

Eurlings

heb ik het bewust losgekoppeld van de Zuiderzeelijn. Ik hoop dat de minister dat in zijn reactie wil overwegen.

Minister **Eurlings**: Dan lijkt het mij beter als de heer Roemer deze motie aanhoudt. Wij hebben het hier namelijk nadrukkelijk over de Zuiderzeelijn. Binnenkort, uiterlijk begin volgend jaar, komen wij te spreken over de Flevolijn. Dan is dat wellicht het moment waarop ik er ook zelf nogmaals ingedoken ben en op basis van de LMCA's de heer Roemer hier van een goed antwoord kan voorzien. Ik vraag de heer Roemer zijn motie aan te houden.

Voorzitter. Ik kom nu op de motie van mevrouw Van Gent en de heer De Krom. Ook hierin wordt weer opgeroepen om de Zuiderzeelijn alsnog aan te leggen. Ik ontraad het aannemen van deze motie, om de redenen die wij urenlang met elkaar hebben bediscussieerd en die ik zojuist ook in repliek op de eerste motie van de heer Roemer heb vermeld.

De leden Cramer en Roefs noemen in hun motie de toezegging van de minister dat de gehele regio betrokken moet zijn bij regie en uitvoering van het regiospecifiek pakket Zuiderzeelijn. Zij verzoeken mij om de regie en zeggenschap over samenstelling, uitwerking en uitvoering van het regiospecifiek pakket neer te leggen bij de regio. Er staat nadrukkelijk bij dat dit binnen het wettelijk kader en reeds gemaakte afspraken moet gebeuren, het zogenaamde pact van Joure.

In het algemeen overleg heb ik al nadrukkelijk gezegd dat ik in deze lijn wil meegaan. Ik vind het van belang dat de regio zelf zoveel mogelijk kan beslissen. Ook heb ik toen gezegd dat wij niet in een situatie moeten belanden waarin rondom de beslissingen van de regio wij weer te maken krijgen met het CPB, scans en allerlei moeilijkheden, waardoor de uitvoering niet snel kan plaatsvinden of zich andere hobbels voordoen. Verder heb ik toen gezegd dat als de regio zelf efficiënt de planvorming kan doen geschieden, de meeropbrengsten ook in het pakket blijven en dus voor de regio. Dan lekt er geen geld weg. Ik zeg dit alles hier nogmaals nadrukkelijk.

Ik kan hiermee instemmen en deze motie als ondersteuning van mijn lijn aanbevelen onder een aantal voorwaarden. De eerste is dat ik de motie zo kan lezen dat er in deze lijn geopereerd wordt. De tweede is dat ik kan aannemen dat er heel veel wordt gedaan met mobiliteitsfondsen waarbij de regio sowieso zelf beslist. De derde betreft de wettelijke kaders. Bij het hoofdspoorwegennet of het hoofdwegennet ben ik het bevoegd gezag. Ik heb de verantwoordelijkheid, maar oefen die natuurlijk in goed overleg met de regio's uit. De vierde is dat wij daar waar het kan en de regio het wil de regio planstudies laten uitvoeren.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Over de motie die ik samen met de heer De Krom heb ingediend, is het hele Noorden het eens: er moet dik 2 mld. worden geïnvesteerd in een snelle ov-verbinding met het Noorden. Over het Pact van Joure is hevige discussie ontstaan in het Noorden. Waarom ontraadt u een motie waarover het hele Noorden het eens is, en waarom omarmt u een motie waarover in het Noorden al wordt gediscussieerd? Wie maakt het uiteindelijk uit? Gaan wij discussiëren tot Sint-juttemis om het eens te worden?

Minister **Eurlings**: In het algemeen overleg heb ik

gezegd dat ik er vertrouwen in heb dat in de constructieve lijn waarmee maandenlang met het Noorden is overlegd, met het Noorden op korte termijn tot een definitief bestuursakkoord kan worden gekomen. Daar zal ik mijn best voor doen. Natuurlijk is er altijd discussie, ook over de Zuiderzeelijn. Wat in de motie wordt gevraagd, is alsnog te investeren in een snelle spoorverbinding tussen de Randstad en het Noorden. Op basis van de structuurversterkende werking van het alternatieve pakket, in het kader van de grote risico's die er zijn in de exploitatie en de aanleg, is dit niet de lijn van de regering. Ik ontraad de motie derhalve. Een behoorlijk deel van het geld zal neerslaan in regionale mobiliteitsfondsen die door de regio zelf worden ingevuld. Op een paar vlakken kom je tot een pakket van grote hoofdwegen die je sowieso gaat doen. Ik neem mij voor zo snel mogelijk met de regio in gesprek te gaan en te proberen zo snel mogelijk een bestuursakkoord te bereiken. Ik licht de Kamer daarover zo spoedig mogelijk in.

Ik kom toe aan de laatste motie van de heren Koopmans, Samsom en Cramer. Het bod van 2 mld. vind ik zeer serieus. In het algemeen overleg over de Zuiderzeelijn heb ik aangegeven dat ook door de gesprekspartners uit het Noorden is gezegd dat zij, hoewel zij die lijn liever hadden, dit bod serieus vinden. De indieners willen 160 mln. extra. Ik heb daarvan gezegd dat ik er niet afwijzend tegenover sta, wat wel van het dictum afhangt. Ik vind dit dictum begrijpelijk, maar het zal nog een hele krachttoer worden, mocht de motie worden aangenomen. Ik laat de motie over aan het oordeel van de Kamer.

De beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter**: Ik stel voor, volgende week te stemmen over de ingediende moties.

Daartoe wordt besloten.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

Aan de orde is de voortzetting van de behandeling van:

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

- **het wetsvoorstel Vaststelling van de begrotingsstaat van het Infrastructuurfonds voor het jaar 2008 (31200-A),** en van:

- de motie-Roemer over het capaciteitsplan voor het spoor (31200-XII, nr. 30);

- de motie-Roemer over een onafhankelijk onderzoek naar instandhouding van de Beneluxtrein (31200-XII, nr. 31);

- de motie-Roemer over een nationaal net voor de interliner (31200-XII, nr. 32);

- de motie-Roemer over de snelwegbus (31200-XII, nr. 33);

- de motie-Roemer/Leijten over een ov-studentenkaart voor 16- en 17-jarige mbo-leerlingen (31200-XII, nr. 34);

- de motie-Roemer over de terugkeer van geschrapte treindiensten (31200-XII, nr. 35);

- de motie-Koopmans c.s. over een extra impuls voor het Implementatieplan Toegankelijkheid Spoor (31200-XII, nr. 36);

Voorzitter

- de motie-Koopmans/Anker over voorstellen voor stimulering van thuis- en telewerken (31200-XII, nr. 37);
- de motie-Koopmans/Roefs over een tweede tranche spoordoorsnijdingen (31200-XII, nr. 38);
- de motie-Koppejan/Vermeij over de nieuwe normen voor waterveiligheid (31200-XII, nr. 39);
- de motie-Koppejan/Vermeij over stimulering van de samenwerking in de waterketen (31200-XII, nr. 40);
- de motie-Koppejan/Roefs over aanbestedingsprocedures waarbij ook kleinere en middelgrote bedrijven kunnen inschrijven (31200-XII, nr. 41);
- de motie-De Krom over afzien van de voorgenomen kilometerheffing (31200-XII, nr. 42);
- de motie-De Krom over actualisering van de vervoersprognoses in de Nota Mobiliteit (31200-XII, nr. 43);
- de motie-De Krom c.s. over versnelling van de aanleg van vier sporen op de Flevolijn (31200-XII, nr. 44);
- de motie-De Krom/Duyvendak over verificering van uitspraken van de minister van Verkeer en Waterstaat over extra investeringen in het spoor (31200-XII, nr. 45);
- de motie-De Krom over goedkoper werken door ov-bedrijven in de G3 (31200-XII, nr. 46);
- de motie-Roefs c.s. over hervatting van de planstudie A1 tussen knooppunt Beekbergen en Deventer (31200-XII, nr. 47);
- de motie-Roefs c.s. over stimulering van kennisuitwisseling over proeven met gratis openbaar vervoer (31200-XII, nr. 48);
- de motie-Madlener over snelle informatie over vertragingen op de weg (31200-XII, nr. 49);
- de motie-Madlener over het tot de komende verkiezingen niet afsluiten van grote contracten inzake rekeningrijden (31200-XII, nr. 50);
- de motie-Madlener over een referendum over rekeningrijden (31200-XII, nr. 51);
- de motie-Anker c.s. over het zwaarder laten wegen van snelle oplevering van wegwerkzaamheden (31200-XII, nr. 52);
- de motie-Anker c.s. over verlenging van de onderzoeks-corridors voor het spoor (31200-XII, nr. 53);
- de motie-Anker over het minimaal handhaven van de kwaliteit van het product trein bij de uitvoering van groeiambities (31200-XII, nr. 54);
- de motie-Anker/Koopmans over een quick scan inzake regionale spoorlijnen (31200-XII, nr. 55);
- de motie-Anker/Roefs over een pilot met hoogfrequent busvervoer (31200-XII, nr. 56);
- de motie-Duyvendak over een goede aansluiting van de groei van het landelijk spoor op het regionaal openbaar vervoer (31200-XII, nr. 57).

(Zie vergaderingen van 4 en 6 december 2007).

De algemene beraadslaging wordt hervat.



Minister **Eurlings**: Voorzitter. Na het lange, intense en heldere debat dat wij in eerste termijn met elkaar hebben gevoerd en na de tweede termijn van de kant van de Kamer, wil ik proberen, mede gelet op het late uur, kort te zijn in mijn beantwoording.

De heer Koopmans vroeg of ik met mijn ambtgenoot van Financiën in overleg wil treden om chartervluchten in Twente mogelijk te maken en te houden. Volgens hem zou het goed zijn als het kabinet over dit onderwerp een

brief aan de Kamer stuurt, voordat de Kamer stemt over de amendementen, dus voor aanvang van het kerstreces. In die brief zou ingegaan moeten worden op de risico's met betrekking tot de staatssteunproblematiek. Als ik het goed heb genoteerd, was zijn letterlijke uitspraak: "als in die brief staat, het kan niet, pik ik dat niet, maar Annie ook niet". Dat is een reden te meer om op dit verzoek in te gaan, en voor aanvang van het kerstreces mede namens de minister van Financiën een brief te sturen, waarin zal worden ingegaan op mogelijkheden van chartervluchten op vliegveld Twente.

De heer Anker heeft gevraagd of er vaart gezet kan worden achter de implementatie van een koppeling van oranje lampjes aan de zijkant van een vrachtwagen of bus met de richtingaanwijzer. Ik ben erg blij met de betrokkenheid van veel fabrikanten en andere experts bij verkeersveiligheid, alsmede met de voorstellen waarvan ook zij een positief effect op de verkeersveiligheid verwachten. Ik ga serieus op al deze voorstellen in en ik probeer medio volgend jaar de resultaten van mijn onderzoek met de Kamer te delen. Ik probeer dus vaart te maken, maar vraag wel het begrip van de Kamer voor het feit dat aan iedere ogenschijnlijk sympathieke oplossing weer bezwaren kunnen kleven; knipperende lampen kunnen voor verwarring zorgen. Wij zullen dus wel naar de verschillende opties moeten kijken, maar de heer Anker heeft namens de fractie van de ChristenUnie de spijker op de kop geslagen met de constatering dat er met die dode hoek nog extra dingen gedaan moeten worden. Wij zijn op dat punt nog niet ver genoeg gekomen.

