

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 2010 (32123-XII).**
- **het wetsvoorstel Vaststelling van de begrotingsstaat van het Infrastructuurfonds voor het jaar 2010 (32123-A).**

(Zie vergadering van 25 november 2009.)

De **voorzitter**: Door mij zijn schriftelijke antwoorden ontvangen van de bewindslieden van Verkeer en Waterstaat op vragen, gesteld in eerste termijn.

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

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

De **voorzitter**: Ik heet de beide bewindslieden van Verkeer en Waterstaat van harte welkom in dit huis. Het woord is aan de minister.

De algemene beraadslaging wordt hervat.



Minister **Eurlings**: Voorzitter. Dank u vriendelijk. Ik dank de geachte afgevaardigden zeer voor hun bijdragen in eerste termijn. In deze bijdragen zijn op tal van vlakken positieve bejegeningen in de richting van de staatssecretaris en mijzelf geuit. Over een aantal punten zijn veel vragen gesteld of er is kritiek op geleverd. Ik wil met de staatssecretaris mijn uiterste best doen om zo goed als kan in te gaan op de gestelde vragen.

Om te beginnen zal ik de begroting kort op hoofdlijnen toelichten. De staatssecretaris en ik hebben vanochtend, met dank aan alle medewerkers die hier tot een uur of vier, vijf vannacht aan hebben gewerkt, de antwoorden op de schriftelijke vragen al aan de Kamerleden doen toekomen. De resterende vragen zullen wij in onze eerste termijn mondeling proberen af te doen.

Wat is nu de staat van mobiel Nederland? Ik hecht eraan te zeggen dat Nederland het drukstbereden wegennet van de Europese Unie heeft. Onze spoorwegen worden het intensiefst gebruikt. De druk op onze mainports en onze infrastructuur is hoog, omdat wij een groot deel van onze boterham met onze internationale handel verdienen. Al die drukte speelt zich voor een groot gedeelte ook nog eens onder de zeespiegel af.

Vlot bewegen, veilig leven: daarin ligt de centrale boodschap van Verkeer en Waterstaat. Nederland moet in beweging blijven. Mobiliteit is een keiharde voorwaarde voor dynamiek in onze landelijke economie en onze samenleving. Juist voor een land als Nederland met zijn vele internationale verbindingen is die mobiliteit cruciaal.

De economische crisis die de wereld ruim een jaar geleden trof, stelt ons voor een keuze. Kiezen wij met elkaar voor de verdediging of kiezen wij in deze tijd voor de aanval? Zetten wij de zaak "on hold", even op pauze, of pakken wij juist nu door? Wij hebben nadrukkelijk gekozen voor het laatste. Onze begroting voor 2010 bevat extra investeringen in infrastructuur: niet minder, maar juist meer. Wij investeren anticyclisch, wij halen

werkzaamheden aan wegen, bruggen en havens naar voren. Wij voeren projecten sneller dan gepland uit. Zo benutten wij deze slappe tijd optimaal. Wij zorgen er niet alleen voor dat mensen in deze moeilijke tijd aan het werk blijven, wij zorgen er vooral voor dat wij in de startblokken staan om de economische groei van morgen te kunnen accommoderen.

Wij investeren in de concurrentiepositie van onze mainports door te investeren in infrastructuur, door de tickettaks af te schaffen, door de tarieven van de luchtverkeersleiding voor jarenlang te bevriezen, tarieven die elders in Europa en de wereld sterk stijgen, door de luchtvaarttarieven van de Inspectie voor Verkeer en Waterstaat te bevriezen. Door dit soort maatregelen is de positie van onze nationale mainport Schiphol versterkt ten opzichte van zijn grote concurrenten.

Dit soort maatregelen is hard nodig. Maar minstens even nodig is dat wij met elkaar onze manier van werken veranderen: sneller en beter besluiten, resultaatgericht werken, doorpakken met oog voor bereikbaarheid, maar tevens, zeg ik tegen de heer Vendrik, met oog voor de leefomgeving. In de afgelopen twee jaar zijn wij erin geslaagd die twee elementen, sneller besluiten enerzijds en beter besluiten anderzijds, met elkaar te verenigen. Te lang hebben wij in Nederland gedacht dat dit een onmogelijke combinatie zou zijn. Het was of "quick and dirty", slecht en onzorgvuldig, of zorgvuldig en treuzelen tot je net zo oud was als Methusalem. Wij hebben laten zien dat "beter" wel degelijk "sneller" kan zijn. Wij hebben afgerekend met het eindeloos praten, met het eindeloos onderzoeken en met het verkennen en het vervolgens weer terugkeren op gemaakte afspraken. Wij gingen iedere keer weer terug de polder-molen in. Het is nu echt veranderd.

Voorzitter. Nederland was tot stilstand gekomen. Nederland was één grote file, meer dan welk ander Europees land dan ook. Dat is de reden waarom ik gemotiveerd ja heb gezegd toen premier Balkenende mij op een dinsdagochtend belde met het verzoek om terug te keren uit Brussel. Ik zei ja uit ergernis over het feit dat wij te traag zijn en internationaal wegzakken. Doorpakken en Nederland weer in beweging krijgen: dat waren de redenen waarom ik ja heb gezegd tegen het ministerschap, een uitdaging die ik vier jaar lang mag vervullen.

In de twee vorige kabinetsperiodes, samen zo'n vier jaar, ging op 27 plaatsen de schop in de grond. Ik spreek nu met de Kamer af dat wij niet op 27 "schoppen", maar op 51 "schoppen" uit gaan komen. Dat zijn bijna twee keer zoveel besluiten. Wij gaan dus bijna twee keer zo snel werken aan weg en spoor. Er gaan twee keer zoveel schoppen de grond in. Dat is de kern van mijn ministerschap. Daar ga ik voor en daar word ik graag door de Kamer op afgerekend.

Mevrouw Roefs en de heer Cramer beklemtonen terecht het belang van het nieuwe werken, gebiedsgericht werken en samenhangende keuzen op het gebied van wonen, werken, mobiliteit, natuur en water. Zo kunnen wij inderdaad nog sneller en nog beter resultaten boeken. Wij kunnen nu al zien dat deze aanpak werkt, zie bijvoorbeeld Randstad Urgent, waar het Rijk en de regio's binnen de afgesproken termijn goede samenhangende afspraken hebben gemaakt over uiterst complexe dossiers. De Draaischijf Utrecht, de toekomst van Almere, Holland Rijnland, het hoogfrequent spoor tussen Flevoland, Amsterdam en Schiphol, enzovoort, enzovoort: grote knopen zijn doorgehakt.

Eurlings

Tot nu toe zijn vrijwel alle mijlpalen voor de Randstad gehaald. Ik denk dat dit bewijst dat er echt iets ten goede is veranderd in bestuurlijk Nederland. Ik wil van deze gelegenheid gebruikmaken om als minister van Verkeer niet alleen mijn collega's in het kabinet hiervoor te bedanken, maar vooral ook al die regionale bestuurders, wethouders, gedeputeerden, burgemeesters en commissarissen der Koningin die de tekenen van de tijd hebben verstaan. Al deze mensen hebben namelijk samen met ons gezegd: geen keuze is ook een keuze en wel de slechtste van alle; wij hakken met elkaar die knopen door.

De geest van Elverding is uit de fles. Ik wijs daarvoor op de zuidelijke ringweg rond Groningen. Een brede verkenning heeft daar een goed resultaat opgeleverd: "everybody happy". Kijk ook naar de rijksbesluiten voor Almere, Amsterdam, Markermeer. Ook daar hebben wij gewerkt volgens de methode sneller en beter, dus met een brede consultatie van maatschappelijke organisaties. Een consultatie die wij niet ergens "along the way" organiseren, maar vooraf. Kijk breed! Kijk samen! Kijk naar alle varianten! Utrecht heeft namelijk laten zien dat je daardoor achteraf geen spijt krijgt van je keuze of terug moet keren op je schreden met alle uitstel van dien.

Wij kijken breed, maar hakken vervolgens wel gedeceideerd de knoop door. Zo zorgen wij ervoor dat besluiten in vruchtbare aarde vallen en dat besluiten sneller en beter kunnen worden verwezenlijkt. De wijziging van de Tracéwet wordt volgend jaar bij de Kamer ingediend. Daarmee verkorten wij de doorlooptijd van projecten met de helft. Het gaat dan dus twee keer zo snel. Tegelijkertijd verbeteren wij zo naar mijn stellige overtuiging ook de kwaliteit van de resultaten.

Alleen al binnen de spoedaanpak leggen wij 560 kilometer extra rijstroken aan. Dat is ongeveer de afstand van Valkenburg aan de Geul naar Den Helder en, zo zeg ik chauvinistisch, ook weer terug. Het is wel een illusie om te denken dat wij met die versnelling alleen de mobiliteitsknelpunten kunnen oplossen. Ik ken de Haagse tegenstelling spoor of weg, dus ik zeg er maar direct bij dat het ook een illusie is dat het openbaar vervoer op eigen houtje kan zorgen voor een optimale bereikbaarheid. Het eenzijdige denken, het hokjesdenken helpt ons niet echt verder.

Het gaat juist om het maken van optimale combinaties van modaliteiten en ook om het verduurzamen van mobiliteit. Ik vond het een saillant gegeven dat de meest succesvolle treinstations in ons land juist die stations zijn waar veel veilige stallingen voor fietsen zijn, maar ook veel veilige parkeerplekken voor auto's. Dat geeft aan dat de treinreiziger en de automobilist meestal één en dezelfde Nederlander is, die best de trein wil nemen, maar die niet gediend is zwart-witverhalen over of het een of het ander. In de combi zit de kracht.

Ik kom bij de duurzaamheid. In alle besluiten die wij nemen, moet de krachtenbundeling van ov en auto centraal staan wanneer wij nog meer mensen in de trein willen krijgen. Zoals tussen Schiphol en Lelystad, waar wij 1,4 mld. investeren in een van de allerdrukste spoorverbindingen van ons land, maar tegelijkertijd gedeceideerd de schop de grond in laten gaan om de grootste fileknelpunten op te lossen. Niet of, of; niet het een of het ander. Wij hebben beide keihard nodig. Op de weg staat het vast en in de trein sta je nokie, nokievol in de hal, en ook dat is geen acceptabel beeld.

Dit ter inleiding. Ik ga nu graag in op de vragen die zijn gesteld. Ik zal dat zo gestructureerd mogelijk doen. Ik hoorde uw oproep. Ik zal onderwerpen zo veel mogelijk in samenhang proberen te behandelen, aan de hand van de volgende thema's: wegeaanpak en mobiliteit op de weg, het spoor, anders betalen voor mobiliteit, verkeersveiligheid en last but not least, de luchtvaart.

De **voorzitter**: Dank u. Ik zie hier drie woordmeldingen. Eerst de heer Roemer.

De heer **Roemer** (SP): Zeker na de betogen van gisteren heeft de minister uiteraard het volste recht om zijn betoog zo te starten. Dat siert hem, geen enkel probleem. Even voor mijn helderheid, ja, er zijn heel wat knopen doorgehakt. Er zijn heel wat projecten versneld, ook met de steun van de SP-fractie. De minister had het erover dat in deze kabinetsperiode 51 keer de schop de grond in gaat. Voor mijn beeldvorming, want ik ben het even kwijt, wil ik graag weten hoe veel keer daar spoor bij zit.

Minister **Eurlings**: Daar zal toch een behoorlijk aantal keren spoor bij zitten. Wij gaan volgend jaar de megabesluiten nemen rond de grote spoorcorridors. U weet dat dat geen kleine projectjes zijn, zoals een kleine wegverbreding. Dan gaan wij naar de bedragen: 4,5 mld. extra voor het spoor. Als u wilt dat ik die vier spoorcorridors – u weet precies waar wij het over hebben met de 4,5 mld. die deze coalitie extra investeert in aanleg, waar anderen dachten dat dat niet meer hoefde – per corridor in tien partjes opknip, heb ik vier keer tien is veertig schoppen. Maar dit zijn vier grote projecten. Op de weg zijn het 30 wat kleinere.

De heer **Roemer** (SP): Om het zuivere beeld neer te zetten, zeg ik: ja, er zijn grote projecten die langer duren. Maar voor al datgene waar het kabinet spoed achter gezegd heeft – het is goed dat wij er spoed achter zetten en geen stroperige besluiten hebben – gaat nog steeds heel veel, wat de SP-fractie betreft veel te veel, richting wegen en nog veel te weinig naar ook kleinere projecten op het spoor, waarvoor wij een heel groot plan hebben ingediend. Jammer dat dat nog steeds te weinig belicht wordt. Wil de minister dat plannetje nog een keer uit zijn la halen en er toch nog eens 's avonds goed naar kijken om er iets uit over te nemen?

Minister **Eurlings**: Ik wil alles uit mijn la halen. Dan moet ik wel een keer 's avonds voor middernacht thuis zijn, want als ik nu thuiskom, heb ik meestal niet zo heel veel puf meer, zeg ik u eerlijk. En mijn vriendin wil af en toe ook nog wel eens vragen hoe het gegaan is, u kent die situaties vast van uw thuisfront. Hoe het ook zij, ik geef u grif toe dat u nog meer voor het spoor wilt doen. Dat zeg ik hier gewoon onverdroten. Wij hebben wel discussie gehad over de financiering. Daarover kunnen wij verschillend denken, maar ere wie ere toekomt, u wilt daarin extra stappen zetten op uw manier.

Van mijn kant heb ik gezegd dat ik vind dat deze regering heel veel extra doet aan het spoor. De heer Roemer weet net zo goed als ik dat wij tijdens vorige kabinetten, waar trouwens ook mijn partij in zat, niets extra meer deden aan nieuwe aanleg. Nu trekken wij er 4,5 mld. extra voor uit. Het spoor is niet af. Wij willen meer bouwen, niet alleen onderhoud plegen. Wij doen dus veel extra. Dadelijk kom ik en détail op het spoor.

Eurlings

Nu, in de overview – hiermee geef ik mijn visie – wil ik uit de eeuwige tegenstelling komen van een onsje minder hier en een onsje meer daar, alsof het spoor en de weg elkaars natuurlijke vijanden zijn. Om de mobiliteit op te lossen hebben wij beide hard nodig. Ook om de vergroening te bereiken, hebben wij beide hard nodig, want ook de automobilititeit wordt steeds groener; denk aan het beeld van de elektrische auto. Daarbij investeren wij ongeveer hetzelfde in beide, alleen bij het een meer in onderhoud en bij het ander meer in aanleg. Tegelijkertijd weten wij – ik ben niet antitrein, integendeel – dat maar iets van pak 'm beet 15% of 16% van de mobiliteit per trein gaat en meer dan 80% per auto. Ook dat is een realiteit. Ik vind het echter prima dat beide gelijk opgaan. Laten wij de Haagse werkelijkheid voorkomen dat het óf het een óf het ander is. Wij hebben beide keihard nodig.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): In zijn inleiding is de minister terecht op de hele discussie rond Elverding gekomen en op wat deze kan bijdragen. Ik was blij met wat hij daarover zei. Ik heb me alleen wel even verbaasd over het voorbeeld dat de minister gaf. Dat betrof de IJmeerlijn. Dat is nu net een voorbeeld waarvan ik het idee heb dat wij daarmee Elverding doorkruisen. Daarover heeft het kabinet namelijk het besluit genomen dat er nog maar eens twee jaar op moet worden gestudeerd omdat het te duur is. Het gaat mij niet om dit feitelijke voorbeeld – daarvoor hebben wij een aparte dag nodig, volgens mij – maar om het principe. Elverding zei: kijk naar alle ins en outs, en de prijs is daarbij een discussieonderdeel. Nu wordt er echter toch al een besluit genomen door het kabinet met de strekking: studeer nog maar twee jaar en dan kijken we naar de resultaten; maar dan moet het in ieder geval minder kosten. Dat is niet de inkleuring van Elverding die ik mij voorstelde.

Minister **Eurlings**: Ik kan me dat beeld voorstellen, maar ik ben het inhoudelijk toch niet helemaal met de heer Cramer eens. Ik zal proberen dat uit te leggen. Allereerst is bij de discussie rond Almere een geweldige integraliteit te zien. Die was er tevoren niet. De heer Cramer heeft zelf gebiedsgericht denken mede op de kaart gezet. Waar eerder hebben wij zo de combinatie gezocht van woningbouw, infrastructuur, gebiedsontwikkeling en natuurontwikkeling? Normaal waren dat allemaal dingen die redelijk los van elkaar stonden. Hierbij hebben wij echter gezegd: wij kijken naar alles, en wij kijken naar alles in samenhang.

Daarnaast zei de heer Cramer dat er nog verder wordt onderzocht. Daarbij is echter wel een belangrijk besluit gevallen. Dat besluit is: we go west. Wij hadden vijf scenario's voor de ontwikkeling van Almere. Wij hebben ze alle vijf bekeken. Uiteindelijk hebben wij gezegd: één heeft onze voorkeur; dat wordt onze keus. Wij gaan naar de westkust. Hoe werk je dat vervolgens verder uit? Daarvoor zijn nog wel de nodige vraagstukken op te lossen, mede in het belang van Almere zelf. Juist omdat wij het nu willen waarmaken, willen wij die slag aangaan. De hoofdkeuze voor de wijze waarop Almere zich moet ontwikkelen, is voor de regering echter gemaakt. Daarom denk ik dat dit wel degelijk Elverding-proof is. Ook Jacqueline Cramer van VROM heeft dit heel krachtig benadrukt.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Ik ben het in hoge mate

eens met de minister, tot het punt waar hij zegt: hiermee is het Elverding-proof. Juist de integrale keuzes voor Almere en juist het belang van de keuze voor West, geven aan dat er een extra verbinding moet komen. Wat mij betreft is het dus geen juist argument om nu al te zeggen: dat gaan wij toch even niet doen; ga maar twee jaar studeren. Volgens mij zijn alle ins en outs bekend. Dan moet je alleen wel staan voor de consequentie van die verbinding.

Minister **Eurlings**: Het grappige is dat ook de verkenning van de IJmeerlijn maximaal twee jaar zal duren. Eerst is er dus de hele gebiedsgerichte, integrale verkenning geweest om te bepalen welke richting wij op willen. Nogmaals, daarbij waren er vijf scenario's en werd er wildwest alle kanten op gekeken. Dat is prima. Dat hebben wij breed gedaan. Ik maak even een zijsprong naar Utrecht. Daar heb ik mede gekeken naar een nieuwe doorsnijding van het natuurgebied aan de oostkant, niet omdat ik het wilde, maar omdat ik later niet het verwijt wilde krijgen: wat wij gekozen hebben, is heel moeilijk; misschien was dat andere toch beter geweest. Wij kijken overal naar. Vervolgens kiezen wij wel. Dat hebben wij hierbij ook gedaan. Op basis van al die keuzes hebben wij besloten: dit wordt het. Nu gaan wij dit project in en verkennen wij maximaal twee jaar. Dan hakken wij de knoop door. Ik heb de heer Cramer goed gehoord. Hij zegt dat een nieuwe oeververbinding eigenlijk een *conditio sine qua non* is. Dat heb ik velen van u horen zeggen. Ik heb ook zelf toegegeven dat het voor Almere suboptimaal is als het niet lukt. Je kunt dan nog wel naar het westen, maar niet zo optimaal als met de nieuwe oeververbinding. Daarom is in principe gekozen voor de oeververbinding. We hebben onszelf opgelegd: twee jaar is twee jaar. Daarna moeten wij met de spreekwoordelijke vloeistof naar de dokter en dan zal moeten blijken of het kan en op welke manier.

De heer **Van der Ham** (D66): De minister is begonnen met een fantastische opsomming van alle resultaten van het kabinet en van zijn functioneren. Dat gun ik hem van harte. Als je jezelf niet kietelt, lach je nooit.

Minister **Eurlings**: Zo is dat. Zeker op deze positie niet.

De heer **Van der Ham** (D66): Nou en of.

De **voorzitter**: Uw vraag?

De heer **Van der Ham** (D66): Voor de kilometerheffing, waar ik de minister in steun, is het resultaat te verwachten na deze kabinetsperiode. Voor de Crisis- en herstellwet is het maar helemaal de vraag of die de gewenste versnelling gaat brengen. Een ding waar ik de minister niet over heb gehoord, en daar stel ik mijn vraag over, is zijn doelstellingen en zijn gehechtheid aan de doelen van Schoon en Zuinig. Steeds als wij, maar ook andere fracties, vragen wat de bijdrage van de minister wordt aan Schoon en Zuinig en wat zijn plan B is als zijn resultaten tegenvallen, geeft hij niet thuis. Ik zou daar meer informatie over willen hebben.

De **voorzitter**: Het zit ook in de beantwoording van de schriftelijke vragen.

Eurlings

De heer **Van der Ham** (D66): Ja, maar heel mager. Daarom vraag ik het hier nog een keer.

De **voorzitter**: Dat is helder. Ik wijs u er alleen op.

Minister **Eurlings**: Ten eerste heb ik niet zozeer de behoefte om mijzelf al te veel te kietelen. Sterker nog, ik hang mijn nek een beetje in de strop, want als ik zeg "51 schoppen" bent u er straks als de kippen bij als het niet lukt, want heel veel daarvan moet nog gebeuren. Ik ben echter ambitieus. Daarom zeg ik: rekent u mij er op af. Twee keer zo veel, twee keer zo snel, dat is waar ik voor ga. Er zal nog veel moeten gebeuren komend jaar. Ten tweede hebt u gelijk dat veel na deze periode komt. Het is ook mijn ambitie om Nederland op mijn vlak beter achter te laten dan ik het aangetroffen heb. Ik wil dus niet alleen kortetermijnsuccessen. Ik wil ook de grote projecten voor de langere termijn voor mijn opvolger en mijn opvolgers opvolger uit dat bestuurlijke moeras en die juridische ellende halen waar ik het in heb aangetroffen. Daarom ook de tracéwet die binnenkort naar de Kamer komt. Van de Crisis- en herstelwet profiteren ook de opvolgers, wie dat ook zullen zijn. Dat vind ik ook belangrijk. Ten derde staan wij voor de doelen van Schoon en Zuinig. Ik zeg dat hier nogmaals. Wij gaan inventariseren hoe wij het doen. Als wij onvoldoende scoren – ik zeg "als" – zullen we binnen onze termijn compenserende maatregelen nemen. Maar wel first things first. Eerst kijken hoe doen we het? Doen we het niet goed genoeg?; dat is de volgende vraag. Hoeveel niet goed genoeg doen we het dan? En dan is de vraag hoe we dat oplossen. Ik sta voor onze doelen. Ik zal bij de Kamer terugkomen als we de monitoring hebben.

De **voorzitter**: Nog eenmaal de heer Van der Ham.

De heer **Van der Ham** (D66): De minister staat voor de doelstellingen van Schoon en Zuinig. Hij staat voor het milieubeleid van het kabinet. Ik zie hem echter te weinig bewegen. Dat is juist het probleem. Als ik vraag wat de minister gaat doen als de doelen die het kabinet heeft afgesproken, toch niet worden bereikt, is het stil. De minister is zo daadkrachtig. Hij heeft allemaal vergezichten en wil van alles achterlaten voor zijn opvolgers, maar wat wil hij als verkeersminister achterlaten op het gebied van milieu? Wil hij alleen asfalt achterlaten en hier en daar wat spoor? Of wil hij ook nog een duurzamere mobiliteit achterlaten?

Minister **Eurlings**: Duurzame mobiliteit was een kernpunt van mijn opmerking zojuist. Ik heb wel altijd gezegd dat ik goed milieubeleid niet antimobiliteit vind. Dat is zo'n oude reflex: ben je voor milieu, dan ben je tegen bewegen. De heer Van der Ham zegt dat ik te weinig beweeg. Het gekke is dat het feit dat wij in deze crisistijd te weinig bewegen, wel eens heel erg kan helpen bij het halen van de milieudoelen. Wat dat betreft, hoeft niet bewegen helemaal niet zo slecht te zijn. We gaan eerst kijken of we de doelen halen. Ik heb de Kamer gezegd dat ik voor het halen van de doelen sta, linksom of rechtsom. Lukt het dus niet op de manier zoals wij het gedacht hadden, omdat sommige dingen niet goed genoeg gaan, dan zullen wij op een andere manier een tandje bij zetten. De Kamer kan mij daar aan houden. De Kamer zal nog met mij te maken krijgen. Komend jaar zullen wij onze feiten op tafel moeten leggen.

De heer **Van der Ham** (D66): Ten slotte ...

De **voorzitter**: Nee, nee.

De heer **Van der Ham** (D66): Het is in drieën toch, voorzitter?

De **voorzitter**: Nee, nee, niks in drieën.

De heer **Van der Ham** (D66): Ik moet in ieder geval constateren ...

De **voorzitter**: U moet niet met mij onderhandelen, maar gewoon kortere vragen stellen.

De heer **Van der Ham** (D66): Prima. De minister gaat zijn klimaatdoelen dus halen, omdat er een beurskrach is geweest op Wall Street. Dat is dus een beetje zijn milieubeleid. Dat is wel erg mager. Ik daag de minister ertoe uit om in dit debat meer woorden vuil te maken, of schoon te maken, aan een duurzamere mobiliteit en zijn plan B hier kenbaar te maken.

Minister **Eurlings**: Nogmaals, dat doe ik. Ik kan het niet duidelijk genoeg zeggen. Ik wordt straks vast van veel kanten besprongen voor Anders Betalen voor Mobiliteit en niet altijd in de positieve zin des woords. De heer Van der Ham weet dat ik tijdens de persconferentie heb gezegd dat een van de positieve kanten van Anders Betalen voor Mobiliteit is tussen de 14% en 19% minder uitstoot van schadelijke stoffen. Dat is net een van de drijfveren om dit systeem in te voeren. Wij halen het. Alleen moeten wij eerlijk bezien hoe wij ervoor staan. Ik heb ook nooit iemand horen zeggen: wij hebben een economische hausse, er wordt meer gereden dan gepland, dus dat tellen wij even niet mee, want dat hangt met de economie samen. Wij moeten dus eerlijk bezien hoeveel wij uitstoten. De heer Van der Ham weet echter net zo goed als ik dat wij heel erg proberen de mobiliteit te vergroenen. Daar gaan wij zeer zeker mee verder samen met de Kamer.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): De minister stelt terecht dat wij proberen problemen integraal aan te pakken, bijvoorbeeld bij de Draaischijf Utrecht, en het hele probleem in beeld te brengen, maar vervolgens komt daaruit dat wij alleen budget hebben voor de wegen. Dat was in Utrecht het geval. De conclusie die uit de pakketstudie kwam, was dat de backbone van Utrecht, het ov, er heel slecht aan toe was. Vervolgens moesten wij constateren dat wij daar geen geld meer voor hadden. Ik heb er in mijn bijdrage voor gepleit dat wij ook de potten bij elkaar moeten voegen en het niet meer in allemaal losse stukjes wegen, ov enzovoort moeten wegen als wij het probleem integraal gaan onderzoeken. Zo kunnen wij Utrecht namelijk niet meer bedienen, ook al hebben wij het probleem zo mooi duidelijk gemaakt.

Minister **Eurlings**: Helder. Ik kom dadelijk uit en te na terug op de vraag van mevrouw Roefs. Bij Utrecht was het probleem echter naar mijn stellige en eerlijke overtuiging, tenminste vanuit mijn gezichtsveld, niet zozeer de potjes. Wij hebben ook eens gekeken naar het plan De Kracht van Utrecht, ook toen wij al heel ver in het wegenplan zaten. Ik zeg het nu een beetje zwart-wit, maar daaruit bleek en vriend en vijand hebben erkend

Eurlings

dat je het met of alleen niet oplost. De kracht van de gebiedsagenda moet zijn dat je inhoudelijk kijkt hoe je het probleem het beste oplost. Daar gaan wij steeds meer naartoe. De potjes zelf zijn daarin naar mijn stellige overtuiging niet het doorslaggevende beletsel. Het beletsel was altijd dat wij niet zozeer keken vanuit de vragen welk probleem er in een regio is en hoe je dat het beste oplost, maar dat één ministerie bezig was wegen en spoorrails te trekken en een ander ministerie bezig was om huizen te plannen. Zo kan het gebeuren dat vliegbasis Valkenburg wordt volgebouwd en niemand had gedacht – ik zeg het te cru – hoe die mensen van en naar hun werk komen, hoe ze weer naar huis komen.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Gelukkig maken wij die fout niet bij de RijnlandRoute, ook dankzij de RijnGouwewilijn-West. Ik heb niet het idee dat wij zonder wegen het probleem in Utrecht kunnen oplossen, maar misschien gaan wij nu één tramlijn aanleggen en daarmee blijft het of in Utrecht nog steeds redelijk abominabel en heel ongunstig. Alles moet via het station, er zitten geen verbindingen buitenom. Wij hebben helemaal geen geld om dat echt te verbeteren.

Minister **Eurlings**: Het debat over Utrecht gaan wij op een later tijdstip nog in detail voeren. Daar zie ik erg naar uit. In dit overzichtdebat is de cruciale vraag: waar zit de belemmering en waar zit de kans? Ik heb het idee dat wij heel open hebben gekeken naar de vraag: wat kunnen wij in Utrecht opvangen met of en wat moeten wij opvangen met de weg? Wij doen heel veel extra aan het of in Utrecht volgens allerlei plannen. Tegelijkertijd erkennen vriend en vijand dat je bij Utrecht niet alleen het regionale verkeer hebt maar ook heel veel doorgaand verkeer. Daarom moest er iets aan de weg gebeuren. Ik ben heel blij dat wij met de grote verkenning een manier hebben gevonden om de natuur maximaal te sparen.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Het is waar dat er rondom Utrecht meer moet gebeuren, zoals de invoering van de kilometerheffing. Het is heel gek dat de kilometerheffing zo krampachtig buiten de studie op last van het ministerie van V en W is gehouden, maar daar praten wij een andere keer over door. Ik wacht nog op een antwoord op de zeer terechte vraag van de heer Roemer. De minister komt met een goed geasfalteerde troonrede. Dat mag. Het is een opmaatje naar de kilometerheffing zo meteen. Dat snap ik. Hij had het over 51 projecten, 51 keer de schop de grond in. Hoeveel asfalt, hoeveel openbaar vervoer en hoe zit het met de verdeling van de euro's? Graag antwoord.

Minister **Eurlings**: Die informatie kan ik aanleveren als de heer Vendrik dat wil. Hij moet mij vergeven dat ik geen wandelende encyclopedie ben. Ik probeer het te benaderen, maar ben het niet helemaal. Maar het volgende weet hij net zo goed als ik. Wij zijn van een regering die een spoorambitie in haar coalitieakkoord heeft die echter niet was gedekt. Die regering pakt vervolgens een pakket van 4,5 mld. voor hoogfrequent spoor. Wij hebben deze week 1,4 mld. extra geld gevonden. Dat is megaveel geld. Wij doen erg veel extra aan het spoor. Daarbij gaat het niet alleen over onderhoud, maar ook over het aanleggen van nieuw spoor. In het door de heer Vendrik zo geliefde Utrecht stoppen wij bijvoorbeeld 500 mln. in het openbaar vervoer en het

onderliggende regionale wegennet. Van dat geld gaat erg veel naar het openbaar vervoer. Wij doen dus erg veel aan het openbaar vervoer. Ik zie op dit moment echter al direct weer de kramp waarnaar ik verwees in de opening van het debat. Ik vind dat wij in Den Haag te vaak in de kramp schieten hoeveel euro's er hier en hoeveel euro's er daar worden besteed. Mij lijkt de vraag belangrijker, hoe wij de filedruk op de weg en op het spoor op de meest efficiënte manier oplossen. Dat vind ik een reële vraag. Maar als de heer Vendrik het wil, lever ik hem graag nog eens de financiële staatjes aan. Als hij het geld dat wordt geïnvesteerd in het openbaar vervoer afzet tegen het feit dat 80% van het vervoer over de weg plaatsvindt en heel veel minder met de trein, zal hij zien dat de regering het openbaar vervoer bepaald niet slecht gezind is. Tegen de heer Aptroot zeg ik dat dit overigens ook gold voor de regeringen waaraan de VVD deelnam. Het openbaar vervoer krijgt in Nederland bovengemiddeld veel aandacht.

De **voorzitter**: De gegevens zijn u toegezegd, mijnheer Vendrik.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Ik ontvang die gegevens graag snel, als het mogelijk is met ruim tijd voor het journaal van acht uur.

Minister **Eurlings**: Hebt u interviewplannen, mijnheer Vendrik?

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Ik niet, maar de minister meestal wel als wij dit type debatten houden. Dat geeft niet hoor, want je moet je beleid verkopen, maar laat de minister dat wel met de goede cijfers doen. Overigens lijkt het mij logisch dat, als je hier op deze manier uitvent dat de schop 51 keer de grond in gaat, het niet een kwestie van encyclopedische kennis is om cijfers daarover beschikbaar te hebben. Het lijkt mij dat die cijfers er dan zo uit moeten rollen. Gelukkig komen ze nu toch. Maar wanneer komt de spoedwet openbaar vervoer?

Minister **Eurlings**: De Kamer weet dat wij ook zullen bezien hoe wij in het kader van de Tracéwet tracéwetplichtige projecten kunnen versnellen die het spoor betreffen. Wij hebben ook gesteld dat wij de regio's in staat willen stellen hun regionale projecten te versnellen. Ik raad de heer Vendrik daarom aan om de voorstellen in het kader van de tracéwetgeving af te wachten. Het lijkt mij zinnig om ook met elkaar te spreken over versnelling op het spoor. Ik zal mijn uiterste best doen om komend jaar niet alleen de besluitvorming te laten plaatsvinden over de grote corridors, maar ook zo snel mogelijk tot uitvoering te komen. Laten wij er niet te minnetjes over doen. Het gaat om een metroachtig netwerk door grote delen van ons land, en tussen de Randstad en de regio's. Wij willen ervoor zorgen dat op veel stations om de vijf minuten een trein stopt. Dat is niet niks. Daarover komen wij het komend jaar te spreken.

De heer **De Mos** (PVV): De minister staat een beetje bekend als "Mister Charming". Hij kan zijn verhaal altijd goed verkopen. Denkt hij werkelijk dat hij met die paar tijdelijke spoedwetjes het probleem met stilstaand Nederland kan oplossen?

Eurlings

Minister **Eurlings**: Ik denk dat het heel goed is als wij een jaar of zes na het optreden van LPF-minister De Boer, alle projecten die sindsdien in de verdragingsmachine zitten eindelijk kunnen aanpakken. Dit zijn niet zomaar projecten, maar dertig spoedwetprojecten die gericht zijn op het oplossen van files uit de top 50. Over de A4 bij Leiderdorp wordt al twintig jaar gediscussieerd. Met de spoedwet gaan wij die weg aanpakken. File nummer twee van het land is binnenkort weg! Die zal gewoon voor altijd weg zijn! Wij pakken dus heel veel files uit de top 50 aan. Als mijnheer De Mos mij vraagt of wij er daarmee op de lange termijn zijn, dan zeg ik: natuurlijk niet. Onze aanpak scheelt echter wel heel veel. Over deze projecten wordt al sinds het optreden van de LPF-minister gesproken. Wij voeren de projecten nu gewoon uit. Verder pakken wij uiteraard ook met de grote projecten verder door. Ik zie er zeer naar uit om de positieve effecten van de Crisis- en herstelwet op bijvoorbeeld de A4 door Midden-Delfland te zien. Na 49 jaar is op dat punt niet alleen het besluit van belang, maar nu moet ook de schop gewoon de grond in.

De heer **De Mos** (PVV): Als de minister hierover dan zo positief is, waarom besluit hij dan niet om dit niet slechts een tijdelijk, maar een permanent karakter te geven?

Minister **Eurlings**: Ik sluit helemaal niet uit dat dit een permanent karakter krijgt. De Tracéwet heeft overigens een permanent karakter. Wat wij op ons vlak doen, heeft dus gewoon een permanent karakter. Ik vind het daarom van belang om te benadrukken dat mij opvolger, en de minister erna, hiervan profiteren. Zij zullen een betere situatie aantreffen dan het juridische moeras en de besluiteloosheid die ik aantrof.

De heer **Aptroot** (VVD): Het verhaal van de minister over alle projecten en over ruim 50 maal de schoppen de grond in onderschrijft mij fractie en vinden wij heel geweldig.

Minister **Eurlings**: Dank.

De heer **Aptroot** (VVD): Ik heb nog een vraag over de versterking van de positie van Schiphol. Het is prima dat allerlei tarieven worden bevroren, want Schiphol is een dure luchthaven. De minister stelt dat het een verdienste van het kabinet is dat de tickettaks is afgeschaft. Het was echter ook de verdienste van het kabinet dat die taks werd ingevoerd. Wij hebben toen gewaarschuwd dat die invoering rampzalige gevolgen zou hebben. Die voorspelling is helaas uitgekomen. Gelukkig heeft het kabinet daaruit echter consequenties getrokken. Ik heb twee vragen naar aanleiding daarvan. Als de minister een nieuwe belasting invoert, wil hij dan ook goed luisteren naar alle kritiekpunten en bezwaren, opdat het kabinet niet weer de mist ingaat? Hoe lang denkt de minister dat het duurt voordat de schade aan luchthaven Schiphol is hersteld? Wij weten dat veel mensen via buitenlandse luchthavens zijn gaan vliegen en willen hen weer terug. Volgens ons wil de minister dat ook. Hoe lang gaat dat duren?

Minister **Eurlings**: Ik zeg het maar ronduit: je hebt in een coalitieakkoord altijd dingen die je beter bevallen dan andere. Dit punt beviel mij minder. Ik heb ook openlijk in de pers gezegd, ik geloof in De Telegraaf, dat ik over dit

punt mijn hart vasthield. Het was echter wel in een tijd van een hausse: het ging super in die luchtvaart; en ook andere landen, zoals België, wilden zo'n taks gaan invoeren. Je hebt toch een iets andere situatie als ook Brussel en Charleroi en misschien aan de Duitse kant hetzelfde gebeurt. Maar dat is allemaal niet gebeurd. Ik heb toen gezegd dat wij het zouden zien in de praktijk. Toen bleek dat het inderdaad niet goed uitwerkte. Ik ben daarom blij dat dit kabinet dat ding zo snel als het kon, weer heeft ingetrokken. Ik zeg daar direct bij dat ik zelf vind dat je zo'n maatregel in zo'n concurrerend speelveld als de luchtvaart nooit meer unilateraal moet doen. Als je zo iets doet, moet je het op Europees niveau doen. Je moet er dan gezamenlijk internationaal in optrekken.

