

Voorzitter

beraadslaging van in Nederland gekozen leden van het Europees Parlement (31299, nr. 1);
- de brief van het Presidium ten geleide van een voorstel tot wijziging van de Regeling financiële ondersteuning fracties (23686).

Tevens stel ik voor, toe te voegen aan de agenda van volgende week:
- het wetsvoorstel Vaststelling van de begrotingsstaten van het Ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid (XV) voor het jaar 2008 (31200-XV);
- het wetsvoorstel Vaststelling van de begrotingsstaat van het Spaarfonds AOW (E) voor het jaar 2008 (31200-E);
- het wetsvoorstel Vaststelling van de begrotingsstaat van het Ministerie van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap (VIII) voor het jaar 2008 (31200-VIII).

Overeenkomstig de voorstellen van de voorzitter wordt besloten.

De **voorzitter**: Het woord is aan mevrouw Ouwehand.

Mevrouw **Ouwehand** (PvdD): Voorzitter. Ik zou graag het verslag van het algemeen overleg over de Landbouw- en Visserijraad van 22 november jongstleden op de agenda zetten.

De **voorzitter**: Ik stel voor, dit VAO volgende week in te plannen.

Daartoe wordt besloten.

De **voorzitter**: Het woord is aan mevrouw Van Velzen.

Mevrouw **Van Velzen** (SP): Voorzitter. Afgelopen dinsdag heeft de Kamer in grote meerderheid een motie van mijn hand aangenomen over het stemgedrag van Nederland in de Verenigde Naties met betrekking tot verarmd uranium en het onderzoek naar eventuele schadelijke gevolgen daarvan voor de gezondheid en het milieu. De minister heeft op mijn verzoek meteen op deze motie gereageerd. Dezelfde dag, dinsdag, stuurde hij een brief waarin hij aangaf dat hij die motie zou uitvoeren. Nederland heeft vannacht tegen de resolutie gestemd. Dit verbaast mij. Ik wil hierover graag tekst en uitleg van de minister van Defensie en eventueel van de minister van Buitenlandse Zaken. Wat is er gebeurd? Waarom heeft Nederland tegen deze resolutie gestemd?

De heer **Boekestijn** (VVD): In welke vorm ziet u die tekst en uitleg voor u?

Mevrouw **Van Velzen** (SP): Het lijkt mij het handigst om te beginnen met een brief. Mocht die tekst en uitleg mij niet zinnen, dan kom ik terug met nadere voorstellen. Ik zou de brief graag deze week ontvangen.

De heer **Boekestijn** (VVD): Een brief lijkt mij prima.

De **voorzitter**: Ik stel voor, het stenogram van dit gedeelte van de vergadering door te geleiden naar het kabinet, in het bijzonder naar de ministers van Buitenlandse Zaken en van Defensie.

Daartoe wordt besloten.

De **voorzitter**: Het woord is aan de heer Van Beek.

De heer **Van Beek** (VVD): Voorzitter. Gisteren was er een algemeen overleg over het preventiebeleid. Mijn collega Schippers zou het verslag van die bijeenkomst graag op de agenda geplaatst zien.

De **voorzitter**: Ik stel voor, dit VAO op de agenda van volgende week te plaatsen.

Daartoe wordt besloten.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

Voorzitter: De Pater-van der Meer

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).**

De algemene beraadslaging wordt hervat.

De **voorzitter**: Alvorens ik het woord aan de staatssecretaris geef, deel ik de Kamer mee dat er een brief van het ministerie van Verkeer en Waterstaat komt over de begroting. Zodra deze binnen is, wordt hij rondgedeeld. Ik stel voor, de brief vervolgens te betrekken bij de tweede termijn.

Daartoe wordt besloten.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Voorzitter. In deze kabinetsperiode sta ik voor een aantal grote kansen en uitdagingen. Ik begin met het kort benoemen daarvan. Het is mijn ambitie om samen met regionale overheden het gebruik van het regionaal openbaar vervoer te stimuleren. Daarbij gaat het niet alleen om nieuwe acties, maar evenzeer om uitvoering van bestaand beleid, zoals de OV-chipkaart. De Kamer weet dat dat een dossier is waar de nodige hobbels genomen zijn, maar waar nog heel wat hobbels in genomen moeten worden. Ik heb er desalniettemin alle vertrouwen in dat ik, samen met de betrokken verantwoordelijke decentrale overheden, dit dossier tot een goed einde kan brengen. Ik wil er verder voor zorgen dat Nederland goed beschermd is en blijft tegen het water en dat de kwaliteit van het water op orde is. Daarnaast zullen wij aan de slag moeten met de kansen die het water ons biedt. Een van die kansen betreft het feit dat er nog geen files in de binnenvaart zijn. Samen met de sector wil ik een duurzame groei van de binnenvaart stimuleren. Dat ontlast het wegennet en komt het milieu ten goede. Er is een hoop te doen. De Kamer heeft een aantal waardevolle opmerkingen gemaakt. In mijn reactie ga ik achtereenvolgens in op het regionaal openbaar vervoer, het water en de binnenvaart. De uitdaging voor de komende jaren is om het gebruik van het regionaal openbaar vervoer te stimuleren. De recent door de Kamer ontvangen landelijke markt- en capaciteitsanalyse (LMCA) geeft duidelijk aan waar de

Huizinga-Heringa

kansen voor de groei liggen. Tevens blijkt dat met het huidige budget de groeiambitie uit de Nota Mobiliteit, 2,1% per jaar, reëel is. Die groeiambitie is een optelsom van drie factoren. De eerste factor betreft de autonome reizigersgroei; economische groei zorgt voor meer reizigers in het openbaar vervoer. De tweede factor betreft de groei door extra toename van het treingebied; wij weten dat 28% van de groei van het aantal reizigers op het spoor leidt tot een overstap op het regionaal openbaar vervoer. De derde factor betreft de mogelijke kwaliteitsverbeteringen door decentrale overheden op het gebied van imago, betere dienstverlening en service. De LMCA heeft verder aangetoond dat in de steden tijdens de spits extra groei bereikt kan worden. Die kans wil ik natuurlijk met beide handen aangrijpen; ik ga er op korte termijn mee aan de slag. Over enkele maanden ga ik in samenwerking met gemeenten en provincies plannen uitwerken om de groeikansen in de stedelijke netwerken te benutten en om acties uit te werken teneinde de kwaliteit van het openbaar vervoer in de spits te verbeteren. Op de vraag van de heer Anker waaraan ik dan bijvoorbeeld denk, kan ik antwoorden dat het daarbij kan gaan om relatief kleine acties die het imago van het openbaar vervoer verbeteren of die tot effectievere reisinformatie leiden. In sommige gevallen is er een actie met gratis openbaar vervoer. De decentrale overheden kunnen deze acties zelf uitvoeren. Ook grotere infrastructurele projecten kunnen van invloed zijn. Hiervan zijn veel voorbeelden te noemen, zoals een tram tussen Utrecht Centraal en de Uithof, het project Kolibri in Groningen en een volgende fase van de RandstadRail in de regio Haaglanden. Dergelijke projecten worden betrokken bij de Mobiliteitsvisie en bij de budgettaire afweging die zal plaatsvinden. Ook kunnen wij bij de evaluatie van de omvang van de BDU midden volgend jaar nagaan of meer structurele uitbreidingen van de dienstregeling mogelijk zijn.

Ik hecht eraan nog een opmerking te maken over het plan dat de heer Duyvendak mij heeft uitgereikt. Mede in verband met sinterklaasavond heb ik het plan nog niet uitgebreid kunnen bestuderen. Dit zal zeker alsnog plaatsvinden wanneer wij in gesprek gaan met de regionale overheden.

In het coalitieakkoord zijn afspraken gemaakt over de dekking van de ambities van dit kabinet. In dat verband is besloten om de jaarlijkse groei van de BDU te verlagen van 2,1% naar 1,1%. Aanvankelijk was hiervoor een korting gepland van vier keer 80 mln. Dankzij de inspanningen van mij en mijn ministerie begint deze korting dit jaar niet met 80 mln. ineens. In plaats daarvan zal de korting geleidelijk oplopen. In de praktijk betekent dit dat in deze kabinetsperiode geen 320 mln. gekort wordt op de groei van de BDU, maar "slechts" 160 mln. Let wel, wij hebben het dan namelijk nog steeds over een groei van de BDU.

De heer Duyvendak meent dat de groei van de BDU de komende jaren lager is dan 1,1%. Ik meen dat hij zelfs sprak van 0,7%. Ik kan hem verzekeren dat de groei wel degelijk 1,1% is. Hij heeft wel een punt als hij zegt dat deze 1,1% moeilijk in de cijfers is terug te vinden. Dat komt, omdat het BDU-budget in het verleden is verrekend met meerjarencijfers van verschillende oude regelingen. Dat maakt het lastig om een op een deze 1,1% terug te vinden. Het genoemde groeipercentage is echter absoluut correct.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Toch is het wel zo, dat er in 2012 maar 60 mln. meer is dan er in 2007 was. Hoe je het ook wendt of keert, dit is een groei van 3,5% op het budget, ofwel 0,7% per jaar gerekend over een periode van vijf jaar. Laten wij elkaar echter niet met cijfers gaan bestoken. Ik wil een principieel punt aan de orde stellen. In de Nota Mobiliteit staat dat het stads- en streekvervoer groeit met 2%. Om deze groei mogelijk te maken, groeit ook het BDU met 2% per jaar. Wij moeten vaststellen dat dit uitgangspunt naar beneden is bijgesteld naar minimaal 1%. Tegelijkertijd zegt u een veel ambitieuzere groei te willen. Volgens u is uit studies gebleken dat dit ook mogelijk is. De verwachte groei van het aantal spoorreizigers leidt tot meer reizigers in het stads- en streekvervoer. Mijn vraag aan u is nu: is het straks bij de nieuwe afweging die u wilt gaan maken, voor u een optie om het regeerakkoord in dezen open te breken en de afspraken die daarin zijn gemaakt over de bezuiniging op de BDU, opnieuw ter discussie te stellen?

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Ik zou natuurlijk nooit het regeerakkoord openbreken. Dat is het coalitieakkoord waarvoor wij hebben getekend. Zoals ik in de midtermreview heb aangegeven, heb ik de decentrale overheden gevraagd om mij te laten zien op welke manier die korting op de groei uitwerkt. Hierop kom ik trouwens straks nog terug. Uit de LMCA blijkt dat ondanks de korting een groei van 2,1% nog steeds reëel is. De decentrale overheden hebben mij echter gezegd dat zij daarbij vragen hebben. Ik heb hun toegezegd dat ik dit zal onderzoeken en daarop in 2008 zal terugkomen. Ik heb gevraagd om dan met cijfers te komen. Dan zullen wij opnieuw bekijken welke gevolgen deze korting heeft voor de BDU. Dan is het ook tijd om erover na te denken of en op welke manier dit consequenties zou moeten hebben.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): U weet ook dat de VNG en het IPO juist uitermate bezorgd zijn. Zij luiden bij ons de noodklok. Zij vinden dat het anders moet, omdat het anders vastloopt met het stads- en streekvervoer. Er verdwijnen haltes en lijnen als het zo doorgaat. Ik denk dat het een krachtig signaal zou zijn als u zou zeggen dat het voor u tenminste een punt van overweging is om voor dit onderdeel nog eens goed naar het coalitieakkoord te kijken. Misschien kan ik het ook aan de fracties van de Partij van de Arbeid, het CDA en de ChristenUnie vragen. Zouden zij hiervoor bij een goede dekking het regeerakkoord willen heroverwegen? Ik stel deze vraag dus ook aan de collega's.

De **voorzitter**: Dat mag straks in tweede termijn.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Ik wijs er nogmaals op dat de LMCA uitwijst dat ook met dit budget een groei van 2,1% mogelijk is. Ik ben evenwel niet doof voor de signalen die mij bereiken. Daarom zal ik in 2008 een evaluatie van de BDU uitvoeren en heb ik gezegd: kom met cijfers en laat mij zien hoe de BDU uitwerkt en of en hoe u als decentrale overheden in de problemen komt. Na die evaluatie moeten wij daarover eens verder spreken. Ik wil niet op de zaken vooruit lopen.

De heer **Roemer** (SP): De staatssecretaris begon heel terecht met de uitspraak dat het belangrijk is om goede ambities te hebben. De Nota Mobiliteit is het uitgangs-

Huizinga-Heringa

punt van veel wat hier aan de orde is geweest. Op een aantal punten hebben wij de Nota Mobiliteit echter terecht losgelaten. Dat hebben wij bijvoorbeeld bij de kilometerheffing gedaan door de voorfase eruit te halen. Bovendien hebben wij – en dit is veel belangrijker – de ambitie bij het spoor uit de Nota Mobiliteit losgelaten. Voor het spoor stond daarin 1% groei. Dit is eigenlijk mijn allerbelangrijkste punt van de dag. Wij hebben die 1% losgelaten omdat wij meer ambitie wilden. Dit percentage hebben wij gelukkig verhoogd naar 5, in de hoop dat wij dit met elkaar, met heel veel maatregelen, gaan halen. Als het openbaar vervoer van 1% groei naar 5% groei moet gaan, kan ik nog steeds absoluut niet begrijpen waarom de staatssecretaris niet de link legt dat ook de daarmee samenhangende zaken – en zij zei zonet zelf dat die samenhangen – fors mee moeten groeien om de toeloop naar het spoor en het vervoer van treinen af aan te kunnen. Die 2,1% komt uit de Nota Mobiliteit. De staatssecretaris heeft daarmee dus geen ambitie. Waarom gaat zij niet mee met de ambitie voor het spoor van minister Eurlings en het kabinet en trekt zij deze niet door naar het regionaal openbaar vervoer om het beleid daaraan aan te passen? Dan hebben wij het over de BDU en alle maatregelen die erbij horen. Waarom koppelt de staatssecretaris dit los?