De heer De Krom vroeg naar de boetes voor kleine snelheidsovertredingen op de weg, waarover ik heb gezegd dat ik alle juridische aangelegenheden zou doorgeleiden naar de minister van Justitie. De heer De Krom vroeg mij echter nog eens de opbouw van de marges uitdrukkelijk te communiceren in de richting van de Kamer. Deze marges zijn als volgt opgebouwd: bij opsporingsapparatuur wordt een marge gehanteerd, waardoor niet bij de eerste te hard gereden kilometers al een bekeuring volgt. Een voorbeeld is: boven de snelheidslimiet van 100 kilometer per uur wordt pas geflitst als ten minste acht kilometer per uur te hard wordt gereden. Om meetafwijkingen ten nadele van de betrokken bestuurder uit te sluiten, vindt vaststelling van de gereden snelheid plaats na aftrek van een correctiemarge van 3% en vanaf een overschrijding van de snelheidslimiet met vier kilometer per uur. Dat betekent in het voorbeeld van een snelweg met een limiet van 120 kilometer per uur, waarop met een snelheid van 128 kilometer per uur wordt gereden, dat de flitsapparatuur bij die gereden snelheid zodanig is ingesteld dat er sprake is van een correctie van vier kilometer per uur, waarbij op de beschikking een gereden snelheid van 124 kilometer per uur wordt vermeld. Op wegen met een snelheidslimiet van 100 kilometer per uur wordt pas geflitst als ten minste zeven kilometer te hard is gereden, want daarbij geldt een correctie van drie kilometer per uur en wordt gerekend vanaf vier kilometer te hard.

Ik heb hiermee willen aangeven dat het beeld niet klopt dat je geflitst wordt als je 122 of 123 kilometer per uur rijdt. In de praktijk word je geflitst vanaf 128 kilometer per uur. Dit heeft niets te maken met het oprekken van de norm. Het is een correctiefactor en een stuk marge om rekening te houden met de bezwaren die de heer De Krom noemde. Gaan wij dit verder oprekken,

Eurlings

dan vind ik dat je bezig bent om in de praktijk de maximumsnelheid op te rekken. Ik houd dus hetzelfde pleidooi als in eerste termijn. De heer De Krom denkt daar anders over, evenals de fractie van de Partij voor de Vrijheid – de heer de Krom zette de grens op 130 kilometer per uur, de PVV op 140 kilometer per uur – maar daarvoor is geen Kamermeerderheid te vinden.

Ik kom op de reacties op de ingediende moties. In zijn motie op stuk nr. 30 vroeg de heer Roemer om bij het capaciteitsplan spoor ook aandacht te besteden aan reizigersgroei in landsdelen. In de kandidaatsstudies ligt het accent op de drukste lijnen. Er wordt daarnaast gekeken naar de effecten op de overige delen van het netwerk. Deze effecten zijn meegenomen onder de indicatieve bedragen. In die zin is de motie overbodig. De motie van de heer Roemer zegt verder dat er extra dekking moet worden gezocht, kijkend naar een goede balans tussen uitgaven aan nieuwe wegen en spoorwegen. Dit impliceert dat daarin een herverdeling zou moeten plaatsvinden van de weg ten faveure van het spoor. Zoals ik heb gezegd, probeer ik daarvan in principe af te blijven. Ik ben gedreven om extra spoorinvesteringen te bereiken zonder dat dit ten koste gaat van de weg, die eveneens veel nodig heeft. Ik zou het aannemen van deze motie willen ontraden, maar ik zeg daarbij het volgende, mijnheer Roemer. Wij willen wel degelijk een quick scan oppakken naar decentrale lijnen. Hierover zal de staatssecretaris in haar dupliek het nodige zeggen. In die zin zal datgene wat u bedoelt, tot zijn recht komen.

In de motie op stuk nr. 31 wordt de regering verzocht, een onafhankelijk onderzoek te doen naar het draagvlak voor het in stand houden van de Beneluxlijn en uiterlijk in maart 2008 de resultaten hiervan kenbaar te maken. Wij hebben vaak over de Beneluxlijn gesproken. Ondanks het feit dat ik formeel geen bevoegdheid heb, zal ik mijn uiterste best doen om voor het internationale deel te laten gelden wat voor het nationale deel geldt: dat de echte reizigersbehoeften centraal staan en de keuze op basis daarvan wordt gemaakt. Nu zit ik met een probleem, mijnheer Roemer. Ik heb eerder gezegd dat een onderzoek niet veel zin heeft, zolang wij geen inzicht hebben in de tariefstructuur van de toekomstige HSL. Het maakt namelijk nogal een verschil of je voor dezelfde prijs in de flitstrein zit – dan zou iedereen zeggen: laat die Beneluxlijn maar – of dat je de flitstrein drie keer zo duur maakt. In het laatste geval zeggen heel veel mensen misschien: ik blijf liever in die oude, vertrouwde Beneluxtrein zitten. Daarom kan ik mij voorstellen dat u deze motie aanhoudt. U zou ook zelf eens met HSA het gesprek kunnen aangaan om erachter te komen hoe het met die tariefstructuur zit. Dit geef ik u maar als suggestie. Ik zal zelf ook mijn best doen om daarin zo snel mogelijk inzicht te krijgen. Ik vraag er dus uw begrip voor dat wij heel weinig zullen kunnen met de resultaten van een onderzoek, als er geen inzicht is in de tarieven voor de hsl. Het is een prijselastische vraag en het hangt allemaal af van de vraag hoeveel meer je moet betalen voor die snellere trein. Dat zal bij heel veel reizigers en potentiële reizigers de doorslag gaan geven.

De heer **Roemer** (SP): De minister heeft een probleem. Daarvoor heb ik begrip. Ik heb echter ook een probleem, namelijk dat de NS op dit moment bezig is met de ontwikkeling richting HSA, waardoor er zo dadelijk geen enkele keus meer is. Ik wil best moties aanhouden, maar

dan moet ik van de minister wel een garantie krijgen: als er straks onderzoek gedaan wordt en er een besluit over de Beneluxtrein genomen wordt, dan moet zo'n besluit ook inderdaad genomen kunnen worden.

Minister **Eurlings**: Dit laatste kan ik de heer Roemer toezeggen. Ik kan ook zeggen dat ik op dit punt nadrukkelijk signalen richting NS heb gegeven. Er zullen twee tractietreinen extra worden ingezet om de dienstverlening van de Beneluxlijn op peil te houden. Ik heb begrepen dat er bij uw Kamer ideeën bestaan om over niet al te lange tijd nog eens nadrukkelijk over deze Beneluxverbinding te praten. Misschien zou de heer Roemer zijn motie tot dat moment kunnen aanhouden. Het zou helpen als hij zelf ook eens dat contact zoekt – dit is maar een suggestie mijnerzijds – en vraagt wanneer die prijsstellingen er komen. Die hebben wij immers bij onze afweging nodig. Misschien kan de heer Roemer de motie aanhouden en in de tussentijd dat gesprek eens rechtstreeks met de HSA laten plaatsvinden. Ik doe dit eveneens op mijn manier, maar wij hebben die tariefstelling nodig om een goed onderzoek en een goed beeld te kunnen krijgen.

Voorzitter. In de motie van de heer Roemer op stuk nr. 35 wordt de regering verzocht, 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. Ik steun de strekking van deze motie. Ook ik ben van mening dat deze diensten zo snel mogelijk moeten terugkeren. Ik realiseer mij tegelijkertijd dat er ruimte voor onderhoud nodig is. De heer Roemer heeft zelf vaak gewezen op het belang van veiligheid. Ik ga hierover het gesprek aan met ProRail, de Nederlandse Spoorwegen en andere vervoerders om te bezien wat mogelijk is en om te proberen om de negatieve effecten zoveel mogelijk te compenseren. Als ik de motie op die manier mag interpreteren, dan heb ik daar geen bezwaar tegen. Sterker nog, dan steun ik de lijn van deze motie. De heer Roemer knikt dus ik ga ervan uit dat ik de motie op die manier mag interpreteren.

De heren Koopmans en Anker en mevrouw Roefs hebben op stuk nr. 36 een motie ingediend waarin de regering wordt verzocht om in deze kabinetsperiode een extra financiële impuls te geven aan de uitvoering van het implementatieplan toegankelijkheid spoor, en binnen een halfjaar met voorstellen te komen om de doelstellingen van dit implementatieplan zoveel mogelijk te realiseren. Er is geen bezwaar tegen deze motie. Ik heb reeds toegezegd met een versnelling van 20 mln. te komen om in deze kabinetsperiode toegankelijkheidsmaatregelen versneld te laten uitvoeren. Voorts zal ik de mogelijkheden voor een verdere versnelling van het programma voor 2018 laten onderzoeken door ProRail en vervoerders. Hierbij moet rekening gehouden worden met de technische mogelijkheden en met de budgettaire inpassing. De voorbereiding en realisatie van de perronaanpassingen kost bijvoorbeeld circa anderhalf jaar per locatie. Onderzoek naar mogelijkheden zal gebeuren met inachtneming van de randvoorwaarden en uitgangspunten van fasering uit het implementatieplan toegankelijkheid. Ik verwees daar ook in mijn repliek naar. Het eerste uitgangspunt is effectiviteit; het heeft geen zin om perronaanpassingen te realiseren als er nog geen materieel met lagevloerinstap rijdt. ProRail stemt dit dus af met vervoerders. Het tweede uitgangspunt is

Eurlings

doelmatigheid; waar mogelijk werkzaamheden combineren met andere infraprojecten, mede om de reizigers zo weinig mogelijk overlast te laten ondervinden. Als ik de motie op die manier mag interpreteren, dan kan ik daarmee instemmen.

De heer **Koopmans** (CDA): Op weg naar 2018 of op weg naar het eerder realiseren dan 2030 kunnen de financiën mogelijkwerwijs een probleem vormen, los van technische overwegingen. Dat punt moet in een nadere overweging met elkaar gedeeld worden omdat dat in MIRT-verband moet worden opgepakt. Die kant is dus niet nu al uitgesloten.

Minister **Eurlings**: Zo is het. Om die reden geef ik aan dat ik geen bezwaar heb tegen de motie als rekening gehouden wordt met technische mogelijkheden en budgettaire inpassing. Ik heb gezegd dat ik de mogelijkheden daartoe, ook de technische, in de verdere vernedding van het programma voor 2008 laat onderzoeken door ProRail en vervoerders. Die budgettaire inpassing is inderdaad belangrijk. Ik kom daar graag bij de Kamer op terug.

De motie op stuk nr. 37 is ingediend door de heren Koopmans en Anker. De regering wordt daarin verzocht om met voorstellen te komen om thuiswerken en telewerken te stimuleren. Ik heb geen bezwaar tegen de motie. Deze is een bevestiging van het beleid om op alle mogelijke manieren de files aan te pakken. Ik benadruk dat hierin ook een belangrijke verantwoordelijkheid ligt voor werkgevers en werknemers. Het feit dat mensen steeds vaker buiten de spits gaan rijden, is een teken dat het mobiliteitsmanagement op gang komt. Dat is zeer hoopgevend en belangrijk. Ik zal het onderwerp dat in deze motie wordt aangedragen, agenderen bij de Taskforce Mobiliteitsmanagement die onder leiding staat van de heer De Waal.

De heer Koopmans en mevrouw Roefs hebben de motie op stuk nr. 38 ingediend. De Kamer wil vanwege het succes van de regeling voor de spoorse doorsnijdingen een tweede tranche voor 2009. Ik steun de strekking van deze motie. Zoals bekend, sta ik in beginsel positief tegenover een tweede tranche, hoewel de evaluatie van de eerste tranche nog gaande is. Ik wil eerst de uitkomsten daarvan afwachten voordat ik zie hoe een tweede tranche tot stand kan komen en ingepast kan worden in de enveloppe openbaar vervoer van het coalitieakkoord. Ik stel voor dat ik de motie zodanig interpreteer dat ik bij de begroting 2009 aangeef, mede op basis van de evaluatie, hoe er een tweede tranche spoorse doorsnijdingen kan komen.