De heer **Aptroot** heeft gevraagd hoe het nu met de verdere gevolgen ervan zit. Volgens onze beelden, onder meer van de KLM, is de "double dip" – de dubbele vertraging van economie en tickettaks – inmiddels een gewone vertraging van de economie geworden. Men merkt dus sterk het positieve effect van het afschaffen van die tickettaks. Wij willen nu van de zwakte een kans maken en willen daarom verder doorpakken. Wij zijn weer concurrerend. Als ik met mijn Franse collega praat – ik zeg het even heel open zoals het is – en zeg dat wij de luchtverkeersleidingstarieven voor vijf jaar hebben bevroren, beseft hij terdege dat dit onze relatieve positie versterkt, niet alleen ten opzichte van Parijs, maar ook ten opzichte van heel veel andere landen. Daardoor kun je misschien wel 5%, 6% per jaar naar boven. Juist in deze tijd is het bevroren dus pure winst. Als minder vliegtuigen komen, moet je dezelfde kosten over minder vliegtuigen neerslaan, waardoor de kosten per vliegtuig sterk stijgen. Dat zie je overal gebeuren. Wij bevroren ze en daarmee wordt Schiphol relatief goedkoper en goedkoper. Ik vind dat voor ons land een goede ontwikkeling.

De heer **Aptroot** (VVD): De minister heeft op de ene vraag een duidelijk antwoord, en daar ben ik het ook mee eens, maar de andere vraag was of hij goed naar alle waarschuwingen wil luisteren als weer een nieuwe belasting of heffing dreigt te worden ingevoerd. Dat is toch niet zo gebeurd met de tickettaks.

Minister **Eurlings**: In vorige kabinetten zijn discussies geweest over een kerosinetaks. Ik heb eerder al gezegd dat ik zelf vond en vind dat je dit soort maatregelen alleen maar in internationaal verband moet nemen, omdat die wegleffecten over de grens zo groot zijn. En, ere wie ere toekomt: de VVD heeft dat altijd gezegd, en ik heb dat ook vaak gezegd. Het is een totaal internationale markt. Het maakt mensen geen donder uit of zij van Brussel vliegen of van Schiphol of van Düsseldorf. Je moet die maatregelen proberen gezamenlijk te nemen. Tegen de heer Vendrik zeg ik dat ik dit zeg vanuit een milieuhart. Hoe onfortuinlijk zou het immers zijn voor het milieu als wij onze luchtvaart hier kapot draaien? De KLM is 25% fuel-efficiënter dan buitenlandse concurrenten, loopt met het Wereld Natuur Fonds ver voorop in vergroening en is een partner van minister Cramer richting Kopenhagen. Schiphol loopt ver voorop met innovatie en vergroening. Wij zouden die kapot draaien en hordes Nederlanders zouden honderden kilometers gaan rijden met hun auto om alsnog te vliegen met vuilere vliegtuigen uit het buitenland. Ik denk dat wij het gewoon met elkaar eens zijn. Ik ben gewoon blij – dit

Eurlings

komt toch niet zo vaak voor, dat zal de heer Aptroot ook toegeven – dat je een net ingevoerde belasting zo snel weer kunt terugdraaien. Och, ik vond dat een van de mooiste momenten van mijn ministerschap.

De heer **Aptroot** (VVD): Beter voorkomen dan genezen.

Minister **Eurlings**: Dat is waar. Beter voorkomen, maar goed, snel genezen is ook niet zo gek.

De heer **De Rouwe** (CDA): Het lijkt er haast op dat wij bij puntje zes zijn aangekomen: luchtvaart. Maar wij nu het er toch even over hebben, is het goed om nog eens stil te staan bij wat wij nog moeten doen. Mijn fractie heeft gisteren aandacht gevraagd voor de hoge kosten die onze nationale luchthaven moet maken in het kader van de veiligheid. De CDA-fractie zegt: die luchthaven moet uiteraard veilig zijn en de veiligste zijn. Wij moeten echter kunnen kijken waar wij efficiënter kunnen werken, waar wij beter kunnen samenwerken en waar wij de onnodige kosten kunnen verlagen. De CDA-fractie heeft daarover gisteren vragen gesteld aan de minister. Ik vraag de minister daarom bij dit blokje of hij inzicht kan geven wanneer die kosten omlaag gaan en wanneer hij samen met zijn collega van Justitie met een voorstel naar de Kamer komt.

De **voorzitter**: Ik wil niet al te star zijn, maar wijs erop dat de minister heeft aangegeven dat hij met zijn laatste blokje over de luchtvaart komt te spreken. Ik zou hem in staat kunnen stellen om deze vraag dan te behandelen, maar het is ook mogelijk dat hij een antwoord paraat heeft.

De heer **De Rouwe** (CDA): Van mij mag de minister dit straks behandelen, maar wij spraken er nu uitgebreid over en daarom dacht ik alvast de opmerking te kunnen maken. Dan is dit aan de orde geweest.

Minister **Eurlings**: Ik weet niet of het goed is om de uitstelstrategie te volgen, mijnheer De Rouwe, maar ik wilde dit aan het eind van het verhaal behandelen. Dan heb ik ook het blok over de luchtvaart helemaal afgewerkt.

De **voorzitter**: Mag ik de minister vragen om via de voorzitter te reageren?

Minister **Eurlings**: Excuus!

De **voorzitter**: Ik stel voor dat u uw betoog vervolgt. Als het goed is, bent u nu toe aan het onderdeel wegeenaanpak en mobiliteit op de weg.

Minister **Eurlings**: Inderdaad. Zojuist heb ik de VVD een compliment gemaakt, want met de tickettaks had zij de goede lijn te pakken. Gelukkig heeft de regering dat nu ook. Af en toe verschilden wij van mening. Dat gebeurt dan, maar dat moet kunnen als goede bekenden. Een van die momenten waarop wij van mening verschilden, deed zich vorig jaar voor toen de heer De Krom, een zeer gerespecteerd Kamerlid, zich hier in het debat nogal negatief uitliet over de spoedwet wegverbreding. Hij noemde die in de dag ervoor zelfs broddelwerk. Het ging toen om de vraag of wij niet terug moesten naar de Raad van State, want alles rammelde. Wij hebben daarover

een goede discussie gehad. Ik kijk naar de heer Van der Staij. Ik meen dat wij heel goed van gedachten hebben gewisseld. Toch vind ik het een leuke constatering dat een negatief vooruitzicht in verband met de kwaliteit van zo'n wet bij de VVD toch kan leiden tot het snel verdedigen van die wet. Dat heeft zij daarna con amore gedaan. Daarna was er ook nog blijdschap bij de VVD vanwege de resultaten van die wet. Wat dat betreft kunnen wij deze lijn bij de behandeling van meer wetten zien. Ik nodig de VVD uit dan die te volgen, maar hierover komen we straks te spreken.

Wat zijn de feiten ter zake van de spoedwet? In januari stemde deze Kamer in met aanneming van die wet. Eind maart volgde de Eerste Kamer al. Inmiddels is de eerste schop de grond ingegaan langs de A4 Burgerven-Leiden. Dit jaar volgt nog meer, maar dan komt het! Volgend jaar wordt het echt bal, want dan zal op maar liefst 22 plekken de schop de grond in gaan, dus elke maand op twee plekken: een bijna militair strak geplande operatie. Ik zal inderdaad nog wel de nodige glaasjes champagne drinken, mijnheer Vendrik, en dat doe ik graag, want zoals u weet is champagne een drank van vreugde en succes. En er zijn toch momenten die je jezelf af en toe gunt. Vandaag zal ik van u niet veel champagne krijgen, maar van de momenten waarop ik ze krijg, geniet ik.

Het gaat om belangrijke trajecten: 22 schoppen de grond in, 2 per maand. In 2011 volgen nog eens 4 trajecten. In totaal gaan 30 schoppen de grond in. Hoe verloopt het traject? Dat heeft de Kamer vaak gevraagd. Lukt dit wel? Alles is namelijk zeer strak gepland. Ik ben heel verheugd om te kunnen zeggen dat wij op schema liggen. Eindelijk ziet Nederland dat er niet alleen wordt gepraat, maar dat er ook hard wordt gewerkt aan nieuwe kilometers weg. Iedere automobilist zal het zien: ons land gaat op de schop. Nu zie je dat al op veel plekken en er zal nog veel meer gedaan worden.

Dan heb ik het alleen nog maar over de spoedaanpak. Ook daarnaast zijn wij aan het werk. Ik noem de start van de aanleg van de tweede Coentunnel. Dat is ook zo'n traject waarover tientallen jaren is gepraat. Ik noem verder de Westrandweg. Die is direct bij dat project betrokken.

We nemen besluiten voor de verdere toekomst. Zo zal in 2010 een zestal ontwerpbesluiten worden genomen en maar liefst 17 definitieve besluiten. In totaal is er in de jaren 2007, 2008 en 2009 voor een totale lengte van 421 km aan extra rijstroken bijgekomen. Volgend jaar, in 2010, voegen wij er nog eens 322 km aan toe. In de periode 2007-2010 hebben wij het dan gemiddeld over 185 km extra per jaar. Dat is bijna twee keer zoveel als het jaargemiddelde in de tien jaar daarvoor. Dat is versnelling. Dit zijn de feiten en de harde resultaten. Wij werken met man en macht.

Ieder succes heeft zijn nadeel. Ik kijk naar de heer De Rouwe. Hij heeft terecht gezegd dat de overlast van deze megawerken – wij komen uit de startblokken – voor de weggebruikers de nodige extra ellende kan opleveren. Ik zeg altijd: je werkt de file van de toekomst weg, je vergroot de winkel, maar tijdens de verbouwing is het even wat moeilijker manoeuvreren. In een peiling in de krant van wakker Nederland werden de volgende vragen gesteld: vindt u dit terecht, bent u bereid deze extra overlast te accepteren? Ik vind het hoopvol dat daarop een overgrote meerderheid ja zei. Men begrijpt blijkbaar dat het voor een betere toekomst is. Eindelijk, na jaren,

Eurlings

pakken we de zaken aan. Het is beter dat we nu in een tijd van crisis, als er minder wordt gereden, de winkel verbouwen en klaar zijn voor de toekomst, dan dat we het straks doen, als de economie weer als een tierelier draait.

Men heeft natuurlijk gelijk: wij moeten alles op alles zetten om ondanks het begrip van de Nederlanders toch de overlast zo veel mogelijk te beperken. We vragen extra geduld, maar we doen er alles aan om de hinder tot een minimum te beperken. Daarbij gaat het om een aantal zaken, onder andere regie en samenhang in de planning, zodat het werk zo gestroomlijnd mogelijk verloopt, en omleidingsroutes goed bereikbaar zijn. We zorgen ook voor een betere afstemming tussen wegbeheerders en ProRail, zodat mensen een alternatief hebben. We werken niet tegelijkertijd aan de A12 Zoetermeer-Den Haag en aan het spoor op hetzelfde traject. Dat stemmen we goed op elkaar af, zodat de weg een alternatief voor het spoor kan zijn, maar, zeg ik tegen de heer Roemer en mevrouw Roefs, natuurlijk ook het spoor een alternatief voor de weg.

We gaan geen grote afsluiting doen bij een groot voetbalevenement, dus ook met evenementen houden we rekening. De heer De Rouwe sprak gisteren over de ring rond Eindhoven. Hij zei dat er beter wordt gekeken naar het openhouden van de rijstroken. Het voorkomen van hinder is een nadrukkelijk gunningscriterium in de aanbesteding van werken. We kijken niet alleen naar het bedrag waaronder de aannemer inschrijft, maar we kijken tegenwoordig ook naar de manier waarop de aannemer tijdens de werkzaamheden de overlast denkt te minimaliseren. Haalt een aannemer die afgesproken prestaties niet, dan krijgt hij een boete: lik op stuk. Een sterke stimulans dus om die winkel maximaal open te houden tijdens de verbouwing. Zo worden aannemers geprikkeld om het werk met zo weinig mogelijk overlast te doen.

Dan kom ik bij het punt van mobiliteitsmanagement. We stimuleren mensen om de spits te mijden; we kiezen voor alternatief vervoer. Ik denk dat bijvoorbeeld bij de A2 in Zuid-Oost-Brabant is gebleken dat mobiliteitsmanagement heel veel resultaat kan opleveren en zelfs tot enthousiasme leidt. Een goede communicatie is belangrijk. We hebben even gewacht met de grote uitingen, want de eerste schoppen gaan nog redelijk rustig. Maar vanaf begin volgend jaar wordt het een bijna militaire operatie met ongeveer twee schoppen per maand. Dan gaan we los. Nog dit jaar wordt een grote publiekscampagne gestart, om mensen te informeren over alle werkzaamheden, op welk moment ze zijn en hoe de mensen de ellende zo veel mogelijk kunnen vermijden.

Actuele verkeersinformatie is daarbij natuurlijk belangrijk. Een aantal serviceproviders heeft al sms-services die werkzaamheden aankondigen. En ik kan de heer De Rouwe zeggen naar aanleiding van zijn vraag gisteren dat wij persberichten over wegwerkzaamheden ook via nieuwe media als Twitter willen gaan verspreiden. We zullen ook kijken of dat prachtige apparaat, de iPhone, daar een rol in kan spelen. Alle genomen en te nemen maatregelen om hinder tijdens werkzaamheden te minimaliseren, zijn op een rij gezet in de brief die ik u vandaag naar aanleiding van uw vraagstelling heb doen toekomen.

De **voorzitter**: Hebt u daarmee dit blokje afgerond, mijnheer de minister?

Minister **Eurlings**: Wel rond de operatie spoedaanpak.

De heer **Roemer** (SP): Die spoedaanpak, heel veel schoppen in de grond. Ik zal niet weer vragen of het allemaal wegprojecten zijn; laat ik zo flauw niet zijn. Wij hebben al wat ervaring opgedaan met grote hinder, onder andere bij de A2 en met de manier waarop je die hinder zo veel mogelijk kunt voorkomen. Terecht zijn er slagen gemaakt. Er is gisteren over gesproken dat wij er veel van geleerd hebben. Maar een ding verbaast mij nog steeds. Een van de mogelijkheden om hinder te voorkomen of om het mensen makkelijker te maken, is het aanbieden van een alternatief, bijvoorbeeld via het openbaar vervoer. Vervolgens krijg je na 2500 aanmeldingen te horen: sorry, de koek is op, er is geen ruimte meer voor 2501 en u zoekt het maar uit. Kan de minister mij garanderen, met alle schoppen vanaf morgen in de grond gaan, dat hij bij het aanbieden van alternatieven geen limieten meer stelt?

Minister **Eurlings**: Binnen alles wat mogelijk is, zullen wij proberen het maximale te bereiken. Ik neem aan dat de limiet die u noemt te maken heeft met een mobiliteitsmanagementproject. Het succes is zo groot dat nieuwe projecten, bijvoorbeeld in het oosten van het land het knooppunt Arnhem-Nijmegen, ver overschreven zijn. Toch kunnen al die mensen allemaal meedoen. Er is een ingroei. We zullen proberen om maximaal op te vangen, maar je loopt soms tegen bepaalde grenzen aan. Ik herinner mij de discussie rond de veelgenoemde A73-tunnels in Roermond, u ook wel zeer bekend in uw eigen streek. Wij hebben daar geprobeerd om de mensen met treinen te vervoeren, maar daar liepen wij aan tegen de maximale capaciteit van het spoor: op een gegeven moment zitten die treinen tjokvol. U hebt daar eerder aandacht voor gevraagd. Binnen wat mogelijk is zullen wij het maximale doen. Ik zal kijken hoe wij dat vormgeven. Rond de verschillende werkzaamheden zullen wij u bij tijd en wijle meer in detail erover informeren hoe wij dat doen. Dat kan ik misschien bloksgewijs doen door een aantal tegelijk te nemen. Dadelijk kom ik iedere maand met twee brieven. Wij informeren u op detailniveau en dan kunnen wij erover discussiëren, als u vindt dat wij niet het maximale doen.

De heer **Roemer** (SP): Ik heb er het meest behoefte aan dat u de mensen die de hinder ondervinden zo goed mogelijk informeert. Volgens mij is de crux dat je hier van tevoren beter over moet nadenken. Wij hebben er nu ervaring mee. U noemt het KAN-gebied in Nijmegen en u noemt Eindhoven. Je moet van tevoren overwegen: welke alternatieven gaan die mensen dadelijk nemen en wat moeten wij van te voren geregeld hebben om niet achteraf te constateren dat je tegen de capaciteit aanloopt? Ik ben blij met uw toezegging dat wij geïnformeerd worden en ik ga ervan uit dat het u gaat lukken.

Minister **Eurlings**: Ik ook. Ik zeg het u nogmaals toe. Ik denk dat wij het goed hebben voorbereid. Misschien mag ik de heer Roemer toch nog even heel gelukkig maken. De mensen in de box werken snel en efficiënt.

Eurlings

Ik kom bij de schoppen in de grond voor het spoor in 2010; waar is de heer Vendrik nu? Twaalf projecten in 2010, dat is toch niet niks. De realisatie start in 2010 voor de volgende projecten: uitbreiding naar vier sporen op het traject Houten-Houten Castellum, het station Watergraafsmeer, het station Sassenheim, het station Maarheeze, geluidsmaatregelen Zeeuwse lijn, een definitief station Houten Castellum, kortetermijnpakket OV SAAL, het viersporig maken van het traject Utrecht-Houten als onderdeel van Randstadspoor en last but not least – ik ben er heel blij mee, zo mooi wordt het – het in oude luister herstellen van Amsterdam Centraal Station, de zogenaamde Cuypershal. Aanvullend – ik kijk naar de staatssecretaris – noem ik de 31 mln. voor fietsenstallingen en 41 mln. voor toegankelijkheid in 2010. Er wordt dus niet alleen gewerkt aan de weg. De schop gaat ook in het spoor, alhoewel ik dat beeld met die harde rails wat minder geslaagd vind.

De heer **De Rouwe** (CDA): Dit ziet er goed uit. Het CDA is gisteren wel kritisch geweest in de bevraging: hoe komt het nu dat er in de komende twee jaar ontzettend veel gaat gebeuren? Het is natuurlijk goed dat het gaat gebeuren. Het dak wordt gerepareerd terwijl het niet regent. Wat dat betreft is het in de crisis een klein voordeel bij een groot nadeel dat wij nu die slag kunnen maken. Maar het gaat ook om de integrale afstemming. Laat ik een voorbeeld geven. Verschillende bouwondernemers hebben de opdracht gegund gekregen met innovatieve projecten waar de minister voor openstaat. Als er ergens een kink in de kabel komt, moet dat worden afgestemd met andere bouwers die eventueel staan te wachten op volgende trajecten. Daarin zou de regie van uw kant heel welkom zijn.

Ik wil een tweede vraag stellen. De transportsector is hier natuurlijk ook heel tevreden mee, maar die zit wel met de winkel waar u over sprak, die gevuld moet worden met producten. Dan kan het ook helpen dat u uw inzet gebruikt richting de gemeenten om te kijken of de venstertijden ook echt flexibel kunnen. Ik heb de beantwoording daarover gezien en ik ben daar positief over, maar ik wil er toch echt op aandringen om ook goed met de decentrale overheden te spreken. Daar hebt u ten slotte ook een redelijk goede relatie mee en die zou u dan ook moeten benutten.

Minister **Eurlings**: Dat doe ik zeer zeker. Ik heb schriftelijk aangegeven dat we daarover nog dit jaar in het NMB zullen praten en zullen beoordelen welke flexibilisering nodig is. Ik zeg ook tegen de heer De Rouwe dat de logistiek ambassadeur, de heer Janse de Jonge, daarmee bezig is en dat hij echt zijn best doet om tot meer eenduidigheid te komen, ondanks dat het overall maatwerk is. Ik ben het met de heer De Rouwe eens dat de transportsector nog steeds meer hinder ondervindt om een operatie nog enigszins verantwoord te kunnen uitvoeren, als iedereen zelf het wiel probeert uit te vinden. We proberen dat op te lossen zonder heel de discussie over gemeentelijke competenties te starten, want dan zijn we over vijf jaar nog niet klaar. In bestuurlijk Nederland kun je beter kijken hoe we het gewoon praktisch samen kunnen doen. Zodra het Nationaal Mobiliteitsberaad geweest is, zal ik de Kamer erover informeren of wij met elkaar verdere slagen hebben kunnen maken. Dat hoort de Kamer hopelijk nog dit jaar van mij.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): De minister schetste het beeld van de schop in de rails. Ik deel met hem dat dit een ongelukkig beeld is. Hij gebruikte nog een beeld en dat is de A73 in combinatie met de trein. Ik begrijp dat het een beeld was, maar het sprak mij buitengewoon aan.

Dat is een bruggetje voor mij om terug te komen op wat ik vroeg over de advertenties. De minister zei tegen collega De Rouwe dat hij binnenkort op Twitter kan lezen wat er met de wegen gebeurt. Ik hoop dat die toezegging er ook komt voor alle werkzaamheden op het spoor.

Minister **Eurlings**: Dat aanvaard ik graag hartelijk. Ik wil inderdaad kijken of wij ook de moderne media voor het spoor kunnen inzetten. Ik heb niet alleen Twitter genoemd. Ik zeg nogmaals, maar ik ben een beetje bevooroordeeld, dat ik ook de iPhone een belangrijke toegevoegde waarde vind, richting de jonge generatie en zelfs de oudere generatie. Misschien komen we wel met een mooie "app" die in de App Store gratis kan worden gedownload. Who knows?

De **voorzitter**: Nog eenmaal de heer Cramer over dit punt.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Nou daagt de minister mij uit. Betekent dit dat degenen die nog niet zo'n Apple hebben, die dan van hem bij de communicatiestrategie cadeau krijgen?

Minister **Eurlings**: Wat zou ik daar graag ja op antwoorden. U weet niet hoeveel moeite het mij op het ministerie heeft gekost om dit ding te krijgen, omdat de ICT-afdeling dit even niet ondersteunde. De staatssecretaris en ik hebben een iPhone en de rest van mijn ambtelijk apparaat kijkt nog in jaloezie toe; het lukt ze nog steeds niet. Wij zetten door, maar ook als u geen Apple heeft, zult u via de nieuwe media informatie kunnen krijgen en daar gaat het om. Ik pak die handschoen op en kom daar nader op terug. Dat doe ik niet alleen qua instrumenten, maar ik zal ook kijken hoe wij de Kamer, misschien dan bloksgewijs, meer gedetailleerd per project kunnen informeren over welke oplossing wij voor welke regio zien.

Dan nog een andere vraag van de heer De Rouwe. Het is inderdaad de bedoeling dat als het ergens even tegenzit, we dan heel flexibel de bouwcapaciteit naar een ander project kunnen verplaatsen. Ook dat is een heel nieuwe manier van doen, om te voorkomen dat alles vertraagd en vooruitgeschoven wordt. Hij heeft inderdaad gelijk dat dit een extra uitdaging is.

De **voorzitter**: Ik stel voor dat de minister zijn betoog vervolgt en het blokje over mobiliteit afmaakt.

Minister **Eurlings**: Ja, het blokje over mobiliteit en wegen.

De heer De Rouwe hield ook een warm pleidooi voor meer supersnelwegen in Nederland. Dat is een punt dat, zoals hij zei, ook in het verkiezingsprogramma van onder andere de VVD-fractie stond. In de richting van de heer De Rouwe zeg ik: snel van A naar B is mij uit het hart gegrepen. Ik heb goed naar zijn bijdrage geluisterd en ik vind dat zijn ideeën goed aansluiten op de mobiliteitsaanpak, ook al zeg ik eerlijk dat het woord supersnelweg

Eurlings

daar niet in voorkomt. Maar het gaat wel over robuustheid en doorstroming.

Het supersnelwegconcept kan niet overal worden ingevoerd. De heer De Rouwe liet dat in zijn betoog ook nadrukkelijk merken. Daar zitten nogal eens verkeerstech- nische en ruimtelijke haken en ogen aan. Maar toch, op een aantal plekken – bij Eindhoven, bij Den Bosch, bij Rotterdam, bij Utrecht – zien we langzaam maar zeker de eerste contouren van een supersnelweg ontstaan. Een snelweg waar je op een aantal stroken, zonder afslagen en zonder weefvakken, ineens langs het stedelijk gebied kunt rijden, zodat je heel snel door de drukte heen bent. Het is mijn ambitie om op meer delen van het hoofdwe- gennet door ontvlechting te komen tot een betere doorstroming. Voor de Randstad hanteer ik het basisuit- gangspunt van 2 x 4 rijstroken tussen de steden. Dat is vastgelegd in de mobiliteitsaanpak. Dit is noodzakelijk om tot een ontvlechting te kunnen komen. Als we nu volgens onze en ook door uw Kamer bevestigde ambitie naar 2 x 4 gaan in de Randstad en een minimum van 2 x 3 buiten de Randstad, maken we de randvoorwaarde waar om tot die ontvlechting te komen. Ik spreek graag met de heer De Rouwe af dat ik bij de beleidsbrief en bij de Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse concreet zal aangeven bij welke snelwegen dit concept naar mijn overtuiging verder kan worden toegepast. Dat komt dus terug.

De heer **De Rouwe** (CDA): Dank voor de duidelijke toezegging en voor de erkenning dat dit een heel goede weg is om in te slaan. Het is niet iets wat wij van vandaag op morgen kunnen regelen. Het gaat echt om de toekomst. We moeten meer doen dan nu en ook vooruitkijken naar 2015. Het is in dat kader misschien ook goed om te kijken tegen welke obstakels we aanlopen, want het is inderdaad een majeure opgave. We kunnen dat niet zomaar doen en wellicht is het goed als de minister ook alvast daar kan kijken welke oplossingsrichtingen misschien uit de markt kunnen worden meegenomen om al die hobbels te overkomen. Dat doet de minister inmiddels steeds vaker en dat is heel goed. Laten wij gewoon die kansen pakken. We mogen de moeilijke punten niet uit de weg gaan en moeten kijken naar de toekomst.

Minister **Eurlings**: Ik zeg dat graag toe. Dat is een goed idee.

De heer Vendrik zei gisteren: "Mevrouw de voorzitter. Ik constateer dat minister Eurlings overal de schop de grond in jaagt." Dank voor die constatering! "Laat het dan een duurzame snelweg zijn", zo sprak de heer Vendrik. Mijnheer Vendrik, wat is het heerlijk om u als GroenLinkser ook te horen pleiten voor snelwegen! We hebben het een keer eerder meegemaakt toen de heer Duyvendak sprak over de A74 in Venlo. Hij zei dat het wel nooit meer zou voorkomen. Zijn woorden worden gelogenstraft, want ook de heer Vendrik pleit hier voor snelwegen. Maar dan wel voor duurzame snelwegen.

De aandacht voor inpassing in het landschap en in steden en dorpen is nog nooit zo groot geweest als op dit moment. Ik wil de heer Vendrik nu al van ganser harte uitnodigen om niet alleen de planvorming van een zeer duurzame snelweg te komen bekijken, maar misschien zelfs aanwezig te zijn als de eerste schop de grond in gaat. Het toonbeeld van een duurzame snelweg in dit land, zoals nog nooit vertoond, zal zijn de A4

Midden-Delfland. Er is 49 jaar over gediscussieerd, maar dan heb je ook wat! Wat wordt het mooi! Stukken worden ondertunneld, de rest gaat in een diepe bak. Het is zo groen dat toen ik daar op de persconferentie stond, ik een fietser zag en mij afvroeg waar die weg was. Gelukkig hadden ze er een vrachtwagen op gezet en ik zag nog net het dak in de kuil. Anders had ik de weg helemaal niet gezien. Er zijn niet alleen bruggen over die weg, maar ook aquaducten met poelen waar de eenden in spetteren en spatteren. Het is echt te mooi om waar te zijn. Dus komt dat zien! 49 jaar, maar nu hebben we hem dan toch te pakken. De "D" in Midden-Delfland zou zo voor Duurzaam kunnen staan. De A4 duurzaam avant et après la lettre.

Zo pakken wij natuurlijk door. Kijkt u maar naar de A4 Burgerveen-Leiden met een verdiepte ligging bij Leiderdorp en een aquaduct onder de Oude Rijn. Er komen geluidsschermen met een natuurlijke mosachtige bedekking. Voor de mensen in Leiderdorp en omgeving wordt het schoner, stiller en mooier.

Ik wil daar twee anekdotes over vertellen. Ik stond daar en ik was natuurlijk blij omdat de eerste schop de grond in kon bij fileknooppunt nr. 2 van het land. Dat geeft al tientallen jaren ellende door die stomme trechter. Er kwamen bewoners naar mij toe. Ik denk "nu gaan we hem krijgen". "Minister, eindelijk na tientallen jaren zijn wij van die overlast af, want deze weg horen en zien wij dadelijk veel minder dan die kleine filegevoelige weg die er ligt. Eindelijk kunnen wij hier leefbaar leven." Dat is natuurlijk de kern. Wij werken de files weg, wij verruimen de weg en passen hem beter in, waardoor de overlast niet toeneemt maar afneemt.

Ik noem het tweede voorbeeld. Wethouder John Steeg uit Leiden, partijgenoot van de heer Vendrik en trots lid van Milieudefensie. Hij had onder zijn shirt het lidmaat- schapshirt van Milieudefensie aan en als Superman trok hij het open. Hij zei blij te zijn dat na jarenlange stilstand nu eindelijk actie wordt ondernomen. Hij zei: "Ik zeg dat als trots lid van Milieudefensie." Ik denk dat wij elkaar daar bereiken. Laten we de discussie dus niet voeren op anti-asfalt, maar op goede inpassing. Dat zal het land, de mobiliteit en de natuur verder brengen.

Ook ik ben een groot voorstander van innovatie, maar wij moeten wel kijken – dit zeg ik in alle ernst tegen de heer Vendrik – hoe die uitwerkt. Kappen over snelwegen lijken heel interessant omdat ze uitstoot en geluid tegenhouden. Pakt dit het probleem echter niet van de verkeerde kant aan? Is het niet beter om de oorzaak aan te pakken? Wij kunnen de mobiliteit zelf vergroenen, door groene, elektrische, schonere en stillere auto's te introduceren. Die kap ziet er in visualisaties altijd prachtig uit, maar is na een aantal jaren dof en lelijk. Wij hebben landschapsarchitecten gevraagd hoe het er bij Diemen uit zou gaan zien. Zij zeiden: doe het niet, die slurf is een lelijk obstakel in het landschap. Daar komt bij dat het heel onderhoudsgevoelig is. Zo'n weg moet er zeker twee weken per jaar uit. In Venlo heb ik tegen de mensen gezegd: dat betekent dat al het verkeer twee weken per jaar weer door de stadskernen gaat. Een ander probleem is dat als het buiten 20°C is met volle zon – zelfs in Nederland komt dat nog af en toe voor – het tot 60°C is onder die kap. Als je geen airco hebt, ga je daar dan lekker kapot. Dit om aan te geven dat het soms mooier lijkt dan het is. De heer Vendrik kan mij er echter wel op aanspreken dat wij een weg als de A74 goed inpassen. Ik ken de regio en het gebied goed. Wij

Eurlings

zullen het niet alleen inpassen zoals dat wettelijk betaamt, maar ook bekijken wat wij extra kunnen doen om mensen te beschermen. Door de weg beter in te passen kan de overlast minder zijn. Ook bij Diemen en Muiden hebben wij dat gedaan. Uiteindelijk waren de regio's daar heel enthousiast over. In dat licht kunnen wij goed met elkaar verder. Nogmaals, de heer Vendrik trekt een goede lijn die voor het milieu belangrijk is. Laten wij daarover het debat met elkaar nog vaak voeren.

De heer Mastwijk vroeg of ik nogmaals kon ingaan op de motie-Koopmans over de Nationale Databank Wegverkeersgegevens (NDW) van 11 november 2009. Met de NDW ontstaat een standaard voor verkeersinformatie voor alle wegbeheerders. Daarmee heeft de kwaliteit van de verkeersinfo een flinke impuls gekregen. In 2012 zullen opzet en werking van de NDW worden geëvalueerd. Daarbij worden ook de marktontwikkelingen betrokken. Dit heb ik nader willen verwoorden in mijn brief naar aanleiding van het begrotingsonderzoek. Nogmaals mijn excuus voor het feit dat ik daar te laat aanwezig was; een novum dat ik niet wil herhalen. Ik heb willen benadrukken dat wij gaan evalueren en zo veel als mogelijk de markt daarbij betrekken. Op dit moment speelt de NDW echter een belangrijk rol. Ik was in Japan, waar een veel scherpere scheiding is tussen staat en privé dan hier. Het nadeel daarvan is dat informatie van bijvoorbeeld Rijkswaterstaat en de gemeentes veel minder wordt gebundeld met de info van de TomToms van deze wereld. Wij kunnen dat beter, door in zo'n NDW alles samen te gooien en vervolgens informatie te leveren aan de radio of het kastje in de auto. Dat is waar wij naartoe willen. Daarom zou het jammer zijn als wij dat NDW nu niet volledig opzetten. Ik zeg echter nogmaals toe dat wij het gaan evalueren en zo lean and mean als mogelijk houden. Bij de evaluatie bekijken wij wat de markt zelf kan doen en hoe wij ons als overheid financieel en organisatorisch zo veel als mogelijk kunnen minimaliseren. Ik houd de Kamer graag op de hoogte van de ontwikkelingen. In die zin pak ik hetgeen de heer Mastwijk en de heer Koopmans hebben gezegd positief op.

Mevrouw Roefs stelde een fundamentele vraag over de verschillende budgetten waaruit projecten voor weg, spoor en andere modaliteiten worden gefinancierd. Zij vroeg zich af in hoeverre die een integrale benadering in de weg staan. Hierover hadden wij een interruptiedebat naar aanleiding van mijn algemene inleiding. Ik ben het volledig eens met de nadruk die mevrouw Roefs legt op de samenhangende benadering. Dit is precies wat wij willen bereiken met het programma Randstad Urgent en de operatie naar aanleiding van het rapport Sneller en Beter van de commissie-Elverding, maar ook met het MIRT en de gebiedsagenda's. Bij mobiliteitsvraagstukken moeten wij zoeken naar optimale oplossingen. Nogmaals, vanaf nu zal niet meer de modaliteit centraal staan maar de reiziger die van A naar B wil, in het kader van de bredere ontwikkeling van een gebied. In dit verband is het interessant dat wij in de recente bestuurlijke overleggen met de regio heel veel over de gebiedsagenda's hebben gediscussieerd. Die liggen er nu in eerste aanleg. Met alle regio's hebben wij afgesproken dat tussen nu en het voorjaar de gebiedsagenda's nader worden geconcretiseerd. Vanuit het beeld van wat nodig is voor de reiziger, moeten wij komen tot een scherpere prioritering: wat het eerst? Daaruit moet dus blijken dat wij inderdaad kijken naar de reiziger en dat de weg of

het spoor geen doel op zich zijn. Ik ben ervan overtuigd dat wij dat kunnen en dat de schotten daarbij geen belemmering zullen zijn. Houdt dus in de gaten, als wij de Kamer dit voorjaar en het komende najaar inlichten over de bestuurlijke overleggen, of dit inderdaad voldoende van de grond komt. Ik ben er vast van overtuigd dat dit op een goede manier zal gebeuren, maar het kan dus wel twee kanten op gaan. Wij moeten nu niet te veel anti-asfalt worden met elkaar. Het kan ook zo zijn dat een kleine weg in een gebied het probleem beter oplost. Die schotten mogen geen belemmering meer zijn. Ik zeg de Kamer toe dat de gebiedsagenda leidend voor ons is. Die heel heldere afspraak hebben wij gemaakt. Daarvan houd ik de Kamer op de hoogte.

Ik heb de Kamer trouwens ook een brief gestuurd over de aanpak van de Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse. Wij zullen alle netwerken analyseren om op de lange termijn goede, samenhangende keuzes te kunnen maken. Dat is nieuw en het is de grootste meerwaarde van de NMCA ten opzichte van de LMCA. Bij die nieuwe Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse wordt dus integraal gekeken, over de verschillende modaliteiten heen, mevrouw Roefs. Deze analyse doen wij de Kamer ook volgend jaar toekomen. De Kamer kan ook daarbij beoordelen of het voldoende lukt om over de grenzen van de modaliteiten te denken. Dat kritiekpunt kwam toen wij de LMCA's presenteerden. Volgens mij was dat kritiekpunt terecht en daarom doen wij het nu op dat punt op een andere, nieuwe manier.

Ik maak nog één andere opmerking in dit debat, een klein schot voor de boeg. Het samengooien van allerlei potjes druist natuurlijk in tegen de principes van de kilometerprijs. Het is immers bekend dat de opbrengst van die kilometerprijs uitsluitend naar het Infrafonds gaat. Wij willen niet dat het gedachtegoed van de heer Nouwen op dat punt in de knel komt. Dat wil de Kamer ook niet. Volgens mij kunnen wij die integraliteit toch bereiken.

Dan kom ik op het punt van het spoor.

De **voorzitter**: Ik geef eerst het woord aan de heer Mastwijk.

De heer **Mastwijk** (CDA): Ik neem aan dat het fenomeen "regiopoort" wordt behandeld bij het blokje spoor.

Minister **Eurlings**: Ja.

De heer **Mastwijk** (CDA): Dat is mooi. Ik kom nog even terug op de NDW. De minister zegt dat hij de impact voor de overheid zo veel mogelijk zal minimaliseren, omdat de markt het werk moet doen. De motie-Koopmans roept op tot een bepaalde nulmeting. De minister zegt dat verder te zullen uitwerken en daarop straks terug te komen. Volgens mij moet de minister de Kamer en de rapporteur echter recht doen door wat uitgebreider op te schrijven hoe hij de uitwerking van de NDW, de rol van de markt en de rol van de overheid nu precies ziet. Ik vind immers dat dit punt in de beantwoording enigszins blijft zweven.

Minister **Eurlings**: Ik kom u tegemoet. Wij proberen u tussen nu en de tweede termijn daarover nader te informeren en nader uit te werken hoe wij dat zien, zodat wij daarover kunnen debatteren. Dat wordt hard werken voor de ambtenaren. Wij kunnen u ook na afloop

Eurlings

informerend, maar dan is de stemming misschien al geweest.

De heer **Mastwijk** (CDA): Ik roep de minister niet op om zijn personeel over de kling te jagen. Wij kunnen ook afspreken dat de Kamer daarover een uitgebreidere brief ontvangt in de komende weken. Dat lijkt mij een betere oplossing.

Minister **Eurlings**: Dat vind ik prima. Ik dank u voor de coulance. Wij doen de Kamer in de komende weken een brief toekomen, zoals u vraagt.