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: In het coalitie-akkoord is 5% groei op het landelijk spoor afgesproken. Daarbij hebben wij de Nota Mobiliteit gehandhaafd. Dat betekent dat min of meer is afgesproken dat 2,1% voor het overige openbaar vervoer blijft. Leidraad blijft deze 2,1%. De LMCA's geven echter aan dat er goede kansen bestaan in de stedelijke netwerken, met name tijdens de spits. Daar zijn percentages mogelijk van 3 tot 4. Ik wil mij ervoor inzetten om dit te bereiken. Ik doe dit niet door de Kamer punt voor punt uit te leggen waarop ik dit percentage wil bereiken. Ik doe dit door samen met de verantwoordelijke decentrale overheden om de tafel te gaan zitten. Wij zullen plannen maken en bekijken hoe wij de groei kunnen verwezenlijken. Ik heb daarvoor zojuist een drietal maatregelen genoemd. Overal hangt een prijskaartje aan. Volgend jaar bij de begroting kunnen wij bekijken wat de consequenties voor het Mobiliteitsplan zijn. Dit is de juiste volgorde.

De heer **Roemer** (SP): Wij kunnen alleen maar tevreden zijn met alles wat meer wordt. De staatssecretaris noemde drie punten. Het eerste is de autonome groei van de reiziger. Omdat dit de autonome groei is, heeft dit niet te maken met de ambitie van de staatssecretaris. Het tweede punt is de groei door de extra toename van het treingebruik. Minister Eurlings neemt daarvoor samen met de Kamer maatregelen. Het laatste is de kwaliteitsverbetering. Juist daarop laat de staatssecretaris de 2,1% BDU los.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Deze drieslag heb ik genoemd. Deze onderbouwde waarom een groei van 2,1% reëel is. Ik heb ook een andere drieslag genoemd, in antwoord op vragen van de heer Anker. Deze drieslag laat zien waaraan ik denk bij het uitwerken van plannen voor de mogelijkheden die de LMCA in de stedelijke netwerken aanwijst. In de eerste plaats heb ik gezegd dat decentrale overheden zelf kleine acties kunnen ondernemen, zoals verbetering van het imago en de reis-informatie. Er zijn in de tweede plaats grote infrastructu-

rele projecten mogelijk. Daarvan heb ik een aantal voorbeelden genoemd. Daarover ga ik in overleg met de stedelijke netwerken. In de derde plaats heb ik gezegd dat wij de BDU nog zullen evalueren. Deze drie acties heb ik genoemd om handen en voeten te geven aan de mogelijkheden die er volgens de LMCA zijn, met name in de stedelijke netwerken. Deze ambitie is er dus. Wij werken daar hard aan, ook in verband met het openbaar vervoer.

De heer **Koopmans** (CDA): Het is goed dat de staatssecretaris de ambitie uit de LMCA krachtig oppakt. Zij zit natuurlijk met de discussie over de centen. Ik heb een gratis idee voor haar.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Dat zijn meestal de gevaarlijkste ideeën!

De heer **Koopmans** (CDA): Ja, maar soms zijn dit ook de beste ideeën. Mijn idee is om de motie-Roefs niet uit te voeren. In de drie grote steden moet gewoon openbaar aanbesteed worden. Dit levert snel een grotere bijdrage aan een betere kwaliteit en aan meer openbaar vervoer in de drie steden.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Dit is een gratis advies, maar ik zou bijna zeggen dat het ook een goedkoop advies is. De motie wordt uitgevoerd. De drie stadsregio's mogen zelf de keuze maken of zij willen investeren of niet.

De heer **Koopmans** (CDA): De staatssecretaris noemde het advies goedkoop en zij bedoelde dit natuurlijk figuurlijk. Het is echter ook letterlijk goedkoop. Het kost niks en levert echte groei op van de kwaliteit. De staatssecretaris kan niet zeggen ambitieus te zijn, waarvoor zij te prijzen is, en toch dit punt laten vallen. Zij moet met de drie grote steden aan de slag gaan en ervoor zorgen dat zij openbaar aanbesteden en uit de greep komen waarin zij nu zitten.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Bij het verwezenlijken van de ambitie bij het openbaar vervoer ga ik met de verantwoordelijke decentrale overheden om tafel zitten. Ik heb zo-even een aantal acties genoemd in antwoord op een vraag van de heer Roemer. Die acties voer ik uit met de decentrale overheden. De drie stadsregio's hebben de keuze om in te besteden of openbaar aan te besteden. De afweging hoe het beste kwalitatief goed openbaar vervoer te realiseren is en hoe de groei zo goedkoop mogelijk gefaciliteerd kan worden, is aan die regio's. Het kabinet voert de motie-Roefs uit. De keuzemogelijkheid ligt dus bij de drie stadsregio's. Ik laat die daar ook. Ik roep de heer Koopmans op om aan die regio's te melden wat hij op zijn hart heeft.

Het is goed dat de Kamer als zij spreekt over de gelden voor het openbaar vervoer, bedenkt dat in deze kabinetsperiode ook geld beschikbaar is voor de specifieke resultaten die wij willen bereiken, zoals 40 mln. voor proeven met gratis openbaar vervoer en zo'n 70 mln. voor de nieuwe "quick winprojecten" voor het bevorderen van de ketenmobiliteit. Bij de "quick wins" moet men denken aan de fietssnelweg tussen Amsterdam en Zaandam, ondergrondse fietsenstallingen in Alkmaar en Haarlem en de aanleg van een ov-overstappunt bij een NS-station in Breukelen.

Huizinga-Heringa

Mevrouw Roefs heeft in haar bijdrage voorgesteld om mbo-studenten van 16 en 17 jaar die meer dan 10 kilometer van school wonen, tegemoet te komen in de reiskosten via een bedrag op de OV-chipkaart. De heer Roemer heeft gevraagd om de verstrekking van een ov-studentenkaart aan deze groep. Dit is echter geen taak voor het ministerie van Verkeer en Waterstaat. Een tegemoetkoming in de reiskosten van deze scholieren is de verantwoordelijkheid van de minister van Onderwijs Cultuur en Wetenschap en niet van de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Ik heb eerder gesproken met de minister van Onderwijs Cultuur en Wetenschap. Hij is vervolgens over dit voorstel gaan praten met het ministerie van Verkeer en Waterstaat. Ik probeer het nu andersom. Ik roep u op om met elkaar aan tafel te gaan zitten en te bekijken wat er mogelijk is. Wellicht is er in het kader van experimenten nog wat mogelijk. Tegen die tijd is er misschien ruimte in de begroting. Mensen op het platteland, ouders, zijn vaak € 100 per maand kwijt voor de vervoerskosten van hun kinderen die naar het mbo van hun keuze gaan. Ik vind het belangrijk dat wij hieraan iets kunnen doen, ook in het kader van de schooluitval. Ik roep de staatssecretaris ten sterkste op hieraan iets te doen en geef haar daarvoor een heel jaar. Ik zal zelf mee zoeken, anders zie ik mij genoodzaakt de volgende keer met een amendement of motie te komen. Ik verzoek de staatssecretaris uitdrukkelijk om hiermee aan de slag te gaan.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Ik begrijp de zorgen van mevrouw Roefs – en de heer Roemer die dit punt ondersteunt – over schooluitval en over de moeite die leerlingen op het platteland moeten doen om de school van hun keuze te bezoeken. Het is echter niet de verantwoordelijkheid van het ministerie van Verkeer en Waterstaat om daarvoor een oplossing te zoeken. Het geld dat ik ter beschikking heb, is bedoeld om te experimenteren, om mensen te verleiden meer gebruik te maken van het openbaar vervoer. In dit geval gaat het om mbo-studenten die in ieder geval gebruik maken van het openbaar vervoer, maar waar de ouders een hoge kostenpost hebben. Daarvoor heb ik geen geld. Ik onderschrijf dat dit een reëel probleem is, maar de begroting van Verkeer en Waterstaat is niet de plek om dit probleem op te pakken. Ik heb hierover gesproken met mevrouw Bijsterveld. Wij hebben samen bekeken of er mogelijkheden zijn om iets in de vorm van experimenten te kunnen doen. Het is ons niet gelukt om dit voor elkaar te krijgen, omdat de oplossing altijd maar tijdelijk zal zijn en omdat je in de knoop komt met het doel. Het doel kan namelijk niet zijn dat er meer reizigers van het openbaar vervoer gebruik zullen maken, want deze leerlingen maken er al gebruik van. Hiermee heb ik ook de vragen van de heer Roemer beantwoord.

Ik heb sympathie voor de opmerkingen die de heren Samsom en Roemer hebben gemaakt over de fiets. Net als zij wil ik minder weesfietsen en meer fietsenstallingen. Ik kan nu zeggen dat ik de heer Samsom op zijn wenken bedien, want in het Actieplan Groei op het spoor is een aanvalsplan aangekondigd om het aantal weesfietsen terug te dringen. Dit plan heeft de toepasselijke titel Weg met de weesfiets. Het wordt in samenwerking met NS, ProRail, gemeenten en consumentenorganisaties opgesteld en zal voor de zomer klaar zijn.

Minister Ter Horst heeft een petitie van de Fietsersbond in ontvangst genomen en ook zij heeft gezegd dat zij op dit punt wil doorpakken.

In Groei op het spoor is ook het besluit aangekondigd dat er 20 mln. beschikbaar komt voor 20.000 extra fietsplaatsen en voor verbetering van de bekendheid van fietsenstallingen bij stations. ProRail zal uitzoeken waar de nood het hoogst is. De resultaten van dit onderzoek komen in het voorjaar beschikbaar en dan zullen de knelpunten het eerst worden aangepakt. Dit bedrag van 20 mln. komt bovenop de al beschikbare 230 mln. voor het programma Ruimte voor de Fiets. Dit kabinet besteedt hier veel aandacht aan.

De heer **Roemer** (SP): Dit doet mij deugd. De staatssecretaris spreekt nu over uitbreiding van de fietsenstallingen met 20.000 plaatsen in, als ik het goed heb begrepen, deze regeerperiode. De Fietsersbond heeft echter nadrukkelijk laten weten dat er 20.000 extra plaatsen op jaarbasis nodig zijn. Zo worden de moeilijkheden niet opgelost. Wil de staatssecretaris bevestigen dat zij over 20.000 extra plaatsen spreekt, of heeft zij het over slechts 5000 plaatsen per jaar? In het laatste geval vertoont zij naar mijn mening te weinig ambitie.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Wij zullen dit jaar een begin maken met de uitvoering van het besluit om 20.000 extra fietsplaatsen te realiseren. Op de vraag of er volgend jaar nog zo'n exercitie volgt, zal ik in tweede termijn terugkomen.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Ik heb op dit punt een amendement voorbereid. Ik neem aan dat de staatssecretaris het heeft gezien, maar het is natuurlijk gebruikelijk om daar pas in tweede termijn op te reageren. Nu zij reageert op de opmerking van de heer Roemer, wil ik er echter op wijzen dat de fractie van GroenLinks voorstelt om de jaarlijkse ambitie te vergroten. Ik zou graag horen hoe de staatssecretaris over die ambitie denkt. Dat zou toch mooi zijn?

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Ik zal hier in tweede termijn op ingaan, want bij een amendement hoort ook een dekking. Vaak zijn de amendementen erg sympathiek, maar is de dekking wat minder sympathiek. Daarom zal ik hier in tweede termijn op terugkomen, want ik wil hier serieus naar kijken.

Ik kom nu op het onderdeel water. Voor mij is een goede bescherming tegen het water, nu maar ook in de verre toekomst, de grootste uitdaging. Daarnaast moet de kwaliteit van het water op orde blijven. Deze uitdagingen ga ik aan, omdat het water mooie kansen biedt. Ik ben steeds op zoek naar verbindingen. Dit betekent dat er niet alleen naar de veiligheid wordt gekeken of naar de waterkwaliteit, maar dat er ook wordt gezocht naar nieuwe combinaties van functies en kwaliteiten. Daarbij is water meer en meer een sturend element in de ruimtelijke inrichting van ons land.

Dit is nadrukkelijk de opdracht aan de deltacommissie die dit kabinet heeft ingesteld en die onder leiding staat van oud-minister Veerman. De heer Veerman is gevraagd om dit vraagstuk in een breed perspectief te bezien en zich te buigen over de bescherming van de Nederlandse kust en het achterland op lange termijn, dat wil zeggen tot omstreeks 2100. De deltacommissie moet de bescherming tegen het water in het perspectief plaatsen

Huizinga-Heringa

van onder meer economie, landbouw en natuur. Breder en verder kijken dus.

De deltacommissie is een van de speerpunten van de Watervisie die ik in september namens het kabinet heb uitgebracht. Ik ben blij met de positieve reacties op deze visie. Wij komen nog te spreken over de Watervisie en ik zal mij daarom beperken tot een antwoord op de vragen die nu zijn gesteld.

Ik ben al volop bezig met de voorbereiding van de uitvoering van de visie. Ik wacht dus niet op het in 2009 af te ronden Waterplan. De zuidwestelijke delta is hier een voorbeeld van. Voor de MER-studie naar het Volkerak wordt in 2008 een aanvullende planstudie afgerond. Medio 2008 verschijnt onder verantwoordelijkheid van de Deltaraad bovendien het Deltaprogramma waarin de ambities voor de hele zuidwestelijke delta worden omgezet in een uitvoeringsprogramma met concrete maatregelen. Of ik daaraan financieel bijdraag, besluit ik wanneer het uitvoeringsprogramma klaar is. Het budget hiervoor is echter al beschikbaar op artikel 31 van de begroting. De heer Koppejan en mevrouw Roefs hebben hiervoor in een amendement € 500.000 gereserveerd. Dat kan, maar het komt neer op het oormerken van een budget dat al voor deze aanpak is gereserveerd.