De heer **Koopmans** (CDA): Dat betekent dus niet dat de vraag nog aan de orde is of die tweede tranche er komt? Met het aannemen van deze motie komt die er, alleen de vraag is nog even hoe wij dat gaan doen.

Minister **Eurlings**: Ik heb de heer Koopmans goed gehoord. Ik heb ook mevrouw Roefs goed begrepen. Ik sta er in beginsel positief tegenover. In de motie geven de indieners hun standpunt goed weer. Voor mij is het inderdaad niet de vraag of er een komt, maar hoe wij deze gaan vormgeven. Dat zou ik dan, in lijn met deze motie, willen uitwerken tussen nu en de begroting voor 2009. Daarin zal ik definitief aangeven hoe de tweede tranche gaat plaatsvinden.

Voorzitter. De motie op stuk nr. 41 is ingediend door de heer Koppejan en mevrouw Roefs. De korte samenvatting van de motie is om zeer terughoudend te zijn met het in één bestek onderbrengen van zeer uiteenlopende werkzaamheden en om waar mogelijk omvang van de werkzaamheden per bestek zodanig te bepalen dat ook kleinere en middelgrote bedrijven op de werkzaamheden kunnen inschrijven. Ik heb geen bezwaar tegen de aanvaarding van deze motie. Als zij wordt aangenomen, ben ik voornemens om haar als volgt uit te voeren. Ik zal, zoals ik schriftelijk heb aangegeven, zeer terughoudend zijn met het bundelen in één bestek van niet noodzakelijkerwijs samenhangend werk, bijvoorbeeld het natte en het droge onderhoud. Ook zal ik met enige regelmaat onderzoek doen naar het aanbiederspotentieel van gebundeld werk in de diverse marktsectoren. Waar aard, omvang en complexiteit van de opdracht het toelaten, zullen werkzaamheden zo worden omschreven dat ook het mkb een kans krijgt om voor de opdracht of een deel daarvan in aanmerking te komen. Dit kan ook zijn door onderaanneming en door combinatievorming. Schaalverkleining van de opdrachten ligt niet in de rede, omdat dit leidt tot minder efficiënte opdrachtverdeling. Bovendien is niet gebleken dat schaalvergroting leidt tot een afname van het aantal inschrijvers. Ik heb de motie echter goed begrepen. Ik heb het signaal goed opgepakt. Wij zullen er op deze manier echt zorg voor dragen en de vinger aan de pols houden hoe het in de praktijk uitwerkt.

De heer **Koppejan** (CDA): Ik dank de minister voor deze toezegging, maar ik heb toch nog een vraag. De minister zegt dat schaalvergroting van de opdrachten niet wordt teruggedraaid en dat midden- en kleinbedrijven ook als onderaannemer kunnen deelnemen. Kunnen deze bedrijven in de benadering van de minister ook als rechtstreekse aannemer blijven meedingen in de aanbestedingen?

Minister **Eurlings**: Zeer zeker.

De heer **Madlener** (PVV): Het is natuurlijk prima om de midden- en kleinbedrijven in aanmerking te laten komen voor de kleinere bedragen, maar je moet natuurlijk niet onder de aanbestedingsregels zelf komen. Er zit bijvoorbeeld vaak een minimumbedrag in dat Europees moet worden aanbesteed. Heeft de minister daar goed naar gekeken, zodat er niet onderhands aanbesteed gaat worden in plaats van openbaar?

Minister **Eurlings**: Dat laatste is zeer zeker niet de bedoeling. De vraagstelling van de heer Koppejan en mevrouw Roefs was in mijn optiek met name dat als je te veel gaat bundelen, het zo groot wordt dat het voor midden- en kleinbedrijven bijna niet meer behapbaar is, zodat zij daarin geen serieuze partij meer kunnen zijn. Ik vind dat wel een belangrijk punt. Daarom denk ik dat als wij dingen niet hoeven te bundelen, wij de schaalgrootte niet onnodig hoeven op te voeren. Wij zullen dus ook regelmatig onderzoek doen naar het aanbiederspotentieel voor gebundeld werk. Op die manier kunnen wij zowel gebundelde midden- en kleinbedrijven als individuele midden- en kleinbedrijven wel degelijk een ruime kans geven om alsnog in te schrijven. Wij kunnen daarmee voorkomen dat het schrikbeeld ontstaat dat alleen de grote jongens nog opdrachten zouden kunnen

Eurlings

vervullen. Wij komen hierop terug, wij houden de vinger aan de pols en wij kijken hoe dit gaat uitwerken.

Voorzitter. Met de motie op stuk nr. 42 van de heer De Krom wordt de regering verzocht, af te zien van invoering van de door haar voorgestelde kilometerheffing. Na alle debatten in dit huis door vele jaren heen en in deze begrotingsbehandeling, kan het geen verrassing zijn dat ik aanvaarding van deze motie ontraad. Het huidige voorstel is een eerlijk systeem, een eerlijke Hofstraheffing, waar ik volledig achtersta. Eerlijk omdat automobilisten gezamenlijk niet meer gaan betalen. Zij gaan betalen voor gebruik in plaats van voor bezit, zoals door het platform-Nouwen is geadviseerd en in de Nota Mobiliteit en het coalitieakkoord is opgenomen. Er mag dus geen prijsverhoging plaatsvinden op het moment van de omzetting naar kilometerbeprijzing. Dit betekent echter niet dat tot het moment van invoering alles wat met auto's te maken heeft, voor heel veel jaren wordt bevroren. Ik heb de motie van de heer Hofstra nog eens goed nagekeken. Het ging er daarin om dat de invoering van kilometerheffing geen lastenverzwaring zou zijn. Ik begrijp dat de heer De Krom een andere positie inneemt rondom het Belastingplan; de regering en de VVD-fractie verschillen daarover van mening. Ik blijf echter stipuleren – ik denk niet dat wij in dit debat tot elkaar komen – dat deze kilometerbeprijzing een eerlijk systeem is en dat de lasten niet stijgen. Daar sta ik voor als minister. Het gaat om de keuze tussen alles laten zoals het nu is of de overstap maken naar de kilometerbeprijzing. Dat laatste is beter dan het eerste. Het is een degelijke vooruitgang, niet alleen op het vlak van eerlijkheid maar ook bij het bestrijden van congestie.

De heer **De Krom** (VVD): Ik wil het debat natuurlijk niet overdoen, maar de minister lokt mij wel een beetje uit.

Minister **Eurlings**: Excuus daarvoor.

De heer **De Krom** (VVD): De positie van de VVD-fractie is ongewijzigd. Degene die hier draait, mijnheer de minister, bent u.

Minister **Eurlings**: Dat vind ik echt niet. Gisteren heb ik nog met de heer Hofstra aan tafel gezeten. Ik wil echt niet flauw doen, maar hij begreep heel veel van het voorstel dat ik heb ingebracht. Het is namelijk een consistent voorstel. U kunt het belastingdebat gebruiken om niet meer achter dit voorstel te staan. Het voorstel is echter over veel jaren uitgewerkt. Tot begin augustus kon het concept ervan op de steun van de VVD-fractie rekenen. U mag natuurlijk van positie veranderen. Dit is echter een eerlijk systeem, dat is gebaseerd op jarenlang werk, ook van uw fractie. Het is gebaseerd op de pijlers eerlijkheid en draagvlak. Dat zal zo blijven en zo wordt het verder uitgebouwd. Het is een goed systeem en daarom ontraad ik het aannemen van deze motie.

De heer **De Krom** (VVD): Zowel in het debat als in de motie heb ik uitvoerig en uitputtend verwoord wat de positie van de VVD-fractie is. Kennelijk is de boodschap nog niet overgekomen; het zij zo.

Minister **Eurlings**: Ik blijf van mening dat ik uitvoering geef aan de motie-Hofstra; ik heb het nog eens goed nagekeken. Dit systeem zal niet leiden tot lastenverzwaringen. Het is een eerlijk systeem, een systeem waarvoor

de heer Hofstra jarenlang heeft gepleit. De positie van de VVD-fractie komt haar toe. Zolang wij de principes trouw blijven – dat zullen wij doen – is dit een goed voorstel.

In zijn motie op stuk nr. 43 constateert de heer De Krom dat de mobiliteitsgroei de afgelopen jaren beduidend groter is dan in de Nota Mobiliteit werd verwacht. Daarom verzoekt hij de regering om de gebruikte vervoersprognoses uit de Nota Mobiliteit te actualiseren, de gevolgen voor de haalbaarheid van de in de Nota Mobiliteit vastgestelde doelen aan te geven en de daaruit voortvloeiende benodigde extra middelen vrij te maken om die doelstelling alsnog te halen. Deze motie is deels overbodig en daarom ontraad ik het aannemen ervan. De recent gereedgekomen en aan de Kamer aangeboden LMCA's zijn gebaseerd op geactualiseerde prognoses. Dit deel van de motie is daarom overbodig. Het is ook kort door de bocht om gelijk extra geld te verbinden aan nieuwe prognoses; daarover zal opnieuw een politiek debat moeten worden gevoerd. Geld kan immers aan verschillende doeleinden worden besteden. Daarom ontraad ik ook dit deel van de motie.

De heer **De Krom** (VVD): Dat is toch een beetje gek. Wij houden net als de minister – hij zegt dat in zijn stukken – rekening met een hogere groei van de mobiliteit dan ten tijde van het opstellen van de Nota Mobiliteit werd gedacht. Het lijkt mij dan logisch om de aannames aan te passen en extra financiële middelen ter beschikking te stellen om de doelstelling alsnog te halen. Ik begrijp de reactie van de minister wel, want hij heeft die extra middelen niet.

Minister **Eurlings**: Als ik na 2020 ga zoeken, dan vind ik alras vele miljarden, maar zo werkt de systematiek niet. In de systematiek van de Nota Mobiliteit is hiermee structureel rekening gehouden. Om de paar jaar is er een herijking en kijken wij waar wij staan. De actualisering is inderdaad belangrijk; dat ben ik met de heer De Krom eens. Ik zie echter geen reden om af te wijken van de systematiek en nu opeens dit eruit te halen. Wij komen er dus op terug, maar dan op de ordentelijke manier. Wat zijn de bijgestelde prognoses en wat zou dat kunnen betekenen? Wat moet je extra doen? Dat wordt dan onderdeel van het debat en daarin zal iedere fractie zijn positie moeten innemen. Ik vind die gestructureerde weg de betere benadering.

De heren De Krom, Samsom, Koopmans, Duyvendak, Anker, Roemer en Van der Staaij hebben op stuk nr. 44 een motie ingediend, waarin de regering wordt verzocht om de aanleg van de viersporigheid van de Flevolijn te versnellen en deze zo snel mogelijk toe te voegen aan het pakket "no-regret" uit de planstudie OV SAAL. Ik begrijp het signaal dat op dit punt van de Kamer uitgaat als een zeer duidelijk signaal. Ik heb vandaag in een eerder debat gezegd dat wij met het besluit over de Zuiderzeelijn ook het majeure besluit hebben genomen om 1,35 mld. te reserveren voor OV SAAL. Dat is nogal wat en dat doen wij niet voor niets. Ik begrijp het signaal dat de Kamer in den brede hiermee wil geven.

Edoch, ik vraag er begrip voor dat wij op verzoek van de regio zelf nog bezig zijn om de plannen uit te werken. Dat heb ik vandaag eerder nadrukkelijk uiteen gezet. De regio is met een paar geactualiseerde gegevens gekomen. Dat gaat niet lang duren, want wij zijn uiterlijk over een maand of twee bij de Kamer terug om uiteen te zetten hoe het besluit inzake die 1,35 mld. wordt

Eurlings

ingevuld en wat dit de komende tijd gaat betekenen. Vanwege deze feitelijkheid vraag ik de indieners om deze Kamerbreed gesteunde motie, waarvan ik het signaal goed begrijp, aan te houden tot het moment waarop wij – pak hem beet ergens in februari – weer met elkaar over dit onderwerp spreken. Als alle gegevens hier op tafel liggen, lijkt mij dat het moment als de Kamer haar stem laat horen. Het signaal is duidelijk, maar ik denk dat dat het moment is waarop het oordeel daarover geveld moet worden. Ik hoop dat de heer De Krom en de andere indieners bereid zijn om de motie tot dat moment aan te houden.

