kilometer te stellen, ben je eigenlijk bezig de maximumsnelheid via een omweg te vergroten. Daar zijn wij niet voor. Daar is met de Kamer eerder over gediscussieerd. In de Kamer is al eens een motie ingediend om de maximumsnelheid op snelwegen te verhogen naar 130 km/u. De heer Madlener kwam zelfs met een motie om de snelheid op autowegen op 140 km/u te stellen. Voor beide initiatieven was ook in dit halfroond geen steun. Kortom, natuurlijk moet er niet direct beboet worden voorbij de 120 km/u, want dan hebben automobilisten nog slechts oog voor hun kilometerteller. Een marge, ook om technische redenen, van een kilometer of zeven is mijns inziens zeer werkbaar, zeker omdat mensen door de huidige technologie van de cruise control veel makkelijker een bepaalde snelheid kunnen aanhouden. Je hoeft niet meer altijd naar je naald te staren. Ik denk al met al niet dat er behoefte bestaat om die marge verder op te rekken. Mocht die behoefte er wel zijn, dan zal ik het verzoek doorgeleiden naar de minister van Justitie. Ik ben er echter van overtuigd dat hij met eenzelfde antwoord zal komen.

De heer **De Krom** (VVD): Even een feitelijke correctie. De marge is niet zeven tot acht kilometer maar drie tot vier kilometer. Ik wacht graag de brief af. Aan de hand daarvan kunnen wij dan nader met elkaar discussiëren. Dat is blijkbaar het meest haalbare. Jammer.

Minister **Eurlings**: Ik zal de Kamer in tweede termijn nog eens nadrukkelijk informeren over de opbouw van de huidige marge, en ik zal de minister van Justitie vragen om hierover ook te communiceren met de Kamer.

De heer **Madlener** (PVV): Ik had in eerste termijn een vraag gesteld over het functioneren van het CBR. De minister heeft in zijn beantwoording aangegeven dat het vier tot zes weken duurt voor een aanvraag wordt gehonoreerd en iemand af kan rijden. In deze tijd is dat toch absurd lang? Dat kan toch veel korter? Nu moeten alle rij scholen al heel lang van tevoren plannen. Volgens mij is er ook geen winst te behalen. Het CBR heeft geen concurrentie, en ook de kosten van het rijbewijs moeten scherp in de gaten worden gehouden. Kan de minister toezeggen dat hij de aanvraagstermijn bij het CBR voor een praktijkexamen op maximaal maximaal vier weken stelt?

Minister **Eurlings**: Met het CBR is nadrukkelijk de afspraak gemaakt dat de wachttijd voor examens maximaal zes tot acht weken bedraagt. Er waren heel grote problemen en men haalde die termijn bij lange na niet. Ik wil best met de sector kijken hoe wij zo ruim mogelijk binnen die termijn kunnen blijven. Maar ik denk dat er met de vernieuwing van het rijbewijs en het voorstel om het tarief voor het examen niet te verhogen een paar goede randvoorwaarden zijn. De formele afspraak is zes tot acht weken. Als u mij vraagt of ik nog eens met het CBR in gesprek wil gaan om te kijken of er nog verdere verbeteringen kunnen worden doorgevoerd

Eurlings

opdat de termijn korter wordt, dan ben ik bereid dat te doen. Maar dat kan ik niet zien als een resultaat-verplichting. Ik kom bij u terug als ik met het CBR heb gepraat.

De heer **Madlener** (PVV): Mijn vraag was niet om te gaan praten; leg het gewoon op. Het CBR moet toch gewoon een termijn van vier weken kunnen halen? Waarom zouden wij zo soft zijn tegenover het CBR? Het is een monopolist, een overheidsinstantie.

Minister **Eurlings**: Dat heeft niks met softheid te maken. Het is een afweging: wat kost het, wat hangt er mee samen? Het is altijd een weging van verschillende zaken. Het CBR heeft grotere verbeteringen doorgevoerd en de grote problemen zijn grotendeels opgelost. Ik wil best het gesprek met het CBR aangaan om te kijken of het niet op een nog hoger plan kan. Daar ben ik helemaal niet soft in. Zo heeft u mij ook niet leren kennen in de laatste maanden. Ik kom bij u terug, maar ik zeg nu niet dat wij die termijn eventjes op maximaal vier weken stellen. Ik kan niet overzien welke kosten en andere problemen daaraan vastzitten en wat het realiteitsgehalte daarvan is. Dus laat ik binnenkort met het CBR gaan praten, dan hebben wij het er binnenkort weer over.

De heer **Koopmans** (CDA): De minister is in zijn schriftelijke antwoorden ingegaan op de A1 en de N69. Wij zijn er nog niet helemaal tevreden over, maar wij komen er in tweede termijn op terug.