De heer Koppejan wil dat ik in het kader van het Bestuursakkoord Waterketen geld beschikbaar stel voor gemeentelijke quick scans. Ik ben het met hem eens dat er efficiencywinst kan worden behaald door het stimuleren van samenwerking en het uitwisselen van kennis. Het idee om geld uit te trekken voor quick scans, opleidingen en kennisontwikkeling is buitengewoon goed. Ik zal dit idee daarom bespreken met minister Cramer en de partijen die het Bestuursakkoord Waterketen hebben ondertekend. Het ministerie van VROM heeft hiervoor overigens al 4,3 mln. gereserveerd. Ik zal de Kamer hierover informeren in de brief die in het bestuursakkoord is voorzien voor begin 2008.

Innovatie is een belangrijk onderdeel van de watervisie. De klimaatsverandering maakt de noodzaak om te innoveren alleen maar groter. Net als de heer Koppejan sta ik positief tegenover het idee van een consortium van waterbouwbedrijven om ecologie en waterbouw te verbinden. Het innovatieprogramma Building with Nature is gereed. De bedrijven willen hierin ongeveer 12 mln. investeren. Op de innovatiemanifestatie van het ministerie van Verkeer en Waterstaat in Maarssen heb ik mijn enthousiasme hierover uitgesproken. De besluitvorming voor een financiële bijdrage van het Rijk wordt op dit moment voorbereid. Ik hoop dat het schaap eind januari over de dam is. Ik sluit hiermee aan op de terminologie in de maidenspeech van de heer Koppejan. Ik zou hem dan ook graag nu feliciteren met die heel mooie maidenspeech. Zijn combinatie van schapen en leeuwen vond ik prachtig!

Op 9 november beleefde Nederland de hoogste waterstanden sinds 1953. Wij hebben allemaal gezien dat de Nederlandse dijken deze hoge waterstand prima aankunnen en dat de Maeslantkering goed werkt. Er is veel nodig om de hoogwaterbescherming op orde te houden. Tot 2020 investeer ik dan ook 6 mld. Voor de middellange termijn werk ik mijn plannen uit in de beleidsnota Waterveiligheid 21ste eeuw, die eind volgend jaar verschijnt. De heer Koppejan wil vaart maken, omdat ik rijkelijk laat zou zijn. Ik wil ook vaart maken en ik kan hem dan ook verzekeren dat deze planning ambitieus is. Het preventiebeleid wordt geactualiseerd en verder gaan

wij meer aandacht schenken aan het beperken van de gevolgen van een eventuele overstroming. Voor dat laatste heb ik meer inzicht nodig in de feitelijke sterkte van de kering. Bovendien is er een meer geavanceerde inschatting nodig van de mogelijke gevolgen van overstromingen. Die gegevens hebben wij nu niet, want die komen pas in de loop van 2008 beschikbaar. Ten slotte wil ik ook het advies van de Deltacommissie afwachten, omdat ik dat wil betrekken bij de Nota Waterveiligheid, vanwege de samenhang tussen de beleidsmaatregelen op de korte, middellange, de lange en de heel lange termijn.

De heer **Koppejan** (CDA): De maatschappelijke discussie over de normering moet zo spoedig mogelijk starten. Deze normen stammen namelijk uit de jaren vijftig van de vorige eeuw. Hierover leven verschillende ideeën, maar iedereen is het er wel over eens dat ze moeten worden geactualiseerd. De discussie over de vraag wat daarvoor nodig is, kunnen wij al in 2008 starten.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Ik ben dat met u eens. In de aanloop naar de Nota Waterveiligheid wordt ook een aantal keer met het veld gediscussieerd. Op 9 november heeft een bijeenkomst plaatsgevonden, maar er zullen er dus nog meer worden georganiseerd. Ik vind uw suggestie om dan nadrukkelijk die normen onderwerp van discussie te maken, een heel goede. Ik kan u verzekeren dat dat gebeurt.

De heer **Koppejan** (CDA): De vierde toetsing is gepland voor 2011. Is het mogelijk om dan al te werken met de nieuwe normen.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Ik kom daar straks nog op terug.

Op het punt van maatregelen om ons land tegen overstroming te beschermen, ben ik met provincies, gemeenten en waterschappen bezig met de uitwerking en uitvoering van de Maaswerken, Ruimte voor de rivier en de zwakke schakels voor de kust. Er is voldoende budget om de zwakke schakels nog deze kabinetsperiode aan te pakken. Waterschappen en provincies moeten de komende tijd echter wel hun plannen op orde hebben en maken. Het geld is er en nu de plannen nog. Niet alleen voor deze kabinetsperiode maar ook voor de periode 2012 tot 2020 is voldoende budget. Het kabinet heeft de financiële middelen beschikbaar om het gehele hoogwaterbeschermingsprogramma als gevolg van de eerste en tweede toetsing uiterlijk in 2020 uitgevoerd te hebben.

De heer Koppejan heeft gevraagd of bij de gereserveerde 6 mld. al rekening is gehouden met de resultaten van de derde toetsing en nieuwe inzichten op het gebied van bijvoorbeeld de klimaatverandering. De resultaten van de derde toetsing zijn in 2011 klaar. Zoals bekend, werk ik aan nieuwe normen. Ik kan nu nog niet bekijken wat daarvan de uitkomst zal zijn en wat dat in financiële zin zal betekenen. In het bedrag van 6 mld. dat tot 2020 beschikbaar is, zit structureel een bedrag van 125 mln. per jaar verwerkt voor extra belangrijke opgaven. Er zit dus nog wel rek in dat bedrag.

Op het punt van de binnenvaart citeer ik graag uit het coalitieakkoord: "Het goederenvervoer over water en de innovatie van de binnenvaart zullen worden gestimuleerd. Hiervoor zullen extra middelen beschikbaar

Huizinga-Heringa

komen." Dat staat er niet voor niets. Binnenvaart is een duurzame modaliteit en er zijn nog volop groei-mogelijkheden. De binnenvaart kan schoner en op het gebied van containervervoer zijn er voor de binnenvaart nog flinke groei-mogelijkheden. Het is de ambitie van het kabinet om de economische ontwikkeling te stimuleren, voor groei in de binnenvaart te zorgen en ervoor te zorgen dat de binnenvaart nog duurzamer wordt. Deze doelstellingen zijn echter alleen te bereiken met een actieve sector die zelf overtuigd is van de mogelijkheden en daarop wil inzetten. Ik ben blij dat die drive inderdaad bij de binnenvaartsector aanwezig is. Dit is echt een gezamenlijke uitdaging. In de recent verschenen beleidsbrief Varen voor een vitale economie, heeft het kabinet de aanpak gepresenteerd voor de komende jaren. Hierin staat bijvoorbeeld de ambitie om nog deze kabinetsperiode 5% CO₂-uitstoot te verminderen. Dat gaat ook lukken. Ik kom daar met de Kamer nog nader over te spreken.

Ik ga op twee punten specifiek in: het extra geld voor binnenhavens en het inlopen van de onderhouds-achterstand op vaarwegen. De heer Anker heeft mij gevraagd naar het bedrag van 55 mln. voor de zogenaamde quick wins voor de binnenhavens dat in het FES gereserveerd is. Ik heb de provincies uitgedaagd om in het voorjaar van 2008 met plannen te komen, waarbij ik de voorwaarde heb gesteld om de regionale beheerders zelf minimaal 50% te laten bijdragen aan de kosten. De periode tot het najaar kunnen wij gebruiken om de quick wins uit te werken. In de begrotingen van provincies en gemeenten kan extra budget gereserveerd worden. Over de eerste tranche, uitgaande van ongeveer 30 mln., kan besloten worden tijdens het MIRT-overleg in het najaar van 2008.

De heer **Koppejan** (CDA): Ik kom nog even terug op het punt waterveiligheid, met name op de Hondsbosche zeekering. Op vragen daarover zijn schriftelijke antwoorden gegeven die leiden tot vervolgvragen. Kernvraag is of het daar nu veilig is en of alles is gedaan. U hebt geantwoord dat u het signaal hebt gekregen dat het daar veilig is. Er zijn echter verschillende signalen. Het is een zwakke schakel die niet voldoet aan de norm van de kans van 1 op 10.000. Er gaan zelfs verhalen dat de kans dat het water eroverheen komt 1 op 108 is; voor het doorbreken van de dijken is geen gevaar. Dat is toch wel iets dat tot onrust leidt bij de bevolking. In de communicatie is ook het nodige fout gegaan. Het ene moment werd er gezegd dat er een zandsuppletie nodig was, namelijk begin dit jaar. Halverwege het jaar werd in de zomer gezegd dat dit toch niet nodig was, maar dat er verdere onderzoeken nodig zouden zijn. Dat gaf verwarring. Kunt u ons op korte termijn uw visie geven op de maatregelen die tot 2010 worden genomen, want dat is de periode waarin de zwakke schakel zal worden aangepakt, om dat overslagrisico terug te brengen tot aanvaardbare normen?

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Met de Hondsbosche en Pettemer zeekering spelen eigenlijk twee discussie door elkaar heen. Er is sprake geweest van een grote zandsuppletie van zo'n 7 miljoen kuub op de teen van de dijk. Die zou plaatsvinden in het kader van de kustlijn-zorg. Daarvan is eerst gecommuniceerd dat die er zou komen. Later is bij nader inzien en in overleg met anderen in de regio besloten om die 7 miljoen kuub niet

op één plek te storten, maar om deze meer te verspreiden. Dit omdat het storten op één plek de gedachte gaf dat het juist slecht zou zijn voor de veiligheid en het kustlijnfundament niet zou versterken, maar eerder zou verzwakken. Daarnaast heeft de discussie gespeeld dat de dijk gevaarlijk zou zijn vanwege het overslagrisico. Kranten kopten zelfs dat de dijk op doorbreken zou staan, wat absoluut niet het geval was en is. Wij hebben toen met de regio advies gevraagd aan het Expertise Netwerk Waterkeringen om te kijken of het nodig was om acuut vanwege de veiligheid een noodmaatregel te nemen. Het advies was dat dit niet nodig was. Als reactie daarop hebben het hoogheemraadschap en de provincie mij niet gevraagd om zo'n noodmaatregel te treffen. Daarmee is deze zaak eigenlijk duidelijk. De situatie is veilig. Het is niet nodig om een noodmaatregel te treffen, zo luidt het advies van het speciale expertisecentrum dat wij daarvoor hebben. Dit advies is ook gevolgd door het hoogheemraadschap en de provincie en daarmee ook door mij.

Nu blijft daar onrust bestaan, begrijp ik. Er blijft onduidelijkheid over die grote zandsuppletie aan de teen van de dijk. Zou dat nu wel of niet iets voor de veiligheid doen? Ik wil best toezeggen dat ik hierop terugkom in een brief en dat wij nog eens gaan kijken of er mogelijk maatregelen te treffen zouden zijn voor dat overslagrisico. Tegelijkertijd moeten wij er natuurlijk wel zorg voor dragen dat ik door zo'n overleg niet de indruk wek dat het gevaarlijk zou zijn. Een noodmaatregel is niet nodig. Als het gaat om suppletie voor de teen van de dijk, is het alleen maar de vraag hoe wij het kustfundament zo goed mogelijk kunnen versterken. Doen wij dat door een gespreide suppletie of doen wij dat door suppletie op één plek. Dat zijn de vragen die daarbij spelen. Ik wil daar best nog eens op terugkomen in een brief.

De **voorzitter**: Nu heeft mijnheer Anker een vraag over het volgende onderwerp: binnenvaart.

De heer **Anker** (ChristenUnie): Ik dank de staatssecretaris voor het gedeelte van het antwoord dat ik al heb gekregen op de vraag hoe het staat met de cofinanciering van de binnenhavens. Mijn vraag was letterlijk: is er al enig zicht op? Ik heb van haar net het tijdspad gekregen met een schets hoe het allemaal gaat gebeuren als het allemaal goed gaat. Hoe verlopen de gesprekken? Kan de staatssecretaris aangeven of zij er zicht op heeft dat dit in orde gaat komen? Dat is meer inhoudelijk mijn vraag.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: De beleidsbrief is enkele weken geleden gepubliceerd. De inkt is dus nauwelijks droog. Het is vroeg om te zeggen hoe groot de weerklank kan zijn. Het is een soort prikkelkapitaal. Het is ook echt uitgezet om provincies en gemeenten erop te wijzen eens naar het belang van die binnenhavens te kijken. Het Rijk is bereid om daar de helft bij te doen. Kom met goede voorstellen, zodat wij die binnenvaart een flinke duw in de goede richting kunnen geven. Het is vroeg, maar ik heb goede hoop dat dit zeker tot goede plannen zal leiden.

Dat brengt mij tot een ander punt dat de heer Anker heeft opgebracht. Hij heeft namelijk een voorstel ingediend over de bereikbaarheid van binnenhavens. Ik meen dat u daar zo'n zeven miljoen voor wilde reserveren. Nu kan die 55 mln. voor de binnenhavens ook heel



De heer Van der Staaij (SGP)

© M. Sablerolle – Gouda

goed worden besteed aan het verbeteren van de bereikbaarheid van de binnenhavens. Ik begrijp uw zorgen, maar voel er niet voor om een nieuwe subsidie-regeling voor 7 mln. in het leven te roepen. Vandaar dat ik mij voorstel dat ik dat bedrag toevoeg aan de 55 mln. dat al voor de binnenhavens is bestemd, mocht uw amendement worden aangenomen. Dat geld is dan wat gemakkelijker beschikbaar. Het zal ook een snelle start mogelijk maken.

De heer **Anker** (ChristenUnie): Mijn fractie wil gewoon dat de binnenhavens beter bereikbaar worden. Als dat op deze manier kan worden bewerkstelligd, vind ik het prima.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Fijn.