De heren De Krom en Duyvendak verzoeken het Presidium in de motie op stuk nr. 45 om de Algemene Rekenkamer de uitspraken van de minister over extra investeringen in het spoor te laten verifiëren. Ik moet hier misschien formeel niet op reageren, omdat dit een verzoek van de Kamer aan het Presidium betreft. Omdat er wel stevige woorden in mijn richting zijn gebruikt, wil ik wel zeggen dat ik het verzoek dusdanig overbodig vind dat mij wel een opmerking toekomt. Ik heb nadrukkelijk aangegeven dat dit kabinet enveloppen voor openbaar vervoer heeft vrijgemaakt en dus extra geld. Zie de brief van 3 december over toezeggingen in verband met het wetsgevingsoverleg over de begroting van Verkeer en Waterstaat. Daarbij heb ik heel nadrukkelijk richting de heer Samsom het spoorboekje aangegeven voor het vinden van de extra investeringen. Er is dus geen enkele onduidelijkheid. Ik denk dat ik heel erg duidelijk ben geweest over wat er is aan enveloppen, namelijk die 800 mln., en wat er nog gevonden moet worden. Volgens mij was daar geen woord Spaans bij, maar dit is ter beoordeling aan de Kamer. De motie betreft een verzoek aan het Presidium, dus ik denk dat ik al ruimschoots over deze motie heb gesproken.

De **voorzitter**: Zo is dat. U mag er natuurlijk over zeggen wat u wilt, maar de motie is niet aan u gericht maar aan het Presidium.

De heer **De Krom** (VVD): Ik interpreteer de woorden van de minister eigenlijk zo dat hij zegt dat hij er eigenlijk geen probleem in ziet. Het is een aanbeveling aan de Kamer om het Presidium daartoe inderdaad een verzoek te doen.

Minister **Eurlings**: Zo zie ik dat absoluut niet en dat heb ik ook absoluut niet willen zeggen. Ik ben in een vriendelijke bui en ik denk dat wij elkaar in een goede verstandhouding moeten toespreken, maar ik heb echt geprobeerd om duidelijk te zijn, zowel schriftelijk als in het lange debat dat wij hier met elkaar hadden. Woorden als "oneerlijk" et cetera vond ik nogal wat en ik herken mij daar absoluut niet in. Als u mij de laatste tien maanden een beetje hebt leren kennen, geachte heer De Krom, dan weet u dat ik weinig achter de tong houd, zoals ik altijd zeg. Ik ben erg open. Ik ben ook heel open geweest over de inspanning die het komend jaar tussen deze begroting en de volgende begroting voor ons ligt. Dat is een hele kluit, maar wij gaan ervoor. Ik blijf zeggen dat wij met de enveloppen een behoorlijk bedrag, zo'n 800 mln. extra, beschikbaar gesteld. Leest u de stukken van 3 december terug. U zult het allemaal terugzien. Ik herken mij niet in die bewoordingen en ik zie dus ook geen enkele noodzaak om, los van de grote woorden die zijn gebruikt, de Algemene Rekenkamer te vragen om de

uitspraken van een minister van het Koninkrijk te verifiëren. Ik zie daar geen enkele noodzaak toe.

De **voorzitter**: Toch hecht ik eraan op te merken dat deze motie aan het Presidium is gericht.

Minister **Eurlings**: Ik werd uitgedaagd, voorzitter. Mij werd gevraagd of ik een aanbeveling had gegeven. Dan moet ik natuurlijk ook wel duidelijk maken dat ik geen aanbeveling heb gedaan.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): U hebt helemaal gelijk met uw opmerking, voorzitter, maar als de minister zo zeker is van zijn zaak – een term als "oneerlijk" staat volgens mij niet in de motie – heeft hij toch helemaal niets te vrezen? Ik zou in zijn geval alle kou uit de lucht halen door de Algemene Rekenkamer dit te laten verifiëren. Ik kan deze, wat ik noem "open zenuw" van de minister niet plaatsen.

Minister **Eurlings**: Dit is helemaal geen open zenuw, mevrouw Van Gent. Waar bent u mee bezig als u mij vraagt de Algemene Rekenkamer zoiets te laten onderzoeken? Sla de stukken van 3 december 2007 erop na, lees ze nog een keer, leg ze onder uw hoofdkussen en slaap er nog eens een nachtje over. Dan moet u zelf tot de conclusie komen dat de Algemene Rekenkamer veel belangrijker dingen te doen heeft dan zoiets te onderzoeken. Dat is mijn mening en ik weet dat ik hierbij weer over de schreef ga. Het is immers de Kamer die hierover dient te oordelen. Ik heb gezegd wat ik gezegd heb.

De **voorzitter**: Ik stel voor dat wij de beraadslaging met het kabinet hierover even laten voor wat het is en dat de fracties bij zichzelf te rade gaan of zij zich met een motie tot het Presidium richten.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ik hecht eraan op te merken dat de minister wel alle tijd neemt om hierop te reageren en wel op een manier die ik niet helemaal correct vind. Het zij zo, ik blijf er rustig onder en zal straks heerlijk slapen, zonder die stukken onder mijn kussen. Het heeft er toch alle schijn van dat dit voor de minister een open zenuw is, anders zou hij hierop niet zo gepikeerd reageren. Het is echter gewoon een redelijk verzoek om een net zo redelijk onderzoek in te stellen.

De heer **Koopmans** (CDA): Ik hecht eraan om nog even iedereen eraan te herinneren dat bij de indiening van de motie uitdrukkelijk het woord "oneerlijk" is gebruikt, punt.

De **voorzitter**: Ik verzoek de minister door te gaan met zijn betoog en de overige moties te bespreken.

Minister **Eurlings**: In de motie van de leden Roefs, Koopmans, De Krom en Anker wordt verzocht om de planstudie A1 tussen knooppunt Beekbergen en Deventer te hervatten, waarbij ook het deel van de A1 tussen Deventer tot en met het knooppunt Azelo wordt betrokken in het meerjarenprogramma. Ik verzoek de Kamer deze motie aan te houden. Ik vind de A1 een belangrijke verbinding, maar op basis van de Nota Mobiliteit en LMCA Wegen constateer ik op dit traject geen knelpunten tot 2020.

Eurlings

Dat betekent niet dat er op dit traject geen files zijn of dat het vrachtverkeer niet omvangrijk is. Recent is een plusstrook geopend tussen Beekbergen en Deventer-Oost en in het kader van de fileproef zijn maatregelen genomen waardoor een dagelijkse file op de A1 bij Apeldoorn-Zuid is opgelost. Ik heb met de regio afgesproken een pakket maatregelen uit te werken om de infrastructuur nog beter te gaan benutten. Indien noodzakelijk en effectief, zullen hierover in het voorjaar 2008 concrete afspraken worden gemaakt. Ik denk hierbij aan het benutten van knooppunt Beekbergen, verruiming van de openingstijden van de spitsstrook A1 tussen Beekbergen en Deventer, het verlengen van de plusstrook A1 tussen Deventer-Oost en Lochem et cetera. Mijn verwachting is dat de genoemde maatregelen behoorlijk perspectief bieden om de bereikbaarheid van de A1 voldoende te garanderen.

Ik vind het niet zinvol om op dit moment een uitgebreide planstudie op te pakken. Daarbij speelt natuurlijk ook de doctrine mee dat op het moment dat de planstudie begint, de financiën gevonden moeten zijn. De knelpuntenanalyse van de Nota Mobiliteit wordt om de twee jaar herzien. Mocht de situatie op de A1 over enige tijd veranderd zijn, ben ik natuurlijk altijd bereid hierover wederom met de Kamer van gedachten te wisselen. Ik verzoek de Kamer dan ook de motie voorlopig aan te houden. Anders moet ik de Kamer het aanvaarden van de motie ontraden.

Ik ontraad ook het aanvaarden van de motie-Madlener over het gratis informeren van automobilisten over vertraging door middel van matrixborden die gevoed worden door het TMC-systeem. Deze motie is immers strijdig met de bestaande afspraken met de markt over het distribueren van file-informatie. Op zich klinkt de strekking van de motie heel sympathiek, maar de meeste verkeersinformatie wordt al gratis aan de weggebruiker verstrekt. De afspraken met de markt over het distribueren van informatie verhouden zich niet met de rol die de heer Madlener de regering toedicht. Daarnaast vind ik de opmerking dat de files onder dit kabinet alleen maar zullen toenemen, erg defaitistisch. Wij zijn strijdbaar, wij blijven met elkaar knokken. Ik vind zijn uitspraak niet echt passen bij de gedrevenheid en strijdbaarheid die wij met elkaar aan het begin van deze periode zouden moeten hebben en die de heer Madlener zelf, zo ken ik hem, ook heeft.

De heer **Madlener** (PVV): Ik heb alleen de woorden van de minister aangehaald dat de files zullen toenemen. Dat heeft hij zelf aan de Kamer geschreven. In die zin begrijp ik zijn opmerking niet. Mijn motie is bedoeld om eens goed te kijken naar de achterstand die wij hebben ten opzichte van landen als Frankrijk en Zwitserland, zeker op het gebied van de TMC, en naar de onjuiste informatie op de matrixborden. Als de minister toezegt dit goed te zullen bekijken en de Kamer daarover te informeren, ben ik bereid de motie in te trekken.

Minister **Eurlings**: Dat zeg ik bij deze toe.

De heer **Madlener** (PVV): Ik trek de motie in.

Minister **Eurlings**: Ik zeg daar nogmaals bij dat volgens de heer Madlener de regering heeft gezegd dat de files "alleen maar" zouden toenemen. Op veel plekken zullen de files afnemen. Met de druk die er is en vanwege het

feit dat maatregelen jaren na-ijlen voordat zij echt geëffectueerd zijn, zal het algemene beeld de komende paar jaar zijn dat de files verder toenemen en dat daarna de kentering wordt ingezet.

De **voorzitter**: Aangezien de motie-Madlener (31200-XII, nr. 49) is ingetrokken, maakt zij geen onderwerp van beraadslaging meer uit.

Minister **Eurlings**: In motie op stuk nr. 50 van de heer Madlener wordt de regering verzocht om tot de komende verkiezingen geen grote contracten meer af te sluiten met leveranciers van technieken voor rekeningrijden. Ik ontraad het aannemen van deze motie. De kilometerbeprijzing is een essentieel onderdeel van het bereikbaarheidsbeleid. Door het kabinet is na 20 jaar discussie, geïnitieerd door mevrouw Kroes in '86-'87, eindelijk een besluit genomen met een ambitieus tijdpad. Wij willen vooral dat ambitieuze tijdpad proberen te halen. Daarbij past het vooropgezet inplannen van vertragingen richting verkiezingen niet.

In de motie op stuk nr. 51 van de heer Madlener wordt de regering verzocht om een referendum uit te schrijven, zodat de Nederlandse bevolking zich kan uitspreken over het wel of niet invoeren van het rekeningrijden. Ik ontraad ook het aannemen van deze motie. Draagvlak is er op verschillende manieren. Ik vind draagvlak in deze Kamer zeer belangrijk. De Kamerleden vormen tenslotte de volksvertegenwoordiging. Ik vind graag een Kamermeerderheid op het punt van de kilometerbeprijzing. Draagvlak is er ook in maatschappelijke organisaties. Ik heb het hele lijstje genoemd, ik ga dat niet herhalen. Ook is er draagvlak bij de andere overheden. Ik herinner er nog maar eens aan dat zeker de helft van de weggebruikers erop vooruitgaat met de kilometerbeprijzing. Ik wil daarom graag volstaan met de representatieve democratie op dit punt, die wij ook in het algemeen dé manier vinden om tot besluitvorming te komen.