De heer **Aptroot** (VVD): Ik dank de minister voor de beantwoording. De Kamer heeft ook schriftelijk een aantal antwoorden op de vragen gekregen. Ik ga akkoord met de punten van de A13 en de A16, waarnaar nog verder wordt gekeken. Op die punten moet de regio zelf ook het een en ander doen. Met betrekking tot de punten van Den Haag en de Rotterdamse Baan ben ik echter wat ongelukkig, omdat het standpunt is: sorry, wij leveren geen verdere bijdrage. Gisteren heb ik ook gezegd dat het Rijk normaal fors bijdraagt, want een ring is in de eerste plaats de verantwoordelijkheid van het Rijk. In Den Haag kan dat niet. Het is dan toch redelijk dat het Rijk wat extra bijdraagt aan de bestaande voorconstructie? Is de minister bereid om dit nog eens te bekijken?

Minister **Eurlings**: Ik heb de wethouder destijds een erg genereus bod gedaan voor het Trekvljettracé. Ik kan mij de reactie nog herinneren: het werd even helemaal stil. Dat is gek hoor, als u ooit hier zou komen te staan, zult u het merken: hoe groter het aanbod is dat je onverwacht doet, des te stiller het wordt. Dat is een heel gekke ervaring. Het was een vrij stevig bod. Als u denkt in termen van de extra gelden die wij op korte termijn voor de mobiliteitsaanpak hadden, dan scoren het Trekvljettracé en Den Haag als internationale stad bovengemiddeld. U weet ook dat de minister van VROM, mevrouw Cramer, genegen is om mee te blijven denken over een nieuwe tunnel. Ook op dat punt is er goed contact, met burgemeester Van Aartsen en anderen. Ik zit echter niet in de positie om op dit moment extra geld te bieden. De afspraak was: wij bieden dit geld en het plan zal door Den Haag verder worden uitgewerkt. U hebt gezegd dat u er meer geld voor over hebt. Wij kunnen van mening verschillen over de bron van de financiering, maar dit is voor ons even het verhaal. Ik zal u wel op de hoogte houden of wij er zo goed uitkomen. Als u vindt dat er nog meer naartoe moet, is dat aan de Kamer, maar dan moet wel worden aangegeven waar wij het geld vandaan en waaraan wij het precies uitgeven.

De heer **Aptroot** (VVD): Ik begrijp dat er over het boren van een tunnel onder de Neherkade in ieder geval nog verder wordt gesproken met de minister van VROM. Ik zal bezien of ik met een amendement probeer om daar nog wat extra geld voor te vinden.

De **voorzitter**: Dat was een aankondiging en geen vraag.

Minister **Eurlings**: U mag daarbij ook departementsoverschrijdend te werk gaan.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Voorzitter. De minister heeft mij zeer juist geciteerd. Ik constateer inderdaad dat

de minister een forse politieke meerderheid heeft gevonden in het parlement om overal extra asfalt aan te leggen. Dat is waar. Dat klopt. Dat is een feit. De minister had natuurlijk best begrepen dat die uitspraak iets heel anders is dan politieke instemming met het feit dat het gebeurt. Zo goed kent de minister GroenLinks wel.

Even over die duurzame snelweg. Ik ga niet het hele debat overdoen over de vraag of inpassing gelijkstaat aan een tunnelbak, waardoor je een vrachtwagen niet ziet. Ik denk dat het over iets meer gaat. Het is mij wel een lief ding waard om hier een goed debat te voeren over de vraag of de minister niet bereid zou zijn hier een experiment op te wagen. Ik snap dat aan zo'n nieuw concept allerlei vragen, kansen en bedreigingen vastzitten. Wat let deze minister om het een keer uit te proberen? Het zou toch niet zo moeten zijn dat het een succesvolle vernieuwing dreigt te worden, waardoor het als vorm van inpassing ineens heel populair wordt. Dat zal het argument niet zijn van deze minister. Ik ga ervan uit dat hij met mij nieuwsgierig is naar innovatieve vormen van inpassing. Dan heb je hier toch een heel interessant concept aan. Laten wij het een keer proberen. Wat is daarop tegen?

Minister **Eurlings**: Ik zeg het u direct toe: we proberen het. Het gekke is dat, toen ik u gisteren hoorde – ik kan mij goed herinneren wat u gezegd hebt – u het in het kader van deze innovatieve concepten over een snelweg had die, uit mijn hoofd, 70 mln. per kilometer zou kosten. U zei: het kost wat meer, maar je verdient het later terug. Mijn opmerking aan u van zojuist was positief en heel serieus bedoeld. Als ik u uitnodig voor de duurzame A4 Midden-Delfland, mijnheer Vendrik, dan heb ik het niet over 70 mln. per kilometer, maar over wel 125 mln. per kilometer. Ik doe dus nog veel meer dan u vraagt. Strijk over uw groene hart, kom die plannen een keer bekijken en ik weet zeker dat u dolenthousiast wordt van die weg.

We gaan ook in Utrecht heel veel doen aan inpassing. We hebben geen nieuwe doorsnijding van de Amelisweerd. Dat zal uw milieuvrienden heel veel goed doen. We gaan gewoon de bestaande bak iets verbreden en leggen er tegelijkertijd een groot ecoduct overheen en een grote overgang, waardoor de mensen van het stadscentrum gemakkelijk naar het natuurgebied gaan. Dat is precies de doelstelling en dan niet in termen van een bedrag per kilometer. De doelstelling is om het vergroten van de capaciteit gelijk op te laten lopen met niet meer, maar minder overlast, met niet minder milieu, maar meer milieu. Ik denk dat wij daar stap voor stap steeds beter in slagen. En ik doe het graag.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Ik heb de laatste plannen voor de A4 Midden-Delfland gezien. Het is een drama. Ik zou zeggen: ga straks champagne drinken op het Ketelplein en horen en zien vergaat je. Inpassing is werkelijk meer dan een tunnelbak en een loopbruggetje voor een paar dieren. Het gaat ook over milieukwaliteit, over geluidshinder, over luchtkwaliteit. Op dat soort cruciale criteria scoort ook de A4 Midden-Delfland puur en puur slecht. Dat weet de minister ook. Daar gaan we het nu even niet over hebben. Waar het mij om gaat, is het concept duurzame snelweg, overkapping: kijk of je die constructies kunt benutten voor bijvoorbeeld vormen van duurzame energieopwekking, kortom echt revolutionair, echt innovatief! Dat is nog eens iets anders dan wat tegenwoordig doorgaat voor inpassing. Over dat concept

Eurlings

had ik het. Ik herhaal mezelf: ik weet niet of dat nu op grote schaal invoering verdient in Nederland. Ik vraag de minister alleen maar om dat echt vernieuwende en echt innovatieve concept eens een keer uit te proberen. Wat let de minister om dat te doen?

Minister Eurlings: Nu word ik toch een beetje verward. Is de vraag of wij goed inpassen met een hoge milieukwaliteit en minder overlast, of is een overkapping nu een doel op zich? Over het eerste ben ik het met u eens, maar bij het tweede haak ik een beetje af. Ik zal u proberen uit te leggen waarom. Bij zo'n weg als de A4 blijven wij binnen alle wettelijke voorschriften. Men is goed beschermd. We gaan er ver bovenuit, want die weg was veel en veel goedkoper als we hem niet zo fenomenaal zouden inpassen. Wij werken ook met landtunnels, bijvoorbeeld bij Oudenrijn. Wij doen dat vaak om de overlast te beperken, wijs geworden door heel veel studies. Over de A6-A9 rond Amsterdam is op een gegeven moment de discussie geweest of er op een paar plaatsen niet met grote overkappingen moest worden gewerkt. Dit is trouwens een discussie die door veel bouwbedrijven wordt aangezwengeld, en dat vind ik ook serious business. Prima, ieder zijn kapitalistische positie in deze. Je loopt dan wel tegen landschapsarchitecten en rijksbouwmeesters aan. Die zeggen dat het mooi lijkt, maar dat het een behoorlijk gedrocht in het landschap wordt. In plaats van dat die weg in het groen wordt ingebouwd en het nauwelijks zichtbaar is dat er een weg ligt, staat er een megakoepel die in het begin misschien nog wel helder is, maar doffer en donkerder wordt.

Ons is gebleken dat er veel onderhoud nodig is, dat heb ik met de wethouders besproken. De weg moet twee weken per jaar dicht, wat weer files en ellende veroorzaakt voor de omliggende wegen. Bovendien, als het 20°C buiten is, is het 60°C onder de koepel. Daarom zijn wij niet zo enthousiast over dat ene instrument dat de heer Vendrik noemt, die glazen overkapping. Die is toch geen doel op zich? Het gaat er toch om dat wij met elkaar bij ieder project de discussie voeren of de weg zo goed mogelijk is ingepast? Voor die discussie nodig ik de heer Vendrik graag uit. Ik heb hem een beetje gekshekend aangesproken over de A4 Midden Delfland, maar toch heel serieus. Ik weet hoe gevoelig die weg ligt na 49 jaar in de loopgraven, maar als hij er echt met een open mind naar kijkt, zal hij moeten erkennen dat er nauwelijks een beter ingepaste weg in ons land is aangelegd.

Mevrouw Roefs (PvdA): Ik ga in op de mogelijkheid van een pilot voor een glazen overkapping over de A74, Duurzame Snelweg. De minister heeft in Helden op een partijbijeenkomst de argumenten genoemd die zojuist over de bühne zijn gekomen, maar het verhaal over het glas is in feite weer weerlegd. De temperatuurverschillen zijn weerlegd en het verhaal over het onderhoud is in mijn ogen niet waar. Het blijkt namelijk te gaan om innovatief koud gebogen glas. Dat is zeer onderhouds-arm. De constructie boven het station in Den Bosch is ook zo uitgevoerd en is sinds 1997 niet meer aan de buitenkant gereinigd. De opmerking over de temperatuur klopt ook niet. Het wegdek wordt met een warmte-koude installatie op een constante temperatuur gehouden et cetera. Ik geloof dat de argumenten die de minister aanhaalt, weerlegd zijn in een onderzoek dat door een

PvdA-wethouder in Venlo is uitgevoerd. De aanleg van de A74 moet niet vertraagd worden, maar ik wil wel dat wij ervoor zorgen dat het achteraf nog mogelijk is.

Minister Eurlings: Dat laatste wil ik helemaal niet uitsluiten, ik kom daar nader bij mevrouw Roefs op terug. Zij weet hoe belangrijk de A74 is en heeft er met mij voor gevochten. Het gaat om de verkeersveiligheid in Venlo, leefbaarheid en economische kansen in deze zo moeilijke tijd. Zij weet dat Duitsland hard werkt om de Duitse kant van de weg gereed te krijgen. Ik denk dat zij geen vertraging wil, ik ook niet. Ik ken de tegenargumenten van de genoemde wethouder. Ik wil ze niet wegwuiven, maar het beeld blijft bij ons bestaan dat het heel duur is en dat er heel wat nadelen aan kleven. Laten we kijken hoe we eruit komen. Ik vind het een mooie opening dat mevrouw Roefs zegt dat het misschien niet nu hoeft, maar dat het voor de verdere toekomst een optie moet blijven. Ik hoor dat, ik neem dat mee en we komen er vast weer over te spreken. Ik hoor haar tegelijkertijd zeggen of denken dat zij geen vertraging wil van het project, dat zij wil dat het betaalbaar blijft en dat wij de weg kunnen aanleggen. Ik denk dat wij elkaar daar snel op vinden.

De voorzitter: Mevrouw Roefs, kort als het kan.

Mevrouw Roefs (PvdA): Ik zal heel kort zijn. We hebben afgesproken dat als die weg er ligt, die moet voldoen aan de normen. Op dat moment kan het nodig zijn om extra maatregelen te treffen. We doen al het een en ander, maar misschien moet er wel meer.

Minister Eurlings: Het is sowieso een waarheid als een koe dat wij aan de normen moeten voldoen. Ik heb ook gezegd dat we willen kijken hoe we de weg mooier kunnen inpassen dan wettelijk noodzakelijk is. Ik spreek hiermee een beetje voor mijn beurt. Ik ken de situatie, ik weet hoe gevoelig het ligt en ik vind dat wij moeten kijken wat wij extra kunnen doen binnen de grenzen van het redelijke. Ik heb dit eerder gezegd bij Diemen en Muiden, waar wij ook verder zijn gegaan dan wij hadden gemoeten omdat het ook daar een zeer kwetsbaar gebied betreft. Ik wil nogmaals zeggen – ik wuif het daarmee niet weg – dat men zich moet realiseren dat een overkapping over een spoorbaan sinds de tijd dat de stoomtrein werd afgeschaft behoorlijk wat anders is dan een overkapping over een weg waar de vrachtauto's onderdoor komen. Het feit dat de ene niet vuil wordt, wil niet zeggen dat de ander dat ook niet wordt. Aan een overkapping boven een weg zal veel meer onderhoud nodig zijn dan aan een boven het spoor. Maar goed, ik heb mevrouw Roefs goed gehoord en ik denk dat wij elkaar wel kunnen vinden.

De voorzitter: Ik stel voor dat u doorgaat, minister. U zou aan het onderwerp spoor beginnen. Ik hoop dat wij een beetje tempo kunnen maken.

Minister Eurlings: Zeker, als een trein. Ik heb goed geluisterd naar de vele warme woorden die zijn gesproken over het spoor. De steun voor het spoor is mij uit het hart gegrepen, want – dat zeg ik als MG-liefhebber – wij hebben ook een ijzersterk spoor nodig in dit land. Ook hier geldt inderdaad dat wij moeten doorpakken. Uit de bijdragen van de leden van

Eurlings

de Kamer spreekt een hoge ambitie. Dat is prima. Die hoge ambitie is ook voor het spoor hard nodig. Wij zijn ambitieus.

170 jaar geleden reed de eerste trein in ons land. Die trein heette de Arend. Een revolutie in het reizigersvervoer begon. Nederland raakte gewend aan het fenomeen spoorboekje. Wij werken nu met elkaar aan een tweede spoorrevolutie, namelijk het spoorboekloos rijden op vier corridors in de Randstad en delen van Brabant en Gelderland. Na 170 jaar schaffen wij dus in delen van het land het spoorboekje weer af. Hiervoor hebben wij 4,5 mld. beschikbaar binnen het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer. De eerste proef met zes intercity's per uur tussen Amsterdam en Eindhoven is ronduit goed verlopen. Dat geeft ons vertrouwen. Wij zijn al stevig aan het werk. In 2015 rijden tussen Schiphol, Amsterdam en Flevoland twaalf treinen per uur per richting.

Wij hebben in 2009 goede resultaten geboekt. De hsl rijdt van Amsterdam naar Rotterdam en per 13 december van Amsterdam op hoge snelheid, in elk geval naar Rotterdam op hoge snelheid, naar Parijs. De schop is in de grond voor de aanleg van de spoortunnel Delft, een cruciaal project op de lijn Rotterdam-Den Haag. Ik zeg er direct bij dat dit een bewijs is dat wij niet alleen de A4 Midden Delfland aanleggen, maar ook het spoor tussen Den Haag en Rotterdam verbeteren zoals ook minister Cramer van VROM op de persconferentie over de A4 heeft benadrukt.

Rotterdam is een echte spoorhaven geworden met de voltooiing van de Havenspoorlijn. Goederentreinen kunnen nu zonder tussenstops van de Maasvlakte doorrijden naar Duitsland. Op dit moment – dat is heel wat – gaat al 40% van het spoorgoederenvervoer vanaf Rotterdam via de Betuweroute naar Duitsland. De Betuweroute heeft dus nu al 40% van die markt te pakken. De tweede tranche spoorse doorsnijdingen ter waarde van 142 mln. is van start gegaan. Hierdoor kunnen spoorbarrières in Heerlen, Eindhoven en tal van andere plaatsen voortvarend worden aangepakt.

Mevrouw Roefs en de heer Vendrik vroegen aandacht voor de aantrekkelijkheid en toegankelijkheid van stations en treinen. Elke dag stappen 1,1 miljoen mensen in de trein. Verreweg de meeste van hen hebben daar een goed gevoel bij: 79% van de reizigers geeft de Nederlandse Spoorwegen momenteel een rapportcijfers van 7 of hoger. Dat is winst, want in 2007 gold dat nog slechts voor 70% van de reizigers. Wij zitten dus op het goede spoor.

Wij werken keihard om de trein aantrekkelijker te maken en dat lukt ook. In de eerste helft van 2009, in een periode van forse economische krimp, komt het spoor uit op een groei van 1,2%. Dit terwijl het aantal kilometers op de weg daalt. Ook in deze tijden van crisis versterkt de trein dus zijn concurrentiepositie. Dit is geen slecht nieuws voor het klimaat, zoals de heer Vendrik gisteren zei. Ik durf te beweren dat het goed nieuws is voor het milieu en het klimaat. De trein wint terrein. De heer Vendrik en mevrouw Roefs pleiten ervoor om alles op alles te zetten om de groei op het spoor te versnellen. Ik deel deze ambitie. Ik blijf mij inzetten voor groei, ook in deze moeilijke tijd.

Mevrouw Roefs ziet graag een nieuw elan bij het Actieplan Groei op het Spoor. Als voorzet noemt zij noodzakelijke maatregelen bij station Amsterdam-Zuid dat de komende jaren opnieuw een stevige groei zal moeten opvangen. Begin volgend jaar kom ik met een

vernieuwd actieplan voor de komende twee jaar, met extra elan en met extra maatregelen. Het station Amsterdam-Zuid is een goed voorbeeld van een station dat in een grote behoefte voorziet. Het aantal reizigers groeit enorm. Ik wil helpen om die groei te faciliteren. Ik zeg daarom hier het bedrag van 4,5 mln. toe dat nodig is voor het oplossen van de problemen aldaar.

Voor het station Amsterdam-Zuid zou 4,5 mld. – zoals de heer Vendrik roept – iets te veel van het goede zijn. Ik weet dat men in Amsterdam ambitieus is en voor het spoor graag de pecunia ziet komen. Dat geldt trouwens ook voor de weg. Dat is maar goed ook. Ik kijk even naar mevrouw Roefs. Dit is toch een mooi resultaat van dit debat. Ik zeg 4,5 mln. toe om de problemen op station Amsterdam-Zuid te kunnen oplossen. Het gaat daarbij bijvoorbeeld om overstapknelpunten tussen trein en metro. Ik ga er hierbij wel van uit dat ook de gemeente Amsterdam een bijdrage zal leveren. Dat is niet meer dan normaal. Dat vragen wij altijd en overal. Ik heb daar alle vertrouwen in.

Ook op station Hilversum zijn verbeteringen nodig. De heer Mastwijk heeft hiervan een belangrijk punt gemaakt. Ik acht het belangrijk dat wordt gewerkt aan het extra perron en aan de onderdoorgang, en dat de sporen zo snel mogelijk weer beschikbaar zijn zodat de reizigers minimale hinder ondervinden van alle noodzakelijke verbouwingen. Voor dit alles is 6,5 mln. nodig. Ik zeg die bij deze graag toe.

Ook de verbreding van de zuidkant van de reizigers-tunnel op station Zwolle is hard nodig, mede in verband met de komst van de Hanzelijn en het besluit over de locatie van het busstation. De heer Cramer heeft hiervoor eerder aandacht gevraagd. Hij zei dat het 3 à 4 mln. zou gaan kosten. Ook die zijn bij deze toegezegd.

De heer Mastwijk heeft gevraagd naar de plannen voor het evenementstation Keukenhof. Ik kan melden dat ik het bedrag van 5 mln. dat naar schatting nodig is voor de aanpassing van de infrastructuur zal reserveren binnen het actieplan Groei op het spoor. Ik zeg hier wel bij dat hieraan de voorwaarde is verbonden dat de business case positief is en dat de dienstregeling goed wordt geregeld.

Internet in de trein is een faciliteit die helpt om de trein nog aantrekkelijker te maken. Wij herinneren ons het amendement hierover van de heer Samsom. Ik heb toen gezegd dat ik het een goed amendement was. Ik ben van mening dat het voorstel van de heer Samsom de trein daadwerkelijk een beter alternatief maakt voor de auto. Je kunt dan immers in de trein gewoon je werk doen, of voor mijn part chatten of iets anders. Ik kan de Kamer melden dat ik een subsidie van in totaal 16 mln. zal verstrekken aan de Nederlandse Spoorwegen en Arriva om uiterlijk eind 2012 gratis internet in de trein mogelijk te maken. Ook dat komt dus op zijn pootjes terecht.

De heer Mastwijk heeft meer aandacht gevraagd voor de overstappunten tussen auto en trein, de zogenaamde regiopoorten. Ik ben positief over de rol van deze regiopoorten. Initiatieven op dit vlak van NS, maar ook van de regionale vervoerders, volg ik met grote belangstelling. Het gaat lang niet altijd van een leien dakje. Het is van belang dat wij hier samen de schouders onder blijven zetten. De Kamer kan er dus op rekenen dat ik met haar zal bezien hoe wij het concept van de regiopoorten vorm kunnen geven. Bij het verlenen van een financiële bijdrage voor P+R-locaties binnen en

Eurlings

buiten de Randstad geef ik prioriteit aan de locaties die de grootste vervoerswaarde opleveren. Zoals de Kamer weet, heb ik bijvoorbeeld bijgedragen aan de aanleg van 300 extra P+R-plaatsen bij station Baarn. Die zullen nog dit jaar worden gerealiseerd.

De heer Mastwijk vroeg of ik bereid ben om het resterende financiële probleem bij de verdieping van het spoor in Goes op te lossen. Daarbij speelt het volgende. Ik ben overtuigd van het belang van dit project, maar ik moet mij ook aan de regels houden. De gemeente Goes heeft in 2006 een bijdrage van 8,6 mln. ontvangen in het kader van de eerste tranche voor spoorse doorsnijdingen. Ik moet mij echter aan de spelregels houden. De Kamer kan zich de rechtszaken herinneren die bij de eerste tranche zijn gevoerd met afvallers. Ik mag en kan achteraf spelregels niet veranderen en alsnog een extra bijdrage uit een, overigens al lege, pot geven. Dat zou niet eerlijk zijn tegenover de andere gemeenten die, of met hetzelfde type problemen kampen, of waarvan destijds een aanvraag is afgewezen omdat in totaal meer werd gevraagd dan het maximumbedrag. Als wij die spelregels zouden veranderen, komen wij in een vervelende situatie terecht. Dit is dus het probleem dat ik heb rond de verdieping van het spoor bij Goes. Op basis van de goede inhoud van het verhaal van de heer Mastwijk wil ik hem wel zeggen dat ik niet zal stoppen met het meedenken over oplossingen. ProRail zet zich mede op mijn verzoek in om tot een financieel haalbaar plan te komen. Die handreiking wil ik hem hier wel doen.

Mevrouw Roefs vroeg of ik bereid ben om ProRail een spoedopdracht te verstrekken om alle spoorprojecten door te lichten en om binnen drie weken te laten weten welke mogelijkheden er zijn om werkzaamheden naar voren te halen. Vorig jaar hebben wij naar aanleiding van de motie-Cramer werkzaamheden voor een bedrag van 140 mln. versneld. Ik meld de Kamer met vreugde dat van deze projecten intussen meer dan de helft al volgend jaar wordt uitgevoerd. Daarmee benutten wij naar onze overtuiging wel bijna alle mogelijkheden die wij op de zeer korte termijn hebben. Om mevrouw Roefs tegemoet te komen, stel ik voor dat ik de Kamer voor de zomer laat weten welke projecten eventueel in 2011 en 2012 naar voren kunnen worden gehaald.

De heer Cramer maakt zich zorgen over de spoorambities van het kabinet in verband met het ontslag van spoorwerkers. Moeten er spoorprojecten in de markt worden gezet om deze mensen aan het werk te helpen? Laat ik vooropstellen dat ik elke spoorwerker in Nederland een fantastische baan gun. Waarschijnlijk zullen velen van ons in hun vrienden- en kennissenkring intussen hebben meegemaakt dat ontslagen worden een vreselijke ervaring is voor mensen. Die ervaring wens ik niemand toe. Ik hecht verder sterk aan continuïteit in de sector. Er komt namelijk binnenkort veel werk. Denk bijvoorbeeld aan de spoorcorridors. Mijn probleem op dit punt is echter dat ik niet kan en mag treden in de verantwoordelijkheid van de sector. Ik kan niet interveniëren in onze markt. Wij hebben van doen met een markteconomie met concurrentie. Het is mijns inziens echter goed dat de sector deze problematiek heeft opgepakt in de taakgroep vitaliteit. In het schriftelijk antwoord op de vraag van de heer Cramer zeg ik toe om binnen een halfjaar met een schrijven te komen waarin ik de Kamer zal melden hoe ver wij zijn. Hopelijk wordt dit een eindrapportage. In elk geval zullen wij veel verder moeten zijn opgeschoten dan wij op dit moment zijn.

Dit waren mijn antwoorden in het blok over het spoor.

De **voorzitter**: Ik zie dat er nog een aantal woordmeldingen is op dit punt. Ik stel voor om dit blokje af te maken en daarna de dinerpauze te houden. Daarna beginnen wij met het blok over Anders Betalen voor Mobiliteit. Op die manier hoeven wij dat blok niet te knippen. Ik zie dat de leden hiermee kunnen instemmen.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Een bijkomend voordeel is dat dit deel van de beantwoording dan samenvalt met het journaal. Dat is leuke livetelevisie. Dit is dus een goede deal.

De **voorzitter**: In die deal was ik overigens niet betrokken.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Dan had ik dat toch weer verkeerd begrepen.

Ik begrijp dat de minister dit voorjaar komt met een vernieuwd programma voor het spoor voor de komende twee jaar. Zou het dan niet logisch zijn dat de minister zijn ambitie nog iets hoger legt en de Kamer inzichtelijk maakt wat er de komende tien jaar in het ov moet gebeuren als wij de wet kilometerprijs goed willen laten landen?

Minister **Eurlings**: Ik moet even twee dingen splitsen: de ambitie rond de groei op het spoor en de kilometerprijs. Wij moeten hierbij oppassen dat wij te veel begripsverwarring laten ontstaan, alhoewel het misschien wel iets elkaar te maken heeft. Over de ambitie op het spoor zal een langeretermijnbeeld komen vanuit de NMCA, de Nationale Markt en Capaciteitsanalyse. Wij gaan bekijken welke mobiliteitsproblemen wij de komende tientallen jaren zullen krijgen en hoe wij die het beste kunnen oplossen, over modaliteiten heen. Daar valt de Haagse tegenstelling asfalt of rails bij weg. De kortetermijnactieprogramma's zijn echt de kortetermijnaanzwengeling voor het kunnen vullen van de viersporige corridors over een paar jaar. Dat is echt de "aanzwiep" naar het metroachtige netwerk. Daar zal vast in de volgende kabinetsperiode mee moeten worden doorgegaan, maar het is niet iets wat in die zin door moet. Wij moeten dadelijk meer aanbod hebben, waardoor wij die extra reizigers kunnen accommoderen. Dat moet hand in hand gaan.

Bij Anders Betalen voor Mobiliteit – zonder de discussie van dadelijk naar voren te willen trekken – is de kern van de winst niet alleen eerlijkheid, maar ook het punt dat mensen zich iets bewuster afvragen hoe vaak en wanneer zij die auto nodig hebben. Er vindt een kleine weglek plaats naar het ov, maar dat speelt als en, zo ja, wáár je met spitstarieven gaat werken. De hoofdwinst van anders betalen zit er gewoon in dat mensen zich iets bewuster afvragen: kan ik zelf niet wat geld in de portemonnee sparen door iets bewuster de keuze te maken, al dan niet te gaan rijden?

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Ik heb in deze beantwoording niets nieuws gehoord en ook heb ik iets anders gevraagd.

Minister **Eurlings**: Consistent.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Als de wet kilometerprijs

Eurlings

wordt ingevoerd – zo lees ik ook in het wetsvoorstel – zal het beroep op het openbaar vervoer structureel met 6% per jaar stijgen. Dan is het vrij evident dat daar een plan bij hoort hoe het openbaar vervoer in Nederland aan die toegenomen behoefte gaat voldoen. Om dat plan vraag ik. Dat moet ergens tussen nu en 2020 gebeuren, want dan is volgens het beeld van deze minister de wet kilometerprijs ingevoerd. Waarom zien wij dat plan niet?

Minister **Eurlings**: Voorzitter. Het gaat nu natuurlijk over de orde van de vergadering. Ik wil hier dadelijk in het blok ABVM op terugkomen, want anders ga ik stap voor stap die hele discussie lostrekken. Het is echt anders betalen voor mobiliteit. Ik behandel deze vraag liever in het totaalbeeld, omdat ik dan ook met alle feiten kan komen. Anders ga ik nu de diepte in en trek ik de hele discussie los.

De **voorzitter**: Mijnheer Vendrik, ik stel voor dat uw vraag wordt meegenomen in het blok over anders betalen. U krijgt straks de mogelijkheid om die vraag opnieuw te stellen. Akkoord?

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Nee.

De **voorzitter**: Het woord is aan de heer Cramer.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Voorzitter, ik heb twee aparte vragen en ik vraag u toestemming om die los van elkaar te stellen. De eerste vraag gaat over ProRail. Daarbij verwijst de minister naar de schriftelijke beantwoording. In mijn inbreng heb ik niet gevraagd om over een halfjaar de voortgang te horen, maar wel om over een half jaar het eindrapport te krijgen. Ik denk namelijk dat de nood echt heel hoog is. In het verlengde daarvan stel ik de tweede vraag. De minister heeft druk gelegd op de sector en op ProRail om nieuwe projecten op de markt te brengen. Hij verwijst daarbij naar de 140 mln. extra, maar er was al een achterstand in het op de markt zetten van de projecten. Wij hebben daar een paar keer over gesproken. Het nu alles kort en snel achter elkaar op de markt zetten, levert een probleem op met juist het inzetten van die efficiënte capaciteit. Er hoeven geen ontslagen te vallen als er geregeld werk op de markt komt.

Minister **Eurlings**: Ik heb de vraag van de heer Cramer goed begrepen. Daarom kwam ik zojuist nog even terug op de schriftelijke beantwoording; zo kon ik die nader waarderen. De heer Cramer heeft inderdaad gevraagd naar een eindrapportage. Wij hebben gezegd dat wij zo ver als mogelijk proberen te komen. Ik heb gezegd dat een tussenrapportage zo veel als mogelijk het karakter van een eindrapport zal moeten hebben. Wij proberen daar zo ver mogelijk in te komen. Ik heb die terechte drang van de heer Cramer goed begrepen. Zo moet hij de beantwoording lezen. Daarom probeerde ik dat zonet al aan te geven, opdat ik iets scherper aan de wind wil varen dan enkel het schriftelijke antwoord geven.

In het tweede punt heeft de heer Cramer gelijk. Daarom is zijn initiatief met de 140 mln. zo belangrijk. Wij krijgen te maken met die megaprojecten, met die corridors. Dat gaat heel veel werk opleveren en je moet oppassen dat je in de tussentijd niet heel veel expertise kwijtraakt, waardoor je straks in de problemen zit met de snelle uitrol van de corridors. Ik heb zojuist ook richting

mevrouw Roefs gezegd dat ik volgend jaar met een nader plan komt en daarmee aangeef hoe wij datgene wat voor de paar jaar hierna is gepland, ook in de tijd naar voren kunnen halen. Ik heb wel gezegd dat ik met de 140 mln. die nu wordt gebruikt voor de uitvoering, als we speak, geen kans zie om deze maanden in de praktijk nog meer te doen. De vraag is of wij datgene wat wij later in de tijd hadden willen doen, naar voren kunnen trekken. Daarvoor kom ik het komend half jaar graag met nadere voorstellen.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Voorzitter. Ik vind dit punt voldoende beantwoord. Ik wil mijn tweede vraag stellen. In mijn eerste termijn heb ik gesproken over HSL-Brabant. Ik heb niet gemerkt dat de minister met zijn beantwoording daarop is teruggekomen.

De **voorzitter**: Dit kan eventueel in de tweede termijn aan de orde komen, mijnheer de minister.

Minister **Eurlings**: Als u het goed vindt, begin ik het onderdeel "anders betalen" met opmerkingen over HSL-Brabant. Ik zou een algemeen antwoord kunnen geven op de vraag van de heer Cramer over de planstudie, maar ik wil preciezer zijn. Mijn excuus voor de omissie.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Wij maken ons zorgen. Als alles nog langer duurt, zou het steeds moeilijker worden om tot besluitvorming te komen vanwege juridische complicaties. Wij willen graag snel helderheid.

De **voorzitter**: U hebt uw vraag nu toegelicht. De minister komt er straks op terug.

De heer **Mastwijk** (CDA): Voorzitter. Ik wil nog drie puntjes aftikken. Ik dank de minister voor zijn inzet voor diverse stations. Ze zijn door hem genoemd. Hij noemde ook Goes. Ik heb begrip voor zijn opmerking over de spelregels in het kader van onder andere rechtsgelijkheid. Ik wil hem nog één advies geven: treed nog eens in overleg met de minister van VROM en spreek met haar over de voorwaarden die ProRail zijn gesteld bij de uitvoering van het werk daar. Ik meen namelijk dat daar nog wat rek in zit.

De minister heeft met de schriftelijke beantwoording gesproken over de concessie aan de NS. Hij schetste de impact van de PSO-verordening. Die geeft aan dat wanneer onderhands wordt gegund de voorwaarden voor marktconform werken moeten worden geschapen. In een eerder debat heb ik gezegd dat je dat via de concessie zou moeten doen. Graag wil ik dat de minister daar nog eens op ingaat. Gisteren heb ik in eerste termijn een relatie gelegd en gevraagd: betekent deze onderhandse toezegging dat de NS op voorhand is vrijgepleit van de min 20%-operatie?

Ten slotte maak ik een opmerking over de regiopoort. Dank voor de toezegging van de minister op dit punt. Mijn bereiken vanuit de regio nu al enthousiaste reacties en daarom zeg ik: smeed het ijzer als het heet is. Ik heb een motie opgesteld. Wellicht hoeft ik die straks niet in te dienen als wij kunnen afspreken dat de minister over de voortgang medio 2010 de Kamer informeert. Als de minister dat doet, ben ik bijna geheel tevreden.

De **voorzitter**: Dit is bijna een tweede termijn.

Eurlings

Minister **Eurlings**: Wat Goes betreft zal ik contact opnemen met het ministerie van VROM om na te gaan of het werk van ProRail inderdaad efficiënter kan. Ik zeg dit toe. Ik kom daar dus op terug.

Wat de gunning aan de Nederlandse Spoorwegen betreft, merk ik op dat een behoorlijke meerderheid voor onderhandse gunning aan de NS was. Dat was het ene signaal. Er is nog een ander signaal afgegeven en daarbij heeft de heer Mastwijk in de goede zin van het woord geen bescheiden rol gespeeld. Hij zei: er moeten stevige eisen zijn en hoge prestaties worden geleverd. Dat was de andere kant van de medaille. Die twee signalen in het debat heb ik in aanmerking genomen en ik heb geprobeerd er invulling aan te geven. Nu vraagt de heer Mastwijk hoe ik omga met het idee van marktconform werken en hoe met min 20%-operatie. Ik vraag de heer Mastwijk om mij even de tijd te geven om met een procedurevoorstel te komen. Daarmee kunnen wij aangeven hoe wij het komende jaar hiermee omgaan. Ik zal dan pogen om op de gestelde vragen nadrukkelijk antwoord te geven, maar dan wel als onderdeel van het totaal. De Kamer heeft mij namelijk een boodschap gegeven. De meerderheid zei: onderhands gunnen. Tegelijkertijd zei die meerderheid: dan moeten er wel prestaties zijn. En die meerderheid voerde de heer Mastwijk aan. Maar goed, ik probeer hieraan gevolg te geven. Ik zal de punten die de heer Mastwijk noemde bij het procedurevoorstel betrekken.

De heer Mastwijk zei, sprekend over de regioport: smeed het ijzer als het heet is. Dat zeg ik hem als kleinzoon van een smid graag toe. Ik zal proberen de Kamer over een half jaar een voortgangsbrief te sturen waarin staat welke initiatieven worden genomen en hoe wij voor stimulering kunnen zorgen. Dat is bij dezen toegezegd. Dan hebben wij een overigens goede motie niet zozeer voorkomen, maar al uitgevoerd.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Voorzitter. Ik wil de minister op het volgende punt om een toelichting vragen. De NS staat superdividend af, maar tegelijkertijd is er bij de NS ook sprake van een reorganisatie waarbij 315 mensen hun baan verliezen. De NS zelf zegt dat dit komt door haar verslechterde financiële situatie. Het lijkt mij heel vreemd dat aandeelhouders dividend afstaan en dat dat dan betekent dat de situatie van het bedrijf slecht is. Ik hoop dat de minister dit in een ander daglicht kan plaatsen of in ieder geval een toelichting kan geven. Als er een causaal verband is, zou dat zeer vervelend zijn.

Voorzitter: Verbeet

Minister **Eurlings**: Ik ben blij dat u mij deze vraag stelt. Ik kende het geluid in die zin niet, dus ik reageer nu even vers van de lever, maar dan meer vanuit hoe ik het proces van het superdividend heb gezien. Mijn collega van Financiën, de heer Wouter Bos, gaat daar natuurlijk ook over. Ik weet dat de Nederlandse Spoorwegen aan de ene kant zeer bereid was mee te denken omdat men zag dat het geld goed besteed werd, en terugkwam in het spoor en de kwaliteit van het product. Maar aan de andere kant zei men wel, de heer Meijer, voorzitter van de raad van commissarissen voorop: let op, we willen wel onze rating op een goed genoeg niveau houden. Ik heb altijd dat laatste signaal gehoord en ook erkend, omdat het natuurlijk geen zin heeft om dadelijk een enigszins manke Nederlandse Spoorwegen over te

houden. NS moet ook financieel gezond blijven. Dus vers van de lever gezegd, kan ik mij vanuit die discussie waarbij altijd als voorwaarde naar de rating is gekeken, niet voorstellen dat dit het gevolg zou zijn van een superdividend, maar ik kan mijn collega van Financiën verzoeken daar nader op terug te komen. Ik zeg het even met een vraagteken. U zou het hem ook rechtstreeks kunnen vragen, hij is de aandeelhouder. Ik herken me er niet in, dat kan ik u direct zeggen.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Ik zou toch wel graag officieel via een brief een toelichting willen hebben. De vakbonden maken zich daar erg druk om. Het is namelijk niet niks.

Minister **Eurlings**: Ik snap uw zorg en ik zal met mijn collega van Financiën het initiatief nemen om hier in een brief aan de Kamer nader op in te gaan. Ik denk echt niet dat dit hiervan het gevolg zou zijn, maar als het beeld blijft bestaan, dan krijgt de 1,4 mld. wel een zure bijsmaak en dat zou ik ook geen loon naar werken vinden, zeg ik dan maar even naar de heer Bos en anderen kijkend.