De heren Roemer en Van der Staaij vroegen naar het wegwerken van de onderhoudsachterstand op de vaarwegen. Zoals ik in mijn beleidsbrief heb aangegeven, zal ik de onderhoudsachterstand op de rijkswaerwegen in de periode tot en met 2018 wegwerken. Dat is twee jaar eerder dan is aangekondigd in de Nota Mobiliteit. Ik hoop dat ik dat nog eens met twee jaar kan versnellen, dus het in 2016 kan hebben gerealiseerd. Daarvoor bereid ik maatregelen voor. Ik kom daar in de begroting voor 2009 op terug. Mij moet wel van het hart dat de Kamer mij een beetje zal moeten helpen, liefst niet met amendementen zoals die van de heer Samsom. Hij heeft net een amendement ingediend over internet in de trein. Daar is 15 mln. mee gemoeid. De minister heeft gezegd dat hij dat een heel mooi doel vindt. Dat vind ik ook, al ben ik er minder blij mee als dat ten koste gaat van de hoofdvaarwegen. Het zal voor mij dan ook erg moeilijk worden om de achterstand in het onderhoud in te lopen, terwijl wij dat allemaal graag willen, ook de heer Samsom, volgens mij.

De heer **Samsom** (PvdA): Ik begrijp dat de minister en de staatssecretaris er onderling nog niet helemaal uit zijn.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Wij zijn er juist helemaal uit!

De heer **Samsom** (PvdA): Ik heb u goed gehoord en zal nog eens naar die dekking kijken. Het doel staat. Daar zijn wij het dus allemaal over eens. Als ik de dekking kan vervolmaken, ziet u die snel tegemoet.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Mooi. Ik ben blij dat u hiermee de onvolmaaktheid van deze dekking toegeeft. Ik hoop dat het u lukt, een andere dekking te vinden.

Ik nader het einde van mijn betoog. Voordat ik afsluit, meld ik graag aan de heer Van der Staaij dat ik de aanneming van zijn amendement over de Kreekraksluizen wil overnemen. Ik zal Rijkswaterstaat vragen om na te gaan of de noodstroomvoorziening kan worden meegenomen bij de uitvoering van het grootonderhoudsproject voor de Zeeuwse sluisen dat in 2008 wordt gerealiseerd.

De heer **Van der Staaij** (SGP): Voorzitter. Dit is goed nieuws. De staatssecretaris zegt net dat zij het amendement wil overnemen, dus u hoort volgens mij formeel te vragen of daar een Kamermeerderheid mee akkoord gaat, zodat het op die manier daadwerkelijk kan worden geregeld.

De **voorzitter**: Het amendement-Van der Staaij (stuk nr. 19) is overgenomen.

De heer **Van der Staaij** (SGP): Uitstekend. Ik heb nog een vraag over een ander onderwerp op het terrein van de binnenvaart, waarop al schriftelijk ingegaan is. Het ging over de trage afgifte van tewerkstellingsvergunningen. Is de route niet te volgen die voor de zeevaart bestaat? De staatssecretaris heeft daar welwillend op gereageerd door te schrijven dat zij in overleg met haar collega van Sociale Zaken en Werkgelegenheid zou nagaan of een dergelijke constructie mogelijkheden voor de binnenvaart bood. Omdat ik weet dat interdepartementaal overleg veel tijd vergt, vraag ik wanneer wij iets over de uitkomsten van dat overleg te horen kunnen krijgen.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Mijn antwoord is natuurlijk: zo snel mogelijk. Ik zal in tweede termijn zeggen wanneer ik met een reëel tijdspad naar u terug kan komen.

De heer **Van der Staaij** (SGP): Tot slot heb ik een vraag over de ontwikkelingen rondom aanleg. Daarvan werd gezegd dat het niet meeviel om er grotere vaart achter te zetten. Ik heb gevraagd of de keersluis bij Zwartsluis, de overnachtingshaven bij Lobith, de Twentekanal en zovoorts niet wat sneller konden worden aangelegd. Het gemeenschappelijke antwoord op alle vragen over die concrete projecten is eigenlijk dat het vanwege procedures allemaal niet meevalt om het op tijd te doen. Van de minister hebben wij een verhaal gehoord dat toegespitst was op de problemen met wegaanleg. Wij zullen in het algemeen nagaan of het niet sneller kan. Wil de staatssecretaris nagaan of voor de vaarwegen ook geldt dat er traagheden in de procedures zitten ingebakken, die wij er uit zouden kunnen halen?

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Jazeker, ik heb ook steeds van de minister begrepen dat hij die taak, het onder de loep nemen van de procedures, niet smal opvat. Die procedures hebben betrekking op het gehele

Huizinga-Heringa

terrein van Verkeer en Waterstaat. Wij zullen daarom zeker aandacht besteden aan de procedures ten aanzien van de vaarwegen.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Ik ben tevreden met het antwoord op de vraag over het tekort aan zeevarenden. Uit dat antwoord maakte ik namelijk op dat in de komende visie uitgebreid op dat thema zal worden ingegaan. Het is niet mogelijk om vóór 1 januari 2009 concreet overheidssubsidie in te zetten voor stageplaatsen en opleidingen, omdat dat onderwerp eerst in Brussel aan de orde moet komen. Ik verzoek de staatssecretaris om het onderwerp overheidssubsidie in relatie tot stageplaatsen en opleidingen alvast in Brussel aan te kaarten. Anders vrees ik dat wij daarmee pas in januari 2010 kunnen beginnen.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Mevrouw Roefs gaat ervan uit dat die gedachte over overheidssubsidie en stageplaatsen in de brief over de zeevaart aan de orde komt die ik komend voorjaar aan de Kamer zal voorleggen. Tot nu toe konden de reders mij er nog niet van overtuigen dat het betalen van stagekosten door de overheid extra instroom in het zeevaartonderwijs tot gevolg zal hebben. Mevrouw Roefs kan uit het schriftelijke antwoord opmaken dat het voor reders al heel goedkoop is en dat wij hen op allerlei terreinen tegemoet zijn gekomen. Ik ben bereid om te onderzoeken of het volledig betalen van stagekosten extra instroom tot gevolg zal hebben. Voordat ik naar Brussel ga, wil ik weten of dat inderdaad een oplossing voor het probleem is.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Ik verzoek de staatssecretaris om contact op te nemen met de taskforce zeevarenden die daarvoor is ingericht. Ik schud dit idee uiteraard niet uit mijn mouw.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Dat zal ik zeker doen, ook voor het opstellen van de brief over de zeevaart waarover ik zojuist heb gesproken.

De heer **Roemer** (SP): De staatssecretaris heeft eerder gezegd dat de ambitie is om in 2016 het achterstallig onderhoud van de vaarwegen te doen. Ik had gehoopt dat dit eerder mogelijk was, maar desondanks ben ik blij met die toezegging. 2016 is immers vier jaar eerder dan verwacht. Nu wordt gesproken over 2018 en de rest zal nog worden gezien. Ik reken erop dat 2016 haalbaar is. Er is immers al sprake van een achterstand in vergelijking met de spoor- en de autowegen.

Ik heb de minister verzocht om de vragen over de interliner te beantwoorden. Hij heeft die doorgeschoven naar de staatssecretaris, maar zij beantwoordt die vragen niet. Dat is naar mijn idee niet volgens afspraak.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Ik heb gezegd dat ik het achterstallig onderhoud van de vaarwegen versneld wil laten doen. Tijdens één van mijn eerste debatten heb ik toegezegd dat ik daarop terugkom bij de begrotingsbehandeling 2009. In de beleidsbrief over de binnenvaart zal staan dat het achterstallig onderhoud in elk geval in 2018 zal zijn verricht. Tijdens de begrotingsbehandeling 2009 kom ik daarop terug. Het is nog steeds mijn doel om het achterstallig onderhoud voor 2016 te laten doen.

Er is aandacht besteed aan een landelijk dekkend plan over interliners. In de praktijk blijkt dat de interliner gebruikt wordt voor relatief kleine afstanden, namelijk daar waar het spoor geen goed alternatief biedt. Uit eigen ervaring weet ik dat mensen die van Heerenveen naar Noord-Holland willen met de interliner over de Afsluitdijk gaan en dat mijn studerende kinderen daarmee van Groningen naar Heerenveen gaan. Daar ligt immers geen spoorlijn. Er zijn weinig mensen die met dat voertuig van Groningen naar Vlissingen gaan. Zij kiezen voor het spoor. Daarom zetten wij niet in op een landelijk dekkend systeem van interliners.

De heer **Roemer** (SP): Ik heb de indruk dat het antwoord niet overeenstemt met de evaluatie van het ministerie van 2004. Daarin sprak het ministerie van...

De **voorzitter**: Stel uw vraag.

De heer **Roemer** (SP): Mijn vraag was niet of de minister een heel netwerk van busvervoer wil instellen. Mijn vraag was of zij wil zorgen voor landelijke afspraken, voor een landelijke formule voor het geval de markt ermee akkoord gaat. Die ontbreekt. In de eigen evaluatie zegt het ministerie zelf dat dat de ontbrekende schakel is. Meer vraag ik niet van de staatssecretaris.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Op die specifieke vraag zal ik in tweede termijn terugkomen; die was bij mij niet als zodanig overgekomen.

Voorzitter. Ik heb de hoofdpunten van mijn aanpak nu geschetst. Ter afsluiting merk ik graag op dat het mijn ambitie is om dingen vooral samen te doen, zowel bij het waterbeleid als bij de andere onderdelen van mijn portefeuille: samen met de sectoren, samen met de betrokken partijen, en samen met de mensen die mede verantwoordelijk zijn en het rechtstreeks aangaat. Samenwerking is geen doel op zichzelf, maar het creëert draagvlak, en dat vergroot de kans dat beleid slaagt. Dat is vanzelfsprekend mijn uiteindelijke doel.

De heer **De Krom** (VVD): Deze uitnodiging kan ik niet laten liggen. Het kabinet kan direct iets samen doen, met de oppositie, namelijk inzake de slechte beslissing rond de verplichte aanbesteding van het openbaar vervoer in de grote steden. De staatssecretaris heeft die verplichting geschraapt. Ik verbaas mij erover wat zij hierover in de Kamer zegt. Het is alsof zij dat nu vol overtuiging verdedigt, terwijl zij dat in de algemene overleggen toch echt als onbehoorlijk bestuur had bestempeld. De staatssecretaris stelt dat slechts de keuzevrijheid wordt gelaten aan de drie grote steden, maar dat is natuurlijk niet de realiteit. De realiteit is gewoon, dat de staatssecretaris de enige hefboom uit de wet heeft gehaald waardoor de openbaarvervoerbedrijven echt kostenverminderend, efficiëntieverhogend én kwaliteitsverhogend zouden gaan werken. Daarom wil ik heel graag haar reactie horen op het rapport, waarin staat dat de openbaarvervoerbedrijven in de drie grote steden 25% tot 35% minder efficiënt presteren dan de private openbaarvervoerbedrijven. Dat is wel heel erg slecht. Ik wil graag de reactie van de staatssecretaris op die cijfers, omdat zij de hefboom eruit heeft gehaald en voor een deel dus verantwoordelijk is voor het feit dat voorlopig nog sprake blijft van inefficiëntie. Wat denkt de staatssecretaris daar nog aan te doen? Als die efficiëntie benut

Huizinga-Heringa

zou worden, zou er heel veel geld vrijkomen om opnieuw in het openbaar vervoer in de grote steden te investeren. Ik ben heel benieuwd hoe de staatssecretaris dat gaat doen.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: De aanleiding voor deze opmerking was mijn opmerking over "samen". Ik wijs erop dat de Kamer in meerderheid een motie heeft gesteund om de keuzevrijheid om wel of niet openbaar aan te besteden, bij de drie stadsregio's te leggen. Die motie heb ik uitgevoerd.

De heer De Krom vraagt mij om een reactie op het rapport. Dat rapport lijkt mij van groot belang, met name voor de stadsregio's, als zij gaan kijken hoe zij hun openbaar vervoer vorm willen gaan geven. Natuurlijk willen wij allemaal dat dat marktconform is, dat de kwaliteit van het openbaar vervoer goed is, dat ook in de grote steden sprake is van reizigersgroei, en dat de grote kansen voor het openbaar vervoer die daar liggen, ook benut worden. Dat is een grote uitdaging voor alle decentrale overheden, ook voor de drie stadsregio's. Alle informatie die hun daarbij van dienst kan zijn en kan helpen bij het maken van keuzes, wens ik hun van harte toe.

De heer **De Krom** (VVD): Ik constateer dat "samen" in de woorden van de staatssecretaris betekent: samen met de linkse partijen, met de SP, de PvdA, en met de PVV van de heren Madlener en Wilders. Die hebben dat er doorheen gedrukt. De CDA-fractie en de VVD-fractie hebben schouder aan schouder gezegd dat sprake was van een heel slecht besluit voor het openbaar vervoer. Ik constateer nu dat "samen" in de ogen van de staatssecretaris betekent: samen met de linkse partijen. Dat past wel weer bij het motto van dit meest linkse kabinet sinds tijden. Het betekent niet "samen" met partijen met een beetje gezond verstand, met de VVD-fractie voorop. De staatssecretaris staat met lege handen.

De **voorzitter**: Mijnheer De Krom, de staatssecretaris had gelijk: het was een meerderheid in de Kamer.

De heer **Koopmans** (CDA): Ik heb nog een vraag aan de staatssecretaris op dit punt. Als zij dat overleg heeft met die drie regio's, wil zij hen er dan ook even op wijzen dat ondertussen de Europese Commissie in een aantal steden in Europa een procedure is gestart en nadere vragen heeft gesteld over het niet doen van een openbare aanbesteding en dat er daardoor niet alleen grote kansen zijn, maar ook grote risico's worden gelopen door die drie regio's op grote geldboetes als zij ervoor kiezen om niet aan te besteden?