De heer **Madlener** (PVV): De minister geeft zelfs steeds aan draagvlak te willen hebben. Hij acht draagvlak onontbeerlijk voor zijn plannen. Hij moet er dan wel bij zeggen dat het gaat om draagvlak in de Kamer. De bevolking denkt bij het lezen van de plannen dat het om draagvlak bij de burgerij gaat. Dat bedoelt de minister kennelijk niet. Ik signaleer een verschil tussen de opvattingen in deze Kamer en de opvattingen van de mensen in het land. Daarom lijkt het mij goed om een referendum uit te schrijven om dat verschil al dan niet kenbaar te maken.

Minister **Eurlings**: Dat laatste vind ik niet. Er is meer draagvlak dan alleen maar in deze Kamer. Een organisatie als de Algemene Nederlandse Wielrijdersbond, die voor miljoenen automobilisten staat, die zo nadrukkelijk geknokt heeft voor dit eerlijke systeem en geen oneerlijke systemen wilde, is enthousiast. Die zegt dat als dit de peilers en de principes zijn, dat eerlijk en goed is voor automobiel Nederland. Talrijke andere organisaties, ook Natuur en Milieu, zijn enthousiast. Het draagvlak is zeer breed. Het zijn allemaal organisaties die zeer veel mensen vertegenwoordigen. Het mooie van representatieve democratie is, dat als de heer Madlener zich ten principale hiertegen keert en de mensen dit voorstel niet zouden steunen – in tegenstelling tot al die organisaties die voor zoveel miljoenen mensen staan die dat wel

Eurlings

doen – dit bij de verkiezingen zal blijken. Zo werkt de representatieve democratie. Ik ga met vol vertrouwen naar de kiezer terug, als wij de principes vasthouden van het systeem zoals dat nu door het kabinet is voorgesteld. Dat doe ik trouwens niet alleen bij de verkiezingen, maar ook tijdens alle werkbezoeken en discussies die hier de komende tijd over zullen volgen.

De heer **Madlener** (PVV): Ik constateer dat de minister er eigenlijk weinig vertrouwen in heeft dat de bevolking de plannen van hem steunt. Ik merk daarnaast op dat de representatieve democratie er een is van partijdemocratie. Dat is iets anders dan het rechtstreeks uitspreken of je wel of niet voor het rekeningrijden bent.

Minister **Eurlings**: Ondanks het feit dat de heer Madlener enige kanttekeningen plaats bij de representatieve democratie, zitten hier in dit huis 150 volksvertegenwoordigers. Ik heb daar ook mogen zitten met rechtstreekse steun vanuit de bevolking, altijd op kop gekozen. Meer mensen hebben die ervaring. Ook als minister voel ik mij ondanks het dualisme vooral volksvertegenwoordiger. Ik vind dat het representatieve karakter van onze democratie absoluut niet wil zeggen dat je daarmee de kiezers niet dichtbij je hebt en niet vertegenwoordigt. Ik vind dit dé manier om het draagvlak te vinden. Dat draagvlak moeten wij dag voor dag bevechten. Het komt erop aan dat principes eerlijkheid en draagvlak altijd in de gaten gehouden worden en dat daarvan along the way niet wordt afgeweken. Als wij dat niet doen, verglijdt het draagvlak, ook bij mij als minister van Verkeer en Waterstaat.

In de motie op stuk nr. 52 van de leden Anker, Koppejan en Roefs wordt de regering verzocht, de maatschappelijke wens tot snelle beschikbaarheid zwaarder te laten wegen bij aanbesteding van werken.

Ik heb geen bezwaar tegen deze motie. Deze ondersteunt de reeds ingezette lijn en geeft die een extra impuls. Er is één mits. Uiteraard moet een en ander wel passen binnen het budget. Binnen die randvoorwaarde wil ik de motie uitvoeren als zij wordt aangenomen. In bestekken waar kwalitatieve elementen worden meegewogen, zal waar mogelijk de oplevertermijn van het werk en daarmee de snelle maatschappelijke beschikbaarheid een van de criteria zijn. U moet zich daarbij wel bedenken dat het streven naar minimalisatie van de verkeershinder tijdens de uitvoering van het werk grenzen stelt aan mogelijkheden van versnelling van oplevering. In bestekken waarin uitsluitend de prijs van de aanbiddingen bepalend is, kan eerdere oplevering en dus snellere beschikbaarheid geen gunningscriterium zijn. In dergelijke gevallen is een bonus-malussysteem in het bestek denkbaar dat eerdere oplevering beloont en tragere oplevering beboet.

In de motie op stuk nr. 53 van de heer Anker c.s. wordt de regering verzocht, "de onderzoekscorridors van de corridorplanstudies voor het spoor te verlengen tot de corridors Alkmaar-Eindhoven, Den Haag/Rotterdam-Zevenaar (grens) en Den Haag-Eindhoven".

In de kandidaat-planstudies ligt het accent op de trajecten waar de knelpunten met name worden verwacht. Daarin gaat het om de volgende delen van de corridors: Utrecht-Den Bosch, Utrecht-Arnhem, Den Haag-Rotterdam. OV SAAL heb ik eerder genoemd.

Bij de uitwerking van de kandidaat-planstudies zal ik dat nog eens nader motiveren. Wel zal ik in de kandidaat-

planstudies ook de effecten op de rest van het netwerk nadrukkelijk meenemen. Ik hecht wel aan de focus in de kandidaat-planstudies op die delen waar het echt als eerste nodig blijkt te zijn. Als ik die extra onderbouwing geef en de effecten op de rest van de in de motie genoemde stukken van het netwerk nadrukkelijk meeneem maar wel de focus houd op de kerncorridors waar het op korte termijn echt nodig is, heb ik geen bezwaar tegen aanneming van deze motie.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Ik snap de overwegingen van de minister maar hij amputeert mijn motie wel op een grofstoffelijke manier. In de LMCA geeft de minister aan dat er een groot aantal knelpunten is. De minister kiest ervoor om delen daarvan uit te voeren. Ik begrijp dat want daaraan zit natuurlijk een budgettair aspect. Die delen liggen allemaal in de Randstad. Juist het begin en het einde van de lijnen zijn een wezenlijk onderdeel. Een trein rijdt van A naar B. In de concessies is het voor de vervoerders belangrijk dat zij het hele traject kunnen zien. Het gaat natuurlijk niet aan dat een trein de eerste drie kwartier hobbelt over een lijntje, daarna goed over een opgeknapt stuk rijdt en het laatste stuk weer moet hobbelen. Ik overdrijf wel een beetje om duidelijk te maken hoe ik dat zie. Als ik voldoe aan het verzoek van de minister om het op het kernnet te houden, had ik de motie niet hoeven indienen.

Minister **Eurlings**: Het is niet alleen de Randstad. Het gaat ook om de lijnen Utrecht-Den Bosch en Utrecht-Arnhem. Arnhem en Den Bosch zijn toch niet echt Randstedelijk. Het gaat om de grote corridors die het achterland verbinden met het dichtbevolkte gebied in de Randstad. Uit de LMCA's blijkt dat het daar echt vastloopt en extra rails echt gebruikt zullen worden. Het aanleggen van rails moet geen doel op zichzelf zijn. Het gaat om de inhoud. Het gaat om de vraag hoe wij onze euro's zo efficiënt mogelijk kunnen inzetten om de groei van 5% die u wilt en die deze regering wil, mogelijk te maken. Ik wil u toezeggen dat wij met de kandidaatplanstudies nog eens heel nadrukkelijk onze keus voor die corridors motiveren. Daarbij zullen wij niet alleen het stuk Utrecht-Den Bosch in aanmerking nemen, maar ook het stuk tot aan Eindhoven. Op dat stuk doelde u. Wij willen motiveren waar binnen die gehele corridor het werk het hardst nodig is. Ik ken het stuk goed. Van Best tot Eindhoven zijn er vier sporen, maar vervolgens komen vier sporen samen tot twee sporen. Nogmaals, de vraag is dan welk knelpunt het eerst aan de beurt is. Wij zouden de corridors dus nog eens inhoudelijk aan een onderzoek kunnen onderwerpen en een analyse kunnen uitvoeren. Ik wil u graag toezeggen om dat te doen. Dat is dan niet even het uitvoeren van een leuke exercitie, maar een manier om nog eens nadrukkelijk na te gaan wat de toestand van de hele corridor is. Ons beeld is dat je binnen die hele corridor het eerst met het vervoer vastloopt op de delen die wij genoemd hebben. Daarom hebben wij de aangegeven keus gemaakt. Echter, ik zeg nogmaals dat wij de toestand van de corridor willen bezien en dat wij vervolgens gezamenlijk conclusies kunnen trekken.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Ik snap uw overweging, maar ik heb moeite om u meteen te volgen. Ik hoop dat u dat kunt billijken. Ik vind dat als je een ambitie van 5% hebt, je die ook hard moet maken en de lijnen in

Eurlings

overeenstemming moet brengen met die ambitie. U stelt voor om de corridor nog eens aan een onderzoek te onderwerpen. Op welke termijn denkt u de resultaten van dat onderzoek met de Kamer te kunnen delen? U vraagt mij eigenlijk om de motie aan te houden totdat er meer duidelijkheid is, maar daar zal ik nog eens een nachtje over slapen.

Minister **Eurlings**: Ik vraag u nogmaals begrip voor mijn standpunt. Onze keus met betrekking tot de corridors was geen greep in de lucht. Wij hebben niet gedacht: laten wij eens iets leuks vlak bij de Randstad doen. Ik heb al gezegd dat op 19 november de inkt nauwelijks was opgedroogd. Wij hebben evenwel geprobeerd om heel secuur na te gaan wat op grond van de landelijke macrocapaciteitsanalyse echt nodig zou zijn. Wij hebben echt het gevoel dat wij op grond van inhoudelijke overwegingen hebben gekozen voor de plekken waar het vervoer het eerst vastloopt. Ik vraag uw begrip voor onze opstelling. Ik zeg nu dat wij de trajecten nog eens breder in aanmerking zullen nemen en dat wij daarover met de Kamer zullen communiceren. De Kamer kan vervolgens tot andere conclusies komen, maar wij zijn ervan overtuigd dat de cijfers zullen aantonen wat er aan de hand is. In een latere fase kan een lijn verder moeten worden doorgetrokken. Op een gegeven moment loopt het vervoer weer ergens vast, maar op de korte termijn doen de knelpunten zich op de aangegeven stukken voor. Ik zeg u evenwel graag toe alles nader te zullen bezien. Het komende voorjaar zullen wij als het ware tot een uitharding moeten komen van onze visie. Wij zullen namelijk volgend jaar de mobiliteitsvisie opstellen. Dan is het natuurlijk aan de Kamer om de aanwending van de middelen die wij ervoor gevonden hebben al dan niet te accorderen.

Het vinden van een bepaald bedrag voor het spoor is overigens geen doel op zichzelf. Ook het werk aan een corridor is geen doel op zichzelf; voor geen enkele corridor is het dat. Het werk moet functioneel zijn. Het gaat bij ons dus steeds om de inhoud. Ik zeg de heer Cramer dus toe dat wij hem de verkregen gegevens zullen doen toekomen, zodat hij zelf tot een waardering ervan kan komen. Vervolgens zullen wij een beslissing moeten nemen. Mochten die gegevens ons tot andere conclusies leiden, dan zouden wij natuurlijk gek zijn als wij onze plannen niet zouden veranderen. Wij zijn er echter nogal van overtuigd dat wij de LMCA serieus hebben uitgevoerd en dat wij voor de korte termijn de goede keus hebben gemaakt. Ik hoop dat wij elkaar zo goed hebben verstaan en dat wij op deze manier uitvoering mogen geven aan deze motie. Als dat het geval is, kan ik haar als geen bezwaar aanmerken. Ik meen uit de lichaamstaal van de heer Cramer te mogen afleiden dat wij elkaar goed verstaan. Dank daarvoor.