De heer **Roemer** (SP): Ik heb een opmerking over het spoorwerk. Ik ben niet tevreden met de aangekondigde stappen van de minister, aangezien deze mij zeker niet ver genoeg gaan. Op de korte termijn zijn er namelijk heel grote problemen. Heel veel zeer deskundige spoorwerkers gaan hun baan verliezen en de ervaring leert dat als zij eenmaal weg zijn, zij ook niet zo snel terugkomen. Maar we hebben hen straks bij de grote projecten waar de minister over sprak, heel hard nodig. Ik zal met betrekking tot dit onderwerp in de tweede termijn met een aanvullende motie komen, om de minister tot iets meer daadkracht en tempo te bewegen.

De minister zei net terecht: daar waar het autoverkeer daalt, stijgt nog steeds het aantal reizigers in het spoor. Daar moeten we blij mee zijn. Helaas nog niet met 5%, maar daar kan de minister wat aan doen. De potentie van het spoor is nog veel hoger dan wat we er nu uithalen. Uit recente peilingen blijkt dat mensen wel degelijk met het openbaar vervoer zullen gaan als de prijzen dalen. Zou de minister met de SP-fractie willen kijken of we een slag kunnen maken met een forse tariefdaling buiten de spits, in de loop van 2010? Uit peilingen blijkt dat dit echt gaat werken, er is een slag te halen. Volgens mij kunnen we hier gezamenlijk optrekken.

Minister **Eurlings**: Ik zie de motie om banenverlies te voorkomen met interesse tegemoet. Als ik nog iets extra's kan doen, doe ik dat, maar ik kan niet in de markt treden. Het is een vrije markt, dus kan ik geen baangaranties geven. Het gaat in concurrentie. Ik heb geprobeerd het werk te versnellen; de heer Cramer, mevrouw Roefs en de heer Mastwijk hebben daarbij geholpen. Als de heer Roemer zegt dat er meer kan gebeuren, hoor ik dat graag. Volgens ons beeld is het voor deze maanden even vol, maar we kunnen wel het komend halfjaar kijken hoe we voor de jaren daarna extra dingen naar voren kunnen halen. Ik wacht zijn motie af en als ik er iets mee kan, binnen de regels die ik heb geschetst, zal ik dat graag doen, want zijn zorg is ook mijn zorg.

De discussie over de tariefstelling hebben we een aantal keren gehad. Ik erken dat de SP toch een andere

Eurlings

financiële benadering van het openbaar vervoer voorstaat. De SP zou verder gaan om de tarieven van het openbaar vervoer te drukken. Dat is gewoon een waarheid en daar loop ik niet voor weg.

Ons kader is dat de exploitatie van het ov zichzelf moet bedruipen. Deze lijn is lang geleden ingezet. Wij investeren wel miljarden in de aanleg en het onderhoud van het spoor, maar het treinverkeer moet zichzelf bedruipen. Wij kunnen er van mening over verschillen – u hebt het debat over decentraal of wel vaker met de staatssecretaris gehad – maar ons beeld is dat de tarieven niet zozeer een sta-in-de-weg zijn. Wij hebben vaak gezegd: alles heeft zijn prijs. Neem de gratis kaartjes. Ik ken Steve Stevaert, oud-gouverneur van West-Limburg, vrij aardig; hij heeft dat in Hasselt geïntroduceerd. Niks is gratis, je betaalt het linksom of rechtsom. Met name een sneller openbaar vervoer waarmee je veel sneller van deur tot deur bent, een veilig openbaar vervoer en een openbaar vervoer met comfort zijn winnende factoren. Daarom zetten wij in op meer snelheid en een hogere frequentie. U denkt daar wat anders over en gaat er ook wat verder in. In die zin verschillen onze paden. Als je het goedkoper wilt maken buiten de spits, heb je nog twee keuzes. Of je maakt het duurder in de spits en de rekening klopt weer. Of je zegt: wij gaan bijbetalen. Binnen ons systeem is dat niet de lijn, wel binnen dat van u; ere wie ere toekomt.

De heer **Roemer** (SP): Ik moet de minister toch op een tweetal punten corrigeren, te beginnen met zijn opmerking over de motie. Hij zegt: ik ga niet rommelen in de markt. De definitie van markt en marktwerking is onder andere dat er meer vragers en aanbieders zijn. Er is hier maar een aanbieder, ProRail, dus het is geen markt. Dat vergemakkelijkt het voor hem om er toch iets mee te doen.

Het punt van de prijzen heb ik vorige keer al geprobeerd uit te leggen, maar dat is helaas niet doorgedrongen. Ook vanuit de NS heb ik berichten teruggekregen dat het voor een groot deel klopt dat het zichzelf terugverdient. Maar dat vergt wel een eerste investering; dat ben ik met de minister eens. Als hij vandaag een forse tariefdaling buiten de spits introduceert, gaat dat in eerste instantie geld kosten. Maar omdat het heel veel nieuwe reizigers aantrekt en bovendien mensen in de spits verleidt naar buiten de spits, zal zich dat in drie, vier jaar terugverdienen. Daarom vraag ik de minister nogmaals om te onderzoeken wat het terugverdieneffect is, hoe lang dat duurt en of wij op die manier met een stukje voorfinanciering daadwerkelijk een bijdrage kunnen leveren. Hij zet het nu weg als een verschil van mening. Nee, het gaat mij om de argumenten en niet om het makkelijk wegzetten: ik heb een verschil van mening met de heer Roemer, hij denkt er anders over. Dan zegt hij eigenlijk: ik heb geen argumenten, dus gooi ik dat er maar in. Zo ken ik de minister niet.

Minister **Eurlings**: Maar dat laatste denk ik ook echt niet. Als het puur een zaak van voorfinanciering is en als zij het daarna vet terugverdienen, is NS zeer bij machte om dat zelf creatief te financieren. Het is een groot bedrijf met een flinke portemonnee en een flinke boekhouding. Maar de kernvraag is: ga je de exploitatie een stuk subsidiëren in de hoop dat het tijdelijk is of doe je dat niet? Mag ik u een tegenvraag stellen? Zou u zijn voor het meer betalen in de spits ...

De **voorzitter**: Nee, minister.

Minister **Eurlings**: Het is retorisch.

De **voorzitter**: Retorisch? Dan is het goed. Het was retorisch, mijnheer Roemer. Wij hoeven ons niet ongerust te maken.

Minister **Eurlings**: Dan hoor ik de heer Roemer daar niet direct enthousiast op reageren. Ik hoor nu even helemaal niets, want dat mag ook niet van u, voorzitter. Dus dat is een beetje oneerlijk.

De **voorzitter**: Dat is precies de bedoeling.

Minister **Eurlings**: Nogmaals, als het echt een kwestie is van even iets financieren en het daarna dik terugverdienen, zouden de spoorwegen dat zo kunnen oppakken. Wij willen niet minder investeren in metroachtig vervoer om nu exploitatiesubsidie te geven. Wij zeggen: meer treinen, snellere treinen, hogere frequentie. Dan leggen wij gewoon de lat iets anders. Ik wil best nagaan of bij de spoorwegen inderdaad het beeld leeft dat je zonder de spits duurder te maken – daar hebt u zich ook vaak tegen gekeerd – tot een systeem zult komen dat je met een beetje voorfinanciering snel renderend maakt. Als dat zo is, hebben zij natuurlijk dolle pret. Maar als het niet zo is – ik ben bang dat het niet zo is – zal het tegenvallen. Dan kom ik er bij u op terug.

De **voorzitter**: Dank u wel. Volgens mij bent u aan het eind van het blokje.

Minister **Eurlings**: Dat klopt.

De **voorzitter**: Dan gaan wij nu schorsen voor de dinerpauze.

De vergadering wordt van 18.40 uur tot 19.40 uur geschorst.

De **voorzitter**: Mijnheer de minister. Wij hebben u aldoor gevraagd om aan te geven als u een blokje had afgerond, om daarna een ronde interrupties te kunnen doen. Voor het volgende blokje, dat de buitengewone belangstelling van de leden heeft, maak ik het mogelijk dat zij u tijdens uw bijdrage interrumperen. Anders vrezende de leden dat het te veel wordt aan het einde. Het is goed bedoeld. U hebt trouwens wel een hoop spullen bij u.

Het woord is aan de minister voor het favoriete onderwerp van de dag: Anders Betalen voor Mobiliteit.

Minister **Eurlings**: Voorzitter. Dank voor uw mededeling van huishoudelijke aard. Met uw welnemen wil ik voorafgaand aan het blok Anders Betalen voor Mobiliteit nog even antwoord geven op een vraag die daar wel mee te maken heeft. Dat is mij gevraagd. Het gaat dan om het accommoderen van het openbaar vervoer. Dat kwam bij het spoor ter sprake.

De vraag was wat het kabinet, gelet op Anders Betalen voor Mobiliteit, eigenlijk iets extra doet aan het openbaar vervoer. De ambitie is 5% groei op het spoor. In de Nota Mobiliteit is aangegeven dat de regio's 2,1% van het regionale ov willen verzorgen. Momenteel, nu duidelijker wordt hoe de implementatie van de kilometerprijs eruit

Eurlings

ziet, wordt middels de Landelijke Markt- en Capaciteitsanalyse onderzocht wat anders zou moeten worden in het openbaar vervoer. Ik zeg tegen mevrouw Roefs, de heer Vendrik en anderen, dat dit dus in de LMCA tot zijn recht komt. Overigens wil ik met nadruk stipuleren dat het openbaar vervoer niet het enige alternatief is in het kader van de kilometerprijs. Ik zeg net dat dit maar een kleine wegglek is. Een resultante van dit systeem is veel meer een bewust gebruik van de auto op wat andere tijden en op een wat andere manier.

Dan het pièce de résistance van vanavond. Ik heb gezegd dat ik het goed vind om open en inhoudelijk met de Kamer te discussiëren over dit moeilijke, maar voor ons land wel belangrijke onderwerp. Daarbij zal ik van mijn hart geen moordkuil maken en ik zal de Kamer ook op grond van mijn verleden aangeven hoe ik daar tegenover sta. Ik zal de plussen en minnen allebei niet onder de tafel schuiven. Ik zeg wel dat ik het debat heel zakelijk wil voeren op basis van de inhoud. Ik heb veel gehoord de laatste dagen en ik vind dat de inhoud niet altijd de overhand in de discussie had. Ik geef nog maar eens aan – ik heb respect voor wat de Kamer daar ook van vindt – dat het kabinet niet over een nacht ijs is gegaan. Daarom heb ik hier met een steekkar nog maar eens even alle onderzoeksrapporten die aan dit voorstel ten grondslag liggen, op tafel gezet. De leden kunnen het van hun kant niet helemaal zien. Maar als ik deze “move” maak, zien zij twee stapels rapporten. Natuurlijk is een rapport maar een rapport en een model ook maar een model. Maar toch: wij zijn niet over een nacht ijs gegaan. Daarom denk ik met enige overtuiging de plussen en minnen van het voorstel te kunnen toelichten. Maar belangrijker nog, het was een opdracht geworteld in een brede maatschappelijke wens, uitgesproken door het platform-Nouwen, om te komen tot een eerlijke manier van betalen voor mobiliteit die enerzijds leidt tot minder files, die anderzijds leidt tot een schoner milieu en die tegelijkertijd niet leidt tot meer kosten over alle automobilisten heen.

Daar hebben wij hier een aantal keer met elkaar over gediscussieerd. Er waren best sommigen uwer die zeiden: wil hij het wel echt, komt hij wel met een voorstel? Afspraak is bij afspraak. Zo zit ik alleen al karakterologisch in elkaar. Als ik zeg dat ik met een voorstel kom, dan kom ik met een voorstel. Ik wil daarbij wel zeggen dat ik niet met een voorstel gekomen zou zijn dat voor mij niet het predicaat “eerlijk” zou verdienen. Daar lag bij mij persoonlijk een breekpunt. Wat de gevolgen waren geweest, ik was hier niet met een voorstel gekomen als ik het niet eerlijk had kunnen noemen.

Ik heb gezegd: eerlijkheid is het eerste principe; het tweede principe is draagvlak. En beste mensen, dat draagvlak zal zich de komende tijd moeten bewijzen. Dat wachten wij af. Ik wacht dat met enig vertrouwen af, maar ik zeg: het zal moeten blijken. Ik hoop wel dat wij op basis van de echte informatie – wat betekent het en wat betekent het niet? – met elkaar tot een eindoordeel kunnen komen.

Waarom doen wij dit nu?

De **voorzitter**: Ik zie dat de heer Van der Ham wil interrumperen. Mijnheer Van der Ham, u bent zich bewust van de afspraak die wij gemaakt hebben?

De heer **Van der Ham** (D66): Ja. Ik wil een vraag stellen

over dat draagvlak. De minister noemt dat een voorwaarde. Hij heeft natuurlijk gemerkt, en daar heeft hij ook tegen geageerd, dat er nogal wat rumoer is en dat wordt geprobeerd om dat draagvlak open te breken. Dat heeft natuurlijk altijd resultaat. Het zal altijd wel wat barstjes veroorzaken. De minister zegt ook: de kritiek moet natuurlijk wel gebaseerd zijn op feiten. Hij loopt ook al een tijdje in de politiek mee. Hij weet dat als het vijf voor twaalf is, als echt het besluit genomen moet worden, er dan altijd wel weer een kikker uit de kruiwagen springt die zegt dat hij het er toch niet mee eens is, om welke moverende reden dan ook. Mag ik ervan uitgaan dat dit soort gedrag, dat nu eenmaal bij onderhandelingen hoort, door de geachte minister niet gehonoreerd zal worden met dan maar de kilometerheffing op te geven?

Minister **Eurlings**: Ik wil hierover een algemene en een meer specifieke opmerking maken. Eerst mijn algemene opmerking. Ik maak mij geen enkele illusie. Bij dit soort systemen gaat het niet zozeer om techniek, alhoewel we heel veel technische vragen te beantwoorden hebben, maar gaat het vooral om draagvlak. Een beprijzingssysteem haalt het alleen als er een basisdraagvlak is in de samenleving. Daarom heb ik het ook zo opgezet: dat echt een brede schakering van organisaties, van transport en logistiek tot aan milieubeweging, er de voordelen van ziet. Mocht dat draagvlak er niet zijn, dan komt het systeem er niet.

Nu meer specifiek. Ik haal de heer Koopmans aan die als woordvoerder van zijn partij op dit punt zei dat het voor hem wel verschil uitmaakt of mensen weglopen omdat de principes toch niet blijken te kloppen of omdat om niet-inhoudelijke redenen ineens heel gekke beelden ontstaan. Het is eerste is voor mij ook een breekpunt. Dan trek ik de stekker eruit, want ik wil staan voor de eerlijkheid van het verhaal. Laat ik zeggen dat ik tot dit moment de discussie niet altijd 100% inhoudelijk vond. Ik ga mijn best doen om die inhoudelijke toon er wat meer met elkaar in te brengen. Maar laat ik ook eens wat positiefs zeggen. Ik vind het nogal wat dat Maurice de Hond heeft gepeild dat op dit moment, aan het begin van de discussie, 54% van de mensen er voorstander van is. Ik heb van een collega een sms'je gekregen dat hij bij een recent ander onderwerp dat de emoties nogal beroerd heeft, jaloers zou zijn geweest op zo'n score aan het begin van de discussie.

De heer **Van der Ham** (D66): Dat antwoord doet mij een beetje vrezzen. Stel je nu voor dat er 25% had gestaan, omdat er nu eenmaal een robuuste tegenkracht is, vooral vanuit De Telegraaf en ook andere opinieleiders, die erop neerkomt dat het helemaal niks is, terwijl de minister en ik denken dat het een eerlijk systeem is. Dan mag ik er toch van uitgaan dat een meerderheid in de Kamer en zijn eigen overtuiging, want hij gelooft in het voorstel, doorslaggevend zijn, en niet een peiling van Maurice de Hond. Stel dat de heer Van Woerkom opeens denkt: ik vind het toch lastig tegenover mijn leden; ik heb wel mijn handtekening eronder gezet, maar die trek ik toch maar terug. Ik mag toch aannemen dat de eigen afweging van de minister en die van de Kamer doorslaggevend zijn, en niet een opiniepeiling?

Minister **Eurlings**: Ik had gehoopt dat de heer Van der Ham na de laatste weken die vraag niet meer had

Eurlings

hoeven te stellen. Het feit dat ik hier sta met het voorstel en gezegd heb wat ik erover gezegd heb, toont toch aan dat ik niet iemand ben die bang is. Politiek is niet voor bange mensen, zei Ruud Lubbers. Ik was het toen met hem eens en ik ben het nog steeds met hem eens. Je staat voor je zaak. Het is alleen van het grootste belang dat de gemiddelde inwoner van ons land, de gemiddelde automobilist ook wel het gevoel krijgt dat dit verhaal anders is dan andere en dat het zo gek nog niet is. Daar gaat het voor mij ook wel om; dat is iets meer dan de discussie hier in dit huis. Die is heel belangrijk, want ik probeer de Kamer te overtuigen en erbij te houden, maar het is ook de vraag over het hoofd van de leden heen of het ons lukt om alle kiezers ervan te overtuigen dat dit inderdaad een verhaal is waar Paul Nouwen en de zijnen en al die organisaties het predicaat "eerlijk" aan kunnen verbinden. Ik denk dat het kan. Anders was ik niet met het voorstel gekomen. Ik vind dit een eerlijk voorstel. Als ik het niet eerlijk had kunnen maken, was dat een breekpunt geweest en had ik het niet kunnen doen.

De heer **Van der Ham** (D66): Voorzitter. Ten slotte ...

De **voorzitter**: Nee, ik had net al "tot slot" gezegd!

De heer **Van der Ham** (D66): Dit was pas de tweede!

De **voorzitter**: Nee, echt niet! Ik kan ook goed tellen.

De heer **Van der Ham** (D66): Dit was echt pas de tweede!

De **voorzitter**: Had u echt maar de tweede? De heer Vendrik zegt dat het waar is!

De heer **Van der Ham** (D66): Voorzitter, heel kort. Kan de minister een definitie geven van "draagvlak"? Dat is toch geen opiniepeiling en ook niet als een organisatie om niet-gemotiveerde redenen de stekker eruit trekt? Kan de minister een nadere definitie geven van "draagvlak"?

Minister **Eurlings**: Voorzitter. Dat kan ik niet en dat wil ik niet. Ik wil het debat over de inhoud voeren. Laten we daar nu maar eens mee beginnen. Dit soort casuïstiek helpt niet. Laten we elkaar nu eens bevragen op wat hier voorligt. Laten we met elkaar kijken of dit een verhaal is waarvoor ook in de Kamer van links tot rechts een breed draagvlak bestaat, net als bij al die organisaties, van TLN tot de milieubeweging, omdat iedereen het een positief voorstel vindt.

De **voorzitter**: Ik vraag ook aan u om een beetje beperking!

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Voorzitter. Soms heeft het nut dat je een katholieke achtergrond hebt. Dat zie ik nu bij deze minister. De gewijde toon waarop hij spreekt over dit onderwerp, vind ik mooi!

De **voorzitter**: Maar u herkent het niet zo?

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Zeker! Ik ben ook van onder de rivieren!

Minister **Eurlings**: Proficiat!

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Politiek en maatschappelijk zijn er twee partijen die cruciaal zijn voor het draagvlak onder deze wet. Maatschappelijk is dat de ANWB en politiek is dat de CDA-fractie en dan niet alleen deze CDA-fractie, maar ook de vrienden aan de overkant in de Eerste Kamer. Wat is de boodschap van de minister aan deze twee cruciale partijen voor het draagvlak onder zijn wetsvoorstel?

Minister **Eurlings**: Die boodschap is precies hetzelfde als die aan u, die aan mevrouw Roefs en zelfs die aan de heer Aptroot, namelijk dat ik als minister dienaar van de Kroon ben en minister van alle Nederlanders en dat ik mijn best zal doen om zo veel mogelijk mensen te overtuigen dat dit inderdaad een eerlijk verhaal is. Ik heb respect voor de heer Van Woerkom die elke dag veel vragen krijgt en met zijn organisatie een voortdurende intermediair is tussen ons hier in de politieke wereld en de automobilist thuis. Hij zit er tussenin en hij probeert vooral uit te leggen. Hij stelt kritische vragen en hij speelt daarin een heel belangrijke rol. Het is ook een lakmoesproef of het voorstel goed genoeg in elkaar zit. Ik houd er wel van om scherp in de gaten te worden gehouden. Ik houd wel van scherpe vragen nu, in plaats van later beseffen dat we ergens een fout hebben gemaakt.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Ik zou ook graag willen weten welke boodschap de minister vanavond aan zijn eigen CDA-fractie heeft. Zij maakt of breekt het wetsvoorstel, laten wij wel wezen. Houdt de fractie de rug recht, dan komt de wet er. Gaat zij door de bocht – dit dossier barst van de draaikontenvrienden; dat weten wij allemaal – dan komt die wet er niet.

De **voorzitter**: De heer Vendrik bedoelt natuurlijk de rotondes!

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Wat is de boodschap van deze minister aan de CDA-fractie?

Minister **Eurlings**: Ik blijf zeggen dat het voorstel veel impact heeft. Dat zal ik bij mijzelf ook nagaan als ik minister af ben. Ik ben namelijk ook automobilist en dat hoop ik nog lang te blijven. Ik wil ook dan voor mijzelf het gevoel hebben dat het een goed besluit was. Ik heb het gevoel dat dit een goed voorstel is, dat het een eerlijk voorstel is. Dat wil ik hier graag lardereren op inhoud. Het was geen gemakkelijke discussie. We hebben veel hobbels moeten nemen om dit voorstel op die manier hier te krijgen. Het is baanbrekend: al het geld gaat naar het Infrastructuurfonds. Dat wil ik graag uitleggen en zo op inhoud mensen overtuigen. Als mensen met kritiek komen waarvan ik denk "verhip, hebben we daar wel aan gedacht?", dan sta ik daarvoor open. Ik kom niet met een dictaat maar met een voorstel, waarbij ik mijn uiterste best heb gedaan om er iets goeds van te maken, langs de lijnen van de eerlijkheid van oud-ANWB-voorzitter en VVD-prominent Paul Nouwen. Dat is wat ik hier probeer te doen. Ik discussieer graag op inhoud en aan het eind van de discussie maken we de rekening op. Op zich heb ik er vertrouwen in dat dit voorstel sterk en goed genoeg is om veel mensen te overtuigen. Inhoud telt, ook voor mij.

De Nota Mobiliteit is de basis van ons mobiliteitsdenken. Dat zeg ik omdat die Nota Mobiliteit niet alleen iets

Eurlings

is van deze regering, maar een visie, een filosofie die door zeer veel mensen en partijen is gesteund. Ik heb de stemming er nog eens bij gehaald. De Planologische Kernbeslissing Nota Mobiliteit is op 20 november 2005 goedgekeurd door CDA, PvdA, ChristenUnie – nu zegt men misschien: dat zal wel – maar ook door de VVD, ook door D66, ook door de SGP, ook door de Groep Nawijn, ook door de Groep Lazrak en let wel, last but not least, ook door de Groep Wilders. De SP, dat geef ik de heer Roemer toe, heeft niet voorgestemd. Al deze partijen, tot de Groep Wilders aan toe, hebben gezegd: wij staan achter de Nota Mobiliteit. Wat is de visie die deze Kamer toen heeft aangenomen en zo aan mij heeft meegegeven toen ik minister mocht worden?

Die visie heeft een drieslag. Het eerste spoor is dat er met volle kracht moet worden gebouwd aan wegen en spoor. Er moet sneller en beter worden besloten over infrastructuur. Daarover hebben wij het vanavond uitvoerig gehad. Met hart en ziel zet ik me ervoor in om dit te bereiken.

Het tweede spoor is dat we de bestaande capaciteit beter moeten benutten. Op dat vlak zijn we samen met de regio's en het bedrijfsleven volop bezig. We voeren succesvolle mobiliteitsprojecten uit rond beruchte knelpunten. Na jarenlang praten over mobiliteitsmanagement komt het er nu van.

Wat is nu het derde spoor, waar bijna alle partijen hier aanwezig, op de SP na, ja tegen hebben gezegd? Dat derde spoor was een andere manier van betalen voor mobiliteit: betalen naar gebruik in plaats van betalen naar bezit. Dat is de opdracht die al die partijen mij hebben meegegeven.

Ik kom terug op het beprijzen zelf. Ik heb gezegd dat ik de vragen begrijp, en ik begrijp zelfs een behoorlijk gedeelte van het wantrouwen. Beste mensen, laten wij eerlijk zijn onder elkaar. Twintig jaar wordt er over beprijzen gesproken in dit land en heel veel jaren daarvan betekende "beprijzen" als puntje bij paaltje kwam, niet "anders betalen voor mobiliteit" maar "meer betalen voor mobiliteit". Dat was altijd de kern van de voorstellen zoals ze hier werden gedaan.

Er is veel gezegd over mijn positie in een vorige rol; laat ik daarop gelijk doorgaan. Ik heb onder andere schouder aan schouder met de heer Nouwen en een niet-kleine krant in dit land stevig oppositie gevoerd tegen een plan van oud-minister Netelenbos. Wat hield dat plan in? Dat plan hield in: tolpoorten waar je als automobilist als je een elektronisch kastje in je auto liet installeren, 5 gulden per passage moest betalen, en als je het kastje niet had, 7 gulden per passage. De partijen van Paars II, de VVD inclusief, waren er voorstander van. Later, toen er veel reuring kwam en de oppositie tegen het plan toenam, zei – dat moet ik eerlijk zeggen – de VVD: wij willen dat het er komt, maar het moet werken in de praktijk bij het terugdringen van files, anders trekken wij onze steun in. Dat was zo'n beetje de ontwikkeling in die periode.

Het was dus een niet eerlijk systeem, want er moest meer worden betaald. Daarbij komt dat er geen maximering van de exploitatiekosten was. Ik ben één van de mensen die later de 5%-norm heeft geïntroduceerd. Ik kom op dit punt terug. Ik was niet principieel tegen beprijzen. Ik was wel tegen meer betalen. Iedere keer had het beprijzingssysteem de uitwerking dat de automobilist meer betaalt. Ik zeg het op mijn manier: u bent als automobilist de melkkoe en u blijft de melkkoe.

Toen de plannen van mijn voorgangster Netelenbos ten langen leste waren afgeschoten – er kwamen nog Mobimiles doorheen en ze veranderden een aantal keer – is door mijn voorgangster mevrouw Peijs gevraagd aan één van de grote tegenstanders, de heer Paul Nouwen, iemand met wie ik schouder aan schouder had gestaan: "Paul, breng jij nu eens het maatschappelijk middenveld samen en zeg nu eens niet hoe het niet moet, maar hoe het wel zou moeten, wat wel goed zou werken." Paul Nouwen heeft toen met die brede groep organisaties een model bedacht dat volgens hem wel eerlijk was: met dit model hoeft echt niet meer betaald te worden. Dit is het eerste beprijzingssysteem in de wereld waarbij de gemiddelde automobilist niet duurder uit is.

Dit was voor mij een breekpunt. Ik zie de positieve kanten van dit plan: minder files – hierop kom ik zo terug –, een beter milieu en het is eerlijk. Laat men de televisie-uitzendingen erop nakijken: vanaf het moment dat ik minister ben, heb ik gezegd dat het principe van eerlijkheid bij mij niet zal vallen. Het moet eerlijk zijn. Het tweede punt betreft het draagvlak. Op basis van een inhoudelijke discussie bekijken wij met elkaar hoe groot het draagvlak is en wat mensen ervan vinden. Ik ben ervan overtuigd dat dit eerlijke voorstel sterk genoeg is om veel mensen te overtuigen.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Ik moet de eerste minister nog zien die hier in vak-K een oneerlijk wetsvoorstel komt verdedigen en daaraan zijn politieke lot verbindt. Maar goed, het debat is nu een week of twee aan de gang. De minister heeft de eerste impressies gehoord van de Kamerfracties. Wat zijn de twee belangrijkste punten die deze minister zal aanpassen?

Minister **Eurlings**: Op dit moment zie ik nog geen aanpassing aankomen, maar ik wil nu de diepte in gaan op basis van ongeveer 10 beelden die in de media en bij sommigen in de politiek zijn ontstaan en die ik zelf nogal ver van de inhoud vond en vind staan. Waar hebben wij het nu echt over? Wij kunnen dan bekijken of wij elkaar kunnen vinden. Gisteren heb ik hier in het parlement gemerkt dat er een vrij brede basissteun bestaat. Die steun was veel breder dan de coalitiepartijen. Er was ook steun van een aantal oppositiepartijen, waaronder die van de heer Vendrik en die van de heer Van der Ham. De heer Van der Staaij vond de basis van het verhaal ook eerlijk. Het gaat nu echter de diepte in. Wij bekijken even met elkaar hoe het voorstel echt in elkaar zit. Dat vind ik van belang.

De **voorzitter**: Zullen wij dat dan nu gaan doen?

Minister **Eurlings**: Heel goed, voorzitter. Dit principe was voor mij dus essentieel om überhaupt met een voorstel te kunnen komen. Je kunt van mening verschillen over eerlijk en oneerlijk. Ik vind het oneerlijk als de automobilist grosso modo meer moet betalen. Daarom ben ik zo tegen de voorstellen geweest die ik eerder heb genoemd.

De **voorzitter**: U gaat nu de diepte in.

Minister **Eurlings**: Hoe ziet de politieke gang van zaken er nu uit? Nogmaals, dit plan is voor een behoorlijk gedeelte door VVD'ers ontwikkeld en verder uitgebouwd. Feiten zijn feiten. Ik heb de heer Nouwen genoemd. Veel voorzitters van belangenorganisaties zijn prominent

Eurlings

VVD-lid en steunen het voorstel. Zij zeggen ook in de media dat het een goed voorstel is. Ik heb ook de motie van de heer Hofstra van 15 december 2005 nog eens bekeken. Hierin staat: "Het kabinet gaat voortvarend aan de slag met de kilometerprijs en volgt hierbij de aanbevelingen zoals zij zijn gedaan door het Platform Anders Betalen voor Mobiliteit." Zelfs de heer De Krom zei nog in deze kabinetsperiode, op 27 november 2007: wij – ik neem aan dat hij bedoelt "wij liberalen" – zijn voor het principe van de kilometerheffing. Wij hebben het altijd gezien als een eerlijker manier van betalen voor mobiliteit, maar nooit als een excuus om niet te investeren in weg en spoor. Dat is een waarheid als een koe. Wij moeten stevig investeren.

Er is een aantal beelden ontstaan waarover ik het graag met de Kamer heb. Het zijn beelden die ik niet juist vind en die ik graag stuk voor stuk met de Kamer behandel. Het eerste beeld is dat alles duurder zou worden. Dit is een eerste misvatting. Dit is niet correct. Het wordt ook niet duurder met inbegrip van de perceptiekosten. Deze zullen bij zo'n systeem iets hoger, maximaal 5%, zijn dan bij de huidige belastingen waarin deze liggen tussen 0,5% en 1%. Los daarvan: de overheid houdt geen euro meer over aan dit systeem dan aan het huidige systeem. Dat is van belang. Ik durf zelfs nog een andere stelling aan. Hoeveel van u weten precies wat ze op dit moment betalen voor bpm en motorrijtuigenbelasting?

De **voorzitter**: Minister, dit gaat echt niet goed.

Minister **Eurlings**: Hoeveel Nederlanders zouden dat weten? Dat is een kleine minderheid. Hoeveel mensen zouden scherp op het netvlies hebben, hoeveel die kosten de laatste jaren zijn gestegen? Dat is een nog kleinere minderheid. Ik had zelf niet scherp op het netvlies, dat zeg ik u eerlijk, hoeveel mijn provincie de laatste tijd de opcenten had verhoogd. Ik kom zo dadelijk met cijfers. Het voordeel van het nieuwe systeem is dat de kosten die de automobilist raken, heel transparant worden. Als dus iemand ze wil verhogen, dan is dat o zo zichtbaar. We hebben wettelijk vastgelegd dat het niet kan. Dan zegt u: we vertrouwen de overheid niet. Als straks iemand de kosten met een tiende cent wil verhogen, staat het land in vuur en vlam. Dat vind ik een beter verhaal dan sluipenderwijs die belastingen steeds verder verhogen, zoals in het verleden gebeurde. De eerste misconceptie is dus dat de overheid extra geld zou verdienen. De overheid verdient geen euro extra.

De tweede misconceptie is dat er zou worden getornd aan de afspraak dat de opbrengsten in het Infracfonds vloeien. Ik kan u zeggen: daar wordt absoluut niet aan getornd. Het staat ook gewoon in de wetstekst. De opbrengsten vloeien in het Infracfonds en alleen in het Infracfonds. Ook dat is grote winst. Laat ik u eens proberen dat op een wat andere manier uit te leggen. De huidige belastingen, bpm en motorrijtuigenbelasting, vormen nu al een groot gedeelte van het hele Infracfonds. Volgens de verwachting van financiële experts gaat om en nabij 2017, dus nog in de opbouw van dit nieuwe systeem, er meer opgehaald worden aan bpm en motorrijtuigenbelasting dan het Infracfonds groot is. Volgens het huidige systeem zou dat geld in de staatskas vloeien. Dat kan volgens het nieuwe systeem niet, want het geld vloeit uitsluitend in het Infracfonds, dus het is van tweeën een. Of we kunnen straks meer investeren of

de prijs per kilometer gaat omlaag. Dat vind ik voor de automobilist een veel eerlijker verhaal dan het verhaal van nu, waar dus het geld de staatskas in zou vloeien. In de wetstekst, artikel 2.1 staat: de netto opbrengst van de kilometerprijs komt ten goede aan het Infracfonds. Dat komt volledig overeen met wat de heer Hofstra heeft bedoeld in zijn motie. Ik citeer: "De opbrengsten van het in te voeren beprijzingssysteem komen uitsluitend ten goede aan het Infracfonds, zonder dat dit gepaard gaat met een meer dan evenredige daling van de voeding uit de algemene middelen van dit fonds." We halen meer uit de motorrijtuigenbelasting en de bpm dan in het Infracfonds gaat. Dat is het beeld van de toekomst. Daarom is dit zo'n goed systeem.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Voorzitter. Het Infracfonds wordt gebruikt om uitgaven te doen in de infrastructuur. Volgens mij is afgesproken dat "infrastructuur" staat voor het ov, voor wegen en voor fietsen. Ik zou dat graag bevestigd hebben door de minister.

Minister **Eurlings**: Ja. Er is eerder gezegd dat het investeringen in de wegen betekent, maar ook in ov en fiets, met name omdat je op heel wat trajecten de weg daar een stuk mee kunt ontlasten. Ik vraag u om oog te hebben voor het beeld, mevrouw Roefs, dat het in de huidige systematiek binnen een x-aantal jaren zo zal zijn dat de automobilist zelfs meer betaalt dan het hele Infracfonds. Volgens het huidige systeem vloeit dat zo de staatskas in, terwijl wij hier zeggen: nee, wat wij ophalen aan kilometerprijs wordt puur in het Infracfonds gestopt en als we te veel binnenhalen, ga je of minder binnenhalen en verlaag je de prijs per kilometer, of je hebt meer geld over en kunt meer investeren. Dat vind ik een alleszins beter verhaal.

De **voorzitter**: Ik moet u even onderbreken. De regel is dat bewindslieden voor hun antwoord de helft van de tijd hebben van de Kamer. Die helft hebt u nu in uw eentje al benut. Dus u hebt echt een probleem en u moet nu echt in een sneller tempo door. U moet immers ook nog wat tijd overlaten voor de staatssecretaris.

Minister **Eurlings**: Ik zal mijn best doen.

De heer **Aptroot** (VVD): Een punt van orde. Wij zijn beperkt in het aantal interrupties. We mogen er maar twee doen.

De **voorzitter**: Dat heb ik niet gezegd. Het is jammer dat u dat nu zelf zegt.

De heer **Aptroot** (VVD): We zouden maar een paar doen. Ik begrijp dat ook, gezien het tijdstip.

De **voorzitter**: Ik heb het niet over uw interrupties, ik heb het over het tempo van de minister.

De heer **Aptroot** (VVD): Ja, maar mijn probleem is dat ondanks al deze teksten nog geen vraag van mij beantwoord is en ik hoop dat dit nog wel gebeurt.

De **voorzitter**: Dat komt er allemaal nog aan. Dat is de reden dat ik de minister nu vraag om zijn eigen tekst te bespoedigen en zeker aan de beantwoording van uw vragen toe te komen.

Eurlings

Mijnheer De Rouwe, u hebt dezelfde opmerking, neem ik aan?

De heer **De Rouwe** (CDA): Voorzitter, ik doe een voorstel van orde. In de eerste termijn zijn gisteren zo veel zware woorden in deze Kamer gebruikt, ook tegen journalisten, dat ik enige coulance van u vraag om de minister enige ruimte te geven om zich te kunnen verdedigen.

De **voorzitter**: Ik heb niet gezegd dat hij nu moet stoppen.

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik begrijp uw opmerking.

De **voorzitter**: Ik heb alle begrip, maar er zijn grenzen aan de breedte van de beantwoording, laat ik het zo vriendelijk formuleren.

Minister **Eurlings**: Voorzitter, ik zal proberen te versnellen.

We zouden ons niet houden aan 5% invoeringskosten. Het punt is dat wij altijd in de Kamerdebatten hebben gezegd dat wij naar die 5% toe gaan. Op het moment dat wij de finale "go/no go" geven, moeten wij de overtuiging hebben dat wij onder de 5% zitten als het systeem volledig functioneert. Dat is de afspraak die wij hebben gemaakt. Hoe gaat dat? Bij de basisrapportage in juli 2008 zaten wij op 8,9%, sindsdien zijn we gedaald naar 6,8%. Dit zijn bedragen inclusief de btw, want exclusief zitten wij intussen op 5,7%. We gaan dus naar beneden in de richting van 5%, maar wij zijn er nog niet. Dit is altijd open gezegd. The only way is down, wij moeten die 5% in beeld krijgen, anders houdt het op.