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: De heer Koopmans weet dat ik de drie stadsregio's al in een brief op die gevaren heb gewezen en dat ik hen ook in gesprekken ervan heb doordrongen dat zij goed moeten kijken wat Europa wel en niet toestaat, waarbij ik juist hierop gewezen. Ik hoef dat dan ook niet nog een keer te doen.

De **voorzitter**: Ik wil dit onderwerp afronden. Ik ga ervan uit dat dit punt nog een aantal keren terugkomt in discussies tussen de Kamerleden onderling, als ik de interrupties zo hoor.

De heer **Roemer** (SP): Alleen die kant van de medaille

laten zien en degene die de staatssecretaris een keer wil verdedigen – dat gebeurt niet al te vaak...

De **voorzitter**: Dat heeft de staatssecretaris zelf gedaan.

De heer **Roemer** (SP): Maar ik wil ook een tegengeluid laten horen.

De **voorzitter**: Dat mag u straks doen in uw tweede termijn, als u daar behoefte aan heeft.

De heer **Roemer** (SP): In mijn drie minuten, als ik ook nog moties moet voorlezen? Krijg ik van u dan extra tijd in tweede termijn?

De **voorzitter**: Nee, dit onderwerp is nu uitgebreid aan de orde geweest. De staatssecretaris heeft zich verdedigd tegenover datgene wat haar door de Kamer is aange-reikt.

Wij gaan nu over tot de tweede termijn van de Kamer.

De heer **Roemer** (SP): Voorzitter. Ik heb het wel een beetje gehad met die verhalen van de heer De Krom en de heer Koopmans. Als er echt een links kabinet had gezeten, dan hadden wij het hele openbaar vervoer volledig gevrijwaard van het marktmonster. Openbaar vervoer is niet iets voor de sector om geld aan te verdienen, maar is iets van algemeen nut. Ik ben blij dat de staatssecretaris weliswaar niet helemaal, maar toch heeft geluisterd naar de meerderheid van de Kamer. Dat is een goed democratisch principe.

Wat de kilometerheffing betreft, kom ik er met deze minister helaas niet uit; vandaar mijn amendement daarover.

De ambities op het spoor zijn een stap in de goede richting, maar wij moeten afwachten of dat echt het hele landschap van de spoorcapaciteit zal behelzen en of de minister de middelen weet te vinden. Maar met minder hoeft hij in ieder geval bij mij niet meer aan te komen.

Wat de ambities van het regionaal openbaar vervoer betreft, blijft het mij spijten dat wij er niet veel meer uit halen. Daarom wil ik een aantal moties indienen.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat in de zomer de regering komt met een volwaardig toekomstgericht capaciteitsplan voor het spoor om een reizigersgroei voor de komende jaren mogelijk te maken;

constaterende dat er nu onvoldoende geld gereserveerd staat voor het capaciteitsplan spoor voor de periode 2011-2020;

van mening dat er een goede balans dient te zijn tussen investeringen in wegen en in spoorwegen en deze balans voor de periode 2011-2020 in de investeringen ontbreekt in het licht van de ambitie van de reizigersgroei op het spoor;

Roemer

voorts van mening dat de reizigersgroei niet alleen in de brede Randstad gewenst is, maar ook in de landsdelen;

verzoekt de regering, bij haar capaciteitsplan uitdrukkelijk ook aandacht te besteden aan mogelijke reizigersgroei in de landsdelen en te komen met voorstellen voor dekking waarbij gezocht wordt naar een goede balans tussen de uitgaven aan nieuwe wegen en spoorwegen,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 30 (31200-XII).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

van mening dat goede treinverbindingen niet opgeheven dienen te worden;

overwegende dat de NS overweegt om de Beneluxtrein op te heffen met de komst van de hsl-zuid;

constaterende dat veel reizigers en gemeenten deze betaalbare en goede internationale verbinding willen handhaven;

overwegende dat er veel onrust is over het mogelijk verdwijnen van deze treindienst en momenteel investeringen hierin achterwege zullen blijven vanwege de onzekere toekomst;

verzoekt de regering, een onafhankelijk onderzoek te doen naar het draagvlak voor het in stand houden van de Beneluxtrein en uiterlijk in maart 2008 de resultaten hiervan kenbaar te maken,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 31 (31200-XII).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat een landelijk interlinernet mogelijk een bijdrage kan leveren aan het verminderen van de filedruk en een bijdrage kan leveren aan het bevorderen van het openbaar vervoer;

voorts overwegende dat een landelijk interlinernet niet slechts provinciaal of gemeentelijk uitgevoerd kan worden, maar een landelijke formule ontbreekt;

verzoekt de regering, een landelijke formule voor een nationaal interlinernet te ontwikkelen en uiterlijk in mei 2008 met voorstellen hiertoe te komen,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 32 (31200-XII).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de snelwegbus mogelijk een bijdrage kan leveren aan het verminderen van de filedruk;

voorts overwegende dat de snelwegbus niet slechts provinciaal of gemeentelijk uitgevoerd dient te worden;

verzoekt de regering, het initiatief voor de snelwegbus verder uit te werken en uiterlijk mei 2008 met voorstellen hiertoe te komen,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 33 (31200-XII).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat er een ambitie van 5% reizigersgroei in het openbaar vervoer is;

voorts overwegende dat mbo-scholieren van 16 en 17 jaar wel regelmatig grote reisafstanden voor de studie moeten afleggen, maar in tegenstelling tot andere studenten geen ov-studentenkaart krijgen;

verzoekt de regering, de regeling voor de ov-studentenkaart uit te breiden voor 16- en 17-jarige mbo-leerlingen en uiterlijk april 2008 met voorstellen hiertoe te komen,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 34 (31200-XII).

Motie

De Kamer,

Roemer

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat er veel ongenoegen is over de nieuwe dienstregeling van de NS voor 2008 en dat dit vooral komt doordat op een aantal trajecten de eerste en/of laatste treindiensten zullen uitvallen;

overwegende dat ProRail claimt om lange nachten nodig te hebben voor goed spooronderhoud en spoorvervoerders daarop hebben besloten, enkele treinpaden niet te gebruiken;

van mening dat de treinreizigers niet gebaat zijn bij het schrappen van treindiensten;

verzoekt de regering, zich in te zetten richting ProRail en spoorvervoerders om zo snel mogelijk de treindiensten die nu geschrapt worden aan de randen van de nacht weer terug te laten keren,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 35 (31200-XII).

□

De heer **Koopmans** (CDA): Voorzitter. Ik dank de bewindslieden voor hun antwoorden in eerste termijn. De CDA-fractie is in grote lijnen tevreden. Wij zien twee aanvullende en ambitieuze bewindslieden die nog buitengewoon veel werk hebben te doen, veel geld hebben te organiseren, maar ook nog veel ambitieuze besluiten hebben te nemen. Wij zijn op een heleboel punten tevreden over de zaken die wij in eerste termijn hebben ingebracht. Ik heb nog een aantal punten te maken.

De CDA-fractie vindt dat de minister samen met zijn ambtgenoot van Financiën in overleg moet om chartervluchten in Twente mogelijk te maken en te houden. Het is goed als het kabinet hierover voordat de Kamer gaat stemmen over de amendementen, dus voor het begin van het kersteces, een brief stuurt. Hierin moet ook worden ingegaan op de risico's met betrekking tot staatssteunproblematiek. Een brief waarin "het kannie" staat, pik ik niet, maar Annie ook niet.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Dit is heel stoere taal. De heer Koopmans vraagt aan de ene kant het kabinet om in te gaan op risico's met betrekking tot de staatsschuldproblematiek, zeg maar gewoon: subsidiëren van de vakantiereiziger. Dat kan helemaal niet, en dat weet hij. Aan de andere kant zegt hij het niet te pikken als het antwoord is dat het niet kan. Het is een van die twee.

De heer **Koopmans** (CDA): Dat is omdat er een heleboel slimme oplossingen te bedenken zijn voor dit soort problemen. Ik acht het goed mogelijk dat de twee bewindslieden oplossingen vinden voor deze problematiek die de toets van de staatssteun van de Europese Unie kunnen doorstaan, en tegelijkertijd de vluchten in de lucht houden.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): De heer Koopmans vindt het dan politiek en moreel goed te verdedigen om enkele tienduizenden vakantiegangers met honderden, zo niet duizenden euro's per persoon te gaan subsidiëren? Ter wille van mevrouw Annie Schreijer?

De heer **Koopmans** (CDA): Met volle overtuiging is de CDA-fractie van mening dat een burgervliegveld Twente voor die regio de volle politieke steun verdient.

De heer **De Krom** (VVD): Ik vind het een mooi betoog en sluit mij er van harte bij aan. De VVD-fractie pikt het niet als mijnheer Koopmans zijn gelijk niet haalt.

De heer **Koopmans** (CDA): Collega Roefs zal een motie over de A1 indienen. Over de N69 zullen wij verder praten bij de behandeling van het MIRT. Er liggen amendementen voor, maar die hebben een buitengewoon matige dekking.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat in het Implementatieplan Toegankelijkheid Spoor staat dat er in 2030 270 toegankelijke stations met aangepaste perrons moeten zijn (ongeveer 70%) en dat de overige stations na 2030 aan bod komen;

overwegende dat het kabinet de ambitie heeft om de groei van het personenvervoer per trein op korte en middellange termijn te continueren;

overwegende dat toegankelijke stations met aangepaste perrons essentieel zijn voor reizigers met een functiebeperking, omdat zij daardoor met of zonder assistentieverlening per trein kunnen reizen;

verzoekt de regering, deze kabinetsperiode een extra financiële impuls te geven voor de uitvoering van het Implementatieplan Toegankelijkheid Spoor en binnen een halfjaar met voorstellen te komen om de doelstellingen van dit Implementatieplan zo veel als mogelijk voor 2018 te kunnen realiseren,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 36 (31200-XII).

De heer **Roemer** (SP): Ik begrijp dat de heer Koopmans dus terugkomt op zijn tegenstem bij de motie van collega Gerkens van vorig jaar waarin ongeveer hetzelfde werd verzocht, teneinde de toegankelijkheid van de perrons voor 2030 te regelen. Toen was de CDA-fractie tegen; de fracties van GroenLinks, PvdA, D66 en SP waren voor. Ik ben blij dat de CDA-fractie nu om is. Het is alleen jammer dat het soms wat lang duurt.

De heer **Koopmans** (CDA): U zegt dat beide moties ongeveer tot hetzelfde strekken. Blijkbaar is het dus niet

Koopmans

precies hetzelfde. Misschien is dat net de reden waarom wij toen tegen die motie stemden en nu zelf een motie indienen.

De heer **Roemer** (SP): Dan daag ik u uit nog eens naar de inhoud van die motie te kijken en met goede argumenten te komen.

De heer **Koopmans** (CDA): Dat wilde ik net zeggen. Met alle plezier zal ik op dat punt de motie van mevrouw Gerken nog eens bekijken, alsmede onze overwegingen destijds om ertegen te stemmen.

Voorzitter. Files zijn natuurlijk van ons allemaal. Heel Nederland stapt 's morgens in de auto, rijdt de weg op en gaat dan met elkaar klagen dat er files zijn. De CDA-fractie vraagt dus om een bredere aanpak waarbij meer departementen, alsmede werkgevers- en werknemersorganisaties betrokken worden.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat het terugdringen van de files een brede en interdepartementale aanpak vergt;

overwegende dat werkgevers en werknemers hierbij ook een verantwoordelijkheid hebben;

verzoekt de regering om uiterlijk bij de aanbidding van de rijksbegroting voor het jaar 2009 met voorstellen te komen om het thuis- en telewerken te stimuleren, waarvan onder meer het nader bezien van de arboregels voor thuiswerken, het verbeteren van de (fiscale) vergoeding voor thuiswerken en het mijden van de spits deel uitmaken,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 37 (31200-XII).

De heer **Madlener** (PVV): Dit schiet bij mij even in het verkeerde keelgat. Het niet meer aanleggen van wegen is overheidsbeleid, net als het naar Nederland laten komen van vele migrantengroepen en het laten werken van meer mensen, onder wie vrouwen. Nu zegt u dat mensen niet mogen klagen als zij in de file staan. Ik vind dat met name de overheid verantwoordelijk is voor het ontstaan van die files en het is daarom heel flauw van de CDA-fractie om nu naar de automobilisten en ieder ander te wijzen. Deze overheid heeft de files laten ontstaan. Ik hoop dat u dat met mij eens kunt zijn.

De heer **Koopmans** (CDA): Nee, dat ben ik niet met u eens. Ik vind dat u moet inzien dat niet iedereen in de auto of in de Kamer of waar dan ook kan zeggen dat uitsluitend de minister van Verkeer en Waterstaat verantwoordelijk is voor het oplossen van de files. Dat vindt de CDA-fractie iets te gemakkelijk. Het is een interdepartementale verantwoordelijkheid: de minister

van EZ houdt zich bezig met venstertijden, de minister van OCW met schooltijden en de staatssecretaris van VWS met kinderopvang. En zo kun je nog wel even doorgaan. Wij zijn het eens over het belang van de aanleg van meer wegen, van beter openbaar vervoer et cetera. Het is goed om hierbij te kiezen voor een interdepartementale aanpak. Op deze manier spelen wij in op de brief die VNO-NCW hierover enkele maanden geleden naar de Kamer heeft gestuurd. Wij denken dat er kansen genoeg liggen en gaan ervan uit dat het kabinet met deze motie voldoende ondersteund wordt en in samenwerking met werkgevers en werknemers een mooi plan zal maken.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): In de inbreng van de CDA-fractie in beide termijnen was het dualisme al niet bijster groot – op zich is dat haar goed recht – maar door nu te stellen dat minister Eurlings niet verantwoordelijk is voor de files...

De **voorzitter**: Mijnheer Duyvendak, ik onderbreek u even. Ik dacht dat u een vraag zou stellen over de motie van de heer Koopmans. Ik sta u alleen een vraag over de motie toe.