De motie op stuk nr. 54 van de heer Anker zegt dat de benuttingsmaatregelen voor het spoor de kwaliteit van het treinproduct niet mogen aantasten. Ik steun de strekking van deze motie, maar zij moet niet te absoluut worden geïnterpreteerd. Soms zal iets moeten worden afgedaan aan de kwaliteit van de dienstregeling om onze doelstelling te kunnen halen. Het is bijvoorbeeld mogelijk dat niet exact elke tien minuten een intercity rijdt en dat een iets grotere of iets kleinere marge in aanmerking moet worden genomen. De reden daarvoor kan zijn dat anders zeer grote, niet kosteneffectieve investeringen nodig zijn om de dienstregeling exact te handhaven. Ik

snap het punt van de indiener. Ik heb geen bezwaar tegen deze motie, als zij als volgt wordt geformuleerd: bij de inzet van benuttingsmaatregelen de kwaliteit van het treinproduct in termen van reistijden, een voorspelbare dienstregeling en verspreiding van treinen over het uur zo veel mogelijk te waarborgen. Als ik de motie zo mag interpreteren, denk ik dat wij elkaar goed verstaan.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): U mag de motie van mij zo interpreteren.

Minister **Eurlings**: Dank daarvoor. Dan steun ik de strekking van deze motie.

Ik kom bij de amendementen. Laat ik, kijkende naar het late uur en wetende dat wij komende maandag al weer een lang MIRT-debat hebben, voor mijn waardering van die amendementen die ik daar op hun plaats vind dan ook doorverwijzen naar dat debat.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): De minister is een motie vergeten. Ik val hier in en misschien maak ik een foutje, maar ik dacht het niet. Het gaat om de motie op stuk nr. 57 van het lid Duyvendak. Ik heb de minister er niet over gehoord. Of gaat de staatssecretaris daarover?

Minister **Eurlings**: Ik ga ervan uit dat de staatssecretaris deze motie zal behandelen. Het leek mij voor het efficiënt verkeer goed om nu eerst de amendementen af te handelen.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): U bent heel goed bezig, dus ik wacht nog even.

Minister **Eurlings**: Bedankt, dat vind ik een mooi compliment. Het wordt gewaardeerd.

Het doorschuiven van amendementen naar de behandeling van het MIRT voor de waardering van de regering zal onder andere betrekking hebben op de amendementen van de heer De Krom op hoofdstuk XII op stuk nr. 18, op het Infracfonds op stuk nr. 16, op hoofdstuk XII op stuk nr. 24, op het Infracfonds op stuk nr. 24, op hoofdstuk XII op stuk nr. 21 en op het Infracfonds op stuk nr. 21. Met goedvinden van de geachte afgevaardigde de heer De Krom zal ik deze amendementen dan van een antwoord voorzien.

Ik kom bij de amendementen die nog openstaan. Het amendement op stuk nr. 26 van de heer Anker op het Infracfonds strekt ertoe om voor de periode 2008-2010 in totaal een budget van 45 mln. vrij te maken voor de aanleg van nieuwe stations. Dekking wordt gevonden in het budget voor aanleg en planstudies van artikel 12. Ik heb hierover een zeer interessant interruptiedebat met de heer Anker gehad. Ik ontraad aanneming van het amendement om 15 mln. toe te voegen aan het budget spoorwegen voor de aanleg van nieuwe stations, omdat dat niet nodig is en daardoor niet gewenst. Ik heb gezegd dat wij binnen het budget spoorwegen nog rond de 55 mln. beschikbaar hebben, waarmee elf nieuwe stations kunnen worden aangelegd tegen de maximale bijdrage van 5,2 mln. voor een basisstation. De conclusie is dat er voorlopig voldoende middelen zijn om kansrijke stations die voldoen aan de criteria in uitvoering te nemen. Voor nieuwe stations geldt onder meer dat er minimaal duizend nieuwe in- en uitstappers per dag gebruik van moeten maken om in aanmerking te komen voor een rijkssubsidie. Maar waarom hebben wij elkaar

Eurlings

toch goed verstaan in dat debat in eerste termijn? Ik heb nadrukkelijk gezegd dat ik de lijn van de heer Anker ondersteun om nieuwe stations te openen. Ik heb in dit verband stations genoemd, in ieder geval Sassenheim, Bleiswijk-Zoetermeer, Groningen-Europapark en Assen-Zuid, die zeer kansrijk zijn en die ik zo snel mogelijk gerealiseerd wil zien. Ik denk dat daarmee de doelstelling van de heer Anker met dit amendement is bereikt. Maar het zat niet zozeer in het geld; het zat meer in de criteria en vervolgens het snel ter hand nemen. Ik hoop dat ik u hiermee van dienst kan zijn, maar ik moet aanneming van het amendement ontraden omdat het geld niet het probleem is.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): De minister merkt terecht op dat er een discussie over is geweest. De toezegging is erg belangrijk. Wij zullen kijken of wij het amendement gaan intrekken.

Minister **Eurlings**: Dank daarvoor.

Het amendement op stuk nr. 29 van de heer Duyvendak op het Infracfonds dient ertoe de plaatsing van een geluidsscherm in Zaanstad mogelijk te maken ten bedrage van 2 mln. Dekking wordt gevonden in het uitstel van een aantal wegenprojecten in verband met luchtkwaliteit. Ik vind niet dat wij uitstel van wegprojecten zouden moeten nastreven, maar ik vind de bedoeling van dit amendement wel sympathiek. Ik kan de indiener gelukkig ook bedienen. Ik ben in gesprek gegaan met de gemeente, want er zijn meer mensen voor geluidsschermen. Langs de A8 van het project van de Tweede Coentunnel ligt de zogenaamde prachtwijk Poelenburg. Het is een van de achterstandswijken waarvoor het kabinet heeft aangegeven, een extra inspanning te willen leveren. In overleg met de gemeente is gezocht naar een samenhangend pakket van geluidsmaatregelen, waarbij zowel de geluidsproblematiek rond de A7 als die rond de A8 wordt aangepakt. De gemeente is bereid gevonden om het scherm langs de A7 te financieren. De rekening voor het scherm langs de A8 bij de zogenaamde prachtwijk Poelenburg is voor mijn rekening. Daarmee hebben wij datgene wat de heer Duyvendak bedoelde, kunnen bereiken. Het doel van het amendement is dus bereikt en de financiële dekking is overbodig geworden. Ik ontraad aanneming van het amendement, zonder de negatieve connotatie.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Na deze woorden van de minister zal ik mijn fractie indringend adviseren om dit amendement in te trekken.

Minister **Eurlings**: Dank u.

Ik kom op het amendement op stuk nr. 20 van de heer Roemer. Dit strekt ertoe om volgend jaar niet verder te gaan met anders betalen voor mobiliteit. De € 333.000 die hiermee wordt bespaard, kan worden ingezet voor het bevorderen van de verkeersveiligheid. Verkeersveiligheid vinden wij beiden een zeer sympathiek doel, maar de heer Roemer zal niet verrast zijn dat wij het amendement niet kunnen steunen op basis van het kabinetsbesluit en onze insteek rond anders betalen.

Dan het amendement van de heer Samsom op stuk nr. 35. Met dit amendement wordt 15 mln. beschikbaar gesteld voor het aanbieden van snel internet in de trein. Daarmee wordt het reizen per trein aantrekkelijker

gemaakt. De dekking wordt gevonden in het overschot van 58 mln. bij de aanleg van hoofdvaarwegen en in de in de Najaarsnota gemelde meevaller voor het project Vleuten-Geldermalsen inzake vier- en zessporigheid. Met het pleidooi van de heer Samsom om internet in de trein mogelijk te maken, ben ik het geheel eens. Dit voegt kwaliteit toe. Ik ben bereid hiervoor 15 mln. te reserveren. De heer Samsom zal wel begrijpen dat ik meer zicht wil hebben op de business case, die weer helemaal open ligt omdat de samenwerking tussen NS en KPN vorige week jammergenoeg is beëindigd. De NS is nu met andere partijen in gesprek om te kijken of er een oplossing is voor het gat van enkele tientallen miljoenen euro's. Verder zal ik het voorstel moeten toetsen aan Europese regelgeving. Om alle misverstanden te vermijden, zodra de seinen op groen staan, ben ik bereid het bedrag vrij te geven. Ik stel wel vast dat het dekkingsvoorstel niet eenduidig is. Ik interpreteer het amendement zo, dat ik dekking zal zoeken binnen het spoorartikel. Ik verzoek mevrouw Roefs, het amendement in dit opzicht aan te passen, opdat ik het kan ondersteunen.

De heer **Koopmans** (CDA): De minister bedoelt dus ook dat het bedrijfsleven moet meebetalen aan internet in de trein.

Minister **Eurlings**: Wij willen het proces aanjagen om het geloof er weer in te krijgen. Nu KPN is afgefallen, willen wij dat andere partners het opnemen, dat andere partners hun verantwoordelijkheid nemen. Het zal een business case moeten zijn waarin diverse bedrijven hun verantwoordelijkheid nemen.

Ik kom op het amendement van de heer Duyvendak op stuk nr. 7. Hiermee wordt daadwerkelijk studiegeld gereserveerd voor een planstudieprogramma naar een drietal infrastructurele projecten: SAL, het traject Eindhoven-Alkmaar en het traject Schiphol-Utrecht-Arnhem. De dekking moet worden gevonden in de post onvoorzien Betuweroute. Dit amendement is inhoudelijk overbodig en ik ontraad aanneming ook vanwege de voorgestelde dekking. Ik heb reeds mijn ambitie uitgesproken voor intensivering van het vervoer op het spoorwagennet. Dit betekent dat direct een start wordt gemaakt met de kandidaat-planstudies die ik eerder noemde. In de voortgangsrapportage is de Kamer geïnformeerd over de prognose-eindstand van het project Betuweroute: 4,7 mld., inclusief de verwachtingswaarde van het risicoprofiel en gecorrigeerd met het saldo van mee- en tegenvallers. Het projectbudget bedroeg 4,663 mld. Dit levert nu al een spanning op van zo'n 37 mln., waarvan 14 mln. met instemming van de Tweede Kamer wordt betaald uit de risicoreservering voor de migratie van de havenspoorlijn. Het onttrekken van 12 mln. uit de post onvoorzien, zoals dit amendement voorstelt, betekent een vergroting van de spanning naar 49 mln. of 37 mln., al naar gelang het uiteindelijke Besluit havenspoorlijn. De verwachting is dat de nog niet verplichte ruimte en de post onvoorzien nodig zijn om in de komende tijd betalingen te doen, onder meer inzake uitvoeringsrisico's van met name het beveiligingscontract, het afhandelen van regulier meerwerk en de voorziening voor lopende contractjuridische disputen. Het is om deze reden volgens de regering niet verstandig de post onvoorzien in te zetten voor het amendement-Duyvendak. Naar verwachting wordt eind 2008 de

Eurlings

eindstand dicht genaderd. Het is niet de verwachting dat de eindstand financiële ruimte zal overlaten.



Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Voorzitter. De heer Van der Staaij heeft gevraagd naar de tewerkstellingsvergunningen. Wanneer krijgt de Kamer te horen over de uitkomsten van het overleg met de minister van Sociale Zaken? In het voorjaar van 2008 zal ik de Kamer informeren over de resultaten van mijn overleg met de minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid.