Hij is niet ingegaan op onze suggestie om extra bij te dragen aan de transitie van de luchthaven Twente van defensie- naar burgerluchthaven. Ik ben aan het nadenken over een amendement op dat punt.

Minister **Eurlings**: Nadenken kan natuurlijk altijd.

De heer **Koopmans** (CDA): Ja, maar u kent mij.

Minister **Eurlings**: Ik neem uw opmerking ook zeer serieus. Formeel is de minister van Financiën hiervoor het eerste aanspreekpunt in het kabinet. Er is al een gedachtewisseling geweest, ook vanuit het GOB, over de rol van het GOB daarin. De brief, mede geparafeerd door enkele collega's, is al door de minister van Financiën in uw richting gestuurd. Ik weet dat er ook in de regio discussie plaatsvindt. Formeel is de minister van Financiën het aanspreekpunt, maar in dit soort discussies helpt het altijd zeer als vanuit de regio serieuze overtuigende businesscases worden aangedragen waaruit blijkt dat er heel veel potentie is voor de commerciële burgerluchtvaart. Ik zal uw amendement moeten afwachten.

Het lijkt mij dat de A1 en de N69 in het kader van het MIRT aan de orde zullen moeten komen. Wij kunnen daarover discussiëren. Mochten er amendementen komen, laat de Kamer dan wel letten op de deugdelijkheid van de financiële onderbouwing.

De heer **Roemer** (SP): In de beantwoording over innovatieve ideeën over het openbaar vervoer halen de minister en de staatssecretaris alle voorbeelden kriskras in één antwoord door elkaar. Dat is jammer, want daardoor klopt het hele antwoord niet meer.

In een evaluatie door het ministerie zelf uit 2004 wordt gezegd dat de Interliner behoort tot de belangrijkste

ov-innovaties van de afgelopen 50 jaar. Het gaat dus niet om iets heel kleins. Maar er wordt geconcludeerd dat de Interliner van de Nederlandse wegen is verdwenen, doordat de productformule werd aangepast. De Interliner past volledig in de Wet personenvervoer 2000, dus dat is geen enkel probleem. Maar omdat het een landelijk netwerk zou moeten zijn, is er behoefte aan dat de minister komt met een nationale productformule. Is de minister bereid hierover na te denken en ons daarover een brief te sturen en te informeren of hij dat wil doen? Ik heb het niet over decentrale lijnen van minder dan 30 kilometer, want dat is een ander verhaal. Ik heb het echt over een productformule met een landelijke uitrol.

Minister **Eurlings**: Binnen onze taakverdeling hebben wij afgesproken dat de staatssecretaris de visie van het kabinet hierop zal geven en ook het antwoord op uw vraag waarom, zoals ook bij de Interliner bleek, de meeste verplaatsingen zich wel degelijk op regionaal niveau afspeelen. In de beantwoording zal zij nadrukkelijk op al die vragen ingaan en ook op uw opmerking dat het wel degelijk een nieuw landelijk net zou moeten worden naast het landelijk spoornet. Ik heb begrepen wat uw intentie is. De staatssecretaris zal daar uit-en-ter-na op reageren.

De algemene beraadslaging wordt geschorst.

De vergadering wordt van 13.05 uur tot 13.45 uur geschorst.

Voorzitter: Ten Hoopen



De **voorzitter**: Op de tafel van de griffier ligt een lijst van ingekomen stukken. Op die lijst staan voorstellen voor de behandeling van deze stukken. Als voor het einde van de vergadering daartegen geen bezwaar is gemaakt, neem ik aan dat daarmee wordt ingestemd.

Regeling van werkzaamheden

De **voorzitter**: Ik stel voor, toe te voegen aan de stemmingslijst van aanstaande dinsdag:

- het wetsvoorstel Wijziging van het Wetboek van Strafvordering ter versterking van de positie van het slachtoffer in het strafproces (30143);
- de brief van het Presidium over een adviesaanvraag aan de Kiesraad over het initiatiefwetsvoorstel-Van Bommel c.s. over het houden van een raadplegend referendum over het Hervormingsverdrag van de Europese Unie (31259, nr. 4);
- het voorstel tot wijziging van het Reglement van Orde van de Tweede Kamer der Staten-Generaal in verband met verruiming van de bepalingen met betrekking tot de rapporteur (31297, nr. 1);
- het voorstel tot wijziging van het Reglement van Orde van de Tweede Kamer der Staten-Generaal in verband met de openbaarheid van procedurevergaderingen van commissies (31298, nr. 1);
- het voorstel tot wijziging van het Reglement van Orde van de Tweede Kamer der Staten-Generaal in verband met toevoeging van een regeling voor deelname aan de