De heer **Koopmans** (CDA): Ik wil de vraag echter met alle plezier beantwoorden.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Ik heb mijn vraag nog helemaal niet gesteld.

De heer **Koopmans** (CDA): Ik zal u en de voorzitter de moeite besparen. Als ik gezegd had dat iedereen verantwoordelijk is, behalve minister Eurlings, zou u gelijk hebben. Deze minister is samen met de staatssecretaris volstrekt verantwoordelijk voor het verkeers- en vervoersbeleid in Nederland. Het is echter geen oplossing om te zeggen dat zij de klus alleen moeten klaren, terwijl de rest van Nederland klagend achteroverleunt. Er is meer vereist dan hun beleid. Kabinet, werkgevers en werknemers moeten met elkaar aan de slag, zij aan zij. Dit is ook gebeurd bij de kilometerheffing. Samen moeten zij problemen oplossen.

Ten slotte wil ik nog een motie indienen.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de subsidieregeling voor spoorse doorsnijdingen vorig jaar een groot succes was;

overwegende dat in de begroting van Verkeer en Waterstaat voor het jaar 2008 staat dat het kabinet voornemens is, met een tweede tranche spoorse doorsnijdingen te komen;

overwegende dat er nog een aantal gemeenten is waar de barrièrewerking van het spoor een probleem vormt;

verzoekt de regering om bij de begroting van Verkeer en Waterstaat voor het jaar 2009 met een tweede tranche spoorse doorsnijdingen te komen,

Koopmans

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 38 (31200-XII).



De heer **Koppejan** (CDA): Voorzitter. Kortheidshalve sluit ik mij aan de dankbetuigingen van collega Koopmans. Ik wil nog de volgende drie moties indienen.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de huidige waterveiligheidsnormen waar onze waterkeringen om de vijf jaar aan worden getoetst, zijn gebaseerd op de Deltacommissie in de jaren vijftig van de vorige eeuw;

constaterende dat deze normen geen rekening houden met recente inzichten op het gebied van klimaatverandering, zeespiegelstijging en bodemdaling;

overwegende dat het kabinet voornemens is om in de beleidsnotitie Waterveiligheid de wettelijke systematiek van veiligheidsnormen te actualiseren;

overwegende dat betrouwbare normen voor waterveiligheid van groot maatschappelijk belang zijn en noodzakelijk voor het vaststellen van de noodzakelijke maatregelen en investeringen voor de waterveiligheid;

verzoekt de regering om in 2008 een brede discussie te starten over de nieuwe normen voor waterveiligheid;

verzoekt de regering om ernaar te streven, de nieuwe normen voor waterveiligheid voor het eerst toe te passen bij de eerstvolgende toetsingsronde van de waterkeringen in 2011,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 39 (31200-XII).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat in de begroting van het ministerie van VROM 4,3 mln. beschikbaar is voor initiatieven in het kader van een doelmatige waterketen;

overwegende dat er nog geen specifieke, toegankelijke en laagdrempelige stimuleringsregeling bestaat voor

quick scans, opleidingen en kennisuitwisseling op het terrein van samenwerking in de waterketen, in het bijzonder op het terrein van rioolbeheer;

verzoekt de regering om van de beschikbare middelen 1,5 mln. beschikbaar te stellen voor het uitvoeren van quick scans door gemeenten om de mogelijkheden van samenwerking, efficiency en kostenbesparingen in de waterketen in beeld te brengen;

verzoekt de regering voorts om 1 mln. beschikbaar te stellen voor opleidingen en het uitwisselen van kennis en ervaring tussen organisaties (zoals waterschappen) die al met gemeenten samenwerken op het gebied van rioolbeheer en andere die dat nog niet doen;

verzoekt de regering om hiervoor een toegankelijke en laagdrempelige stimuleringsregeling in het leven te roepen,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 40 (31200-XII).

De heer **Koppejan** (CDA): Daarmee komt het amendement op stuk nr. 23, dat eerder is ingediend, te vervallen.

De **voorzitter**: Het amendement-Vermeij/Koppejan (stuk nr. 23) is ingetrokken.

De heer **Koppejan** (CDA): Dan kom ik bij mijn laatste motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

kennisgenomen hebbend van het besluit van Rijkswaterstaat Noord-Brabant om de contractbundeling van baggerwerkzaamheden met andersoortige werkzaamheden ongedaan te maken;

van mening dat voor, door Rijkswaterstaat, uit te besteden werkzaamheden, ook bedrijven uit het mkb in aanmerking moeten kunnen komen en dat gezonde concurrentie voor scherpere prijzen zorgt;

overwegende dat door brede contractbundeling alleen zeer grote aannemers op de werkzaamheden kunnen inschrijven;

constaterende dat er voor een aantal uit te besteden werkzaamheden nauwelijks of geen belangstelling blijkt te bestaan en dat er in toenemende mate overschrijdingen van aanbestedingsprognoses zijn (inschrijfbetragen van aannemers liggen boven de ramingen van Rijkswaterstaat);

verzoekt de regering om:

1. zeer terughoudend te zijn met het in één bestek

Koppejan

onderbrengen van zeer uiteenlopende werkzaamheden; 2. waar mogelijk omvang van de werkzaamheden per bestek zodanig te bepalen dat ook kleinere en middelgrote bedrijven op de werkzaamheden kunnen inschrijven,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 41 (31200-XII).



De heer **De Krom** (VVD): Voorzitter. De minister heeft vanmorgen gesproken zoals wij hem kennen: veel ambities, veel mooie woorden en de verwachtingen zijn nog verder opgeschroefd. Maar ik constateer wel dat alles voorlopig nog papier blijft, en in mooie woorden kan je niet rijden. Wij wachten als VVD-fractie zijn daden af. De vraag die wij ons stellen is: hoe lang nog?

Inzake de kilometerheffing verwijst de minister uitvoerig en veelvuldig naar de heer Hofstra. Ik verwijs op dit moment naar de heer Van Hijum van het CDA. De afspraken die indertijd tussen hen zijn gemaakt over de kilometerheffing, waren glashelder: invoering, maar geen lastenverhoging voor de automobilist, de heffing is een aanvulling op bouwen en benutten, maar geen excuus om minder asfalt aan te leggen, en ze gaat voor iedereen tegelijk in. Deze minister draait zich onder die afspraken uit en hij is daarover niet eerlijk. De waarheid is dat hij een emmer aan belastingen over de hoofden van automobilisten heen gooit en de kilometerheffing gebruikt als excuus voor minder asfalt, dat het slot op de infrastructuur er voorlopig nog stevig op zit en dat het vrachtverkeer wordt gediscrimineerd. Ik dien daarom de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat invoering van de kilometerheffing niet gepaard zou gaan met een lastenverhoging voor de automobilist, maar dat het kabinet deze lasten toch verhoogt;

overwegende dat invoering van de kilometerheffing niet in de plaats zou komen van bouwen en benutten, maar dat het kabinet dit toch doet;

overwegende dat de invoering van de kilometerheffing gelijktijdig zou plaatsvinden voor vracht- en personenvervoer, maar dat het kabinet deze gelijktijdigheid laat vallen;

verzoekt de regering, af te zien van invoering van de kilometerheffing zoals de regering die nu voorstelt,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid De

Krom. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 42 (31200-XII).

De heer **De Krom** (VVD): Voorzitter. Gelet op de beperkte spreektijd ga ik meteen over tot het indienen van een volgende motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat in de Nota Mobiliteit gebruikgemaakt wordt van verkeers- en vervoersprognoses op grond waarvan beleid wordt geformuleerd;

constaterende dat de mobiliteitsgroei in de afgelopen jaren beduidend groter is geweest dan in de Nota Mobiliteit werd verwacht;

verzoekt de regering:

- de gebruikte vervoersprognoses in de Nota Mobiliteit te actualiseren;
- de gevolgen voor de haalbaarheid van de in de Nota Mobiliteit vastgestelde doelen aan te geven;
- de daaruit voortvloeiende benodigde extra middelen vrij te maken om die doelstellingen alsnog te halen,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 43 (31200-XII).

De heer **De Krom** (VVD): Ik ga over tot de volgende motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de Flevolijn van groot belang is voor de ontsluiting van Almere, Flevoland, Friesland, Groningen en Drenthe;

overwegende dat het vrachtvervoer via de Hanzelijn ook gebruik zal maken van de Flevolijn;

voorts overwegende dat een robuuste ontsluiting van Almere randvoorwaardelijk is voor de schaalprong en in alle vervoersscenario's noodzakelijk is, ook voor verbetering van de reistijd en capaciteit van het openbaar vervoer richting het noorden;

constaterende dat de capaciteit van het spoor richting Almere nu al ontoereikend is;

verzoekt de regering, de aanleg van de viersporigheid van de Flevolijn te versnellen en deze zo snel mogelijk

De Krom

toe te voegen aan het pakket "no regret" uit de planstudie OV SAAL en onverkort uit te voeren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden De Krom, Samsom, Koopmans, Duyvendak, Anker, Roemer en Van der Staaij.

Zij krijgt nr. 44 (31200-XII).

De heer **De Krom** (VVD): Het doet mij veel genoegen dat deze laatste motie door al deze collega's mede ondertekend is.

Met name collega Duyvendak en ikzelf hebben een uitvoerige discussie met de minister gehad over de vraag welke extra middelen nu beschikbaar zijn voor het spoor in deze kabinetsperiode. Daar kwamen wij niet uit. Ik dien daarom de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat er grote onduidelijkheid bestaat over de middelen die in deze kabinetsperiode beschikbaar zijn voor het spoor;

overwegende dat er eveneens grote onduidelijkheid bestaat over de herkomst van deze middelen;

verzoekt het Presidium, de Algemene Rekenkamer de uitspraken van de minister van Verkeer en Waterstaat over extra investeringen in het spoor – dus bovenop de middelen die al gereserveerd zijn – te laten verifiëren en hierbij specifiek in te gaan op de herkomst van de door de minister benoemde middelen,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 45 (31200-XII).

De heer **Koopmans** (CDA): Ik ben aan het nadenken wat dit voor soort parlementair gebruik zou zijn: "roept het Presidium op". Dus het Presidium van de Kamer moet iets gaan controleren? Ons Presidium zorgt voor de koffie, maar doet niet aan politiek.

De heer **De Krom** (VVD): Het Presidium doet niet aan politiek; daarin heeft de heer Koopmans natuurlijk gelijk. De Kamer kan de Rekenkamer echter verzoeken om ergens onderzoek naar te doen. Wij vragen de Kamer dus om een uitspraak en die uitspraak zou zijn: "Presidium, vraagt u aan de Rekenkamer om te verifiëren wat de minister vanmorgen over het openbaar vervoer heeft gezegd, en met name over het spoor".

De heer **Koopmans** (CDA): In deze Kamer hebben wij de gewoonte om Rekenkameronderzoeken ordentelijk voor te bereiden als wij die laten uitvoeren. Wij bespreken deze eerst in commissies, wij formuleren onderzoeksop-

drachten en wij spreken dan daarover, maar wij laten nooit bij motie hupsakee via het Presidium onderzoek doen. Laten wij, los van de inhoud – dat maakt mij niet zo veel uit; laten wij maar uitzoeken wat noodzakelijk is om uit te zoeken – vanwege normaal parlementair gebruik gewoon onderzoeken doen zoals wij deze altijd wensen te doen.

De heer **De Krom** (VVD): Het is een parlementair gebruik dat de Kamer het Presidium kan vragen om iets te doen. Daarvoor is deze motie. Het is heel simpel. Als de minister duidelijker was geweest in zijn antwoorden, was ik de laatste geweest die hierom had gevraagd. Dat was echter niet zo. De heer Samsom heeft waarschijnlijk ook grote moeite met deze motie; dat begrijp ik ook wel. Die staat ook met lege zakken aan de interruptiemicrofoon.

De heer **Samsom** (PvdA): Ik heb gewoon een vraag.

De heer **Koopmans** (CDA): Ik vind het prima om iets te laten onderzoeken, maar daarvoor sta ik hier niet. Ik ben ook voorzitter van de vaste commissie en men weet dat ik er altijd aan hecht dat wij de procedures ordentelijk volgen. Daarover gaat mijn opmerking. Voor de rest kunnen wij dit inhoudelijk op een normale manier behandelen.

De **voorzitter**: Dat zal ook gebeuren, mijnheer Koopmans. U hebt de tekst van de motie nog? Naar de procedure zullen wij goed kijken.

De heer **Samsom** (PvdA): Ik heb helemaal geen moeite met zo'n motie. Ik heb alleen een vraag. De Rekenkamer moet onderzoeken welke gelden de minister beschikbaar stelt. Nu hebben wij net een heel debat achter de rug waarin ik een ultimatum heb gesteld over de termijn waarop die gelden beschikbaar moeten komen. Die lag niet in de eerste termijn – dat had ik misschien ook wel graag gewild – maar die ligt in de zomer. Houdt de heer De Krom deze motie nu aan tot de zomer, waarna wij gaan bekijken waar die gelden vandaan komen? Als hij gewoon echt een vent is, dan dient hij een amendement in voor 4,5 mld.

De heer **De Krom** (VVD): Dat hebben wij bij de verkiezingen al gedaan. De heer Samsom houdt van het openbaar vervoer en het spoor. Hij had dus op de VVD moeten stemmen. Wij wilden immers 10 mld. vrijmaken! Daarvan was 4 mld. voor het spoor bedoeld. De heer Samsom staat maar een beetje te blaffen aan de interruptiemicrofoon, met lege zakken.

De **voorzitter**: Ik wil dat de heer De Krom zijn motie overhandigt. Ik wil de tekst van de motie namelijk graag zien als daarover debat ontstaat in de Kamer.