De heren Roemer en Duyvendak hebben een vraag gesteld over de uitspraak dat dit jaar een begin zal worden gemaakt met de uitvoering van het besluit om 20.000 extra fietsplaatsen te realiseren. Is dat nu vier keer 5000, of kunnen wij nog eens zoiets verwachten in deze kabinetsperiode? In het actieplan groei op het spoor is aangekondigd dat V en W een investeringsimpuls wil geven voor de aanleg van 20.000 extra fietsparkeerplaatsen bij stations. Bij de selectie van uitbreidingslocaties wordt waar mogelijk aansluiting gezocht bij reeds bestaande programma's of regionale activiteiten. ProRail voert op dit moment een onderzoek uit naar de capaciteit van alle stationsstallingen. Naar aanleiding van de resultaten van dat onderzoek, komend voorjaar verwacht, zullen wij bezien of een nieuwe exercitie naast deze van 20.000 plaatsen nodig is. Het antwoord op de vragen is dus: als het nodig is gaan wij ermee door, voorlopig beginnen wij met deze 20.000. Ongetwijfeld komt dat onderzoek naar de Kamer.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Er ligt ook een amendement over deze kwestie, waar u nog op komt. U zegt in het voorjaar te zullen gaan bezien of er een nieuwe exercitie nodig is. Als het nodig is, is er dan geld beschikbaar?

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Als dat nodig is, zullen wij met een voorstel komen, waar vanzelfsprekend geld bij komt.

De heer Roemer heeft nog gevraagd of de staatssecretaris wil zorgen voor landelijke afspraken over een landelijke formule voor het geval de markt ermee akkoord gaat, voor een systeem van snelbussen. De verantwoordelijkheid voor dergelijke snelwegbussen ligt bij de decentrale overheden, evenals de afstemming daartussen. Verkeer en Waterstaat is daar geen partij in. De decentrale overheden kunnen zelf een landelijke formule ontwikkelen, wanneer daar de behoefte blijkt. Op het ogenblik is er een aantal goedlopende snelwegbusconcepten, zoals de interliners. Zij vervullen een rol op trajecten waar de trein ontbreekt en waar wel vraag is naar langeafstandsvervoer.

Ik kom toe aan de motie op stuk nr. 32, van de heer Roemer. Daarin wordt de regering verzocht een landelijke formule voor een nationaal interlinernet te ontwikkelen en uiterlijk in mei 2008 met voorstellen te komen. Naar aanleiding van het antwoord dat ik reeds heb gegeven, ontraad ik aanneming van die motie. Het ontwikkelen van productformules is een taak van vervoersbedrijven en decentrale overheden.

Vervolgens kom ik te spreken over de motie van de heer Roemer op stuk nr. 33, waarbij ik tevens zou willen betrekken de motie van de heer Anker en mevrouw Roefs op stuk nr. 56. Laatstgenoemde motie verzoekt de

regering een pilot met hoogfrequent busvervoer op een filegevoelig traject in de Randstad op te zetten, inclusief haltes bij bedrijvenlocaties. Tevens vraagt de motie om te onderzoeken of bussen vaker gebruik kunnen maken van de vluchtstrook. Deze motie vind ik buitengewoon sympathiek, zodat ik er geen bezwaar tegen heb. Het idee van de pilot met hoogfrequent busvervoer zal ik overnemen. Wat betreft het gebruik van de vluchtstrook wordt al bezien of wegbeheerders hiervoor ruimte kunnen bieden binnen de verkeerskundige veiligheidskaders. In die zin worden de beide indieners dus al op hun wenken bediend. De motie op stuk nr. 33 gaat evenwel een stapje verder, reden waarom ik aanneming daarvan zou willen ontraden.

De heer **Roemer** (SP): Ik doe echt mijn best om u te volgen, maar ik snap werkelijk niet waarom de motie op stuk nr. 56 wel een positief advies krijgt en mijn motie op stuk nr. 33 niet. Met de indieners van de andere motie heb ik zelfs nog gesprekken gehad om beide moties in elkaar te schuiven. Mijn motie verzoekt om het initiatief verder uit te werken. Waarom stuit dat nu bij u op bezwaren?

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Ik zie een verschil tussen beide moties. De motie op stuk nr. 56 gaat over een pilot met hoogfrequent busvervoer, welke pilot ik graag wil uitvoeren. Uw motie verzoekt om een initiatief voor de snelwegbus verder uit te werken en om uiterlijk mei 2008 met voorstellen hiertoe te komen. Ik zou eerst het resultaat van die pilot willen afwachten voordat ik eventueel zo ver wil gaan om zo'n initiatief verder uit te werken. Laten wij de dingen in de juiste volgorde doen.

Vervolgens ga ik in op de motie op stuk nr. 34 van de heer Roemer en mevrouw Leijten die de regering verzoekt de regeling voor de ov-studentenkaart uit te breiden voor 16- en 17-jarige mbo-leerlingen en uiterlijk in april 2008 met voorstellen hiervoor te komen. Het zal geen verrassing zijn dat ik aanneming van deze motie ontraad. In mijn eerste termijn heb ik reeds aangegeven dat dit geen taak is voor Verkeer en Waterstaat en dat ik met mevrouw Van Bijsterveldt, de staatssecretaris van OCW, gesproken heb over experimenten. Dat gesprek heeft niet tot experimenten geleid.

In de motie van de heer Koppejan op stuk nr. 39 wordt de regering verzocht om in 2008 een brede discussie te starten over de nieuwe normen van waterveiligheid. Tevens wordt de regering daarin verzocht de nieuwe normen voor waterveiligheid voor het eerst toe te passen bij de eerstvolgende toetsingsronde van de waterkeringen in 2011. Deze motie zie ik als ondersteuning van mijn beleid. De maatschappelijke discussie zeg ik graag toe. Ik streef ernaar om de introductie van mogelijke nieuwe normen in de toetsingsronde vanaf 2011 te laten plaatsvinden.

Vervolgens ga ik in op de motie van de heer Koppejan en mevrouw Vermeij op stuk nr. 40. Ik lees deze motie als een verzoek om van de 4,3 mln. die beschikbaar is voor een doelmatige waterketen, 2,5 mln. beschikbaar te stellen voor quick wins en kennisuitwisseling. Ik heb al aangegeven dat ik dit voorstel op zichzelf ondersteun. Ik heb ook geen bezwaar tegen de strekking van de motie, maar ik zou de indieners willen verzoeken om de motie aan te houden omdat ik met de minister van VROM samen over de besteding van deze middelen ga. Ik wil met haar bekijken of het voorstel van de indieners past

Huizinga-Heringa

in de afspraken zoals die gemaakt zijn in het Bestuursakkoord Waterketen. Daarvoor is wat tijd nodig en ik begrijp dat ik ook de medewerking van de minister van VROM nodig heb om dit te kunnen toezeggen.

De heer **Koppejan** (CDA): Ik ben natuurlijk blij met de ondersteuning, maar vraag mij af waarom de staatssecretaris dit wil uitstellen. Ik help haar in het gesprek met mevrouw Cramer door deze motie dinsdag aangenomen te krijgen. Daarnaast kan de staatssecretaris erbij vertellen dat er heel veel winst te boeken is. Dit is nu een van de weinige moties die geld gaan opleveren. Met een investering van 2,5 mln., zeg ik als oud-ondernemer, heeft de staatssecretaris het perspectief van minimaal 20 mln. per jaar besparingen voor de burger. Tegen zo'n verhaal zou ik, als ik minister Cramer was, direct ja zeggen.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Dat is mooi. De heer Koppejan is jammer genoeg, zou ik zeggen, minister Cramer niet. Hij is ook niet minister Koppejan, maar wie weet wat nog komen gaat. Ik kan niet iets toezeggen waarvoor ik de medewerking van de minister van VROM nodig heb. Als de heer Koppejan de motie zodanig wijzigt dat hij de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat ermee oproept om zich in te zetten om die middelen zo beschikbaar te stellen, dan zal ik dat zeker toezeggen. Wat wordt gevraagd in de motie zoals die er nu ligt, kan ik echter niet toezeggen, alleen al vanwege het feit dat ik niet alleen over deze middelen ga. Ik zal mij er zeker voor inzetten, maar ik kan het gevraagde niet toezeggen. Vandaar dat ik de heer Koppejan vraag, zijn motie aan te houden.

Ik kom bij de motie op stuk nr. 46 van de heer De Krom. Het dictum daarvan 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". Ik ben erg benieuwd wat de Kamer van deze motie vindt. Laat de Kamer zich daar maar over uitspreken.

Ik kom bij de motie op stuk nr. 48 van mevrouw Roefs, met als dictum: "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". Deze motie zie ik als ondersteuning van het beleid. Ik laat het gevraagde uitvoeren door de Dienst Verkeer en Scheepvaart. Het Kennisplatform Verkeer en Vervoer zal bij de verspreiding van de kennis betrokken worden.

Dan kom ik bij de motie op stuk nr. 55 van de heer Anker, met als dictum: "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". Ook deze motie is ondersteuning van mijn beleid. In het vervolg van de LMCA Spoor ligt bij de kandidaatplanstudies het accent op de drukste corridors, maar worden ook de relaties met andere delen van het

netwerk – ook met regionale lijnen – meegenomen. Als op die andere delen buiten de corridors knelpunten naar voren komen, worden die meegenomen en vertaald in de mobiliteitsvisie. De resultaten daarvan komen in die mobiliteitsvisie terecht. Wat mij betreft, is deze motie dus een ondersteuning van het beleid.

De motie op stuk nr. 57 van de heer Duyvendak "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". Ik heb in eerste termijn geschetst dat de groeiambitie op drie manieren in het regionale ov wordt gerealiseerd: door autonome groei, door kwaliteitsverbeteringen en door groei in het regionaal vervoer door extra toename van het trein-gebruik. Op deze drie manieren sluit de groei van het regionale ov aan op de groei van het landelijke spoor, zonder dat voor beide eenzelfde groeiambitie geldt. Als ik de motie zo kan lezen, is zij een ondersteuning van het beleid en kan ik haar de Kamer aanraden.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Volgens mij kunt u die motie zo lezen. Het regionaal vervoer moet net zoveel mogelijkheden krijgen als de rest van het openbaar vervoer. Dat is van groot belang voor de regio's. Ik neem aan dat u dat ook met mij eens bent.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Als ik de motie zo mag lezen als ik net heb gezegd, dan kan ik haar de Kamer aanbevelen.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Dan doen wij het zo.

De heer **Koopmans** (CDA): Bij de indiening van de motie was uitdrukkelijk aan de orde dat het de bedoeling van de heer Duyvendak was om de 5% voor het spoor ook te laten gelden voor het openbaar vervoer in de regio. Ik word aan het twijfelen gebracht door wat er nu allemaal gebeurt.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Ik lees de motie als volgt: langs de drie manieren die ik heb genoemd, sluit de groei van het regionaal ov aan op de groei van het landelijk spoor zonder dat voor beide eenzelfde groeiambitie geldt. Mevrouw Van Gent zegt dat ik de motie op die manier mag lezen. De motie is dan een ondersteuning van mijn beleid.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): En u geeft een positief stemadvies.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Als ik de motie op de manier lees op de manier die ik heb aangegeven wel.

Ik kom op de amendementen. Ik behandel de amendementen op stuk nrs. 8 en 11 van de heer Roemer en de amendementen op stuk nrs. 25 en 27 van de heer Duyvendak samen. Deze amendementen strekken ertoe, de bezuiniging op de BDU te compenseren of voor een deel te compenseren. Ik ontraad het aannemen van deze amendementen. Ten aanzien van de BDU komt nog een midterm review. Ik stel voor om die af te wachten. Overigens is ook de dekking van deze amendementen niet zodanig dat ik daarop een positief advies kan geven. Ik ontraad daarom het aannemen van deze amendementen.