Het project zou gewoon te complex zijn, nog zo'n beeld. Het is gewoon een complex project. Daar ben ik mij volstrekt van bewust. Het is moeilijk, ja. Ik heb hier verdedigd dat ik soms extra tijd nodig heb. Ik kreeg een woedende Kamer over mij heen: u vertraagt minister. Ik heb gezegd: sorry, dat is nodig, want het is echt heel moeilijk. Maar wij gaan geen onverantwoorde risico's nemen. Technisch, stap voor stap, gedecideerd, maar wel met de tijd die nodig is, dat is de manier om brokken te voorkomen. Wij gaan er dus goed mee om. Ik zeg daarbij wel dat dit project natuurlijk totaal niet complexer is dan het project in de tijd van Pieter Hofstra, die het met kracht verdedigde. Toen ging het ook om kastjes en om miljoenen auto's. Toen ging het ook om vrachtauto's. Er is 0,0 verschil. Ik vind dit geen nieuw argument en ik vind het geen argument waarom mensen nu ineens tegen dit systeem zouden moeten zijn.

De harde werker zou de dupe zijn. De kilometerprijs is er juist voor bedoeld om de harde werkers ruim baan te geven. Zij krijgen ruim de helft minder files, reistijden worden betrouwbaarder: op tijd bij de klant, op tijd op het werk, op tijd weer thuis. De reistijdwinst voor alle bedrijven samen zal circa 1,3 mld. per jaar zijn. Het zakelijke verkeer zal iets toenemen, de ondernemers zijn dus iets meer kwijt dan de kilometerprijs. Dat is waar, maar door de reistijdwinst is het plaatje voor individuele ondernemers toch positief. Bedrijven in het wegtransport kunnen rekenen op een positief effect van zo'n € 550 per werknemer per jaar. Ook bedrijven in de zakelijke dienstverlening komen op een kleine plus uit, zo'n € 75 per jaar. Als de heer Aptroot nog zou twijfelen, ik heb hem gehoord, dan raad ik hem aan om een bezoek te brengen aan de site van VNO-NCW, waarop een

video-interview is te zien met de heer Bernard Wientjes. Hij zegt, ik citeer: dit systeem maakt het mogelijk dat wij over een aantal jaar veel minder files hebben. De heer Wientjes erkent dat veel zakelijke rijders meer moeten betalen, maar zegt hij: die auto's zijn sneller op de plaats van bestemming, dat weegt op tegen de meerkosten. Ik had het niet treffender kunnen zeggen dan deze prominente liberaal. Ook de heer Hermans van MKB-Nederland heeft zich in dit soort positieve bewoordingen uitgelaten.

Dan een ander punt, de opcenten. De opcenten worden niet betaald in de kilometerprijs, hoe dan ook. Er komt een nieuw belastinggebied voor in de plaats, maar dat mag maximaal evenveel opbrengen als de opcenten nu. Die belasting wordt niet alleen door automobilisten betaald, maar door iedereen. Wat is dus het gevolg? In het slechtste geval als de nieuwe belasting even hoog is, wordt gemiddeld hetzelfde betaald, maar gaat de automobilist erop vooruit. Dat zijn gewoon de feiten, zo zit het verhaal in elkaar.

De heer **Aptroot** (VVD): De opcenten en de nieuwe provinciale belasting die van het kabinet zouden mogen, de minister spreekt steeds over eerlijk. Daar heb ik gisteren ook over gesproken, over het feit dat vier kostenposten niet worden meegerekend.

Minister **Eurlings**: Ik kom erop terug, maakt u zich geen zorgen.

De heer **Aptroot** (VVD): Iedereen heeft het recht om voor of tegen een bepaald voorstel te zijn. Maar in de lijstjes ...

Minister **Eurlings**: Ik kom erop terug, mijnheer Aptroot.

De heer **Aptroot** (VVD): Ik vraag er gelijk maar naar, omdat u dat uitlokt. Het is nodig dat hier een keer de waarheid wordt gezegd. In de lijstjes staat iets over de opcenten. Er staan lijstjes op de website van het ministerie. De opcenten staan in een vergelijking en in het tabelletje nadat de kilometerheffing is ingevoerd, staat dat de provinciale lasten nul zijn. Dat klopt dus niet. Zo zijn ook de kosten voor het kastje niet meegenomen, want alleen het eerste wordt gesubsidieerd, daarna niet meer. Ook voor iemand die bpm heeft betaald, worden alle kosten op nul gezet, maar die gaat verhoogde wegenbelasting, het drievoudige, betalen en daarna de kilometerprijs, terwijl hij een volle bpm heeft betaald. Het spitstarief is niet meegenomen. Ook de ANWB heeft inmiddels zijn website aangepast. De ANWB zegt inmiddels dat de hoogte van het spitstarief onbekend is, dat de verhoging van de motorrijtuigenbelasting in de overgangsfase niet is meegerekend en dat er een nieuwe provinciale belasting komt. De ANWB heeft zorgen over de hiermee gepaard gaande lastenverzwaring. De ANWB is niet gerustgesteld over de uitlatingen van minister Eurlings over de tarieven.

Als u het nu over eerlijk hebt, minister, zou u moeten zeggen: goh, wij zijn de provinciale belasting even vergeten, wij zijn de kosten van het volgende kastje vergeten, wij het spitstarief vergeten en ook de overgangsproblemen van de bpm zijn wij vergeten. Dat is wat de ANWB ook constateert. Zegt u nu eens eerlijk dat het niet klopt, dat u dit van de website haalt en dat u met nieuwe berekeningen komt die wel kloppen.

Eurlings

Minister **Eurlings**: Wat is de heer Aptroot onrustig. Ik heb een aantal punten genoemd. Ik kom er uit en te na op terug, dus maakt u zich vooral geen zorgen. Ik heb hier ook wel eens wat uit te spreken. Ik constateer dat u op alles wat ik tot nu toe heb genoemd geen inhoudelijk commentaar heeft, mijnheer Aptroot. Dat is mooi. Dan hebben wij die in elk geval binnen, want dat waren ook kritiekpunten die zijn genoemd.

De heer **Aptroot** (VVD): Ik heb nog een tweede termijn. Ik heb op bijna alles wat de minister zegt commentaar. Hij zegt dat de perceptiekosten allemaal ietsje minder zijn. De invoeringskosten zijn 4 mld. en wat nu wordt genoemd gaat om 600 mln., 700 mln. of 800 mln. Dat zit in de buurt van de 10%. U zegt: ach, dat zakt wel beneden de 5%. U weet het probleem tot nu toe niet op te lossen. Zeg dat dan eerlijk, zou ik tegen de minister willen zeggen, en wuif het niet allemaal weg. De automobilist snapt donders goed dat dit soort praatjes hem niets brengen. In tegendeel, zij brengen alleen ellende.

Minister **Eurlings**: U draait als een tol, mijnheer Aptroot. Die 5% heb ik zojuist genoemd. Wij zitten er nog iets boven, zo heb ik ruiterlijk erkend. Ik heb ook in het debat met de Kamer, daar waren u en uw voorganger De Krom heel vaak bij, gezegd dat het erom gaat dat wij de 5% exploitatiekosten in beeld hebben als wij de definitieve keuze maken. Wat zei nu de heer Hofstra, uw partijgenoot senator Hofstra, hierover?

De **voorzitter**: Minister, ik onderbreek u niet graag. Het is een goed gebruik in dit huis om via de voorzitter te spreken en elkaar niet rechtstreeks aan te spreken.

Minister **Eurlings**: Excuseert u mij. Sorry voor mijn verkeerde stijfjguur.

De heer Hofstra zegt: zo laag mogelijk, met een maximum van 5%. Dat is nu precies wat wij uitvoeren. Het is het regime van de heer Hofstra, dus laten wij niet net doen alsof het allemaal heel anders is. Ik kom op de punten die de heer Aptroot heeft genoemd dadelijk met alle graagte terug.

De heer **Aptroot** (VVD): Ik zou graag echte antwoorden van de minister willen. Hij zit er met de kosten mijlenver boven. Hij mag van mij zeggen – dat is zijn eigen verantwoordelijkheid – dat hij alles op alles gaat zetten om beneden die 5% te komen, maar alle cijfers wijzen een veel hoger percentage uit. Goede bedoelingen vind ik best, maar de gegevens moeten kloppen. De NRC zegt niet voor niets – iedereen heeft het over een landelijk ochtendblad – op 17 november: "Eurlings cijfert creatief om steun voor kilometerheffing te behouden". Een andere kop van de NRC is: "Rekentruc elke auto goedkoper". Als de minister nu zou zeggen – daar daag ik hem toe uit – dat er veel onduidelijkheden zijn, dat hij het cijfermateriaal intrekt dat op de website staat en dat hij te zijner tijd komt met nieuwe cijfers waar alle kostenposten inzitten, heb ik respect voor hem.

Minister **Eurlings**: Ik kom op de vragen over de website straks nog terug. U bent daar heel onrustig over. Weest u rustig, u krijgt een heel mooie repliek die ook nog heel inhoudelijk is. U, sorry, de heer Aptroot, vindt blijkbaar zijn waarheden in krantenkoppen. Dat mag, zo kan een

Kamerlid functioneren. Ik kijk liever naar de inhoudelijke rapporten. U zegt 10%, mijnheer Aptroot. Dat is gewoon een totale slag in de lucht en het slaat helemaal nergens op. Ik confronteer u met de feiten. Bij de basisrapportage van juli 2008 met als peildatum januari 2008 zaten wij op 8,9%. Sindsdien zijn wij gedaald naar 6,8% in de laatste voortgangsrapportage en zonder btw is het zelfs 5,7%. Het is dus gewoon niet waar wat u zegt, het is geen 10%. Dus weest u gerust, maakt u zich niet zo veel zorgen. Wij zijn er nog niet, maar wij zijn wel op de goede weg. Dat zou zelfs u met enige lichtheid mogen vervullen.

Ik kom op mijn volgende punt, ik zal vaart maken: de gevangenis. Dat is nu ook weer een beeld dat in algemeenheid is ontstaan. Mensen zouden de gevangenis ingaan als het kastje niet werkt, dat dreigt er. Dat is nog zo'n schrikbeeld, het is toch even spannend. Wat is er nu aan de hand? Wij hebben een strafmaat die gelijk is aan die in tal van andere wetten, zoals de Telecomwet. Daarin zijn straffen opgenomen die variëren van kleine boetes tot een ultiem geval, inderdaad gevangenisstraf. Wat is er nu aan de hand? Stelt u zich voor dat u dadelijk dat kastje hebt. Het kastje werkt niet, dat kunt u zien in uw auto. U blijft toch doorrijden. Dan is de regel dat u dat binnen acht uur telefonisch moet melden en vervolgens binnen drie weken, misschien samen met de ruitenswisser die het niet goed doet, bij de garage dat kastje weer laat aanzetten. Gaat u echter langer dan drie weken door met gratis te rijden, kunt u een boete van € 300 krijgen. Dat lijkt mij op zijn plaats. Anders gaan mensen immers calculerend het kastje niet laten werken en rijden zij lekker gratis verder.

Een gevangenisstraf is slechts aan de orde als je als kwaadwillend whizzkid het net in grote regio's lam legt of het hele net saboteert waardoor de overheid miljoenen aan belastinginkomsten misloopt. Dan komt de gevangenis in beeld. Over dat soort gevallen heb je het dan. Ik ben van mening dat een dergelijke sanctie dan op zijn plaats is, net als bij de Telecomwet. In dat geval gaat het niet om belastinggeld. Als iemand het telecomnetwerk plat legt, dreigt hij in de gevangenis te komen. Ook dit is weer zo'n totaal verkeerd beeld. Maar mensen lezen het en vrezen dat ze dadelijk de gevangenis in moeten als het kastje het niet doet en vragen zich af wat voor iets zots dat is. Het is niet waar!

Het volgende punt is de privacy. De privacy van de burgers zou in het geding zijn. Wij hebben aan het systeem de keiharde eis gesteld dat het de privacy van de burgers voor de volle honderd procent waarborgt. Alleen het aantal gereden kilometers en het tarief wordt eenmaal per week per gsm doorgestruald. Dat noem ik dus geen "spionagekastje". Weet u wat een spionagekastje is, in ieder geval relatief? Dat is deze mobiele telefoon. Dit is relatief een spionagekastje. Er vindt niet alleen veel meer contact op plaats, maar vaak is dat ook nog over een ander netwerk. Het maakt gebruik van gsm, maar ook van gprs. Dat laatste is veel beter te tracken. Er zijn veel meer signalen. Het geval is bekend dat de vrouw van een bekend industrieel werd ontvoerd waarna, volgens de rechter-commissaris, de politie de gangen van deze vrouw na haar ontvoering heeft kunnen tracken op basis van de gegevens van haar mobiele telefoon. Dat is mogelijk tot een jaar na dato. Van dit soort mogelijkheden is in het systeem geen enkele sprake.

Eurlings

De heer **De Mos** (PVV): Ik meen dat de consument kiest voor een telefoon, maar niet voor het kastje.

Ik wil terugkomen op function creep. Dat betreft technologisch geavanceerde apparatuur die wordt gebruikt voor doelen die in eerste instantie niet zijn afgesproken. De woordvoerder van het ministerie heeft verklaard dat het risico van function creep bestaat en dat het kastje ook kan worden gebruikt voor andere doeleinden. Hoe zit dat?

Minister **Eurlings**: Dit kastje moet absoluut privacy-bestendig zijn. Ik heb geprobeerd uit te leggen dat het kastje zelf weliswaar de detailgegevens registreert, maar dat deze gegevens in het kastje en dus in de eigen auto blijven. Het enige dat het kastje doet, is eenmaal per week het totaal aantal kilometers en het tarief per gsm doorseinen. Alleen die informatie wordt bekend. Als een automobilist nu zegt: wat krijg ik nou voor een rekening, ik heb maar 50 km gereden en ik word voor 500 km aangeslagen, dan kan hij zelf het kastje uitlezen. Dat kan met behulp van een USB-stick en een computer. Op die manier heeft hij het bewijs in handen dat hij maar 50 km heeft gereden en dat zijn rekening niet klopt. Het is dus aan de autobezitter zelf om zijn kastje uit te lezen. Zolang de rechter-commissaris zich er niet mee bemoeit, blijft de informatie in de auto.

De enige uitzondering op dit verhaal kan worden gemaakt bij iemand die van de meest erge misdaden wordt verdacht. Denk aan iemand die wordt verdacht van een ontvoering of van het misbruik van iemand. Als in zo'n geval de rechter-commissaris zegt: ik zet mijn handtekening, dan kan in de auto van zo'n verdachte worden gekeken waar hij is geweest. Dat is iets heel anders dan de verhalen waarover wij het nu hebben. Men stelt dat je continue getrackt zou kunnen worden. Ook daarvoor zijn trouwens goede privacymaatregelen. Als de heer De Mos bang is voor spionage, moet hij banger zijn dat dit via zijn gsm gebeurt dan dat dit gebeurt via het kastje in zijn auto.

De heer **De Mos** (PVV): Volgens mij is het aanschaffen van een gsm een eigen keuze. De minister geeft nu zelf toe dat wel degelijk met het kastje gezien kan worden waar iemand uithangt. Dat zegt hij nu zelf.

Minister **Eurlings**: Ik wil de heer De Mos eens iets voorleggen. Het plan van de Partij voor de Vrijheid voor een effectieve aanpak van de criminaliteit is een plan uit 2006. Daarin stelt de Partij voor de Vrijheid: niet de privacy van de schaamteloze crimineel, maar het recht van de goedwillende burger om vrij te zijn van criminaliteit dient centraal te staan. Dit lijkt mij een uitspraak die staat als een huis. Het enige wat ik de heer De Mos zeg is: hiermee kunnen mensen niet worden gevolgd. Dat is technisch niet mogelijk. Alleen als iemand van de ergste misdaden wordt verdacht, kan men naar zijn auto gaan. Op die manier kan men gegevens later terugzien. Niet alleen de partij van de heer De Mos zegt dat het goed is als zulke mogelijkheden er zijn, maar ook de heer Kohnstamm, van het college dat hierover gaat, zegt dat. Hij vindt dit een goed en zeer acceptabel systeem. Als de heer De Mos van zijn geloof valt, en vindt dat de ergste criminelen niet meer moeten kunnen worden gepakt, dan moet hij dat laten weten. Daarop is technisch vast ook nog wel iets te vinden. Dit systeem is echter op het punt van de privacy aan de maat.

De heer **De Mos** (PVV): Wat de minister hier vertelt, is grote kolder. De politie is er voor de veiligheid en volgens de minister moet het kastje er zijn om de files te bestrijden. Dat gaat ook al niet lukken. De politie is er voor de veiligheid, niemand anders. Dat moet niet via een kastje gaan.

Minister **Eurlings**: Daarom is dit kastje veel beter beschermd dan de eigen gsm of blackberry van de heer De Mos. Ik zie dat hij op dit moment ook zo'n apparaatje op zijn tafel heeft liggen. Dat is een veel groter risico voor zijn privacy dan het kastje van de kilometerbeprijzing. Dit is een goed voorbeeld van een verkeerd beeld dat wordt opgeroepen. Er wordt gezegd dat men de gevangenis ingaat. De werkelijkheid is echter volstrekt anders. Er wordt gezegd dat mensen gevolgd kunnen worden. De werkelijkheid is volstrekt anders. Ik vind het goed om dit te wisselen, want anders zouden deze spookbeelden blijven bestaan en zouden mensen wellicht om een verkeerde reden tegen dit systeem kunnen zijn. Dat zou jammer zijn.

De heer **Aptroot** (VVD): De vergelijking met de gsm gaat volgens mij mank, want je neemt vrijwillig een abonnement bij de provider van jouw keuze. Je kunt je gsm aanzetten, maar ook uitzetten en thuislaten. De overheid verplicht mensen echter om dit kastje in te bouwen. Wij zien dat de OV-chipkaart wordt gekraakt. Je kunt ook een blanco OV-chipkaart kopen zonder je naam daaraan gekoppeld. Wij zien dat er problemen ontstaan met het elektronisch patiëntendossier. Je kunt echter ook melden bij de overheid dat je niet zo'n elektronisch dossier wilt. Dan is het verboden om zo'n dossier aan te leggen. Wij zien dat er privacyproblemen met de stemcomputers zijn ontstaan. Nu vertelt de minister dat het wel goed zal gaan met 9 miljoen kastjes die continu in verbinding moeten staan met poortjes die bewaken of je je kastje wel hebt aanstaan, en waarbij nieuwe tarieven moeten worden geladen. Dat kan de minister niet waarmaken. Dit is een riskant systeem. Hij kiest ervoor. Als het bij alle andere systemen niet lukt, hoe kan hij ons dan garanderen dat dit systeem niet kan worden gekraakt?

Minister **Eurlings**: Ik kan dat garanderen, omdat wij daarvoor in Nederland een College Bescherming Persoonsgegevens hebben. Dat ziet heel strikt toe op de bescherming van deze gegevens. Dit college heeft gezegd dat dit binnen de Wet bescherming persoonsgegevens een goed systeem is. Ik geef nogmaals de technische informatie. Eenmaal per week geeft het apparaat via een sms'je door hoeveel kilometer er is gereden. Dit apparaatje is veel veiliger dan elke mobiele telefoon. Juist omdat het verplicht is om dit apparaat te voeren, moet het ook veel veiliger zijn. Ik vind dat de VVD-fractie op dit punt uiterst inconsequent is. De heer Teeven heeft recent gezegd: "De regering zou maatregelen moeten nemen zodat het innovatief opsporen van criminaliteit niet belemmerd wordt. Eventueel moet de Wet bescherming persoonsgegevens worden gewijzigd." Die wet moet dus volgens hem worden opgerekt. Dit kan zeer goed binnen de Wet bescherming persoonsgegevens. Het is veiliger dan een telefoon of een iPhone. De man die erover gaat, de heer Kohnstamm, zegt: hier zet ik mijn handtekening onder. Ik vind het privacypunt dan meer te maken hebben met bangmakerij dan dat het werkelijk een risico is.

Eurlings

De heer **Aptroot** (VVD): Het CBP heeft die zekerheid ook gegeven over de OV-chipkaart, maar daarvoor heb je een alternatief. Het CPB zegt dat ook over de mobiele telefoon, maar die hoeft je niet te nemen en die kun je uitzetten. Wat betreft de uitspraak van de heer Teeven, het is niet innovatief om bijna 9 miljoen mensen te gaan volgen. Je moet er dan een paar criminelen uit halen, de echte crimineel, die niet doet wat ik en andere Nederlanders wel doen: een auto kopen en vier, vijf jaar met die auto op je eigen naam rondrijden. De minister moet zich niet verschuilen achter het CBP, dat al die inmiddels gekraakte systemen heeft goedgekeurd. De minister moet maar eens een test laten doen in plaats van zo enthousiast dat systeem in te voeren. Het bestaat in deze vorm nog niet. De minister moet maar garanderen dat het veilig is. Als dat niet zo is, dan moet de Nederlandse bevolking het recht hebben om te zeggen: wij doen aan dat systeem niet mee, zoals dat ook bij het elektronisch patiëntendossier, de OV-chipkaart op naam en andere systemen kan. Geef de burger dan de keuze en maak er dan een facultatief systeem van. Dan is de minister rechtdoorzee.

Minister **Eurlings**: De heer Aptroot gaat wederom volstrekt voorbij aan de kern van mijn opmerking: het zal technisch niet mogelijk zijn om een auto te volgen. Het zal niet mogelijk zijn! Als hij een probleem heeft met het sturen van één sms'je per week, ben ik bang dat hij een probleem heeft in de tijd waar wij nu in leven. Het heeft niets te maken met het verlies aan privacy. De kernvraag is: vindt hij het kunnen dat als iemand van pedofilie, van ontvoering of nog erger wordt verdacht, de rechter-commissaris zegt: en nu wil ik in die auto kijken of die persoon daar bij dat kind in die straat op dat moment was. Wij kunnen van mening verschillen over het antwoord op die vraag, maar dat kan de heer Aptroot eerlijk zeggen. Als hij zegt dat hij dat zelfs niet vindt, dan laat hij weliswaar woordvoerder Teeven vallen – dat kan – maar dan is er ook nog wel technisch iets op te vinden. Wij vinden in lijn met de VVD en andere partijen dat als iemand door een rechter-commissaris van de meest erge misdaad wordt verdacht, je in die auto zelf nog een tijdje daarna – anders zijn de gegevens weg – kunt controleren of die persoon er vorige week is geweest. Dat vinden wij passen in de lijn van "criminelen moeten worden aangepakt". Als de heer Aptroot dat, als VVD'er, niet meer vindt, dan moet hij dat ook zeggen. Daar is ook wel weer een oplossing voor te vinden. Maar het hele beeld dat auto's kunnen worden gevolgd, is gewoon een fabel. Het is technisch niet mogelijk en het zal niet mogelijk zijn. Als er ooit enig probleem zou komen, en het is anders dan zoals het er nu uit ziet, dan trek ik de stekker eruit. Het zal niet gebeuren.

De **voorzitter**: Ik stel voor dat u naar een nieuw punt overgaat.

Minister **Eurlings**: Voorzitter. De daling van de hoeveelheid wegverkeer met 15% zou uit de lucht komen vallen. Dat is nog zo iets: dat komt zo vanuit het niets. Ik heb, zoals iedereen kan zien, hier al een aantal rapportjes liggen waaruit in elk geval blijkt dat wij niet over een nacht ijs zijn gegaan. Ik zeg daarbij natuurlijk altijd dat wij moeten relativeren. Een model is een model en alles kan in de werkelijkheid weer anders zijn; zo reëel ben ik gewoon. Wat is nu het verhaal? Ik heb de Kamer in 2007

en 2008 vier onderzoeken van gerenommeerde instituten toegestuurd, waarin het gegeven van de 15% nader is onderbouwd. Het betreft onderzoeken van het bureau 4Cast, het Ruimtelijk Planbureau, het Centraal Planbureau en het Milieu- en Natuurplanbureau. Deze vier gerenommeerde bureaus zeggen allemaal dat het een realistische voorspelling is. Dan nog zeg ik: eerst zien, dan geloven. Immers, zo sta ik erin. Wij zullen het moeten zien. Juist daarom heb ik mij niet rijk gerekend. Ik heb gekeken wat de gevolgen zijn als mensen inderdaad 15% minder gaan rijden, maar ik heb ook onafhankelijk laten doorrekenen wat de gevolgen voor de gemiddelde Nederlander zijn als er niet minder wordt gereden. Ik weet precies hoe het gaat. Er wordt dan gezegd: minister, u rekent zich rijk. Juist daarom vond ik het zo van belang dat het beeld was dat als er 15% minder wordt gereden, 59% van de gezinnen erop vooruit zou gaan en 16% erop achteruit.

Maar zelfs als er niet minder wordt gereden, zal 41% erop vooruitgaan en 34% erop achteruit. Deze cijfers logenstraffen het beeld dat aangeeft: wij rekenen ons alleen maar rijk, omdat mensen die minder gaan rijden treinkosten krijgen. Ik zeg u: zelfs als er niet minder wordt gereden, gaan er meer mensen op vooruit dan op achteruit. Als er wel minder wordt gereden, wordt het verschil direct een stuk groter. Daar komt bij dat maar 6% zal worden opgevangen door meer ov. De mensen gaan gewoon bewuster rijden. Als je voor de auto als het ware niet betaalt als je die koopt en die alvast voor je huis staat, denk je net iets meer na. Dan vraag je je toch af: heb ik dit extra ritje wel nodig? De mensen moeten kunnen blijven rijden. Daarom is het goed dat wij niet meer betalen, maar af en toe zal er iets minder worden gereden. Hoe het ook zij, in alle gevallen is het percentage Nederlanders dat erop vooruitgaat groter dan het percentage dat erop achteruitgaat.

Dan wil ik iets zeggen over al die kosten die niet in aanmerking zouden zijn genomen en over het feit dat die bewust niet in aanmerking zijn genomen, want dat vond ik het vervelende gisteren. Daar heb ik ook even een opmerking over gemaakt. Ik heb mijn veronderstellingen gebaseerd op een model van SZW. Dat model wordt voortdurend gebruikt voor de berekening van inkomenseffecten en als zodanig voortdurend vergeleken met modellen van onafhankelijke instellingen waarvan de belangrijkste het CPB is. Dit model van SZW, a state of the art voor de berekening van inkomenseffecten, is een model dat wordt gebruikt voor de doorrekening van alle systeemwijzigingen. De uitkomsten spelen continu een belangrijke rol bij de politieke besluitvorming alhier. Het is voortdurend aan verandering onderhevig aangezien sociale en fiscale stelsels voortdurend worden aangepast aan de state of the art.

Wanneer is dit model van SZW waarop wij onze veronderstellingen hebben gebaseerd, een onafhankelijk model waarvan wij de uitkomsten krijgen aangeleverd, eerder gebruikt? Ik noem een paar momenten: bij de invoering van de Zorgverzekeringswet. Dat was toch geen kleintje. De wet was ook heel politiek beladen. Verder noem ik: de invoering van de Wet tegemoetkoming chronisch zieken en gehandicapten, onder gelijktijdige afschaffing van de fiscale aftrekregeling voor buitengewone uitgaven. Ik noem verder: interdepartementaal beleid onderzoek naar toeslagen en de invoering van de Wet uniformering loonbegrip die nu ter behande-

Eurlings

ling bij deze Kamer ligt. Bij al dit soort belangrijke beslissingen baseren wij ons op het model van SZW.

Bij dit model zijn de exploitatiekosten van 5% betrokken voor de berekening van de inkomenseffecten. Ik citeer wat SZW hierover schrijft: Bij het berekenen van het inkomenseffect wordt een vergelijking gemaakt tussen enerzijds de motorrijtuigenbelasting en de afschrijving op de bpm en anderzijds de betaalde kilometerprijs, inclusief het spitstarief, met daarin een opslag voor de exploitatiekosten met een maximum van 5%. Bij het gebruik van de beelden dat de meerderheid van de mensen erop vooruitgaat, is rekeninggehouden met 5% exploitatiekosten.

Nu kom ik op het tweede aspect dat ik niet bij mijn stelling zou hebben betrokken: het spitstarief. Het spitstarief is betrokken bij de berekening van de inkomenseffecten. Er is uitgegaan van een maximale omvang van 300 mln. Dat is heel veel. Wij moeten op heel veel plekken in Nederland met het spitstarief beginnen, willen wij dat ooit bereiken. Ik zeg voor een goed begrip van het spitstarief er wel bij dat het om communicerende vaten gaat. Als je een euro ophaalt met het spitstarief hoef je een euro minder op te halen met het basistarief. Als een kleine minderheid spitstarief gaat betalen, gaat de grote meerderheid iets naar beneden qua basistarief. Totaal blijven de inkomsten hetzelfde. Dat is het mooie en het eerlijke van dit systeem. Dit aspect is dus gewoon bij de berekening betrokken.

Het derde aspect betreft de provinciale opcenten: die zijn bij de inkomensplaatjes buiten beschouwing gelaten, omdat ze zowel voor als na de invoering van de kilometerprijs voor rekening van de huishoudens komen. Nu komt het: men heeft zich niet rijk gerekend, want bij de berekening van de kosten van vandaag zijn zij ook niet betrokken. Het zou oneerlijk zijn geweest als zij nu wel bij de berekening waren betrokken en straks niet. Dan zouden wij vergeten hebben dat er een nieuwe belasting kan komen die maximaal even groot is als die van de opcenten.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Ik wacht even tot de minister klaar is, ik heb iets over het vorige blokje, maar de heer Aptroot heeft iets over de opcenten. Ik wacht even.

De heer **Aptroot** (VVD): De minister zegt dat de opcenten nu niet zijn meegenomen, maar ik heb het hier vanaf zijn website: een Opel Zafira, vier jaar oud, 15.000 kilometer per jaar gereden en dergelijke, nu provinciale opcenten 22% per maand, straks provinciale belastingen nul. De minister schudt nee, maar ik krijg steeds antwoorden die niet op mijn vraag slaan. Ik noem vier kostenposten, de voorbeelden die op de website van het ministerie staan. Daar staat: u kunt zien wat uw auto nu kost, en wat hij straks kost. Nu is de provinciale belasting meegerekend en straks staat deze op nul. De ingezetenheffing wordt € 85 per Nederlander per jaar. Het spitstarief is niet meegenomen, zo zegt ook de ANWB. Dat kan voor iedereen anders uitpakken, maar suggereer dan niet dat die lijstjes kloppen. Dit lijstje klopt van geen kant. Ik hoor geen enkel behoorlijk argument daartegen van de minister en dat ergert mij zeer.

Minister **Eurlings**: Wat is de heer Aptroot onzorgvuldig. Hij laat het lijstje zien van de ANWB. Daar kom ik zo op terug.

De heer **Aptroot** (VVD): Dit is van de website van het ministerie van Verkeer en Waterstaat; de ANWB gebruikt hetzelfde maar daar staat het ANWB-logo op.

Minister **Eurlings**: De heer Aptroot heeft mij verweten dat de regering op een verkeerde manier voorlichting geeft over de kilometerprijs. Er zou geen sprake zijn van fatsoenlijke informatievoorziening, maar van propaganda en onwaarheden. Het is een schande, zegt hij, dat rekenmodellen van geen kant kloppen en dat automobilisten wordt voorgerekend dat ze goedkoper uit zijn. Ik ben bezig met mijn antwoord. Ik heb mijn stellingname dat een meerderheid van de automobilisten erop vooruit gaat, gebaseerd op het onafhankelijke model van SZW dat het spitstarief en de 5% meeneemt en dat laat zien dat het opcenteneffect eruit schiet aan beide kanten. Dat is een supereerlijke berekening. De heer Aptroot slaat geen deuk in een pakje boter, want het feit dat meer mensen erop vooruit gaan dan erop achteruit, staat als een huis. Nu kom ik terug op het model dat is ontwikkeld door de ANWB, TLN en RAI BOVAG. Dat model is een berekening van hoe je verschillende auto's nu en later met elkaar vergelijkt. De heer Aptroot heeft mij aangevalen met de bewering dat het niet klopte dat meer mensen erop vooruitgaan dan achteruit, maar in het model van SZW wordt dit keihard vastgespijkerd. Er wordt rekening gehouden met de zaken die de heer Aptroot heeft genoemd. Nogmaals, hij slaat geen deuk in een pakje boter, het is een waarheid als een koe.

Dan kom ik bij het voorbeeld van de partners, ANWB, TLN en RAI BOVAG. Deze organisaties hebben gekeken naar wat het betekent. Zij zijn in de volledige technische doorrekening, de 1,17 mld., zowel in de oude als in de nieuwe situatie van opcenten uitgegaan. Dat is hun systeem; wij verwijzen ernaar op onze website. Deze rekentool is onafhankelijk getoetst door ECORYS. De tarieventabellen van mijn departement zijn onafhankelijk getoetst door Deloitte. Beide modellen geven, volgens Deloitte en volgens ECORYS, met alle plussen en minnen een goede voorstelling van zaken. Ik vind het nogal wat dat de heer Aptroot mij beschuldigt, terwijl ik mij baseer op officiële tabellen van SZW, die met alle effecten rekening houden. Daar gaat hij niet op in, want hij heeft er niets tegenin te brengen. Vervolgens gaat hij het model van de ANWB en TLN neersabelen, terwijl ECORYS heeft gezegd dat het een goed model is.

De **voorzitter**: Dank u wel. Via de voorzitter; ik zeg het maar weer een keer.

De heer **Aptroot** (VVD): Na de kritiek die ik heb geuit – overigens net als vele anderen, maar iedereen moet dat voor zichzelf weten – heeft de ANWB inmiddels nieuwe teksten opgenomen op de website. De ANWB zegt op de website: in het wetsvoorstel zijn alleen de basistarieven opgenomen; het spitstarief wordt later vastgesteld. Naast de hoogte van het spitstarief is bijvoorbeeld ook de vraag hoe de nieuwe provinciale belasting uitpakt die op termijn de opcenten moet vervangen. Ook leven er vragen omtrent de overgangsfase waarbij ter compensatie van de afbouw van de bpm de motorrijtuigenbelasting al sinds 2008 noodzakelijkerwijze stijgt. Al in een eerder stadium heeft de ANWB haar zorgen geuit over de hiermee gepaard gaande lastenverzwaring. De vier punten die ik heb genoemd, zijn niet meegenomen in de autovergelijkingen op de website. Op de website zegt de

Eurlings

minister tegen automobilisten: u hebt dat type auto, u rijdt zoveel per jaar, u betaalt nu dit, u betaalt dan dat. Daarbij zijn de kosten van de kastjes en de reparaties, de kosten van het spitstarief, de kosten van de bpm en de overgang en de kosten van de provinciale belasting niet meegenomen, maar gewoon op nul gezet. Dat noem ik propaganda. Dat vind ik geen fatsoenlijke overheidsinformatie.

De **voorzitter**: Dank u wel. De minister, via de voorzitter.

Minister **Eurlings**: Ik constateer dat de heer Aptroot in zijn zoveelste ronkende interruptie niet is ingegaan op het model van SZW, waarin als een paal boven water staat dat de meeste mensen erop vooruitgaan. In dat model zijn de 5% en het spitstarief meegenomen en zijn de opcenten op een goede manier berekend. Dat staat als een paal boven water, maar er wordt helemaal niet op gereageerd. Daarmee geeft de heer Aptroot gewoon toe dat hij mis zit en dat er niets overind blijft van zijn beschuldiging dat mijn uitspraak dat de meerderheid van de automobilisten er gemiddeld op vooruitgaat een schande is. Hij slaat geen deuk in een pakje boter.

De ANWB en TLN stellen in hun model een vergelijking voor: je rijdt nu 20.000, wat betaal je nu en wat betaal je dan. Als iedereen dat zo zou doen, heb je geen uitverdieneffect en hoef je niets toe te voegen aan het bedrag. Dan zou je uitkomen op 5,8 cent en niet op 6,7 cent. Toch voegen zij die 1,17 mld. toe. Daarom kijken zij aan twee kanten van het verhaal naar de opcenten.

Het spitstarief zit in één totale box. Als je spitstarief zou heffen, verstoort dat gemiddeld het plaatje niet. Dan is het gemiddelde beeld van de automobilist nog steeds wat hij uit dat model haalt. Waar zit dan het verschil? Daar vraagt de heer Van Woerkom terecht aandacht voor, want op microniveau maakt het de verschillen wel groter. Als je flink spitstarief gaat heffen, zijn sommige mensen met een Renault Laguna rond Amsterdam ineens heel wat meer kwijt en zakt iedereen gemiddeld een klein stukje weg qua kosten. Maar het heft zichzelf wel weer op. Omdat ook de micro-effecten van belang zijn, vind ik het terecht dat de heer Van Woerkom hiervoor aandacht vraagt en er ook kritisch op doorvraagt. Enerzijds beschuldigt u mij terwijl ik mij baseer op modellen van SZW die overal rekening mee houden. Als u het niet vertrouwt, moet u de heer Donner hiernaartoe halen; dan kan hij uitleggen hoe dat zit. Anderzijds zet u de ANWB en TLN weg dat hun model niet klopt, terwijl dat door ECORYS is gevalideerd en datgene wat wij hebben gedaan door Deloitte is gevalideerd. Ik vind dit niet erg chic. Als u het niet eens bent met dit systeem, vind ik dat prima. Ik gun u uw draai. Maar ik vind het niet erg geloofwaardig om nu dit soort beelden te creëren.

De **voorzitter**: Echt tot slot, mijnheer Aptroot.

De heer **Aptroot** (VVD): Ik zou willen dat de minister ingaat op het feit dat op de website van zijn ministerie tegen automobilisten wordt gezegd "kijk maar wat het bij uw autotype en uw aantal kilometers is" en dat vier kostenposten gewoon op nul zijn gezet. Zelfs de ANWB erkent dat nu van drie; daarom aarzelen zij terecht of zij nog wel akkoord gaat, maar dat is aan hen. U zegt: in het oude systeem betaal je provinciale belasting en in het nieuwe systeem staat het op nul. Dan kan SZW rekenen

wat het wil, maar als je hele kostenposten hier vergeet, wordt de automobilist onjuist geïnformeerd.

Minister **Eurlings**: Erkent de heer Aptroot dat meer mensen erop vooruitgaan dan achteruit?

De **voorzitter**: Dat is niet retorisch. Ik sta het een keer toe.

De heer **Aptroot** (VVD): Als je bepaalde kosten weglaat, kun je niet berekenen welke mensen erop voor- dan wel achteruitgaan.

De **voorzitter**: Ik ga deze discussie afsluiten. De minister gaat hier niet verder op in en de heer Aptroot ook niet. Als u dat wilt, doet u dat in de tweede termijn.

De heer **De Mos** (PVV): Wij zijn inmiddels in een heel technisch verhaal beland. Dit systeem zou files oplossen. De filedruk moet volgens het kabinet in 2020 terug naar het niveau in 1992. Volgens het CBS zijn er bijna twee keer zoveel auto's en het wegennet is op het niveau van de tijd van Swiebertje. Hoe gaan die files opgelost worden? Niet met dit systeem.