De heer **De Krom** (VVD): Ik zal de tekst overhandigen. Die ultimatums van de heer Samsom ken ik onderhand wel. Ik laat deze motie gewoon in stemming komen.

De heer **Samsom** (PvdA): Ik heb de heer De Krom verzocht om een amendement in te dienen. Hij zei dat hij dit bij het verkiezingsprogramma heeft gedaan. Bij verkiezingsprogramma's dien je geen amendementen in. Dit doe je bij de begrotingsbehandeling.

De Krom

De heer **De Krom** (VVD): Mijnheer Samsom, nu gaan wij zaken doen. Wij hebben bij de verkiezingen een plan van 10 mld. op tafel gelegd voor investeringen in wegen en het openbaar vervoer. Nu staat de heer Samsom te blaten over het openbaar vervoer. Het pakket voor openbaar vervoer van deze minister is volgens de heer Samsom voorlopig een zwarte doos, met geld dat er al was en een groot nog ontbrekend bedrag.

De **voorzitter**: Ik zou graag willen dat de heer De Krom naar de motie gaat. Ik heb hem net al gevraagd om de tekst van de motie. Als er een debat over de inhoud van de motie ontstaat, moeten wij daarover kunnen oordelen. Wij moeten elkaar niet met dergelijke kwalificaties beoordelen.

De heer **De Krom** (VVD): Ik overhandig u de tekst. Het past de heer Samsom enige bescheidenheid te betrachten als hij het woord voert!

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Daar ben ik het nu hartgrondig mee eens, maar daarvoor ben ik niet naar de microfoon gekomen.

Omdat ik de motie meeondertekend heb, geef ik een toelichting. Ik heb meerdere malen een motie van vergelijkbare strekking meegemaakt en mede ingediend. Door middel van de motie verzoekt de Kamer het Presidium een verzoek te doen aan de Rekenkamer tot een bepaalde verificatie. Ik zeg aan de heer Koopmans dat wij dit via het Presidium geleiden, zodat het Presidium eventueel de Kamercommissie kan raadplegen voor de precieze formulering van de onderzoeksvraag aan de Rekenkamer. Volgens mij kan het niet mooier.

De **voorzitter**: Nee, maar als dit verzoek per motie wordt ingediend, kan de Kamer daar eerst over stemmen. Dat lijkt mij uitstekend. De heer Duyvendak gaf een toelichting omdat hij medeondertekenaar is. Heeft de heer De Krom nog een andere motie?

De heer **De Krom** (VVD): Ja, ik heb nog één motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat in de afgelopen jaren de efficiency en de kwaliteit van het gemeentelijke vervoer in de drie grote steden zijn achtergebleven bij het openbaar aanbesteed vervoer;

overwegende dat de productiviteit van het rijdend personeel in het streekvervoer 20% hoger ligt dan de productiviteit van het rijdend personeel in het stadsvervoer in de drie grote steden;

overwegende dat uit onderzoek blijkt dat de ov-bedrijven in de drie grote steden 20% tot 35% goedkoper kunnen werken dan nu het geval is;

verzoekt de regering, mogelijk door de aanbesteding van het stadsvervoer in de G3 opnieuw te verplichten, te bevorderen dat de ov-bedrijven in de G3 minimaal 25%

goedkoper gaan werken en de vrijvallende middelen in te zetten voor meer en beter openbaar vervoer ter compensatie van de bezuinigingen op de BDU,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 46 (31200-XII).

De heer **Madlener** (PVV): De VVD heeft allerlei bestuurders in de genoemde steden. Waarom spreekt de heer De Krom hen niet aan? Zij gaan erover. Als zij hun werk niet goed doen, moet de heer De Krom hen aanspreken.

De heer **De Krom** (VVD): Mijnheer Madlener zat toch in de gemeenteraad van Rotterdam? Waarom heeft hij er niets aan gedaan?

□

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Voorzitter. Dit is de eerste begrotingsbehandeling van Verkeer en Waterstaat van de nieuwe coalitie. Er zijn heel wat piketpalen geslagen. Er is werk zat voor de komende vier jaar.

Het is overduidelijk dat in Oost-Nederland de urgentie voor de aanpak van de A1 groot is. Daarom dien ik de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de A1 tussen Amersfoort en Deventer tot de belangrijkste verbindingen van Nederland behoort;

overwegende dat bij de nota Pieken voor de Delta en de Nota Ruimte het economische belang van de A1-corridor is onderstreept;

overwegende dat uit de gebiedsgerichte verkenning A1 (2007) blijkt dat de problemen op de A1-corridor 2020 ernstig en structureel zullen zijn;

constaterende dat de betrokken provincies en gemeenten veel doen om de problemen op de A1 te verminderen;

verzoekt de regering om de planstudie A1 tussen knooppunt Beekbergen en Deventer te hervatten, daarbij ook het deel van de A1 tussen Deventer tot en met knooppunt Azeloo te betrekken en het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport hierop aan te passen,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 47 (31200-XII).

Roefs

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de kennis die is opgedaan uit proeven gratis openbaar vervoer op een goede manier gedeeld moet kunnen worden tussen verschillende regio's;

overwegende dat de regio's op het gebied van "gratis ov" van elkaar kunnen leren op basis "best practice" en uitwisseling daartoe belangrijk is;

constaterende dat de regering met het Kennisplatform Verkeer en Vervoer (KpVV) daartoe een bijdrage zou kunnen leveren;

verzoekt de regering om kennisuitwisseling op het gebied van proeven met gratis ov actief te stimuleren en op te nemen in het jaarprogramma 2008 van het Kennisplatform Verkeer en Vervoer (KpVV) en de precieze inzet van het kennisplatform in overleg met de betrokken regio's nader te bepalen,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 48 (31200-XII).

De heer **Samsom** (PvdA): Voorzitter. Hier stond in de eerste termijn een getergde en ook ontevreden woordvoerder voor het spoor. Getergd omdat wij grote plannen hebben en ontevreden omdat een aantal onduidelijkheden bleef bestaan over het enorme bedrag dat nodig is. Getergd ben ik nog steeds, tot het moment dat wij echt gaan bouwen, maar ik ben een stuk minder ontevreden, omdat de vier eisen die ik in de eerste termijn heb neergelegd, door de minister adequaat zijn beantwoord. Ik rekende op de oppositie om eventuele lacunes aan te vullen. Dat is niet gebeurd. Volgens mij klopt de conclusie dat wij er in de zomer beter in zullen slagen om in de begroting van volgend jaar genoeg financiële middelen op een rij te zetten om die enorme ambitie waar te maken. In 2010 zullen wij projectbesluiten nemen en zal er eindelijk worden gebouwd. Allerlei kabinetten, met 16 jaar VVD, zijn er niet aan begonnen en zijn er nooit aan toegekomen. Dat maakt mij inderdaad een stuk minder ontevreden, maar wel tot op het bot getergd.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Ik ben nieuwsgierig waar deze enorme emotiewisseling bij de heer Samsom vandaan komt. Minister Eurlings heeft de afgelopen weken gezegd dat hij alleen maar kandidaat-planstudies zou doen en geen echte planstudies, omdat er geen geld is. Hij heeft dat in zijn termijn volgehouden. Ook heeft hij gezegd dat hij pas rond de mobiliteitsvisie beslist of er geld is. Dat is dus volgende zomer. Voorlopig is er niets. De minister is geen millimeter opgeschoven.

De heer **Samsom** (PvdA): Ik heb in eerste termijn gevraagd om meteen te beginnen met werken aan die planstudies. Of ze nu kandidaat-planstudies worden genoemd of niet, er wordt meteen begonnen en er wordt geen minuut verloren. Dat is honderd procent toegezegd. Ik heb in mijn eerste termijn gevraagd om voor de zomer duidelijkheid te verschaffen over het benodigde geld en dat te identificeren in alle daarvoor geschikte delen van de rijksbegroting. Dat is honderd procent toegezegd. Als ik hier weer ontevreden zou staan, had ik iets nieuws moeten toevoegen aan mijn eisenpakket. Zo doe ik geen politieke zaken, meneer Duyvendak. Ik stel eisen, uit wensen in mijn eerste termijn en ik wacht op de beantwoording van de minister. Als hij daarop niet had geantwoord, had ik hier met een motie gestaan, maar dat hoeft gelukkig niet.

De heer **Roemer** (SP): De heer Samsom rekent op de oppositie. Volgens mij heb ik een aardige duit in het zakje gedaan. Hij vroeg lacunes aan te geven. Ik heb een motie ingediend over de landelijke gebieden en over een goede balans tussen wegen en spoorwegen. Ik reken op de PvdA-fractie bij de stemming.

De **voorzitter**: De heer Samsom hoeft hierop niet te reageren; dit was slechts een constatering.

De heer **Madlener** (PVV): Voorzitter. De overheid heeft al jaren-, al decennia lang consequent gehandeld als het om wegen gaat: geen wegen aanleggen, maar de vraag naar mobiliteit wel laten toenemen door allerlei ander beleid voor immigratie en tweeverdieners; iedereen moet werken. Daarom is het slecht om nu de automobilist als schuldige aan te wijzen. Het is aan de opeenvolgende kabinetten te danken, inclusief de VVD en nu ook het CDA, dat de files blijven toenemen. Het is goed dat iedereen dat weet.

Ik heb de minister in de eerste termijn een fopspeen gegeven. Die is ook bedoeld voor de CDA-fractie, want van het CDA had ik niet verwacht dat het in zo'n kabinet zou stappen. De heer Eurlings heeft een bijna onmogelijke taak om de files op te lossen. Dat had gewoon bij het regeerakkoord geregeld moeten worden. De koppeling die Nederland als enig land in Europa maakt, had eruit gehaald moeten worden. Dat gaat niet lukken. Dit is kritiek aan het adres van het CDA en de regering. Ik heb een aantal moties geformuleerd die het leed misschien nog iets kunnen verzachten, want de files zullen alleen maar toenemen. De eerste heeft betrekking op de informatie over files.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat onder de huidige regering de files alleen maar zullen toenemen;

overwegende dat de automobilist daarom gebaat is bij accurate en snelle informatie over vertragingen op de weg;

Madlener

verzoekt de regering om ervoor zorg te dragen dat de informatievoorziening door middel van de matrixborden boven de weg, het Traffic Message Chanel (TMC) en via internet accuraat, snel en gratis beschikbaar is voor de automobilist,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 49 (31200-XII).

De heer **Madlener** (PVV): Er is nog veel winst te behalen op dit front.

Het is een gotspe dat het kabinet over zijn eigen graf heen regeert. Er zouden nu stappen genomen moeten worden die een volgend kabinet niet meer kan terugdraaien. Dat is naar mijn mening verkeerd. Dit kabinet moet haar eigen beleid voeren en moet daarop kunnen worden afgerekend door de bevolking. Dit houdt ook in dat het nieuwe kabinet die aantreedt na deze kabinetsperiode, beleid moet kunnen formuleren zonder dat zij gebonden is aan allerlei contracten. Daarom dien ik de volgende motie in:

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de regering over haar eigen graf heen regeert ten aanzien van het rekeningrijden;

overwegende dat er uiterlijk in 2010 nieuwe verkiezingen zullen plaatsvinden;

verzoekt de regering om tot en met de komende verkiezingen geen grote contracten af te sluiten met leveranciers van technieken voor rekeningrijden,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 50 (31200-XII).

De heer **Madlener** (PVV): Draagvlak is een van de belangrijkste motieven die de minister steeds weer noemt voor de invoering van rekeningrijden. Ik vraag me af: draagvlak bij wie? In de Kamer is er een smal draagvlak, maar onder de bevolking zeker niet. De regering moet de bevolking serieus nemen en als zij echt draagvlak wil, moet zij de bevolking in de gelegenheid stellen om zich uit te spreken. Daarvoor is maar een middel geschikt, een referendum. Daarom dien ik de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de invoering van het rekeningrijden een zeer grote maatschappelijke impact zal hebben;

overwegende dat de regering zelf aangeeft, zeer grote waarde te hechten aan een breed draagvlak in de maatschappij;

verzoekt de regering om een referendum uit te schrijven zodat de Nederlandse bevolking zich kan uitspreken over het wel of niet invoeren van het rekeningrijden,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 51 (31200-XII).

De heer **Koopmans** (CDA): Het is interessant dat de heer Madlener de CDA-fractie indeelt in het kamp van fracties die te weinig doen. Daarom ben ik even naar achteren gerend om te vragen of hij nog amendementen heeft ingediend. Het antwoord was: nee. Ik heb nu zijn drie moties aangehoord en die kan ik als volgt samenvatten. De eerste motie heeft betrekking op een bordje dat aangeeft waar er files zijn, de tweede behelst een verbod voor de regering om nog apparatuur te kopen en in de derde wordt gevraagd om een referendum over het rekeningrijden. Prachtig natuurlijk, maar welke oplossing ziet de heer Madlener voor het fileprobleem?

De heer **Madlener** (PVV): De opmerking van de heer Koopmans doet mij denken aan het beleid van het Rotterdamse stadhuis dat ertoe heeft geleid dat er jarenlang parkeerplaatsen zijn weggehaald, waarna vervolgens de conclusie was dat er te weinig parkeerplaatsen waren en dat er daarom betaald parkeren moest worden ingevoerd. Wij zijn van mening dat het probleem bij de bron moet worden aangepakt. Het rekeningrijden, het duur maken van het rijden in de spits, is slechts symptoombeleid. Je kunt beter de oorzaken van de files aanpakken en dit betekent dat het asfalttekort, het tekort aan wegen, te smalle wegen en knelpunten waar mensen al jarenlang steeds weer in de file staan, moeten worden aangepakt. Dat is mijn oplossing. Ik weet dat de heer Koopmans die niet steunt, maar hij weet dat dit onze lijn is.