Huizinga-Heringa

De heer Duyvendak heeft op stuk nr. 28 een amendement ingediend waarmee wordt beoogd een aantal infrastructurele belemmeringen in de stedelijke netwerken van het regionaal ov aan te pakken. Het wordt gedekt met het amendement op stuk nr. 27. Ik ontraad het aannemen van beide amendementen omdat zij prematuur zijn. De plannen voor de stedelijke netwerken zijn nog niet klaar. Ook de dekking is niet zodanig dat ik daarover positief kan adviseren. De post beleidsreserves is van het kabinet. Ik kan daar geen toezeggingen over doen.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ik vind dat een beetje gek. De staatssecretaris zegt dat de post beleidsreserves van het kabinet is. Daar behoort zij ook toe.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Ja, maar ik niet alleen.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ja, maar u gaat er wel over. Er is uit de beleidsreserves ook al geld uitgegeven voor de motie-Van Geel. Ik vind dat u met een sterker argument moet komen om dit amendement naar de prullenbak te verwijzen.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: De eerste reden is dat het amendement prematuur is omdat het geld reserveert voor plannen die er nog niet zijn. De tweede reden is dat ik de dekking niet kan aanbevelen. Het gaat om de algemene reserve van het kabinet. Die is voor 2008 al geheel ingezet bij de algemene politieke beschouwingen. Ik zie daar geen ruimte.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): U noemt het "prematuur" maar ik heb begrepen dat dit amendement slaat op een recent onderzoek van het ministerie zelf. Wij geven daar een concrete invulling aan. Wij zijn het eigenlijk hartstikke eens maar u zegt dat het prematuur is. Ik kan dat niet volgen.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Ik wil het u best nog een keer uitleggen. Ik ga een actieprogramma maken met de decentrale overheden. Daar volgen plannen uit en dan blijkt of en hoeveel geld er nodig is. U reserveert nu al geld voor plannen die er nog niet zijn. Dat is prematuur.

Het amendement op stuk nr. 30 van de heer Duyvendak dient ertoe, een planstudie te starten naar succesvolle regionale spoorlijnen. Daarbij valt te denken aan lijnen zoals Groningen-Leeuwarden. Deze spoorlijnen zijn dermate succesvol dat reizigers worden geconfronteerd met overvolle treinen. Met de planstudies zou er op korte termijn kunnen worden gewerkt aan een oplossing. Het aannemen van dit amendement ontraad ik. Daarbij verwijs ik naar mijn reactie op de motie van de heer Anker op stuk nr. 55. De lijn is om eerst een verkenning uit te voeren. Als er daarna zicht is op financiering, volgt een planstudie. Voor de planstudies is op zichzelf wel geld beschikbaar.

Het amendement op stuk nr. 26 van de heer Duyvendak beoogt om het bedrag voor de invoering van de OV-chipkaart te bevrozen; er is een bedrag genoemd van 129 mln. Dat is niet nodig, want wat nog uitgegeven zou moeten worden voor de OV-chipkaart, is 24 mln. Ik zie geen grond om dat resterende bedrag niet uit te keren. Dat zou immers de invoering van de OV-chipkaart

belemmeren. Wij hebben ons met bestuurs-overeenkomsten verplicht tot het betalen van deze migratiebijdrage. Ik zie geen enkele reden om het resterende bedrag opeens niet uit te keren, dus ik ontraad het aannemen van dit amendement.

Het amendement op stuk nr. 29 van de heer Duyvendak dient ertoe om extra investeringen voor fietsenstallingen mogelijk te maken. De dekking wordt weer gevonden in de post beleidsreserves. Het aannemen van dit amendement ontraad ik met verwijzing naar mijn beantwoording zojuist van de mondelinge vragen van de heren Roemer en Duyvendak over de te realiseren fietsplaatsen.

Het amendement op stuk nr. 28 van de heer Duyvendak dient om een aantal hotspots op het gebied van fietsendiefstallen aan te pakken en de sociale veiligheid te vergroten door onder andere menselijk toezicht. Het doel is om fietsendiefstal terug te brengen en de veiligheid te vergroten. In het kader van het Actieplan Spoor worden weesfietsen aangepakt en wordt een investeringsimpuls gegeven van 20 mln. Bij de selectie van de locaties zal ik prioriteit geven aan hotspots en aansluiten bij bestaande programma's en regionale prioriteiten om een maximaal effect te bereiken. Het probleem wordt dus al aangepakt. Het amendement is dus in feite overbodig en daarom ontraad ik het aannemen ervan.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Als het amendement overbodig is, wil ik heel precies weten of de staatssecretaris exact gaat regelen wat wij daarin vragen.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Wat het amendement vraagt, wordt aangepakt. Vandaar dat het overbodig is.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Daaruit begrijp ik dat de staatssecretaris ook de sociale onveiligheid gaat bestrijden, bijvoorbeeld bij het station Amsterdam Amstel. Een aantal knelpunten is nog niet gedekt, dus daarin moet extra worden geïnvesteerd.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Ik heb in het amendement gelezen dat het met name gaat om het aanpakken van fietsendiefstallen. Dat probleem wordt aangepakt. Zo bezien is dit amendement overbodig.

Met het amendement op stuk nr. 23 neemt de heer De Krom in het kustsuppletieprogramma voor 2008 de mogelijkheid op om in het kader van de kustlijn zorg 7 miljoen kubieke meter zand aan te brengen aan de voet van de Hondsbossche en Pettemer Zeewering. Ik wijs op het debat dat ik daarover met de heer Koppejan heb gevoerd. Daarin heb ik toegezegd dat wij nog eens zullen bekijken of het überhaupt mogelijk is om die hoeveelheid van 7 miljoen kubieke meter zand aan de teen van de dijk te suppleren. Hierover bestaat verschil van mening. Als het zou kunnen, zijn de financiën het probleem niet. Zo bezien, wil ik het aannemen van het amendement ontraden.

De heer Koppejan en mevrouw Roefs hebben een amendement ingediend dat € 500.000 regelt voor de project- en proceskosten van de Deltaraad, zodat deze op korte termijn plannen en kostenramingen verder kan uitwerken. De dekking is uit artikel 31 Integraal waterbeleid. Dit amendement beschouw ik als ondersteuning

Huizinga-Heringa

van het beleid. Ik ben er in mijn eerste termijn ook al op ingegaan.

Het amendement op stuk nr. 25 is van de heer Anker. Het amendement regelt 7 mln. voor een regeling voor het verwijderen van nautische baggerspecie in binnenvaarthavens en de toeleidingskanalen naar binnenhavens in beheer van lagere overheden. Ik ben daar in eerste termijn op ingegaan. Ik ondersteun het amendement, maar ik wil geen nieuwe subsidieregeling optuigen. Daarom zou ik dit aanvullende budget willen toevoegen aan de 55 mln. voor de quick wins.

Ten slotte kom ik op het amendement op stuk nr. 20 van de heer Van der Staaij. Ik heb hem al gezegd dat ik dit amendement beschouw als ondersteuning van het beleid.

De algemene beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter**: Ik stel voor, volgende week te stemmen over de ingediende moties en amendementen.

Daartoe wordt besloten.

De vergadering wordt van 23.55 uur tot 00.00 uur geschorst.

Aan de orde is de voortzetting van de behandeling van:

- **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),** en van:

- de motie-Ulenbelt over handhaving van de tewerkstellingsvergunningen voor Roemenen en Bulgaren (31200-XV, nr. 25);

- de motie-Ulenbelt over opnieuw invoeren van de regulering van het verkeer van werknemers uit MOE-landen (31200-XV, nr. 26);

- de motie-Ulenbelt over de problemen door de ongecontroleerde instroom van arbeidsmigranten uit de MOE-landen (31200-XV, nr. 27);

- de motie-Ulenbelt over het akkoord tussen de vakbonden en de VNG (31200-XV, nr. 28);

- de motie-Karabulut over het oormerken van middelen voor armoedebestrijding en schuldhulpverlening (31200-XV, nr. 29);

- de motie-Karabulut over het sneller verstrekken van uitkeringen (31200-XV, nr. 30);

- de motie-Van Hijum c.s. over het bevorderen van de samenwerking tussen de ketenpartners op regionaal niveau (31200-XV, nr. 31);

- de motie-Van Hijum c.s. over de financiering van de REA-instituten (31200-XV, nr. 32);

- de motie-Omtzigt/Hamer over een goed inzicht in de koopkracht na pensionering (31200-XV, nr. 33);

- de motie-Nicolai over het ontwikkelen van voorstellen gericht op verhoging van de arbeidsparticipatie (31200-XV, nr. 34);

- de motie-Nicolai over het alleen openstellen van de grenzen als omringende EU-landen hiertoe ook besluiten (31200-XV, nr. 35);

- de motie-Nicolai/Koşer Kaya over de vormgeving van het integratietraject (31200-XV, nr. 36);

- de motie-Blok over het baseren van de WW-uitkering op de werkelijk betaalde premies (31200-XV, nr. 37);

- de motie-Blok over stopzetten van de export van kinderbijslag en andere kinderregelingen naar niet EU-landen (31200-XV, nr. 38);

- de motie-Blok over het ontwikkelen van voorstellen voor het wegnemen van belemmeringen op de arbeidsmarkt (31200-XV, nr. 39);

- de motie-Blok/Koşer Kaya over een heldere wettelijke afbakening van het begrip zzp'er (31200-XV, nr. 40);

- de motie-Hamer c.s. over experimenteren met het aanbieden van CWI-competentietests (31200-XV, nr. 41);

- de motie-Hamer c.s. over maatregelen ter vermindering van leeftijdsdiscriminatie op de arbeidsmarkt (31200-XV, nr. 42);

- de motie-Fritsma over terugdraaien van de openstelling van de arbeidsmarkt voor werknemers uit de nieuwe EU-lidstaten (31200-XV, nr. 43);

- de motie-Fritsma over de mogelijkheid van beroep op sociale voorzieningen na tien jaar legaal verblijf in Nederland (31200-XV, nr. 44);

- de motie-Fritsma over een dagelijkse meldingsplicht voor bijstandsgerechtigden (31200-XV, nr. 45);

- de motie-Ortega-Martijn c.s. over opzetten van een pilot schooltijdbanen (31200-XV, nr. 46);

- de motie-Ortega-Martijn c.s. over onderzoek naar verbetering van scholingsmogelijkheden van flexwerkers (31200-XV, nr. 47);

- de motie-Ortega-Martijn c.s. over flexibilisering van de regulering voor pleegzorgverlof (31200-XV, nr. 48);

- de motie-Van Gent over een kerstbonus aan mensen met huurtoeslag (31200-XV, nr. 49);

- de motie-Van Gent over de indiening van een nieuw wetsvoorstel op basis van de voorstellen van FNV en VNG (31200-XV, nr. 50);

- de motie-Koşer Kaya over een publiekscampagne gericht op het doorwerken van 65-plussers (31200-XV, nr. 51);

- de motie-Koşer Kaya over de mogelijkheid voor 65-plussers actief te blijven op de arbeidsmarkt als zzp'er (31200-XV, nr. 52);

- de motie-Van der Vlies over uitzonderingen op de beperking van de algemene heffingskorting (31200-XV, nr. 53);

- de motie-Nicolai/Koşer Kaya over het ontheffen van alleenstaande ouders met jonge kinderen van de sollicitatieplicht (29544, nr. 108).

De algemene beraadslaging wordt hervat.



Minister **Donner**: Ik dank de Kamer voor de regen aan moties. Ik heb eerder gezegd: aan een boom zo vol geladen, mist men een, twee moties niet. Ik zal proberen om ze allemaal te behandelen.

De heer Ulenbelt leidde de indiening van zijn moties in met een betoog dat hij eerder heeft gehouden, namelijk dat hij meent dat de SP gelijk heeft gekregen met betrekking tot het openen van de grenzen. Ik meen dat dit niet het geval is. Er zijn zonder meer enkele problemen, maar het openen van de grenzen heeft in het algemeen een bijdrage heeft geleverd aan de Nederlandse economische groei. Maar goed, beauty is in the eye of the beholder.