Minister **Eurlings**: Wij gaan het fileprobleem eerst oplossen door het wegennet uit de tijd van Swiebertje te bouwen. Wij gaan heel veel aanleggen. Wij doen dat twee keer zo snel als tevoren. Dat is mijn passie en daar wil ik op afgerekend worden. Dit systeem voegt er flink wat aan toe. Het is een eerlijk systeem en het lost de files voor meer dan de helft op vergeleken met het niet invoeren van dit systeem.

De heer **De Mos** (PVV): U wilt mensen uit de auto jagen, het openbaar vervoer in, dat daar helemaal niet op toegerust is. Weet u nog de hoge benzineprijzen van anderhalf jaar geleden? Toen ging er niemand de auto uit. Niemand gaat de auto uit; zij gaan alleen maar meer betalen.

Minister **Eurlings**: Juist omdat ik op deze vraag voorbereid was, hebben wij SZW, dat al die kosten meeneemt waarover de heer Aptroot het heeft, laten onderzoeken wat de situatie is als er niet minder wordt gereden. Zelfs dan, mijnheer De Mos, zullen er meer mensen op vooruitgaan dan dat er mensen op achteruit gaan. Dat is gewoon zoals we het met de modellen berekenen. Ik zeg ook nogmaals dat wij op onze site verwijzen naar het model van de ANWB, TLN en de EVO. Ook dat is een reëel model voor het algemene beeld. Ik vind het dus niet netjes dat die organisaties in de Kamer zo worden weggezet.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Ik snap dat de minister graag een debat over rechts wil voeren, maar er moet ook nog een debat over links gevoerd worden.

Ik begrijp dat de minister volgens zijn definitie streeft naar een eerlijk systeem. Dat betekent in hoofdlijn: wat automobilisten met z'n allen vandaag betalen voor de auto, dat betalen ze straks in de toekomst ook maximaal. Niet meer en niet minder. Vandaag betalen automobilisten een dikke 1,3 mld. of 1,4 mld. aan provinciale opcenten. Dat betalen de automobilisten. Waarom betalen de automobilisten dat in de toekomst niet?

Eurlings

Minister **Eurlings**: Dat is omdat ik het zeer onreëel vind dat de automobilisten een behoorlijk gedeelte van de begroting van provincies moeten betalen. De automobilist als melkkoe is nu precies een van de zaken waarmee we moeten afrekenen! Als ik geen auto heb – ik heb een tijd van mijn werkzame leven geen auto gehad – waarom moet ik dan niet meebetalen aan mijn provincie die voorzieningen voor mij regelt? Waarom zou een treinreiziger daarvoor niet moeten betalen en een automobilist wel? Ik vind het een heel reëel verhaal dat iedereen betaalt.

De **voorzitter**: Mijnheer de minister, u hebt uw punt gemaakt
Mijnheer Vendrik, uw vervolgvraag.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Wacht nou even. De minister houdt tegenover rechtse partijen vol dat de automobilist niet meer zal gaan betalen, maar anders gaat betalen. Als de budgetten dan op macroniveau gelijk blijven, dan geldt dat dus ook voor de provinciale belastingen. Automobilisten betalen vandaag de dag voor provincies. Waarom doen ze dat in de toekomst dan niet? Doordat de minister de provinciale opcenten eruit haalt, zal iedereen moeten betalen. Dan betekent Anders Betalen voor Mobiliteit dus minder betalen voor mobiliteit.

Mijnheer Aptroot, automobilisten zullen niet meer gaan betalen, maar ze gaan met z'n allen minder betalen. Hoe kan dat nou?

Minister **Eurlings**: Dat is omdat het volstrekt onterecht is dat een automobilist wel moet betalen en iemand die toevallig geen auto heeft, dat niet hoeft. De provincie legt echter van dat geld niet alleen wegen aan, maar ook spoor, wandelpaden of fietspaden over de gemeentegrenzen enzovoorts. Dat is gewoon niet reëel! Dat is gewoon echt zo'n anomalie waardoor de automobilist sinds jaar en dag te veel wordt gebruikt en hij te veel kosten moet opheffen. Ik vind het fijn dat we daar met dit systeem mee afrekenen.

De **voorzitter**: Tot slot de heer Vendrik.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Opnieuw, de minister behoort dat te verklaren op grond van het principe van dit wetsvoorstel. Het principe is dat er niet meer wordt betaald, er wordt niet minder betaald, maar er wordt anders betaald. Als je de provinciale opcenten die nu betaald worden door alle automobilisten weghaalt, dan wordt er dus minder betaald. Dat vind ik nou niet eerlijk, want dat betekent dat de rekening die nu bij de automobilist ligt, dus ook doorgeschoven wordt naar mensen die geen auto hebben. Wat is daar nou eerlijk aan?

Een tweede punt. De minister vindt het dus kennelijk belachelijk dat provincies uit die opcenten bijvoorbeeld het ov betalen. Dat doen we met het Infracfonds ook. Dat heeft mevrouw Roefs net nog even bevestigd met de minister. Wat provincies dus doen met die opcenten, is precies hetzelfde als wat er in de toekomst zal gebeuren met de opbrengsten van de heffing van deze minister, die in het Infracfonds zullen worden gestopt. Er is geen enkel verschil! Waarom mogen provincies dat dan niet en mag deze minister dat dan wel?

Minister **Eurlings**: Ik hoor nog steeds niet een argument waarom het zo reëel is dat de brede financiering van een provincie, die dat geld aan tal van zaken kan uitgeven, voor een behoorlijk gedeelte over de rug van een automobilist gaat. Dat is ooit zo gebeurd, omdat het handig was. Het was voor de provincie handig om dat instrument te gebruiken om een paar centen op te plussen, maar het is toch eigenlijk volstrekt niet reëel? Kom op zeg! Als ik mijn auto verkoop in Limburg, hoef ik ineens veel minder te betalen aan de provincie, terwijl die provincie daar tal van dingen mee doet. Ik vind dat niet reëel en ik vind ook dat aan iedere fietser, aan iedere treingebruiker die geen auto heeft heel goed uit te leggen is dat je dat met elkaar draagt. Ik vind dat een heel reëel verhaal.

De **voorzitter**: Minister, ik luister heel goed mee en dit was niet de vraag van de heer Vendrik. De heer Vendrik stelde een andere vraag.

Minister **Eurlings**: Mevrouw de voorzitter, dan heel simpel: een provincie doet veel meer dan alleen infra aanleggen. Die opcenten betreffen een belangrijk gedeelte van de brede financiering van die provincie. We hebben gezegd dat we wel willen verdedigen dat we ook nog iets aan ov doen en aan het aanleggen van fietspaden, maar om nu een groot gedeelte van de provinciefinanciering louter aan de automobilist te laten toekomen, vind ik niet reëel. Maar daarover verschillen de heer Vendrik en ik van mening.

De **voorzitter**: Met alle respect minister, ik word nu heel streng. De heer Vendrik vroeg naar het principe van het wetsvoorstel. Daar moet uw antwoord over gaan. Mijnheer Vendrik, herhaalt u nog maar één keer uw vraag.

Minister **Eurlings**: Nu wordt-ie mooi zeg! Ik heb de vraag heel goed gehoord, mevrouw de voorzitter.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Deze minister wil een eerlijk wetsvoorstel. Hij wil anders betalen voor mobiliteit. Niet meer betalen voor automobiliteit, niet minder betalen voor automobiliteit, hij wil anders betalen. Dat is de grondslag van dit wetsvoorstel. Automobilisten betalen nu ook die provinciale opcenten, en straks niet meer. Kortom, dit project van de minister heet dus niet "anders betalen voor mobiliteit", maar dit project moet heten "minder betalen voor mobiliteit". Want ze betalen straks niet meer die 1,3 mld. voor de provincies. Dat moeten wij kennelijk ineens met z'n allen doen. Dat is dus minder betalen voor mobiliteit. Als de minister tegenover rechtse partijen vindt dat dat eerlijk is, mag hij aan mij uitleggen waarom dit eerlijk is.

Minister **Eurlings**: De opcenten zitten niet in de kilometerprijs. Wat wel in de kilometerprijs zit, is niet meer of niet minder betalen maar anders betalen. Maar dat wij die opcenten die wij niet meer op de oude manier kunnen heffen, niet via een nieuwe belasting alleen aan automobilisten laten toekomen maar door alle mensen laten betalen die ook van de uitgaven door de provincie profiteren, vind ik het rechtzetten van iets wat krom was. Maar het zit buiten het systeem.

Maar goed, daar kunnen wij politiek over van mening van verschillen. Dat is een politieke keuze. De regering

Eurlings

vindt het van belang dat het in de toekomst niet alleen de automobilist is die deze belangrijke inkomstenpost voor de provincies ophoest. En daar ben ik als minister van Verkeer niet erg ongelukkig mee.

De heer **Roemer** (SP): Het is in deze fase van groot belang om te kijken welk beeld de automobilist die de website van het ministerie opent, krijgt, of hij wijzer van dat beeld wordt en of dat allemaal klopt. Daar draait het om. Dat is volgens mij ook hetgeen de heer Aptroot de hele tijd probeert duidelijk te maken. Als ik dan naar die cijfers kijk, dan kloppen de tabellen. Maar ze zijn wel op z'n minst verwarrend of bijna misleidend te noemen. En waarom? Ik ga niet op de bewuste toer, zoals de heer Aptroot dat deed. Het gaat mij om de vraag: hoe kijken de mensen naar die cijfers? Als er dan inderdaad geen rekening is gehouden met het afschrijven van bpm, dan doen we de mensen geen recht. Als er in die tabellen inderdaad geen rekening is gehouden met die extra provinciale belasting, ook al heeft de minister daar zijn politieke argumenten voor, dan doen wij geen recht aan de manier waarop de mensen naar die tabellen kijken. Als wij tegen een Amsterdammer zeggen dat wij geen rekening hebben gehouden met de spitsheffing in Amsterdam terwijl wij weten dat die Amsterdammer daar altijd rekening mee zal moeten houden, dan is dat toch op z'n minst verwarrend. Als wij niet zeggen dat de vervolgkosten, de afschrijvingskosten en de vervangingskosten van de kastjes voor de mensen zijn, dan is dat op z'n minst verwarrend. Als wij dan in die tabellen een kleine auto neerzetten die weinig kilometers draait en wij zetten dat tegenover een grote auto die heel veel kilometers draait, dan is dat een misleidende vergelijking. En dat is niet de vergelijking van degene die zegt: ik heb nu een auto, wat betaal ik nu aan lasten en afschrijvingen en wat zou ik in diezelfde situatie over zeven jaar moeten betalen?

Ik denk dus dat de heer Aptroot voor een deel toch gelijk heeft en dat de minister er verstandig aan doet om deze tabellen, die nog niet volledig zijn en geen eerlijke vergelijking geven, er toch even tijdelijk af te halen en straks voor betere tabellen te zorgen.

Minister **Eurlings**: We moeten toch nog maar een keer terug naar de feiten. Ik ben hard aangevallen op het feit dat ik zou liegen en bedriegen, als ik zeg dat er meer mensen op vooruit gaan dan op achteruit. Ik heb me bij die stellingname gebaseerd op modellen van SZW die met die kostenpost van 5% rekening houden, die met het spitstarief rekening houden en die goed omgaan met de opcenten. De stellingname dat er meer mensen op vooruit gaan dan op achteruit, staat als een huis. Dus de beschuldiging in mijn richting raakt kant noch wal.

Dan het tweede punt. Wij hebben op onze website voor personenauto's verwezen naar een model voor individuele auto's dat is ontwikkeld door de ANWB, TLN en BOVAG-RAI. Daar kunnen mensen naar kijken. De heer Roemer kan nu zeggen: het lijkt te kloppen, maar het is toch bedrieglijk. Ik constateer, en ik kan nu de techniek in gaan, dat de bureaus ECORYS en Deloitte & Touche hebben geconstateerd dat dit een reële weergave is. Heb je daarmee op individueel niveau precies de lijn van iedere automobilist? Natuurlijk niet, het is een gemiddelde. Ik begrijp hieruit dat de heer Van Woerkom ook de effecten van het spitstarief voorziet. Dat kan voor individuen wat uitmaken. Het gemiddelde

verhaal staat echter. Anders zegt hij dat Deloitte & Touche en ECORYS niet goed bij hun hoofd zijn. Ik heb er vertrouwen in dat de ANWB, TLN en RAI BOVAG dit goed hebben gedaan en deze bureaus hebben dat bevestigd.

De heer **Roemer** (SP): Ik wil de minister even corrigeren. Hij zegt dat de tabellen door een aantal partijen zijn opgesteld. Op dezelfde site staat wie die tabellen hebben opgesteld en daar staat het ministerie gewoon bij. De minister moet niet zeggen dat het anderen zijn. Dat is eigen informatie. Iedereen kan de ideale tabellen zo tegen elkaar zetten dat alles koek en ei lijkt. U kunt dat, de voorzitter kan dat en ik kan dat ook.

De **voorzitter**: Ik was daar nooit goed in!

De heer **Roemer** (SP): Er zijn er hier meer!

De **voorzitter**: Maar u spreekt voor uzelf.

De heer **Roemer** (SP): De kern van mijn verhaal is dat mensen die naar de tabellen kijken of informatie vragen hun eigen situatie willen kunnen vergelijken. Zij vergelijken dat met die rekening. De minister kan heel mooi neerzetten dat het in het totaal allemaal hetzelfde is, maar het draait nu net om dat individuele verhaal. Ik weet namelijk wel wie er dadelijk voor de kilometerheffing moet betalen en wie er beter van wordt. De minister komt daar misschien nog op terug, maar daar hadden we eigenlijk mee moeten beginnen. Degenen die de bpm helemaal afgeschafte ziet worden, namelijk de koper van de dure auto, ziet straks dat het voor hem € 40.000 goedkoper is geworden. Dat bedrag moet wel weer in die kilometerheffing betaald worden en dat zal gebeuren door de automobilist die een zeven jaar oude Peugeot 106 heeft, waar de bpm bijna volledig is afgeschreven. Hij moet dat gaan compenseren. Dat is niet alleen oneerlijk. Dat is zelfs asociaal en het lijkt behoorlijk op een limousinesubsidie.

Minister **Eurlings**: De heer Roemer zegt dat er meer casuïstiek is en modellen kunnen worden doorgerekend. Daar heb ik natuurlijk helemaal niets op tegen. Het lijkt mij prima om meer inzicht te hebben. Ik blijf zeggen dat dit model door twee bureaus is gecheckt. Over de vraag wie het precies raakt, kunnen we debatteren, maar als het gedragseffect van het model is dat inderdaad bijna 60% erop vooruitgaat en maar 16% erop achteruit en zonder het gedragseffect 41% erop vooruit en 34% erop achteruit, dan staat die constatering als een paal boven water. Er is rekening gehouden met de 5%, met het spitstarief en met de opcenten. Daar heb ik mijn uitspraken op gebaseerd en om die reden moest ik gisteren toch even interrumpen toen er weinig vriendelijke dingen over mij werden gezegd.

De heer **Roemer** (SP): Voorzitter. Ik doe een laatste poging. Het bedrag dat wordt binnengehaald, blijft voor het Rijk hetzelfde, geen dubbeltje meer en geen dubbeltje minder. Dat betekent dat we een verschuiving krijgen in wie wat moet betalen. De minister zegt dat wie meer gaat rijden meer gaat betalen. Dat zal in veel gevallen zeker het geval zijn. Als wij nu kijken naar wat wij nu aan lasten hebben, hebben we naast de motorrijtuigenbelasting ook aanschafbelasting. Voor nieuwe,

Eurlings

dure auto's is dat heel veel geld. Op een auto van een ton is dat ongeveer € 40.000 bpm. Als we diezelfde auto over een jaar of zeven kopen, betalen we die bpm niet. Dan is die auto van een ton nog maar € 60.000. Maar die € 40.000 winst bij de aanschaf van die auto zal ik echt niet in de kilometerheffing betalen. Ik betaal per definitie minder ten opzichte van vandaag. Die rekening moet dus door een ander betaald worden en die ander is degene die een auto rijdt waar geen of nauwelijks nog bpm op zit. Dat is de tweedehands auto van een jaar of zeven, acht want daar zit nauwelijks meer bpm op. Daarom vind ik het oneerlijk. Die gaat per kilometer de bpm van een Mercedes of een Jaguar betalen, doordat de minister de bpm volledig heeft afgeschaft. Dat is asociaal naar degene die blij is een kleine auto te kunnen rijden.

Minister **Eurlings**: Dat beeld is echt te zwart-wit. Natuurlijk, als je een auto koopt van veertien jaar oud die € 500 kost, kun je slechter uitkomen. De heer Vendrik hoor ik dan zeggen: om milieutechnische redenen is het ook niet gewenst dat iedereen in zo'n oude auto rijdt. Als je een auto tweedehands koopt, ijlt het bpm-effect nog lang na. Ik kom uit de grensstreek. Als je een auto van vijf, zes jaar koopt, merk je een prijsverschil tussen Duitsland en Nederland. Dat wordt inderdaad minder, maar de heer Roemer vergeet één ding: in de huidige kosten zit nadrukkelijk ook de motorrijtuigenbelasting. Voor auto's tot een dikke 25 jaar moet die gewoon worden betaald. Ook voor mensen met een heel oude auto die niet te veel rijden, kan het systeem een voordeel hebben. Mij is gezegd dat de betrokken maatschappelijke partijen – zelf willen wij daar ook aan meewerken – een tool zullen ontwikkelen waarbij op meer van dit soort casussen zal worden ingegaan. Ook zeg ik – daarvoor vraag ik echt de aandacht – dat het spitstarief geen gevolgen heeft voor het gemiddelde beeld. Iedere euro die je in spits ophaalt, gaat er in het basistarief, uitgevlakt over een grote groep, weer van af. Het enige wat gebeurt in zo'n regio waar eventueel een spitstarief komt, is dat er uitschieters naar boven komen. Voor de rest wordt het nog iets goedkoper. Het gaat niet alleen om het macroplaatje, je moet veel meer op microniveau kijken: wie profiteert er van zo'n eventueel spitstarief en wie wordt erdoor geraakt? Ik snap daarom de zorgen van de heer Van Woerkom. Hij heeft mij gezegd dat hij de disclaimer – die er altijd al in stond – naar aanleiding van de ophef prominenter bovenaan heeft gezet. Mij is nog niet geworden dat er opeens allerlei nieuwe teksten aan zijn toegevoegd.

De **voorzitter**: Dank u wel. Ik ben heel streng. U hebt allemaal nog een tweede termijn. Ik zie de discussie op dit punt geen stap verder komen. Geen meter, moet ik misschien in dit verband zeggen.

De heer **Roemer** (SP): Voorzitter, ik heb nog recht op een tweede interruptie.

De **voorzitter**: Ja, Ja.

De heer **Roemer** (SP): Daarvan wil ik bij dit punt gebruikmaken.

De **voorzitter**: Maar u kent ook de regel dat je niet twee keer op hetzelfde punt kunt interrumperen.

De heer **Roemer** (SP): Als u echter naar de minister hebt geluisterd, wat u ongetwijfeld hebt gedaan ...

De **voorzitter**: Heel goed zelfs.

De heer **Roemer** (SP): ... dan hebt u hem het punt waar het mij steeds om gaat, het verschil tussen die auto's, niet horen weerleggen. Ik wil het nog één keer bevestigen met één opmerking.

De **voorzitter**: Ga uw gang.

De heer **Roemer** (SP): Volgens de cijfers van de Belastingdienst. Een tweedehands Peugeot 106 uit 2002 die 15.000 km op jaarbasis rijdt, heeft aan kosten € 511. Iemand met zo'n auto is € 195 duurder uit bij 15.000 km en een prijs van 3 cent per kilometer. Diezelfde Jaguar van anderhalve ton had kosten op jaarbasis van € 1891 aan afschrijving en bpm, volgens de Belastingdienst. Het levert de eigenaar € 11.872 voordeel op. Bij 12 cent per kilometer – laat ik het het voordeel van de twijfel geven – gaat hij € 1891 betalen. Minister, die man met die Jaguar wordt slapend rijk dankzij uw kilometerheffing! Dan kunt u wel zeggen dat het verschuivingen zijn op individueel niveau, maar het zijn gigantische verschuivingen. De rekening legt u bij die groep mensen bij wie ik haar niet wil neerleggen! Dat vind ik dus asociaal! Het zijn de cijfers van uw eigen Belastingdienst. Reken het alstublieft nog een keer na met het hele ambtelijke apparaat en kom erop terug. Dan stopt u met deze kilometerheffing.

Minister **Eurlings**: Ik ben het niet eens met het beeld dat u schetst. Als je een oude Jaguar vergelijkt met een jonge kleine Renault of een jonge Jaguar met een oude kleine Renault, krijg je het tegenovergestelde beeld. Als je de bpm al voor een groot deel hebt afgeschreven en je koopt zo'n oude, mooie Jaguar met zo'n prachtige chromen grill, dan hang je wel. Dan betaal je per kilometer heel veel terwijl de bpm er al van af is. Daar gaan die liefhebbers van oude Engelse auto's! Uw beeld van de arme kleine man is niet correct, omdat er heel veel mensen met een kleine beurs zijn die helemaal geen tienduizenden kilometers rijden en behoorlijk voordeel hebben bij dit systeem. Ik herken mij gewoon niet in het beeld. Wel wil ik de discussie voeren. Wij krijgen nog een hoofdlijnen debat en schriftelijke rondes. Ik sta er volstrekt voor open om ook tot op detailniveau doorrekeningen uit te voeren, om met u te wisselen hoe verschillende inkomensgroepen eruit komen, om – als iemand die ver van de Randstad afkomstig is – te kijken hoe verschillende regio's het doen ten opzichte van de Randstad. Al die discussies wil ik met u aangaan, maar dit is een hoofdlijnen debat. Mijn stelling is dat in dit systeem meer mensen erop vooruitgaan dan erop achteruit. Die stelling houd ik na vanavond keihard staande, want bij het model van SZW is er werkelijk geen speld tussen te krijgen.

De heer **Roemer** (SP): Ik zal afronden, voorzitter. Ik ben ook door mijn termijn heen.

Dit is geen detail. Dit is namelijk een principiële keuze van het kabinet. Door het 100% afschaffen van de bpm, worden de lasten verlegd van de dure auto's, met de hoogste bpm, naar tweedehands auto's met nauwelijks bpm. Dat is een bewuste keus in een hoofdlijnen debat. Al die tabellen wijzen forse verschillen aan in het voordeel

Eurlings

van de dure, nieuwe auto. Daarvoor kiest het kabinet en de minister weerlegt dat helemaal niet. Het is volgens mij dus een feit. Dat zijn de cijfers die op de site van de Belastingdienst zelf staan. Dit is echt een hoofdlijn en daarom is deze kilometerheffing vreselijk asociaal.

De voorzitter: De minister vervolgt zijn betoog. Tot mijn grote spijt vraag ik hem om het kort te houden. Ik sta pas weer interrupties toe aan het eind van het betoog. Ik kan niet anders.

Minister Eurlings: Ik zal vaart maken. Ik maak nog één opmerking. Die oude Jaguar is dus ook de klos. Daarom herken ik het beeld dus niet dat de arme man met de kleine beurs de dupe is van de kilometerprijs. Veel mensen met een kleine beurs en een kleine auto zullen juist profiteren. Meer mensen gaan erop vooruit dan achteruit.

De heer **De Rouwe** (CDA): Voorzitter ...

De voorzitter: Mijnheer De Rouwe, ik had net gezegd dat ik geen interrupties toesta. De minister vervolgt zijn betoog.

Minister Eurlings: Voorzitter. Ik behandel de vragen die nog open stonden. De heren Vendrik en Van der Ham vroegen of ik het wetsvoorstel ook zonder spitstarief zou doorzetten. Het spitstarief is een onderdeel van het wetsvoorstel en is door het Platform-Nouwen zo opgeschreven. Bij mijn weten is het zelfs in het laatste VVD-partijprogramma opgenomen. De VVD stond in ieder geval achter dat systeem. Het spitstarief heeft dus zijn functie, maar wij moeten er wel heel voorzichtig mee omgaan.

De hoogte van het spitstarief is geen doel op zich. Het gaat erom dat er in een regio zo veel maatregelen worden genomen, dat mensen buiten de spits naar hun werk kunnen rijden en eerder of later gedeeltelijk thuis kunnen werken. Het gaat erom dat er zo veel openbaar vervoer is, dat een iets hoger tarief in de spits leidt tot filevrij doorrijden als dat hoge tarief dan ook wordt betaald. Het tarief moet dus zo worden ingeregeld dat het leidt tot een maximale doorstroming, want daarvoor is het bedoeld.

Een spitstarief komt er niet bovenop, maar gaat af van het totaal en leidt dus tot een lager basistarief. Laten wij voorzichtig beginnen met een experiment in Amsterdam en bekijken hoe wij het goed doen. Misschien kunnen wij zelfs met verschillende tarieven experimenteren, zodat wij gewoon kunnen bekijken welk tarief het beste werkt. Niemand wil duurbetaald in de file staan en ik wil absoluut niet dat het zo uitwerkt. Wij moeten het dus voorzichtig inregelen. Op basis van die eerste, echte ervaringen – een model is immers maar een model – moeten wij beslissen hoe het verder moet. Ik heb al gezegd dat dit per AMvB kan. Sommige Kamerleden hebben gezegd er in de Kamer iedere keer expliciet over te willen praten, door middel van een voorhangprocedure of zelfs door middel van een regeling in de wet. Dat lijkt mij prima. Het lijkt mij prima om iedere keer expliciet in de Kamer een besluit te nemen als wij voor de keus staan of er ook in een andere regio een spitstarief moet worden ingevoerd en zo ja, hoe hoog dat moet zijn. In principe ben ik het daarmee eens, maar ik sta wel voor voorzichtigheid. Je kunt dit immers maar één keer

helemaal fout doen. Als zoiets in een regio zou worden ingevoerd, moet ook heel goed rekenschap worden gegeven van de betekenis ervan op microniveau, zoals de heer Van Woerkom zegt. Het gaat niet alleen om het gemiddelde beeld van die tabel van de ANWB, maar ook om de betekenis op microniveau voor de individuen die door de spits moeten. De verschillen kunnen immers wel behoorlijk groot worden. Het gaat dus om bouwen, benutten, bekijzen en om tijd en plaats. Wij doen het zorgvuldig en Amsterdam loopt voorop.

De heer Vendrik vroeg waar het geld van de provincies gebleven is. Hij vraagt of ik kan regelen dat er geen nieuwe provinciale belasting komt en of ik een nette oplossing kan vinden voor de kwestie van de opcenten. De provinciale opcenten vervallen als de eerste personenauto overgaat naar de kilometerprijs. Rijk en provincies hebben afgesproken dat de provincies hun eigen belastinggebied houden en dat de vervangende belasting niet op auto's wordt geheven. De staatssecretaris van BZK is verantwoordelijk voor de vormgeving en de omvang van dit nieuwe provinciale belastinggebied. De lijn van het kabinet is dat het maximaal evenveel mag zijn als de opcenten van nu. De opbrengst is echter niet meer alleen voor de automobilist, maar breder bestemd. Dat betekent dus dat de gemiddelde burger in het ergste geval in dezelfde situatie blijft als nu en anders goedkoper uit is. De automobilist is altijd goedkoper uit met die opcenten. Zo zijn de feiten. De heer Vendrik is daar minder content mee dan ik zelf, maar goed, zo is de afspraak. De heer Vendrik vraagt zich af wat er eerlijk aan is dat vrachtwagens minder gaan betalen dan personenauto's. Ook een heldere vraag van hem. Het uitgangspunt is dat dit een eerlijke overzetting is. De huidige belastingen worden een-op-een overgezet op de kilometerprijs. Dan kun je dus niet along the way lasten gaan toevoegen. Dat zei ook Paul Nouwen. Dat zei ook het platform. Vandaar dat wij in de belastingen die wij overzetten op dit soort tarieven komen. Daarnaast is het wel zo dat te zware vrachtauto's ook in de toekomst nog een stukje mrb betalen, conform de Europese richtlijnen. Er zitten meer lasten aan de vrachtauto dan alleen dit. We zetten het gewoon over zoals het nu is en dat is ook in het kader van het draagvlak van belang.

Nog een vraag was waar de investeringen blijven om de extra vraag van het ov op te vangen. We hebben het eerder over het spoor gehad. Dit kabinet investeert zeer fors in het ov. Ik noem het Programma Hoogfrequent Spoor, het Actieprogramma Regionaal Openbaar Vervoer en het Actieplan Spoor. Met de uitkomsten van de NMCA bezien wij welke investeringen nodig zijn om de verwachte ontwikkeling van de vraag te kunnen opvangen. Ik geef u de cijfers. In aanleg en onderhoud van het openbaar vervoer wordt tussen 2008 en 2011 10,9 mld. geïnvesteerd en tussen 2012 en 2020 21,9 mld. Het zijn grote bedragen die worden uitgegeven en wij denken dat wij met de NMCA, waarin wij rekening houden met de effecten van de kilometerprijs, de iets grotere rol die het ov krijgt goed kunnen accommoderen.

De heer Van der Ham vroeg hoe anders betalen voor mobiliteit bijdraagt aan de CO₂-doelstelling van Schoon en Zuinig. Zoals u weet wordt het Programma Schoon en Zuinig geëvalueerd. We rekenen alle modellen door, inclusief de kilometerprijs. In algemene zin geldt: als we de doelen niet halen, dan tref ik in overleg met mijn collega van VROM passende maatregelen. Ik heb u gezegd: ik sta ervoor aan de lat.

Eurlings

De heer Van der Staaij vroeg welke mogelijkheden ik zie om het draagvlak voor de kilometerprijs op peil te houden. Zonder draagvlak geen systeem. Draagvlak is essentieel. Communicatie is niet alleen praten, maar ook luisteren. Samen met alle partijen binnen en buiten de overheid zorgen wij ervoor dat er draagvlak blijft en dat de kilometerprijs een hecht fundament houdt. Dat is onze opgave. Als het draagvlak wegvalt, is er geen beprijzing. Dat is de les die ieder land heeft getrokken dat met die beprijzing is bezig geweest. Het is voor ons van belang dat mensen zich er zelf van vergewissen dat het een eerlijk systeem is. We informeren mensen naar beste kunnen. We houden voortdurend nauw contact met onze maatschappelijke partners. Ik hecht ook zeer aan een goede communicatie met de Kamer over belangrijke onderwerpen. Tal van gelegenheden, waaronder de behandeling van de Wet kilometerprijs, lenen zich daarvoor. Ik zie ernaar uit om ook op detailsituaties – de heer Roemer noemde ze – nader in te gaan, nader door te rekenen en ook microsituaties mee te nemen, bijvoorbeeld van iemand die tegen spitstarief naar Amsterdam moet rijden. Laten wij dat maar goed en diepgaand met elkaar doen.

Met ons bouwprogramma van wegen en sporen, met Sneller en Beter, met de mobiliteitsprojecten en met de kilometerprijs denk ik wel dat we de kans hebben, met dat snellere bouwen, met het beter benutten en met de kilometerprijs, om voor het eerst sinds mensenheugenis in een situatie te komen waarin we de filedruk echt stevig kunnen terugdringen. Ik heb u gezegd dat ik dit voorstel niet had gedaan als het niet eerlijk was. Het model laat zien dat er meer mensen op vooruit gaan dan achteruit. We houden geen euro over. Ik wil u vragen om in uw afweging in de komende maanden, waarin we veel zullen discussiëren, nog één vraag te betrekken: wat is het alternatief? Ik leg twee keer zo snel wegen aan dan veel van mijn voorgangers. Daar kunt u mij aan houden. Dan nog kan ik nooit zo veel wegen bouwen dat we de files echt terugdringen. Daarmee is beprijzing een belangrijk onderdeel van het echt wegwerken van files. Je kunt nu zeggen: we gaan meer bouwen. Ik heb de heer Aptroot daar gisteren over gehoord. Hij haalt geld niet alleen bij de kilometerprijs weg, maar ook bij ontwikkelingssamenwerking. Het laatste past niet in mijn kader, maar goed, dat kan de VVD vinden. Nu toch even die kilometerprijs. 3,8 mld. is inderdaad veel geld. Ik loop daar niet voor weg. Gisteren zei de heer Aptroot: daar kun je heel veel wegen van verbreden. Ik wil de heer Aptroot daar één antwoord op geven. Mijn beslissing om alleen de snelwegen rond Amsterdam te verbreden, A6 en A9, kost 3,5 mld. Voor hetzelfde geld hebben wij hier een landelijk systeem dat eerlijk is en dat de filedruk met 58% kan terugdringen volgens de modellen. De heer Aptroot zegt dat hij veel geld over heeft. Hij heeft een heel lijstje genoemd, maar dat lijstje zal hij zelfs met 9 mld., met veel ontwikkelingsgeld, niet kunnen halen. Dat lijstje kost zeker 15 mld. Dit geeft alleen maar aan dat wij het nooit redden met extra bouwen alleen.

Dan komt de echte vraag, dan komt het konijn uit de hoed. Ik mag hier nu bijna drie jaar minister zijn, maar zelfs in mijn tijd als minister, niet als Kamerlid, heb ik al heel veel wilde plannen meegemaakt. Ik heb veel plannen uit de regio gehoord voor beprijzing. Ik moest terugdenken aan de voorpagina van een krant – ik zal geen namen noemen, anders moet ik hier ook nog iets van het AD en de Volkskrant laten zien – die een opening

had de dag nadat wij de kilometerprijs lanceerden en daartoe besloten. Ik wil de opening laten zien: kilometerheffing vanaf 2011. Maar het hoofdnieuws was: tolring geschrapt. Hoe zet het ook al weer, pas twee jaar geleden?

Amsterdam wilde een tolring die extra kostte, in Rotterdam dacht men eraan, evenals in Apeldoorn en in Enkhuizen. Deze minister heeft tegen al die gemeenten gezegd dat dat niet gaat gebeuren. Het is ten eerste niet eerlijk en ten tweede wil ik geen lappendeken. Ik laat het niet toe, ik wil één landelijk systeem waarmee de overheid geen extra geld ophaalt. In de afweging die wij de komende maanden moeten maken – ik sta voor ieder argument open – vraag ik u wat uw alternatief is als u de files echt wilt terugdringen. Bent u niet bang, met mij, dat als wij dit afschieten er weer tal van andere plannen komen? Ik vraag u, welk systeem is beter? Ik durf de stelling aan dat dit eerlijke systeem verre te prefereren is boven de tolpoorten van een voorganger die veel extra geld kosten, of boven de initiatieven die ik in deze periode heb kunnen tegenhouden.

De **voorzitter**: Als ik het goed heb, is dit het eind van dit blokje. Ik heb van tevoren gezegd dat er vragen gesteld mogen worden.

De heer **Roemer** (SP): Zeker, dank u wel.

De **voorzitter**: Ik kijk naar de anderen, niet naar u.

De heer **Roemer** (SP): Ik heb inmiddels een hele stapel met ideeën van de SP gegeven, dus ik neem aan dat de opmerking van de minister over alternatieven niet voor de SP was bedoeld. Had de minister daar maar meer mee gedaan, kan ik hooguit denken. Ik heb een andere vraag. De minister heeft gezegd dat de tarieven omlaag gaan bij meer opbrengsten van de kilometerheffing, of dat er meer wordt geïnvesteerd. Zo heb ik het toch goed gezegd? Mijn vraag is wat er gaat gebeuren als de opbrengsten minder zijn. Stel dat hij zo'n succes heeft dat er minder opbrengsten komen. Gaan de tarieven dan omhoog of wordt er dan minder geïnvesteerd?

Minister **Eurlings**: Zo lang de automobilist met zijn belastingen niet het totale volume van het Infracfonds betaalt, wordt dit bijgepast door Financiën. Vanaf 2017 – dit is een beetje vooruitdenken – zal er meer worden opgehaald aan bpm en motorrijtuigenbelasting dan het Infracfonds groot is. Het voordeel van dit nieuwe systeem is dat dit niet in de staatskas vloeit, maar dat je of meer kunt investeren of de prijs per kilometer kunt verlagen, want het geld kan alleen in het Infracfonds.

De heer **Roemer** (SP): Dat had de minister al gezegd, maar dat was mijn vraag niet. Hij heeft heel stellig gezegd dat de tarieven omlaag gaan bij meer opbrengsten van de kilometerheffing over zo veel jaren, of dat er meer wordt geïnvesteerd. Ik neem aan dat hij bedoelde dat de tarieven omlaag gaan, want hij wil niet meer ophalen. Wat gaat er gebeuren als er tegen die tijd minder opbrengsten zijn, als wij die 7 mld. niet binnenhalen? Gaan wij dan minder investeren, of gaan de tarieven dan omhoog en moet het kleinere aantal automobilisten meer gaan betalen?

Minister **Eurlings**: De tarieven gaan niet omhoog. De 6,7

Eurlings

cent gemiddeld is een maximum als er bij de overgang gemiddeld 15% gedragseffect is. Anders is het gemiddeld 5,8 cent. Ik heb dit bij de persconferentie gezegd. Dit is een maximumtarief. Tot het moment dat wij 100% of meer dreigen op te halen, neemt Financiën het gedeelte uit het Infrafonds dat wij met de kilometerprijs ophalen en de rest blijft van Financiën komen. Dat is het eerlijke antwoord dat ik de heer Roemer probeer te geven.

De heer **Van der Ham** (D66): Goed verhaal, over het algemeen. Er zijn natuurlijk nog vragen te stellen over die milieuwinst en de spitsheffing waarvan de minister zegt dat die er echt in moet, maar hij is positiever over de spitsheffing dan wat ik van de CDA-fractie heb gehoord. Laten wij vanavond onze zegeningen ook tellen. Helemaal aan het begin van dit blokje heb ik u gevraagd hoe het nu precies zit met het draagvlak. U zegt dat dit er wel moet zijn. Nu hebt u zo'n fantastisch verhaal gehouden. U hebt uitgelegd dat de privacy ook prima in orde is, een belangrijk punt voor de D66-fractie. Dat hebt u overtuigend gedaan. Dan laat u het toch niet in de handen van de heer Van Woerkom en de meerderheid van de vergadering van de ANWB of van de lijst-Paradijs/De Telegraaf afhankelijk zijn of u doorgaat met dit plan of niet? U hebt zo'n goed verhaal. Geloof er nu een beetje in.