De heer **Koopmans** (CDA): In deze moties lees ik geen andere plannen dan die de regering tot nu toe heeft aangekondigd. Mijn fractie en de regering zijn van mening dat er gebouwd moet worden, dat er asfalt moet worden aangelegd en dat er in het spoor moeten worden geïnvesteerd. Met alle respect voor zijn inbreng, de heer Madlener heeft daar bovenop niets ingebracht.

De heer **Madlener** (PVV): Binnenkort komt het MIRT aan de orde en dan zullen wij over de wegeninfrastructuur spreken. Ik verwacht na deze grote woorden van de CDA-fractie alle steun om versneld asfalt aan te leggen.

De heer **Anker** (ChristenUnie): Voorzitter. Ik kan u om te

Anker

beginnen meedelen dat ik mijn amendement op stuk nr. 26 intrek.

De **voorzitter**: Het amendement-Anker (stuk nr. 26) is ingetrokken.

De heer **Anker** (ChristenUnie): Voorzitter. In de schriftelijke beantwoording staat dat de aanleg van de A2 eerder klaar had kunnen zijn als van innoverende technieken gebruik was gemaakt. De minister schrijft dat vanwege de daaraan verbonden risico's daarvan geen gebruik is gemaakt. Risico is een containerbegrip en daarom zou ik graag een brief ontvangen over niet alleen de beheersmatige, maar ook de budgettaire, contractuele en financiële risico's. Hiervan kunnen wij namelijk leren voor toekomstig gebruik van innovatieve technieken.

Voorzitter. Ik zal nu staccato vijf moties indienen.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat bij wegwerkzaamheden snelle beschikbaarheid een belangrijke maatschappelijke vraag is;

overwegende dat de bouwtijd in veel aanbestedingen een nog onvoldoende gewaardeerd element bij gunning is;

verzoekt de regering, de maatschappelijke wens tot snelle beschikbaarheid zwaarder te laten wegen bij aanbesteding van werken,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 52 (31200-XII).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de regering in de beleidsbrief Netwerkaanpak de start van drie corridorplanstudies aankondigt voor het spoor;

overwegende dat de te onderzoeken corridors (Utrecht-Den Bosch, Utrecht-Arnhem en Den Haag-Rotterdam) deel uitmaken van langere corridors die binnen de Landelijke Markt- en Capaciteitsanalyse Spoor zijn onderzocht en dat uit dit onderzoek blijkt dat er ook knelpunten op deze langere corridors zijn buiten de corridors die zullen worden onderzocht in de planstudies;

overwegende dat het voor het opwaarderen van het treinproduct noodzakelijk is om corridors in hun geheel te beschouwen;

overwegende dat het later verbreden van de geografische scope van de planstudies of het hiertoe starten van nieuwe planstudies kan leiden tot forse vertraging van de noodzakelijke ingrepen op het spoor;

verzoekt de regering, de onderzoekscorridors van de corridorplanstudies voor het spoor te verlengen tot de corridors Alkmaar-Eindhoven, Den Haag/Rotterdam-Zevenaar (grens) en Den Haag-Eindhoven,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 53 (31200-XII).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat in het Actieplan spoor en de LMCA-spoor duidelijke ambities worden uitgesproken ten aanzien van de reizigersgroei over het spoor;

overwegende dat voor de realisatie hiervan capaciteitsvergroting op het spoor noodzakelijk is;

overwegende dat daarnaast ook slimmere benutting van het spoor in beginsel een verdere groei kan faciliteren;

van mening dat voor het realiseren van de groeiambities het minimaal handhaven van de kwaliteit van het treinproduct noodzakelijk is;

verzoekt de regering, erop toe te zien dat verdere benuttingsmaatregelen slechts toegepast gaan worden indien deze de kwaliteit van het treinproduct, in termen van reistijden en een voorspelbare dienstregeling door spreiding van treinen over het uur, niet aantast,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 54 (31200-XII).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de Valleilijn (Amersfoort-Ede-Wageningen) onlangs overbelast is verklaard;

constaterende dat Syntus heeft aangegeven, behoefte te hebben aan de spoorverdubbeling tussen Zevenaar en Doetinchem;

constaterende dat er ook vanuit andere regio's wensen

Anker

liggen voor inhaalsporen of spoorverdubbeling op enkelsporige trajecten om de frequenties te kunnen verhogen;

overwegende dat ook de regionale spoorlijnen kunnen bijdragen aan de ambitie van 5% groei per jaar voor het spoor;

verzoekt de regering, in samenwerking met de decentrale overheden een quick scan te doen naar de markt en capaciteit op de regionale lijnen en de mogelijke financiering van de aanleg van inhaalsporen of dubbelspoor en de resultaten hiervan uiterlijk met de aangekondigde mobiliteitsvisie te presenteren,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 55 (31200-XII).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat er verschillende plannen zijn voor collectief personenvervoer over snelwegen zoals het plan "Groen Asfalt" van Koninklijk Nederlands Vervoer en het Deltaplan Bereikbaarheid;

overwegende dat busvervoer veruit de minst milieubelastende vorm van gemotoriseerd vervoer is;

overwegende dat er veel bedrijvenlocaties in de directe nabijheid van snelwegen zijn gevestigd die nu niet goed bereikbaar zijn met het ov;

verzoekt de regering, een pilot met hoogfrequent busvervoer op een filegevoelig traject in de Randstad op te zetten, inclusief haltes bij bedrijvenlocaties en te onderzoeken of bussen vaker gebruik kunnen maken van de vluchtstrook,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 56 (31200-XII).

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Voorzitter. Ik bedank de bewindslieden voor hun beantwoording in eerste termijn.

Er bestaat een groot verschil van mening tussen de fractie van GroenLinks en het kabinet over wat er nodig is voor het milieubeleid en de bijdrage die verkeer moet leveren om van het milieubeleid een succes te maken. Ik hoop dat wij in de loop van de kabinetsperiode dichter bij elkaar komen en dat er op dit terrein meer zichtbaar

wordt van het kabinet, maar tot nu toe moet ik hierover een groot meningsverschil constateren.

Ik zei in mijn eerste termijn dat de kilometerheffing die het kabinet voorstelt, de onze niet is. Helaas moet ik zeggen dat ik verder in die mening ben versterkt door de beantwoording van de minister. Hij benadrukte namelijk nog een keer de koppeling die bestaat met meer het gaspedaal indrukken, dus meer rijden en meer geld voor asfalt en eventueel spoor, maar geen geld voor andere dingen. Alsjeblieft niet, zei de minister. Geen geld voor milieu of volksgezondheid, want dat kan niet meer. Ook het uitgangspunt van de minister dat er absoluut geen sprake mag zijn van lastenverzwaring als de kilometerheffing wordt ingevoerd, zal een effectieve filepolitiek en een effectief milieubeleid veel lastiger maken. Zoals het er nu voorligt, heeft mijn fractie sterke twijfels om dit initiatief van het kabinet verder te steunen.

De heer Samsom kondigde in zijn eerste termijn met veel gebaren vanachter dit kathedraal een revolutie in het spoor aan. Ik weet wel wat van revoluties, en de heer Samsom denk ik ook wel, maar een revolutie afkondigen zonder dat je je dekking op orde hebt, is spelen met vuur. Wie een revolutie afkondigt, moet zijn verdediging en zijn zaakjes op orde hebben. Bij alle revoluties die afgekondigd zijn waarbij dit niet het geval was, won uiteindelijk de contrarevolutie. Dat dreigt ook bij wat dit kabinet nu doet. Veel roepen zonder dat je dekking op orde is, zal er uiteindelijk toe leiden dat er niets verandert en dat de asfaltlobby in Nederland er weer met de buit vandoor gaat aan het einde van deze kabinetsperiode. Dat is nu het beeld. Er ligt 20 mld. klaar voor investeringen in wegen. Er ligt 2 mld. klaar – maar dat geld lag er al – voor investeringen in spoor. Deze minister zegt, ondanks de ruimte die het regeerakkoord hem daarvoor bood, dat hij daar niets aan gaat veranderen. Die verhouding blijft zoals deze is. Dat is een verhouding van 1 op 10, zeg ik nog maar een keer. De heer De Krom mag zich er toch nog steeds een beetje gelukkig mee prijzen dat die verhouding nog zo is. De minister zegt dat het voor hem én spoor én asfalt is, maar tot nu toe is het of-of. Er ligt 20 mld. klaar voor investeringen in wegen en 2 mld. voor spoor. Dat is geen verhouding, blijf ik hier herhalen. Ik kan niet anders dan constateren dat de minister – misleiden is misschien een groot woord – in ieder geval een verkeerde voorstelling van zaken geeft als hij zegt dat dit kabinet extra in het openbaar vervoer investeert. Daarom heb ik de motie van de heer De Krom hierover van harte mede ondertekend.

Tot slot het stads- en streekvervoer, dat mijn fractie in dit debat veel aandacht heeft gegeven. Mijn fractie vreest ervoor dat de staatssecretaris aan het einde van deze termijn als Tragische Tineke door het leven zal moeten gaan. Dat hopen wij echt niet, maar het lukt alleen om dat te voorkomen als er deze periode veel meer geld beschikbaar komt voor het stads- en streekvervoer en er echt sprake is van reële groei in plaats van de bezuinigingen die nu geprojecteerd zijn. Mijn fractie hoopt dan ook dat het regeerakkoord de komende jaren op het punt van de bezuinigingen opengebroken kan worden. Daarom dien ik de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

Duyvendak

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat het kabinet een ambitie heeft op het landelijke spoor van een reizigersgroei met 5% per jaar;

overwegende dat het regionaal openbaar vervoer in de Nota Mobiliteit een groeiambitie van 2,1% per jaar heeft gekregen;

overwegende dat in de actualisatie van de Nota Mobiliteit (Mobiliteitsvisie 2008) plaats zal zijn voor aanpassing van de ambities;

constaterende dat het wenselijk is om de ontwikkeling van het regionaal openbaar vervoer goed op de groei van het landelijke spoorwegnet te laten aansluiten;

verzoekt de regering, in haar Mobiliteitsvisie de groei van het landelijke spoor en het regionaal openbaar vervoer goed op elkaar te laten aansluiten en hiervoor concrete voorstellen te doen,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 57 (31200-XII).

Ik zie de heren Van der Ham en Van der Staij niet. Ik neem daarom aan dat zij de anderhalve minuut spreektijd die zij samen over hebben, niet gebruiken. Dan zijn wij hiermee aan het einde van de tweede termijn van de Kamer gekomen.

De heer **Anker** (ChristenUnie): Voorzitter. Ik weet van de heer Van der Staij dat hij dit niet meer kon meemaken, omdat hij naar een hoorzitting over Uruzgan moest.

De **voorzitter**: Dat is mogelijk, ja.

Wij zijn aan het einde van de tweede termijn van de Kamer gekomen. Gelet op het tijdstip en het aantal ingediende moties, is het beter, de dupliek voor volgende week te agenderen.

De heer **De Krom** (VVD): Ik ben daar niet gelukkig mee. De VVD-fractie ziet veel liever dat de bewindslieden vandaag nog antwoorden.

De **voorzitter**: Ik weet dat meer leden dat liever zien, maar er staat nog meer op de agenda en de routeplanning voor vandaag zit vol.

De heer **De Krom** (VVD): Ik heb mijn voorkeur uitgesproken.

De **voorzitter**: Wij hebben dit genoteerd.

De heer **Samsom** (PvdA): Ik voeg er een voorkeur aan toe. Als het echt niet deze week kan, sla ik het liever een hele week over, want volgende week is een aantal woordvoerders in het buitenland. Ik hoop dat dit voor andere fracties acceptabel is.

De **voorzitter**: Mij lijkt dat wij dit beter buiten deze vergaderzaal kunnen regelen. Dat is verstandiger.

De algemene beraadslaging wordt geschorst.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

Aan de orde is het **debat** naar aanleiding van een algemeen overleg op 20 november 2007 over **AWACS en de NAVO-vliegbasis Geilenkirchen**.

De heer **De Wit** (SP): Mevrouw de voorzitter. Op 20 november jongstleden heeft de vaste Kamercommissie met de minister van VROM en de staatssecretaris van Defensie over de geluidsoverlast gedebatteerd die wordt veroorzaakt door AWACS-vliegtuigen in de omgeving van Onderbanken, Zuid-Limburg. Ons is opgevallen dat de minister van VROM een standpunt heeft dat duidelijk afwijkt van dat van het vorige kabinet. Het kabinet zet in op het terugbrengen van de geluidsoverlast die die vliegtuigen veroorzaken.

Ik verzoek de minister om binnen de NAVO de grootste mogelijke druk uit te oefenen. Ik dien een motie in om duidelijk te maken dat de Kamer dit onderwerp serieus neemt en dat de Binnenvliegeregeling van kracht moet worden indien er in maart 2008 geen oplossing voorhanden is. Ik dien de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat Nederland sinds 1996 aandringt op vervanging van de verouderde motoren van de AWACS-vliegtuigen in verband met hun hoge geluidsproductie en kerosine-uitstoot;

overwegende dat de Noord-Atlantische Verdragorganisatie (NAVO) om met name financiële redenen de vervanging van deze motoren steeds uitstelt;

overwegende dat de NAVO in maart 2008 beslist over het vervangen van bedoelde motoren;

verzoekt de regering, bij het uitblijven van de beslissing in maart 2008, die uitzicht biedt op vervanging van de motoren binnen een redelijke tijd, op de kortst mogelijke termijn op grond van artikel 1, tweede lid, van de NAVO Binnenvliegeregeling – behoudens crisissituaties – voorwaarden te stellen aan het vliegen met AWACS-vliegtuigen boven Nederlands grondgebied, waardoor de overlast zal afnemen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden De Wit, Samsom, Duyvendak, Madlener en Ouwehand. Zij krijgt nr. 71 (31200-XI).

Staatssecretaris **Van der Knaap**: Mevrouw de voorzitter. Wij hebben met enige regelmaat over dit onderwerp van