Minister **Eurlings**: Ik denk dat dit verhaal sterk genoeg is om mensen te kunnen overtuigen, maar dat zullen wij in de toekomst zien. Het gaat allereerst niet zozeer, met alle respect, om de 150 zeer geachte mensen in deze zaal, niet om het kabinet en niet eens om de organisaties. Het gaat om de mensen thuis. Ondanks alle krachtige ronkende verhalen dat mensen de gevangenis in gaan en dat hun privacy in het geding is – die onzinverhalen hebben wij net even ontzenuwd – is volgens Maurice de Hond nu 54% voor. Dat is een goede start, maar wij blijven rustig en wij proberen mensen met een eerlijk verhaal te overtuigen. Wij zullen aan het einde zien hoe het ervoor staat. Ik ga er dus gewoon voor, op een rustige manier. Ik zeg daarbij wel dat ik het verre te prefereren vind dat de organisatie die met de heer Paul Nouwen als oud-voorzitter het systeem mee heeft bedacht zich voldoende comfortabel voelt om tot de eindstreep bij het systeem te blijven. Ik denk dat dit heel goed moet kunnen.

De heer **Van der Ham** (D66): Ik ben het helemaal met u eens dat het te prefereren is – dat zegt u letterlijk zo – dat de ANWB dit steunt. Dat is helemaal waar, dat is natuurlijk te prefereren. Het is niet doorslaggevend voor de minister, dat begrijp ik uit zijn verhaal. Als hij zijn goede punten hier maakt, zoals hij dat heeft gedaan, gelooft hij erin en gaat hij ervoor. Dan kan hij in zijn eentje, zonder schaduwminister Van Woerkom, dat punt aan de bevolking duidelijk maken.

Minister **Eurlings**: Het probleem van deze casuïstiek – ik zeg het vriendelijk – is dat u de heer Van Woerkom een beetje onrecht aandoet. Ik heb de heer Van Woerkom vandaag weer anderhalf tot twee uur op de radio gehoord. Hij was daarin continu aan het uitleggen wat het systeem wel betekent en wat niet en ging in op vragen van luisteraars. Ik vind dat iemand als de heer Van Woerkom lof verdient voor de manier waarop hij probeert in reële mensentermen uit te leggen wat de

kilometerheffing betekent voor u en voor mij. Ik weet dat hij iemand is die heel veel tijd heeft gestoken in het van te voren doordenken van de principes. Hij zegt dat hij achter de principes staat en dat hij nu, wat ik ook anderen hoor zeggen, wil doorvragen over de details: is alles goed meegenomen, hoe zit het op detailniveau, hoe dit, hoe dat, hoe zus en hoe zo? Die discussie zal moeten volgen. Ik ga er natuurlijk wel voor om zo iemand met zijn organisatie erbij te houden. Dat maakt het verhaal veel sterker. De vraag is of wij ze kunnen overtuigen of niet. Ik ga nu niet in op de vraag wat er dan moet gebeuren. Ik ga gewoon voor een zo groot mogelijk draagvlak en vanuit mijn vurige wens hoort de Algemene Nederlandse Wielrijders-Bond daarbij.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Ik vond het ook best een spitsverhaal. Mijn fractie heeft een heel grote zorg. Er zijn mensen in dit land – de minister van Verkeer en Waterstaat kan zich dat misschien moeilijk voorstellen – die geen auto hebben. Dat zijn miljoenen Nederlanders. Zij zijn ook van belang voor het draagvlak voor dit project. De boodschap van deze minister aan deze Nederlanders zonder auto, miljoenen Nederlanders zonder auto voor de deur, is dus: nu betaal je niets en dan komt Anders Betalen voor Mobiliteit en dan mag jij die provinciale belasting gaan betalen. Hoe rechtvaardigt deze minister dat tegenover die miljoenen Nederlanders zonder auto? Zij hebben niets gedaan. Sterker nog, zij gaan vaak met het openbaar vervoer. Zij sparen klimaat, milieu en leefomgeving en wat is hun cadeau van deze minister: zij mogen een provinciale belasting gaan betalen. Wat zegt de minister tegen deze groep burgers?

Minister **Eurlings**: Tegen die groep burgers zeg ik: u hebt jarenlang geboft. Ik zeg: u hebt jarenlang geboft want met het geld van de automobilist is in mijn regio misschien Veolia, de treindienst, voor een stuk betaald of is wat gedaan aan goede busverbindingen, u hebt dus jarenlang geboft, maar nu wordt het toch wat eerlijker want nu betaalt iedereen mee. Ik vind het een heel eerlijk verhaal en ik vind het aan iedereen uit te leggen.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Dat is een fijne boodschap aan die miljoenen Nederlanders, dat zij eigenlijk met terugwerkende kracht nog even mogen inleveren. Dat zal inderdaad het draagvlak voor dit project behoorlijk vergroten. Ik wens de minister daar veel succes mee. Hier zijn wij het echt over oneens.

Ik kom op een ander punt, namelijk het spitstarief. Dat staat voor een bedrag van 300 mln. ingeboekt, maar wat wordt dat spitstarief? Wat is het spitstarief, dat wil iedereen nu weten. Wij kennen het basistarief. Dat is 5,8 cent en kan oplopen tot 6,7 cent. Maar wij gaan ook nog eens een keer door de spits rijden. Hoe gaat het dan? Wat wordt het spitstarief? Met welk tarief is rekening gehouden waardoor deze minister op een opbrengst van 300 mln. uitkomt?

Minister **Eurlings**: Ik zal nog een keer proberen het spitstarief uit te leggen. Het spitstarief maakt onderdeel uit van de totale financiële pot. Wat er aan spitstarief bij komt, gaat er in het basistarief van af. Je betaalt dus niet meer. Individueel zullen sommige mensen echter het spitstarief betalen en dus duurder uit zijn. De anderen zijn wat goedkoper uit. Dat is de grote meerderheid die geen spitstarief betaalt. Zo klopt het gemiddelde verhaal

Eurlings

weer. Dat is de ene kant. De andere is dat de hoogte van het spitstarief geen doel op zich is. Het gaat om het effect. Het gaat erom dat wij het zo hoog of laag inregelen en met zoveel randvoorwaarden omgeven wanneer wij het in Amsterdam gaan invoeren, dat je filevrij kunt doorrijden wanneer je toch in de spits rijdt. Dan krijg je er ook wat voor terug. Daarvoor moeten wij dan genoeg openbaarvervoersaanbod hebben. Men moet ook wat later naar het werk mogen gaan. Ik heb net gezegd dat het geen doel op zichzelf is. Wij zullen hierover binnenkort een brief aan de Kamer sturen. Ik kan mij voorstellen dat wij het in de regio Amsterdam met verschillende tarieven gaan testen. Wij kunnen het dan van deze tests in de praktijk laten afhangen waar wij de lijn precies trekken. Ik wil hieraan nog iets toevoegen. Als de heer Vendrik voorstander is van het spitstarief, zal het hem ook veel waard zijn dat het een succes wordt. Dan is voorzichtigheid troef. Ik heb velen in de Kamer gehoord. Ik vind het prima om één groot experiment te houden en dat te evalueren. Daarna is de Kamer aan het woord of en zo ja waar wij verder het spitstarief gaan invoeren.

De heer **Aptroot** (VVD): Ik wil het hebben over de effecten. De minister toont aan dat volgens een bepaald rekenmodel de mobiliteit met 15% afneemt. Het aantal autokilometers daalt met dat percentage.

Minister **Eurlings**: Ja.

De heer **Aptroot** (VVD): Als ik naar de cijfers kijk, blijkt dat het zakelijk verkeer gelijk blijft. Het woon-werkverkeer neemt wel iets af. Die mensen moeten natuurlijk allemaal naar hun werk. Zij kunnen niet anders, zelfs met een spitsheffing. Het sociaalrecreatief verkeer neemt echter met 29% af. Dat gaat om mensen die in een weekeinde familie bezoeken, op bezoek gaan bij iemand die in het ziekenhuis ligt of eens naar een sportwedstrijd willen. Mijn vraag aan de minister luidt of dit niet opvallend is. Deze cijfers wijzen toch uit dat mensen die voor hun werk moeten, niet anders kunnen en willen dan te blijven rijden. Maar de Nederlander die in zijn vrije tijd nog iets leuks wil doen, zoals familiebezoek, ziet in 29% van de gevallen van deze beweging af. Is dat de groep die de minister hard wil treffen?

Minister **Eurlings**: Ik wil helemaal niemand treffen. Mensen maken hun eigen keuzen. Zij zullen deze alleen wat bewuster gaan maken. Ik heb de heer Aptroot eerder toegelicht dat ongeveer 10% van de auto's puur recreatief verkeer betreft. Dat geldt zelfs in het hart van de spits in Nederland. Die mensen kunnen ook een uur eerder of later hun schoonmoeder gaan opzoeken. Wij hebben hierover al eerder een debat gevoerd. Ik heb mij toen gekscherend afgevraagd of het welzijnswinst of welzijnsverlies is wanneer je je schoonmoeder een keertje minder opzoekt. Daarover kunnen wij verschillend denken. Hoe het ook zij, het is helemaal geen probleem dat mensen hierover bewuster zullen gaan denken. Daarom is de heer Wientjes zo enthousiast, ondanks het feit dat er zakelijks iets meer gereden zal gaan worden. Hij ziet het voordeel. De zakelijke ritten zullen straks veel sneller gaan met veel minder files. Daarom blijkt uit ieder rekenmodel dat ook voor de werknemer de situatie erop vooruitgaat. Ik heb de cijfers zojuist genoemd.

De heer **Aptroot** (VVD): Voor de werknemers zal er sprake zijn van een kleine afname. Dat vind ik echter heel essentieel. Je kon dit aanvoelen. Met het rekenmodel van de minister is aan te tonen dat bij de categorie van de mensen die in het weekend iets leuks willen gaan doen, zoals het bezoeken van de familie, er sprake is van een enorme afname. Wellicht wil de minister dat persoonlijk allemaal niet, maar toch is dit essentieel. Bij deze categorie werkt het prijseffect wel. Het gaat daarbij dus om een effect in het sociaal-culturele vlak. Dat is mooi van het CDA dat zo voor het gezin en de familiebanden is.

Minister **Eurlings**: Als men wel kiest voor verkeer voor sociale contacten, betaalt men gemiddeld precies hetzelfde dan nu. Als men met de trein naar oma gaat, betaalt men ook gewoon de variabele prijs. Wellicht wordt er wel iets minder met een mooie MG met open dak rondjes gereden rond de Grote Straat in Valkenburg. Dat zou zomaar kunnen. Terecht word ik niet direct vrolijk van dat vooruitzicht. Daarbij is het echter een eigen keuze of ik het dak van de MG erop laat zitten en niet ga rijden, of dat ik het dak toch opentrek en met mijn vriendin in de zon ga zitten.

De heer **Aptroot** (VVD): Ik gun de minister die mooie MG. Ik gun mensen die zo'n mooie oldtimer hebben die ook. Die zijn wel vrijgesteld van de kilometerheffing. De minister hoeft de kilometerheffing dus niet te betalen, maar de mensen met de Suzuki Alto die hun familie op willen zoeken, moeten die heffing wel betalen. Ik vind het niet fraai.

Minister **Eurlings**: De heer Aptroot is alweer niet goed geïnformeerd. Hij baseerde zich eerder op krantenkoppen, hij zei zaken die niet terecht waren over het model van SZW en over mijn uitspraken, en hij zette op een onterechte manier het model weg van de ANWB, TLN/EVO en mijn ministerie. Nu gaat hij er weer van uit dat ik niet betaal. Helaas, mijnheer Aptroot, ik heb een MG-F uit 1999. Ik zal dus voor die auto tot het einde der tijden de kilometerprijs gaan betalen.

Ik heb nog twee korte blokjes. Het eerste gaat over de verkeersveiligheid. Mevrouw Roefs vroeg of de zorg voor verkeersslachtoffers verder zal worden verbeterd. Ik wil mevrouw Roefs een compliment maken. Ik doe dat de tweede begrotingsbehandeling op rij. Dit debat gaat altijd gepaard met vuurwerk en gespetter. Dat hoort bij dit debat over verkeer; het gaat een beetje van dik hout zaagt men planken. Toch slaagt mevrouw Roefs er in om voor de tweede keer een heel teer onderwerp aan te stippen. De vorige keer heeft zij het zwarte korps en het belang van die categorie ter sprake gebracht. Nu heeft zij het over de kwetsbare groep van de verkeersslachtoffers. Zij vindt dat deze groep meer aandacht verdient. Ik vind het mooi dat ook in een debat van dit type een punt als dit nog aan de orde wordt gesteld.

Ik vind met mevrouw Roefs dat wij voortdurend moeten blijven zoeken naar mogelijkheden om deze mensen de aandacht en hulp te geven die ze nodig hebben. Mevrouw Roefs komt met de suggestie van een persoonlijke kluis op internet. Hierin zouden alle hulpverleners na een ongeval informatie kwijt kunnen. Inderdaad is bij slachtoffers en nabestaanden de behoefte aan informatie na een ongeval groot. Ik vind het de moeite waard om, samen met onder andere de

Eurlings

Vereniging Verkeersslachtoffers, te bezien wat mogelijk is. Ik kom hierop dus graag terug en ik zal dit oppakken.

Mevrouw Roefs stelde ook dat de maximale letselschade van de NS omhoog moet. Voor spoorongelukken is het maximale bedrag op dit moment € 188.000. Hiermee voldoet volgens ons de Nederlandse Spoorwegen aan de internationale normen. Als mevrouw Roefs hierover andere informatie heeft, hoor ik die graag in de tweede termijn. Dit is echter wat mij is aangeleverd.

Ik kom op de luchtvaart. De heer De Rouwe vraagt hoe het staat met de kosten op Schiphol. Schiphol moet kunnen concurreren met andere grote luchthavens. Ik heb al gezegd dat wij veel gedaan hebben om Schiphol concurrerend te houden. De tickettaks is snel afgeschaft, volgens mij geen dag te laat. Zo'n Nederlands instrument kun je niet op deze manier inzetten in een internationale concurrerende omgeving. Vervolgens hebben wij voor vijf jaar de kosten van de luchtverkeersleiding bevroren. Dat is een groot voordeel, want op andere luchthavens worden de tarieven vaak met 5%, 6%, 7% of meer verhoogd. Schiphol wordt dus relatief goedkoper. Bovendien heb ik aangekondigd dat ik zowel in 2009 als in 2010 de tarieven van de inspectie heb bevroren. Ook op dat punt is dus sprake van een bevroering in deze moeilijke tijd.

De heer De Rouwe heeft gelijk als hij zegt dat de kosten voor security medebepalend zijn voor het kostenniveau. Samen met de minister van Justitie heb ik een werkgroep ingesteld die onderzoekt of deze kosten verder omlaag kunnen. Begin 2010 verwacht ik de Kamer nader te kunnen informeren. Wij komen hierop dus snel terug. De heer De Rouwe stelt dit terecht aan de orde. Wij doen er echt ons best voor om deze kosten te verlagen.

De heer De Rouwe vroeg verder wat ik vind van de Kennis en Innovatieagenda Luchtvaart en hoe deze verder handen en voeten wordt gegeven. Ik heb deze KIA op 7 september in ontvangst mogen nemen. Ik vind dat dit een prachtproduct is geworden. Door het bundelen van krachten wil de sector in de toekomst uitblinken in prestaties, efficiency en duurzaamheid. Dit is een sector waar ik trots op ben. Het is niet de luchtvaart op zichzelf die slecht is. Je moet niet tegen vliegen zijn, maar je moet de luchtvaart vergroenen. Wij hebben een luchthaven die CO₂-neutraal wil worden. Jos Nijhuis en zijn team zetten daarvoor alles op alles. Onze grote luchtvaartmaatschappij is 25% schoner en efficiënter, en wordt met Air France voor de vijfde keer wereldkampioen duurzaamheid. Daarom vind ik dat dit een sector is waarop wij trots kunnen zijn. Met het NLR en TNO moeten wij deze innovatie verder stimuleren. Met het bundelen van deze krachten willen wij dus in de toekomst nog meer uitblinken. Wij gaan aan de slag om het programma verder uit te werken met concrete projecten. Mooi om in dit verband te melden is het feit, dat via de media veelvuldig is vermeld, dat KLM afgelopen maandag – let op het volgende woord – de wereldprimeur heeft gehad met de eerste vlucht op biobrandstoffen met passagiers. Dat is een mooi voorbeeld van duurzame innovatie in Nederland. Dit soort projecten willen wij als regering stimuleren. Ik zal mij er samen met mijn collega's sterk voor maken dat deze innovatieagenda, die ook aan de Kamer is toegezonden, een vliegende start krijgt.

Ik kan nog iets extra's zeggen over de securitykosten. Dat is namelijk een aanliggend punt. Wat zijn nu

voorbeelden van securitykosten die zouden kunnen verdwijnen? High-riskvluchten naar de VS zouden bijvoorbeeld kunnen worden aangepakt door bagagetoezicht anders te regelen, door vliegtuigbewaking te stroomlijnen en door het efficiënter te doen. Dat bespaart al snel 7 mln. tot 8 mln. per jaar. De kosten voor de verzekering kunnen lager zijn; verzekering tegen terroristische risico's levert al snel 6 mln. tot 7 mln. besparing op. Ik noem maar even een paar voorbeelden. Begin 2010 zal ik met collega Hirsch Ballin over dit punt conclusies trekken. De richting is duidelijk: wij willen ook op het vlak van security goedkoper worden en het nadeel dat Schiphol helaas heeft ondervonden, ombuigen in een echt voordeel. Dat is goed voor onze economie, goed voor de werkgelegenheid, maar ook uiteindelijk goed voor het milieu.

De heer **Roemer** (SP): De minister heeft aangegeven dat hij snel schriftelijk zal terugkomen op de rechten van de luchtvaartpassagiers. Ik zal daarop wachten, maar ik heb een vraag. Door de uitspraak van het Europese Hof – wij zijn allemaal blij dat er nu duidelijkheid over is, dat geeft de minister ook aan – zijn er mogelijk duizenden mensen die in de afgelopen periode de claim om die reden niet hebben ingediend. Zij overwegen mogelijk om het nu wel te doen, omdat zij nu wel binnen die claimverordening vallen. Die mensen kunnen allemaal niet bij de geschillencommissie terecht. Je kunt daar namelijk niet terecht als het langer dan vier weken geleden is en wanneer de claim betrekking heeft op iets van voor 1 juli. Ik weet dat de minister er niet over gaat, maar ik vraag hem toch of hij met de initiatiefnemers daarvan contact wil opnemen om te bespreken of zij dat punt alleen al om deze redenen zouden willen wijzigen, opdat die mensen toch bij de geschillencommissie terecht kunnen.

Minister **Eurlings**: Ik begrijp uw vraag. Ik heb in de schriftelijke beantwoording aangegeven dat wij even, heel kort, de tijd willen hebben om te bekijken hoe wij de juridische uitspraak implementeren. Daarvoor vraag ik uw begrip. Ik kan wel zeggen dat ik verheugd ben over het feit dat nu helderheid is gekomen. Ik vind het heel zot dat een vlucht die pas een week later wordt vervangen door een nieuwe vlucht, een "vertraging" wordt genoemd in plaats van een "annulering" als je een dag later vliegt. Daar is nu helderheid over gekomen. Ik zal de Kamer heel snel schriftelijk informeren over de wijze waarop wij verdergaan. De vraag die u nu stelt, zal ik daar ook bij betrekken.

De heer **De Mos** (PVV): Ik wil nog even terugkomen op de CO₂-taks. Zelfs als die in Europees verband zal worden ingevoerd, wordt die ingevoerd. Is de minister dan niet bang dat wij de kans lopen om overstapvluchten te verliezen aan bijvoorbeeld de luchthaven van Dubai?

Minister **Eurlings**: Ik neem aan dat het hierbij over het emissiehandelssysteem gaat. Wat ik zo grappig vind, zijn de woorden van de minister van milieu, mevrouw Cramer, recentelijk in een debat waarin zij werd uitgedaagd door de heer Vendrik van GroenLinks. Zij zei: ho, KLM is niet mijn tegenstander, maar mijn partner. KLM is een van de partijen die knokt richting Kopenhagen om andere partijen mee te krijgen. Daarmee zegt zij twee dingen. In de eerste plaats zegt zij dat KLM hartstikke groen is en op dat vlak wil verdergaan. In de

Eurlings

tweede plaats zegt zij dat het ook belangrijk is dat wij andere partijen meekrijgen in verband met het Europese aspect. Als het Midden-Oosten, Amerika en het Verre Oosten daar uiteindelijk ook in mee komen, heb je geen concurrentievervalsing. Ik constateer dat deze eerste stap, die 10%, iets is waar ook de KLM nadrukkelijk achter staat. Ik denk dat dit wel meevalt.

De heer **De Mos** (PVV): Ik verwoordde hier de zorgen van de KLM die bij mij zijn neergelegd tijdens mijn bezoek daar. De KLM is bang dat zij internationale vluchten gaat verliezen als de CO₂-taks alleen Europees wordt ingevoerd.

Minister **Eurlings**: Daarom heb ik ook altijd gezegd dat het van het grootste belang is dat wij andere landen mee krijgen. Ik spreek in het buitenland daar altijd iedereen op aan. Ik heb dat in Japan gedaan, in China en in de States, opdat wij inderdaad mensen mee krijgen om te voorkomen dat je deze verstoring krijgt. Ik ben dat met u eens, maar ik denk dat u met mij eens bent dat het dramatische beeld dat wij hadden met de tickettaks – alleen in één klein land en in alle landen daaromheen niet – een ander beeld is dan wanneer de hele EU het doet. Maar dan nog, landen buiten de Unie moeten inderdaad mee. Daar zullen wij onze stinkende best voor doen.

□

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Mevrouw de voorzitter. 2009 is het jaar waarin ik het fundament heb versterkt, zodat daarop vele jaren kan worden voortgebouwd voor een duurzame en economische toekomst van ons land. Er is dit jaar samen met lokale overheden, met vervoerders en met alle betrokken sectoren hard, eendrachtig en constructief gewerkt aan meer kwaliteit in het openbaar vervoer, aan meer ruimte voor de fiets, aan een stevig netwerk voor de binnenvaart en aan waterveiligheid. Ik wil graag de vragen die aan mij zijn gesteld beantwoorden en op de blokjes openbaar vervoer en fiets, binnenvaart en water een toelichting geven.

Eerst noem ik graag enkele highlights. Het werk ter waarde van 1 mld. waarmee de knelpunten in het openbaar vervoer worden opgelost, is in volle gang. Reizigers merken daarvan direct de positieve effecten. Ik noem er enkele. De Randstadrail wordt doorgetrokken naar station BleiZo. Op buslijnen in Zwolle is de frequentie al verhoogd en op lijn negen in deze stad rijden sinds de zomer dankzij de keerlus extra spitstrams.

Op het gebied van de binnenvaart worden de resultaten van de Quick Wins binnenhavens zichtbaar, zoals in Middelharnis en Bergen op Zoom. In tijden van crisis werken we aan verbetering, aan onderhoud en aan ontsluiting van de binnenhavens, zodat we klaar zijn als straks de vraag bij de binnenvaart weer toeneemt. Ik ben er druk mee bezig en ook de provincies maken zich daar sterk voor.

De heer De Rouwe stelde een vraag over de Quick Wins. Het gaat om een investering van 206 mln., waarvan 91 mln. voor rekening van het Rijk komt. Daarmee geven wij met 68 gehonoreerde projecten binnenhavens een oppepper. De tweede tranche zal ik binnenkort bekend maken.

Ik heb ook grote vaart gezet achter het ontwerp voor de Deltawet. Dat is inmiddels ingediend bij de Raad van

State en ik verwacht het rond de jaarwisseling naar deze Kamer te kunnen sturen. Vooruitlopend op de behandeling van deze wet is met brede steun van de Kamer de eerste Deltacommissaris, de heer Kuijken, benoemd. Deze Deltacommissaris start officieel op 1 februari 2010 met zijn werkzaamheden, maar hij heeft mij laten weten dat hij graag al in januari kennis wil maken met de leden van de commissie van Verkeer en Waterstaat.

Dan wil ik nu de afzonderlijke onderwerpen behandelen en eerst iets zeggen over het openbaar vervoer. Het kabinet heeft het openbaar vervoer hoog in het vaandel. Met de 50 spoedprojecten die worden uitgevoerd geef ik een boost aan het regionaal ov en het is goed om te weten dat wij daarmee 50 mln. meer reizen realiseren. Dat betekent dat er 20% meer reizen gemaakt worden. Dat is nogal wat. Ik ben het met de heer Aptrout eens dat lightrailverbindingen tussen en binnen de grote steden Utrecht, Den Haag en Rotterdam een belangrijke bijdrage kunnen leveren aan het regionaal ov, zodat het nog beter wordt. Mijn besluit over de RijnGouwelijn-West moet men ook in dat licht zien. Met de visie regionaal ov, waarvan de tekst komende zomer klaar zal zijn, ga ik zeker in op de mogelijkheden van lightrail. Deze visie geeft uitwerking van de mobiliteitsaanpak van vorig jaar en is bedoeld om het ov te laten uitgroeien tot een aantrekkelijke vervoersmogelijkheid voor de reiziger. Zojuist kwamen in een interruptiedebatje de gevolgen van Anders Betalen voor Mobiliteit voor het openbaar vervoer aan de orde. Natuurlijk houd ik met deze visie rekening met de gevolgen van Anders Betalen voor Mobiliteit voor zover wij die in kunnen schatten.

Voorzitter. Diverse leden hebben opmerkingen gemaakt over de OV-chipkaart. De invoering daarvan is een enorme operatie. Niet voor niets is gekozen voor de invoering in fases. Zo leren wij werkende weg. Het is goed om ons te realiseren dat al heel veel is bereikt. Het afgelopen jaar is er met man en macht gewerkt aan de verdere invoering van de OV-chipkaart. Hiervoor is onder mijn leiding een landelijke regiegroep hard aan het werk. Op mijn verzoek is een implementatiegroep onder leiding van de heer Verbeek begonnen en die groep lost de uitvoeringsproblemen een voor een op. De regie op rijksniveau, waarom de heer Roemer vraagt, is er. De invoering in de metro in Rotterdam en Amsterdam is succesvol verlopen. Uit Rotterdams onderzoek blijkt dat de reizigers de OV-chipkaart een dikke voldoende geven. En ook de introductie van de OV-chipkaart bij de NS per 1 oktober loopt goed. Per 1 december wordt ook de voordeelurenkaart op de OV-chipkaart gezet.

Er zijn door de heer Roemer vragen gesteld over de studenten en hun sleutelkaart voor de metro. Er is goed nieuws: door de aanpassing van de Wet op de studiefinanciering per 1 januari aanstaande hebben ook studenten aan één kaart voldoende; een sleutelkaart is niet meer nodig.

Natuurlijk blijven er in dit proces zaken die uitgezocht moeten worden. Eén daarvan is het opstaptarief bij de trein. De heer Van der Ham en mevrouw Roefs hebben daar vragen over gesteld. Laat ik vooropstellen dat ook voor het opstaptarief het reizigersgemak het uitgangspunt is. Binnen het regionale vervoer, bus, tram en metro, wordt geen dubbel opstaptarief berekend. Er wordt één keer een opstaptarief gerekend van 78 cent. Overstappen binnen 35 minuten is gratis. Ook bij een treinreis nu betaalt de reiziger eenmaal het opstaptarief, ook als met de NS en een regionale vervoerder wordt

Huizinga-Heringa

gereisd. Kortom, in het ov is het de gewoonte om van A naar B te reizen met één opstaptarief. Ik zie geen reden om dat bij de invoering van de OV-chipkaart anders te gaan doen. Ik verwacht dat de decentrale overheden en vervoerders – daar ligt de eerste oplossing – met een goede oplossing voor de reizigers komen.

In de Wp 2000 staat de reiziger voorop. Dat vereist maatwerk, dat de decentrale overheden het beste kunnen leveren. Daarom heeft de Kamer destijds ingestemd met decentralisatie van het openbaar vervoer en van de tariefverantwoordelijkheid. Tot nu toe ben ik niet teleurgesteld in de decentrale overheden bij de invoering van de OV-chipkaart en in de houding van de vervoerders om het belang van de reiziger voorop te stellen. Ik ga ervan uit dat ze ook ten aanzien van het opstaptarief in het belang van de reiziger met goede oplossingen zullen komen.

De heer **Roemer** (SP): Allereerst heb ik een vraag over het openbaar vervoer en de aanbestedingen. Is de staatssecretaris het met mij eens dat de nieuwe ronde aanbestedingen fors duurder gaat worden ten opzicht van de eerste ronde aanbestedingen? Ik neem aan dat zij daar bevestigend op zal reageren, want dat is namelijk de praktijk. Gaat dit leiden tot meer uitgaven van de decentrale overheden of verwacht zij dat dit gaat leiden tot forse bezuinigingen bij het openbaar vervoer?

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: De decentrale overheden besteden hun concessies aan bij de vervoerders. Zij zijn aan zet om te komen tot goede concessies. Wij organiseren masterclasses, waarin juist met de decentrale overheden gesproken wordt over hoe je bij de concessies het belang van de reiziger voorop kunt stellen. Bij de aanbesteding van een nieuwe concessie gaat het erom, dat de decentrale overheden in staat zijn een zodanige aanbesteding te doen dat er kwalitatief goed openbaar vervoer uitkomt waar de reiziger gemak van heeft, voor een goede prijs.

De heer **Roemer** (SP): Ik heb zelden zo'n nietszeggend antwoord gehoord. Het spijt mij zeer.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Ik denk dat ik u een mooi antwoord geef.

De heer **Roemer** (SP): Het is inderdaad een mooie volzin, maar het was niet een antwoord op mijn vraag. Het is een wollig verhaal, waar we niets mee kunnen. De feiten zijn dat de prijzen bij de tweede ronde aanbestedingen fors hoger liggen dan bij de eerste ronde. Dat gaat alleen nog maar erger worden, want al die vervoerders draaien een miljoenenverlies. Zij hebben de eerste ronde gebruikt om de koek te verdelen, om ervoor te zorgen dat ze de concessies binnenkregen. Dat gaan ze niet nog een keer vijf, zes, zeven, of acht jaar volhouden, want dan zijn ze failliet. Dus de prijs gaat omhoog. Gaat dat leiden tot meer kosten voor de decentrale overheden omdat ze gaan bijpassen of worden dat bezuinigingen in het openbaar vervoer?

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Het ligt eraan hoe de decentrale overheden omgaan met de aanbesteding en met de concessies. Als zij op een goede manier aanbesteden, zal er concurrentie zijn over de concessie. Het is aan de decentrale overheden om ervoor te zorgen

dat zij waar voor hun geld krijgen. Het algemene, generieke antwoord dat u van mij vraagt, kan gewoon niet gegeven worden. Het gaat erom dat decentrale overheden op een goede manier met de aanbesteding omgaan.

De **voorzitter**: Tot slot.

De heer **Roemer** (SP): Dat kan heel goed gegeven worden, maar dat gaat gewoon miljoenen meer kosten en de provincies hebben dat geld dadelijk niet. Van de staatssecretaris en van de overheid krijgen zij dat geld er echt niet bij, dus zij zijn verplicht om te snijden. Dat zagen wij in Noord-Nederland ook. Maar de staatssecretaris ziet dat blijkbaar niet als een probleem. Daar komen wij straks wel achter, als die rondes aan de gang zijn.

Voorzitter. Met uw goedvinden wil ik naar de OV-chipkaart gaan, want hier wil de staatssecretaris de werkelijkheid niet onder ogen zien. Eigenlijk wil zij dat bij de OV-chipkaart ook niet. Het regent klachten, maar de staatssecretaris wil ze niet horen of zien. Zelfs het IPO en zelfs de vervoerders geven aan: het zou beter zijn wanneer de overheid meer verantwoordelijkheid neemt bij de invoering van de OV-chipkaart om te voorkomen dat het een lappendeken wordt, dat er te veel verschillende tarieven zijn en dat structuren niet op elkaar aansluiten. De staatssecretaris houdt hier een verhaal dat buiten niemand kan volgen. De harde werkelijkheid buiten in het land is blijkbaar een heel andere dan de werkelijkheid die de staatssecretaris voor ogen heeft. Wat gaat zij eraan doen om ook eens te luisteren wat de daadwerkelijke klachten zijn en wat wij met de OV-chipkaart daadwerkelijk aan moeten?

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Ik kan niet anders dan toch met een beetje verbazing luisteren naar de vraag of het betoog – het is maar net hoe je het wilt noemen – van de heer Roemer. Hij geeft hier een aantal stellingen en doet een aantal uitspraken die ik totaal niet herken. Ik weet wel dat er bij u heel veel vragen leefden, bijvoorbeeld toen de OV-chipkaart werd ingevoerd in de metro in Rotterdam. U schilderde mij een buitengewoon zwart scenario wat er allemaal wel niet zou gebeuren. Daar is helemaal niets van uitgekomen. De werkelijkheid is misschien wel iets minder zwart dan u die ziet, mijnheer Roemer. Misschien is mijn oog op de werkelijkheid wel iets scherper dan dat van u. Natuurlijk, er zijn klachten over de OV-chipkaart. Elke klacht moet serieus bekeken worden. Maar gezien het aantal vervoersbewegingen dat nu al met die OV-chipkaart gemaakt wordt en gezien de dikke voldoende die de gebruikers van die OV-chipkaart geven aan de kaart, denk ik dat wij absoluut op de goede weg zijn. Dan vraag ik mij af waar u uw zwartgalligheid vandaan haalt over hoe het dan echt is. Ik kan het in onderzoeken, enquêtes en evaluaties nergens terugvinden.

De **voorzitter**: Ik zeg het nog een keer: beiden via de voorzitter, niet rechtstreeks elkaar aanspreken. Het is moeilijk, maar wij blijven het oefenen.

De heer **Roemer** (SP): Volgens mij deed ik dat net, maar ik zal er nog beter op letten.

De **voorzitter**: U deed het, maar ik doe het altijd in de breedte.

Huizinga-Heringa

De heer **Roemer** (SP): Goed zo, voorzitter.

Waar haal ik mijn verhalen vandaan? Ik verzin ze echt niet zelf. Die verhalen komen van reizigers, die komen via de e-mail, die komen via de post; laat ik dat nog maar even in het midden laten. Die komen ook van de vervoerders. Zij schrijven u zelf ook een brief in september: hoe zit het met die meerkosten, kunt u als overheid niet meer doen? Als zelfs het IPO in een debat zegt "het zou goed zijn als", dan kan ik hier wel uitge- maakt worden voor zwartgallig. Maar dan moet er toch meer aan de hand zijn dan alleen het opsommen van de terechte klachten die ik hoor. Jazeker, ik ben en blijf, voor alle helderheid, voor een goed werkende OV-chipkaart. Ik blijf het er maar bij zeggen, want die kan een aanwinst zijn. Maar dan moet die wel goed ingevoerd worden.

De **voorzitter**: Dank u wel. U moet wel proberen om het allemaal zonder inleidingen te doen. De minister. Ik bedoel, de staatssecretaris.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Voorzitter. Hartelijk dank voor deze mooie aanspreektitel. Ik zal het via de voorzitter doen.

De heer Roemer zegt tegen mij: de vervoerders schrijven mij in september een brief. Dan zegt u er in een bijzin bij: om te vragen naar de meerkosten en met de vraag of de rijksoverheid er niet meer geld bij wil doen. Ja, natuurlijk. De vraag om meer geld is er altijd. Als ik tegen provincies zou zeggen "je krijgt er nog wat bij voor het invoeren van de OV-chipkaart", staat natuurlijk iedereen te juichen. Dat spreekt vanzelf. Maar over de verantwoordelijkheid voor het invoeren van de OV-chipkaart is er bij decentrale overheden en vervoerders geen enkele twijfel. Zij zeggen: wij voeren die kaart in, wij hebben daar de verantwoordelijkheid voor. Zo hebben wij dat ook met elkaar afgesproken. Ik heb u net geschetst dat er onder regie van het ministerie van Verkeer en Waterstaat enorme stappen zijn gezet, dat het met de invoering van de OV-chipkaart goed gaat en dat degenen die de OV-chipkaart gebruiken de kaart een dikke voldoende geven. Dat er natuurlijk nog wel een aantal problemen zijn op te lossen, spreekt vanzelf bij zo'n gigantische operatie. Dat is niet in een keer goed.

De **voorzitter**: Op 8 december is er een algemeen overleg over hetzelfde onderwerp.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Het klopt dat wij daar op 8 december een algemeen overleg over hebben.

De **voorzitter**: Dat is ook om de leden de hoop te geven op een vervolg.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Dat is duidelijk en dan zullen we ook specifieke zaken naar voren brengen. Na mijn oproep in de krant van gisteren aan de vervoerders, om er nu korte metten mee te maken en met elkaar te zorgen voor een goede afstemming, zeg ik toch tegen de staatssecretaris dat ik erg veel mails uit het land heb gekregen van mensen die zeggen: hêhê, het werd tijd. Volgens mij loopt het dus niet helemaal goed. Dat komt volgens mij onder andere doordat mensen de OV-chipkaart heel fijn vinden. Zij zeggen: die OV-chipkaart moet nu heel snel uitgerold worden, maar nu krijgen we dus met concessiegrenzen te maken.

Ik begrijp dat er sprake is van twee verschillende tariefstructuren. Een tariefstructuur van de NS en een van de regionale ov-bedrijven. Ik begrijp dat de NS het tarief niet flexibeler wil maken en daarmee eigenlijk de positie van de ov-bedrijven ondermijnt. De vraag is: klopt dat staatssecretaris? En eigenlijk wil ik ook heel graag een reactie van de minister, want ik wil graag dat hij de NS eens aan het jasje trekt om uit deze impasse over de tariefstructuren van de OV-chipkaart te komen.

Dan heb ik nog een andere vraag. Heeft de staatssecretaris zelf ook al gedacht aan een wijziging van de Wp 2000 als blijkt dat ook in de komende tijd de klant niet het uitgangspunt is bij de diverse partners in het verhaal? Heeft hij er ook al over nagedacht dat we met een verandering van de wet, wellicht ervoor kunnen zorgen dat het wel allemaal keurig op dezelfde manier zal gaan en de reiziger geen last heeft van concessiegrenzen?

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Het belang van de reiziger staat voorop. Dat staat voorop in mijn beleid en dat staat ook voorop in de Wp 2000 die de decentrale overheden de tariefverantwoordelijkheid geeft. Dat betekent dus dat als je met een trein van de NS reist, dat er dan in de toekomst een ander tarief betaald zou kunnen worden dan je bij een regionale vervoerder betaalt. Het tarief van de regionale vervoerders zou onderling ook nog eens verschillend kunnen zijn. Dat is wat we met elkaar hebben afgesproken. Het probleem dat nu opgelost moet worden, is om dit mogelijk te maken zonder dat de reiziger daar enorm veel last van heeft. Dat is de uitdaging.

Mevrouw Roefs zegt: komt het nou van de NS of komt het nou van de regionale vervoerders? Ik wil eigenlijk zeggen: laat alsjeblieft degenen die dat moeten uitzoeken, dat met elkaar doen en laten zij ervoor zorgen dat ze op korte termijn met een goed voorstel komen. Als het gaat over het in- en uitchecken op de stations, dan weet mevrouw Roefs dat er eind februari een eindbeeld komt. Dan komt er helderheid over hoe zij dat willen oplossen. Met het opstaptarief verwacht ik van decentrale overheden en vervoerders dat zij er met elkaar uitkomen. Tot nu toe hebben zij mij niet teleurgesteld. Steeds is gebleken dat, hoewel het moeilijk wordt, het belang van de reiziger voorop staat bij de OV-chipkaart. Dat verwacht ik ook in deze Kamer. Mevrouw Roefs vraagt mij wat ik zal doen als dat dan niet gebeurt. Ik houd niet van als-dan-vragen. Ik ga ervan uit dat het gebeurt en ik ga ervan uit dat de decentrale overheden hun verantwoordelijkheid gebruiken waarvoor zij die gekregen hebben: het belang van de reiziger.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Het lijkt nu alsof het vooral gaat om de decentrale overheden. Ik begrijp dat een enkele decentrale overheid het bijna op orde heeft, maar ik word ook gebeld door decentrale overheden met de mededeling dat het niet hun schuld is maar die van de NS. Zolang ze nog zo aan het zwartepieten zijn, komt er nog geen oplossing. Dus die stok achter de deur is zo gek nog niet. Ik zou het wel prettig vinden als de staatssecretaris ook vast eens na gaat denken over een wijziging van de Wp 2000.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Ik kan mevrouw Roefs verzekeren dat ik altijd nadenk en dat ik altijd heel ver vooruitkijk. Ik kijk echter ook naar de ervaring die ik

Huizinga-Heringa

tot nu toe heb. Zij weet dat het een lastig proces is om een oplossing te vinden. Er moeten mensen bij elkaar komen, die over hun eigen schaduw heen moeten springen. Iedereen moet wat toegeven. Dat is altijd moeilijk. Daar is tijd voor nodig. Ik ga ervan uit dat er een goede oplossing komt: één opstaptarief voor de reiziger bij een reis in het openbaar vervoer. Die oplossing komt er. Tot nu toe hebben vervoerders en decentrale overheden mij daarin niet teleurgesteld. Waarom zou dat nu wel zo zijn?

De heer **Mastwijk** (CDA): Ik wil graag kort doorvragen op drie punten waar de staatssecretaris schriftelijk op in is gegaan, maar waarvan de antwoorden mij niet heel duidelijk zijn.

Dat zijn ten eerste de reizigersopbrengsten, de verdeling tussen de Nederlandse Spoorwegen en andere vervoerders. Het lijkt mij verstandig dat vanaf heden een onafhankelijke instantie de cijfers gaat beoordelen en op juistheid toetst. Als de staatssecretaris dat kan toezeggen, zijn we een stuk verder.

Het tweede punt is de reactie op ons voorstel om vuile dieselmotoren versneld te vervangen. Ik lees in de antwoorden dat de staatssecretaris daar positief tegenover staat. Ik zou dat kunnen onderstrepen om haar in het overleg met andere bewindspersonen ook wat meer body te geven. Ik overweeg om op dat punt een motie in te dienen. Misschien kan de staatssecretaris daar nog even op ingaan.

Ik heb ten slotte nog een opmerking over de haltepalen van Veolia in Limburg. Ik heb het Verdrag van Wenen met bijlagen bestudeerd. De afbeelding die daarin wordt gevraagd, is die van een simpele bus/tram. Ik stel vast dat in ons eigen Reglement verkeersregels en verkeerstekens een meer ingewikkeld bord wordt voorgeschreven. Ik stel ook vast dat wij meer doen dan Europa vraagt. Wij zouden aan deregulering kunnen doen en het leven van Veolia en andere vervoerders een stuk makkelijker kunnen maken door het RVV aan te passen aan hetgeen het Verdrag van Wenen met bijlagen maximaal vraagt. Ik hoor graag een reactie van de staatssecretaris.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Voorzitter. Dat is een buitengewoon uitgebreide interruptie van de heer Mastwijk die uit drie aparte punten bestaat. Zijn eerste punt is misschien wel het lastigst. Dat gaat over zijn vraag en mijn antwoord over de verdeling van de opbrengsten van reizen van ov-reizigers op het spoor tussen de NS en de regionale vervoerders. Daar zijn afspraken over gemaakt. De regionale vervoerders voelen zich daar niet prettig bij, zoals de heer Mastwijk ook in zijn bijdrage heeft gememoreerd. De heer Mastwijk reikt de oplossing aan om daar voortaan een onafhankelijke instantie naar te laten kijken en de juistheid daarvan vast te stellen. Ik moet eerlijk zeggen dat dit wel een beetje erg kort door de bocht is. Er zou wel heel veel overleg aan vooraf moeten gaan voordat alle partijen het daar met elkaar over eens zouden zijn. Ik ben op de hoogte van de ontevredenheid van de regionale vervoerders. Ik wil wel toezeggen dat ik met hen om de tafel ga zitten om te komen tot een onafhankelijke instantie die in elk geval één keer, dus niet jaarlijks, gaat kijken of de verdeling reëel is of dat de regionale vervoerders terecht niet tevreden zijn over de afspraken die zij met de NS gemaakt hebben. Ik wil me er sterk voor maken om dat te doen.

Het tweede punt van de heer Mastwijk ging over de vervuilende bussen. Hij was niet tevreden met het antwoord en overweegt een motie op dat punt. Ik heb de tekst van de motie niet, dus ik vind het erg moeilijk om daar nu een antwoord op te geven.

De heer Mastwijk heeft ten slotte iets gezegd over de Veolia haltepalen. Daar is al een uitgebreide wisseling over geweest. Ik geloof dat daar ook al twee series vragen over gesteld en beantwoord zijn. Ik heb de overtuiging dat de Europese regelgeving het ons onmogelijk maakt om een oogje dicht te knijpen voor Veolia. De heer Mastwijk zegt dat hij ernaar gekeken heeft en dat hij de indruk heeft dat er mogelijk een Nederlandse kop op die regelgeving zit. Ik zeg hem toe dat dit nog een keer goed onderzocht zal worden. Is het inderdaad de Nederlandse regelgeving die deze haltepalen van Veolia bemoeilijkt, dan gaan wij daar natuurlijk iets aan doen. Komt het, zoals tot nu toe uit onderzoeken blijkt, van de Europese regeling, dan kunnen wij daar verder weinig meer aan doen. Ik zeg toe dat ik er nogmaals goed naar zal kijken.

De heer **Mastwijk** (CDA): Voorzitter. Ik zal de staatssecretaris via u de desbetreffende bewijsstukken, als ik ze zo mag noemen, aanreiken. Dan komen wij daar verder wel uit.

Ik heb ten slotte nog de dieselbussen. Het lijkt me verstandig dat ik daarover een motie indien. Dan kan de staatssecretaris in tweede termijn daarover oordelen.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Als regio's of gemeenten in dit land plannen hebben voor tolheffing, rekeningrijden of spitsheffingen dan rukt de minister van Verkeer en Waterstaat persoonlijk uit om ze allemaal in hun hok te douwen. Er is namelijk maar één man in dit land die gaat over spitsheffing, rekeningrijden enzovoorts, en dat is de minister van Verkeer en Waterstaat. Dat kun je niet leuk vinden, maar dat heet wel "regie". En zo gebeurt het dan ook. Bij de OV-chipkaart en de invoering daarvan horen wij al sinds het begin van deze kabinetsperiode van de staatssecretaris: ik ga ervan uit dat ... Dat zegt ze vanavond ook weer. Hoe lang gaat zij daar nog mee door?

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Voorzitter. De heer Vendrik heeft de minister een compliment gemaakt en dat is terecht. Er is maar een iemand die over het spitstarief gaat en dat is de minister. Er gaan er echter heel veel over de OV-chipkaart: de vervoerders en de decentrale overheden. Zij voeren de OV-chipkaart namelijk in. In het begin van deze periode stapte ik in een project dat al een aantal jaren bezig was. Ik trof een situatie aan waarin buitengewoon weinig voortgang werd geboekt en ik heb gezegd dat ik daar iets aan zou doen. Dat heb ik ook gedaan. Waarschijnlijk moest de heer Vendrik nog even bekomen van het lange debat, maar ik heb zojuist uitgebreid geschilderd wat er allemaal bereikt is op het gebied van de OV-chipkaart en welke vorderingen gemaakt zijn. In het hele land staan alle neuzen dezelfde kant op. Er zijn veel moeilijkheden en problemen overwonnen en er zijn goede oplossingen gevonden, steeds in het belang van de reiziger. De implementatiegroep heeft de uitrolplanning over het hele land voor nog deze kabinetsperiode voor elkaar gebracht. Er is heel wat gebeurd, mijnheer Vendrik en dat is gebeurd onder mijn regie. Als hij mij hoort zeggen dat ik

Huizinga-Heringa

ervan uitga, vraag ik mij af bij welk debat hij geweest is. Hij hoort mij zeggen dat heel veel voortgang met de OV-chipkaart is geboekt. Daar gaan wij mee door, maar als partijen bezig zijn met een oplossing, geef ik hun wel de tijd om die oplossing te vinden. Het is een lastig project. Er zijn veel obstakels waar je met elkaar uit moet komen. Dat is niet in een vloek en een zucht klaar. Daar is soms tijd voor nodig. Ik ga ervan uit, dat de decentrale overheden en de vervoerders nog steeds het belang van de reiziger vooropzetten bij het opstarttarief. Zij zullen mij daarin niet teleurstellen en de heer Vendrik ook niet.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Ik krijg een bevestigend antwoord, want de staatssecretaris gaat ervan uit. Ik sta hier maar voor een belang en dat is het belang van de reiziger, die het inmiddels echt niet meer begrijpt. Dat geldt ook voor de fractie van de PvdA. Het is nu al zover gekomen dat ook een coalitiepartij in opstand komt. Zouden we een afspraak kunnen maken met de staatssecretaris? Laten we zeggen dat het op 1 maart 2010 gewoon geregeld is. Dan is het afgelopen met die flauwekul en dan is er maximale duidelijkheid en transparantie voor de reiziger bereikt. Dan behoren alle tariefsverschillen tot het verleden en hebben we gewoon een fatsoenlijk werkende OV-chipkaart. Als de staatssecretaris zoveel vertrouwen heeft in haar regiekwaliteiten, neem ik aan dat we ook boter bij de vis krijgen. 1 maart 2010: is dat een deal?

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Mijnheer Vendrik, u hebt mij horen zeggen dat ik in geen enkel debat heb gezegd dat ik ervan uitga. U hebt mij horen zeggen dat er wat betreft de OV-chipkaart heel veel vooruitgang is geboekt. Er is geen sprake van flauwekul en de reiziger begrijpt het heel goed. De reiziger die met de OV-chipkaart reist, geeft die kaart een dikke voldoende. Die vindt hem gemakkelijk en plezierig en vindt het goed dat de kaart wordt uitgerold. Nee, er is geen deal dat wij op 1 maart 2010 de OV-chipkaart overal hebben. U moet zich verdiepen in de uitrolplanning. Dan kunt u zien dat 1 maart 2010 veel te snel is. Daar zijn afspraken over gemaakt. De laatste problemen worden opgelost en met de voortgangsbrief zal ik de Kamer daarover informeren. Op 8 december spreken wij erover. Mijnheer Vendrik, ik dacht dat uw partij buitengewoon tevreden zou zijn over de hoeveelheid werk die op het ministerie verzet is voor de OV-chipkaart. Dat is met regie gebeurd en daar is heel veel voortgang geboekt.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Mijn collega Van Gent heeft de afgelopen jaren vele debatten over de OV-chipkaart gevoerd. Een probleem kwam telkens terug en dat was het gebrek aan regie. Daar hebben we de staatssecretaris en andere fracties in het parlement voor gewaarschuwd. Laten we het daar dan even niet over hebben, want ik begrijp dat het geen enkel probleem meer is.

De **voorzitter**: Het was wel uw slotopmerking!

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Ik herhaal mijn vraag. Ik weet dat de uitrol van de OV-chipkaart nog wel enige tijd duurt. Waar ik het over heb, is dat ik in ieder geval al die tariefsverschillen en al die problemen waar mensen nu tegenaan lopen – ik ken ze ook uit mijn eigen praktijk – niet kan uitleggen. Ik zie graag dat dit per 1 maart 2010 is

afgelopen en dat mensen die vragen niet hebben en dat die problemen zijn opgelost. Dat is wat ik de staatssecretaris vraag. Zij heeft drie maanden de tijd en dan is het geregeld.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Het is mij echt niet duidelijk wat de heer Vendrik nu precies vraagt. Hij spreekt over 1 maart 2010. In zijn eerdere interruptie zei hij dat dan de heer hele OV-chipkaart ingevoerd moest zijn. Vervolgens zei hij: per 1 maart 2010 moet de tariefvrijheid aan de kant zijn. Nu moet per 1 maart 2010 geen enkele reiziger meer vragen hebben over de OV-chipkaart. Mijnheer Vendrik, ik begrijp uw probleem niet en ik begrijp uw vraag niet. Wij zijn hard aan het werk om die OV-chipkaart goed in te voeren. Het aantal klachten en vragen is ongeloflijk afgenomen. In Rotterdam had GroenLinks twee jaar geleden een klachtenloket, waar een aantal duizenden klachten per maand binnenkwamen. Toen heb ik gezegd: deze kaart is nog niet zo goed dat die kan worden ingevoerd. Al die klachten, problemen en vragen zijn verholpen. De invoering in Rotterdam en in Amsterdam is buitengewoon goed verlopen. En de OV-chipkaart wordt uitgerold over het hele land. Dan komen er werkendeweg problemen naar boven, maar er wordt hard gewerkt om die op te lossen, een voor een.

De **voorzitter**: Mijnheer Vendrik, u hebt een tweede termijn, echt waar.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Voorzitter, mag ik u dan een vraag stellen?

De **voorzitter**: Als u het in drie woorden kunt: wat moet er klaar zijn op 1 maart?

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Voorzitter, hier is gewoon sprake van onwil. De staatssecretaris beantwoordt een vraag die ik niet heb gesteld en suggereert dat ik elke keer een andere vraag stel.

De **voorzitter**: Stelt u nu even de vraag, anders sta ik het niet toe.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): De problemen zijn allemaal bekend, ook bij de staatssecretaris. Ze zijn allemaal benoemd in vorige debatten. Ze zijn nog steeds actueel, ze zijn niet opgelost. Als de staatssecretaris zo gelooft in haar regie, wil ik boter bij de vis. Heel simpel, ik wil dat die problemen zijn opgelost. Ik stel dus voor: 1 maart 2010. Dan heeft zij drie maanden de tijd om de problemen die vandaag de dag iedereen bezighouden, op te lossen. Simpel dan dat kan het niet zijn. Deal of geen deal?

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Er zijn al heel veel problemen opgelost gaandeweg en werkendeweg. Voortdurend zijn wij daarmee druk bezig. Op dit moment is het opstarttarief, naast de wijze waarop je kunt overstappen op de perrons, een van de laatste zaken waarover overeenstemming moet worden bereikt. Wanneer daarover overeenstemming is, zal ik dat de Kamer meedelen. In ieder geval zal dat zover zijn als de strippenkaart is uitgefaseerd en de OV-chipkaart overal is ingevoerd; dan zullen alle problemen zijn opgelost.

Huizinga-Heringa

Voorzitter. Ik wil verder gaan met de fiets. Er zijn nog enkele vragen met betrekking tot het fietsbeleid. Dit kabinet investeert meer dan ooit tevoren in de fiets als onderdeel van de mobiliteitsaanpak: in totaal 70 mln. 25 mln. gaat naar fietsnelwegen, 35 mln. naar fietsenstallingen bij stations en 10 mln. naar overige maatregelen, zoals de aanpak van weesfietsen. Ook de provincies hebben het goed opgepakt en investeren in deze kabinetsperiode maar liefst 280 mln. in het fietsvervoer. Er zijn vijf fietsnelwegen gerealiseerd en ik heb afspraken gemaakt over de aanleg van twee nieuwe regionale fietsroutes: Leiden-Den Haag en Arnhem-Nijmegen. Er loopt nu een uitvraag voor de aanleg van nog meer fietssnelwegen. De suggestie van mevrouw Roefs voor de fietssnelwegen Rotterdam-Dordrecht en de Hofpleinroute Rotterdam-Den Haag is een buitengewoon sympathieke. Ik zeg in ieder geval toe dat ik de 6 mln. die over zijn uit het amendement-Koopmans/Roefs, voor fietssnelwegen zal gebruiken boven op de daarvoor beschikbare 15 mln.

Alle maatregelen overziend, denk ik dat we kunnen spreken van een "aanvalsplan fiets". Een aanvalsplan waarvan de uitvoering al is begonnen. Ik wil met genoegen dat nog eens op een rij zetten. De Kamer ontvangt in ieder geval van mij een brief waarin ik reageer op de initiatiefnota Fietsen in Nederland... een tandje erbij van de heer Atsma. Verder zeg ik toe dat ik die brief in het kader van het bredere fietsbeleid zal plaatsen, zodat de Kamer een overzicht heeft van wat er op regeringsniveau allemaal gebeurt met de fiets, en zodanig dat ik in de tijd zet wat wanneer zal plaatsvinden.

Voorzitter, het is een goede gewoonte om ook in te gaan op amendementen. Allereerst dat van de leden Vendrik en Roemer. Het stemt mij erg plezierig dat er zo veel aandacht is voor fietsparkeervoorzieningen bij stations. Op dat punt hebben wij ook forse ambities. In deze kabinetsperiode worden 100.000 extra stallingsplaatsen gerealiseerd. In 2009 investeren wij 9 mln. en in 2010 en 2011 verhogen wij dat fors naar respectievelijk 30 mln. en 35 mln. Het uitbreiden van fietsparkeervoorzieningen is met name in stedelijke omgevingen complex omdat de druk op de ruimte daar erg groot is. In stedelijke omgevingen moeten vaak inpandige stallingen worden gebouwd en dat is niet in één jaar gerealiseerd. Jaarlijkse investeringen van 30 mln. en 35 mln. voor fietsparkeervoorzieningen is al een forse opgave. Veel geld is natuurlijk mooi, maar het moet wel op een goede manier weggezet kunnen worden. Het moet uitvoerbaar en realistisch zijn.

Afgelopen donderdag tijdens het AO fiets heb ik toegezegd dat ik de Kamer voor de zomer informeer over hetgeen nodig is om op middellange termijn te voldoen aan de vraag naar fietsenstallingen bij stations. Dat komt ook in de brief te staan die ik naar aanleiding van dat AO aan de Kamer zal doen toekomen. Het lijkt mij niet verstandig om daarop nu vooruit te lopen. Ik ontraad dus de aanneming van het amendement.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Het is waar dat de staatssecretaris ervoor heeft gezorgd dat de fiets in deze kabinetsperiode een prominente plaats heeft gekregen. Het is voor het eerst dat er zo veel miljoenen naar de fiets gaan. Met mijn opmerking over een langetermijnaanpak heb ik niet direct 2010 en 2011 voor ogen. Er komt echter een kilometerheffing. Dat betekent dat wij ook meer kunnen

en moeten besteden aan fietsinfrastructuur. Ik zou het erg goed vinden als de staatssecretaris een plan van aanpak zou hebben met innovatieve ideeën over de wijze waarop wij straks meer mensen kunnen verleiden om bijvoorbeeld met de fiets naar het werk te gaan. Ik heb het dan echt over een langetermijnaanpak vanaf 2012. Het is goed om daarbij een kostenindicatie te hebben, maar die zaken kunnen wij ook betalen uit de opbrengsten van de kilometerheffing.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Ik begrijp waar mevrouw Roefs naartoe wil. Ik kan mij voorstellen dat zij zegt dat de fiets een belangrijk vervoermiddel is. Anders betalen voor mobiliteit of niet, het is natuurlijk sowieso duurzaam en gezond om te fietsen. Het is dus ook de moeite waard om daarop in te zetten. Zoals bekend heeft dit kabinet meer geld uitgetrokken voor de fiets dan enig kabinet hiervoor. Nogmaals, wij zijn al heel druk bezig met de uitvoering van een aantal goede maatregelen. Ik zeg toe dat ik in de brief die ik de Kamer doe toekomen naar aanleiding van dat AO ook een doorkijkje geef naar de wat langere termijn en wat volgens ons van belang is voor de fiets. Hierbij moet natuurlijk wel worden bedacht dat gemeenten en provincies een heel belangrijke rol spelen bij dit onderwerp.

De heer **Roemer** (SP): Ik heb zelden bewindspersonen gehoord die niet blij waren als zij wat meer geld kregen om hun projecten te realiseren. Nu hebben wij er echter een. Dat is vreemd. Niet alleen de indieners van het amendement geven de staatssecretaris meer ruimte om alle bestaande problemen op te lossen, ook al wordt er al veel geïnvesteerd, maar zelfs de heer Atsma van de CDA-fractie komt met een notitie. Hij vraagt eigenlijk om 60 mln., maar dat is erg veel en dat zal lastig worden. Die 15 mln. zouden de staatssecretaris en de CDA-fractie echter moeten omarmen. Ik neem aan dat zij dat ook doen.

De **voorzitter**: Kom to the point, please, mijnheer Roemer.

De heer **Roemer** (SP): U hebt gelijk, voorzitter. Ik kom to the point. Het kan niet allemaal achter elkaar worden gerealiseerd, maar mij maakt u niet wijs dat in zo veel steden niet morgen begonnen kan worden met het aanleggen van fietsvoorzieningen. Op zo vreselijk veel plekken is het hard nodig. Als u morgen zegt: wij gaan beginnen, hebt u die 15 mln. op voordat u ze in handen hebt.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Natuurlijk is elke bewindspersoon blij als er voldoende budget is voor wat hij of zij graag wil doen. Ik heb u zojuist uitgelegd dat ik voor de fietsenstallingen een budget heb van 30 mln. tot 35 mln. per jaar. Het is een hele hijs om dat goed weg te zetten en goed te besteden, maar dat doe ik graag. Dus als de heer Roemer zegt: ik geef de staatssecretaris 15 mln. extra voor de fiets, dan is dat natuurlijk prachtig, maar laten we dan wel een onderwerp zoeken waar het voor nodig is, en niet een onderwerp waarvan ik eigenlijk denk dat het budget daar voldoende voor is en dat het goed wegzetten van meer geld mij eerder in de problemen brengt dan dat het behulpzaam is. Dus als de heer Roemer nu tegen mij zegt: ik heb voor de staatsse-

Huizinga-Heringa

cretaris 15 mln. en zij mag aangeven waar ze dat aan wil besteden, ben ik natuurlijk altijd blij.

De heer **Roemer** (SP): Zolang het voor fietsvoorzieningen wordt benut, heb ik daar geen moeite mee. Ik kijk ook even naar de mede-indiener. Zo mag dat geïnterpreteerd worden. Als het maar voor de fiets is. Dus dan neem ik aan dat zij dat nu omarmt.

De **voorzitter**: Dank u. We moeten nu echt korter en compacter zijn.

De heer **Mastwijk** (CDA): Ik heb een korte suggestie aan het adres van de staatssecretaris. Als dat aanvalsplan er komt, zou ik het op prijs stellen – dat geldt ook voor de heer Atsma – als daar een financieel plaatje bij kwam en een voorstel van de staatssecretaris met daarin de jaren waarin dat mogelijkwerijs gerealiseerd zou kunnen worden, mits de gemeentebesturen hun medewerking verlenen et cetera. Dan weten we waar we over praten in termen van tijd.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Ik vind die opmerking van de heer Mastwijk buitengewoon nuttig. Ik kan mij voorstellen dat ik met een brief aan de Kamer kom, met daarin een financieel plaatje. Als de Kamer dan bijvoorbeeld volgend jaar zegt: wij doen daar met een amendement wat geld bij, dan is dat natuurlijk heel mooi.

Dan kom ik aan het volgende blokje, transport over water. Ook in de scheepvaart heeft de crisis hard toegeslagen. We hebben hier recent over gesproken. Ik heb de crisis in de binnenvaart per brief aangemeld bij Eurocommissaris Tajani en ik heb hem gevraagd om samen met andere lidstaten plannen te maken om de structurele problemen aan te pakken.

De heren Cramer en De Rouwe vragen welke mogelijkheden ik zie om de modal shift te bevorderen en de heer De Rouwe vraagt mij concreet om bedrijven in kaart te brengen waarvoor de binnenvaart een aantrekkelijke optie kan zijn en om de binnenvaart in staat te stellen, meer kleine acquisitie te plegen. Ik ben bereid het Voorlichtingsbureau Binnenvaart eenmalig te steunen met een bedrag van € 750.000 in 2010. Dat is dan afkomstig uit het aanvullende beleidsakkoord. Ik vind dat in deze crisistijd, waarin de binnenvaart het buitengewoon moeilijk heeft, een goede bestemming. Dat is voor één jaar. De crisisgelden zijn ook bedoeld voor de jaren 2009 en 2010. Mocht het 2011 nog nodig zijn, dan zou de sector zelf bij kunnen dragen om ervoor te zorgen dat de activiteiten nog een poosje door kunnen gaan.

Voorzitter. De heer De Rouwe heeft ook gevraagd of ik bereid ben om geld uit het aanvullende beleidsakkoord te gebruiken voor het baggeren van de vaargeul in het Makkumerdiep. Het Makkumerdiep is van belang voor de scheepsbouw en voor de recreatievaart in de regio. Op voorwaarde dat ook de provincie hiervoor 1 mln. vrijspeelt, ben ik bereid daarvoor eveneens 1 mln. vrij te maken, ook dit weer met de gedachte achter het aanvullend beleidsakkoord: zorgen dat er werk komt in deze crisistijd. Dan lijkt mij dat een goede besteding van die gelden.

De heer Cramer heeft een amendement ingediend over de afbouw van de subsidie aan de Voorlichtingsbureaus Binnenvaart en Shortsea Shipping. De afbouw hoort bij de subsidietaakstelling die eerder met de Kamer

is gedeeld. Oorspronkelijk zou de subsidie per 1 januari 2010 worden beëindigd, maar op aandringen van het bedrijfsleven heb ik besloten tot een afbouwperiode tot 2013, waarbij de bedragen steeds lager worden. Ik vind het verantwoord dat de subsidies stoppen vanaf 2013, maar ik sta positief tegenover het verzoek van de heer Cramer om de subsidies de komende drie jaar, dus de laatste drie jaar van deze subsidie, op het huidige peil te houden en niet af te bouwen.

Voorzitter. Dat was mijn kopje transport over het water. Dan wil ik beginnen met het kopje water.

De heer **Roemer** (SP): Ik heb nog een vraag over de sluizen in Zeeland. Daar heeft de staatssecretaris al iets over geschreven, maar niet meer dan wat wij daar in het verleden over afgesproken hadden. Mijn concrete vraag is de volgende. De kleine sluizen worden nu op afstand bediend. Wat is nu nog de meerwaarde ervan, de grote sluizen alsnog op afstand te gaan bedienen?

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Ik heb in de schriftelijke beantwoording inderdaad teruggesproken of wat wij hierover gezegd hebben in een AO. Voordat de grote sluizen op afstand bediend worden, zal er een evaluatie komen van de pilots op de kleine sluizen. Als die evaluatie er ligt, neem ik aan dat ook de Kamer het interessant vindt om daarover te spreken. Dat geldt met name voor de heer Roemer, die ook in het verleden steeds het initiatief genomen heeft voor gedachtewisselingen tussen de Kamer en mij over dit onderwerp. Het lijkt mij dat dat het moment is om met elkaar naar de evaluatie te kijken, te bepalen wat de meerwaarde is en ook te bepalen wat de meerwaarde is of zou kunnen zijn van het bedienen op afstand bij de grote sluizen.

De heer **Roemer** (SP): Daar ben ik het mee eens. Het is onduidelijk omdat er nu al een aanbesteding in gang wordt gezet voor de vier grote sluizen in Zeeland. De staatssecretaris maakt mij een zeer gelukkig man, als zij nu zegt dat zij eerst gaat evalueren en naar de meerwaarde zal kijken, zoals wij dat in de discussie hebben afgesproken, en daarna zal beslissen over de vier grote sluizen in Zeeland.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Ik heb in de schriftelijke beantwoording teruggesproken op wat wij in het algemeen overleg hebben afgesproken. Daar is afgesproken dat wij eerst een notitie naar de Kamer zullen sturen over hoe het bij de kleine sluizen is bevallen, dat dit een tussenstap zal zijn en dat wij vervolgens verdergaan. Wat ik in het AO heb toegezegd, blijf ik natuurlijk gestand doen. De Kamer krijgt alle mogelijkheden om haar conclusies te trekken uit de evaluatie over de kleine sluizen.

De heer **Roemer** (SP): Iets specifieker. Het misverstand of de onduidelijkheid bij mij zit erin dat er wordt geschreven dat er wordt geëvalueerd na het project Zeeland. Zeeland heeft kleine sluizen, die hebben wij nu gedaan, maar ook vier grote sluizen. Ik wil het heel strak hebben, want ik wil daarover een motie indienen. Misschien hoeft het dan niet. Als de staatssecretaris zegt dat zij met de vier grote sluizen wacht totdat de beloofde evaluatie van de kleine sluizen is geweest die nu op afstand zijn bediend, dan is het helder en ben ik klaar.

Huizinga-Heringa

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Ik kan het nogmaals zeggen, maar dan citeer ik uit de schriftelijke antwoorden. Ik heb met de Kamer afspraken gemaakt. Op het ogenblik vindt de gefaseerde invoering plaats van bedienen op afstand van zowel de grote als de kleine sluiscomplexen in Zeeland. Zoals toegezegd, zal een verdere invoering van bedienen op afstand van grote sluiscomplexen niet eerder plaatsvinden dan nadat de pilots in Zeeland en Zuid-Limburg zijn geëvalueerd. Wat nu als pilot gebeurt, zal worden geëvalueerd en niet eerder dan dat die evaluatie is geweest, zal besloten worden om wel of niet door te gaan. Helderder dan dit kan ik het niet maken.

De heer **Roemer** (SP): Dat betekent dat de grote sluisen toch worden aanbesteed voor de evaluatie in Zeeland.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Ik denk dat wij een misverstand hebben, want wij zijn beiden van buitengewoon goede wil. Ik dacht dat ik de beantwoording gaf waarnaar de heer Roemer vroeg en ik heb nog eens herhaald wat ik ook in het algemeen overleg heb toegezegd. Misschien is het goed dat wij hier in tweede termijn op terugkomen, dan kan ik naar aanleiding van de motie kijken of die datgene beschrijft wat ik ook in gedachte heb.

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik heb gisteren aan de staatssecretaris gevraagd hoe het zat met de Quick Wins en de besteding daarvan. Ik heb de staatssecretaris hierover enkele zinnen horen uitspreken bij haar inleiding, maar de CDA-fractie vroeg ook aandacht voor de projecten die misschien nog niet zijn goedgekeurd terwijl er wellicht geld over is. Wij hebben met name Deventer genoemd, omdat daar de sluis met problemen kampt. Wij hebben specifiek gevraagd of de staatssecretaris daar iets aan kan doen, zeker met het oog op eventuele gelden die niet gebruikt zijn.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Deventer zit in de tweede ronde van de Quick Wins. Er is nog niet officieel naar buiten gebracht welke projecten wel of niet bij de tweede ronde zijn toegekend. Ik raad aan daarop te wachten. Laten wij er bij de MIRT-overleggen over spreken, dan is er helderheid en laten wij dan bespreken op grond waarvan Deventer, u zegt niet, is doorgelopen, dan kunnen wij het er over hebben.

De heer **De Rouwe** (CDA): Dat is op zich prima. Misschien is het goed dat de staatssecretaris nog even kan schetsen wanneer dat moment zal zijn. Misschien is het goed om onze buitengewone interesse voor dat project nog een keer kenbaar te maken, zodat dit een stimulans voor de staatssecretaris en anderen kan zijn om er nog eens extra goed naar te kijken.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Het overleg over het MIRT is volgens mij volgende week. Als wij daarover spreken, is het al naar buiten gebracht. Dan zullen wij ons voorbereiden op kritische en scherpe vragen van het CDA als het gaat over de quick win in Deventer.

Ik kom nu bij het kopje water. Nederland heeft een uitstekende naam op het gebied van waterbeheer. In het bijzonder geldt dat voor onze langetermijnaanpak in het Deltaprogramma. Wij zijn voortvarend bezig en onze aanpak kan rekenen op een wereldwijde belangstelling.

In het Nationaal Waterplan heeft het kabinet als speerpunt opgenomen om structurele samenwerking te zoeken met vijf andere deltagebieden. In dat kader bezocht ik dit jaar Indonesië, Bangladesh en Vietnam om deze samenwerking vorm te geven. Ook bijvoorbeeld de Verenigde Staten hebben belangstelling. Er bestaat een langlopende samenwerking tussen overheden. Recent ontving ik een hoge delegatie die zeer geïnteresseerd is in onze delta-aanpak. Ook het Nederlandse bedrijfsleven en Nederlandse kennisinstellingen zijn internationaal buitengewoon actief op het gebied van waterbeheer.

Ik streef ernaar om in september volgend jaar met een eerste concept van het Deltaprogramma te komen. Het is de bedoeling dat de Deltawet eind 2010 in werking treedt, waarna het Deltaprogramma jaarlijks met de begroting voor het Deltafonds aan de Kamer wordt aangeboden.

Wij danken onze goede naam op het gebied van waterbeheer mede aan de gedegen en bestuurlijke structuur die aan ons waterbeheer ten grondslag ligt. Op al mijn buitenlandse reizen merk ik hoe bijzonder het is dat wij in Nederland door de eeuwen heen de zorg voor waterveiligheid en waterbeheer georganiseerd en gefinancierd hebben in een hierop toegesneden structuur. Waterschappen zijn cruciaal voor het werk aan onze veiligheid en de kwaliteit van het water.

De heer Roemer vroeg naar mijn reactie op het besparingsplan van 100 mln. van de Unie van Waterschappen. Het kabinet ziet mogelijkheden om de doelmatigheid van de watersector te vergroten. Daarom is besloten om met ingang van 2011 een doelmatigheids-winst in de watersector van 100 mln. in te boeken in de rijksbegroting. Ik heb de waterschappen gevraagd om met mij mee te denken over de wijze waarop het kabinet dit besluit het beste kan realiseren. De Unie van Waterschappen is binnen twee maanden met substantiële en uitgewerkte voorstellen gekomen die kunnen rekenen op steun van alle waterschapsbesturen en die goede aanknopingspunten bieden voor doelmatigheids-winst. Ik ben daar buitengewoon blij mee. Dit zegt veel over de slagkracht en de motivatie van de waterschappen. Op dit moment pleeg ik overleg met andere betrokken overheden, waarna ik een reactie namens het kabinet zal opstellen die ik zo mogelijk nog dit jaar aan de Kamer zal aanbieden.

Hiermee ben ik gekomen aan het einde van mijn bijdrage.

De vergadering wordt van 22.38 uur tot 22.46 uur geschorst.



De heer **Roemer** (SP): Voorzitter, ik zal u helpen. Ik zal alleen de moties voorlezen. De rest is genoeg uitgewisseld.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de tabellen op de site van het ministerie van Verkeer en Waterstaat een onvolledig

Roemer

beeld geven van de individuele kosten na invoering van de kilometerheffing;

verzoekt de regering, de bovengenoemde tabellen onmiddellijk van de site af te halen en niet terug te plaatsen voordat deze wel volledig zijn,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 15 (32123-XII).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

van mening dat een extra belasting van de spits onwenselijk is;

constaterende dat de regering heeft ingestemd met een proef met een spitsheffing in de regio Amsterdam;

verzoekt de regering om een verdere ontwikkeling van de spitsheffing uit de Wet kilometerprijs te halen,

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. 16 (32123-XII).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

verzoekt de regering, geen provinciale ingezetenenbelasting in te voeren ter vervanging van de provinciale opcenten van de wegenbelasting,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 17 (32123-XII).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

verzoekt de regering om een voorstel uit te werken voor hoe zij de verantwoordelijkheid van de invoering van de OV-chipkaart weer zelf op zich kan nemen en dit voorstel uiterlijk februari aan de Kamer voor te leggen,

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. 18 (32123-XII).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

verzoekt de regering, de aanbesteding voor het bedienen op afstand van de grotere sluizen in Zeeland (fase drie) uit te stellen en de Kamer zo spoedig mogelijk eerst een uitgebreide notitie te sturen over de stand van zaken, de eventuele noodzaak en de kosten van het op afstand bedienen van deze sluizen,

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. 19 (32123-XII).

De heer **Roemer** (SP): Mijn laatste motie, die ik ook al eerder had aangekondigd, gaat over het werk aan het spoor.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat er veel spoorwerk nodig is om de kwaliteit van het spoornet te garanderen, maar er toch veel spoorwerkers ontslagen dreigen te worden;

overwegende dat door het hanteren van functieherstelden van maximaal gemiddeld 120 minuten de kwaliteit van het spoor kan worden gegarandeerd;

overwegende dat een restrictieve toelating tot het spoor wenselijk is in het kader van de veiligheid;

overwegende dat, indien spoorwerk overgaat naar een andere spooraanemer, er geen prikkel of plicht is tot overname van het personeel;

overwegende dat geregelde controle bij werkplaatsen op het spoor door de Inspectie Verkeer en Waterstaat noodzakelijk is;

verzoekt de regering, de bovengenoemde overwegingen serieus te onderzoeken door aan de taakgroep vitaliteit spoorsector te verzoeken, hierover binnen een halfjaar te rapporteren,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Roemer

Roemer, Vendrik, Cramer en Roefs. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 20 (32123-XII).



De heer **De Rouwe** (CDA): Voorzitter. Ik dank de bewindslieden voor hun beantwoording van de gestelde vragen. Het was soms een uitgebreide beantwoording en soms, neen eigenlijk heel regelmatig en vaak, was het ook een heel goede beantwoording. De uitgebreide beantwoording was vandaag ook wel nodig. Er is de afgelopen weken veel gezegd. Het is een goede zaak dat de woorden uiteindelijk in het parlement worden uitgesproken en besproken.

Ik dank de staatssecretaris en de minister ook voor hun toezeggingen. Ik wil er daarvan een paar noemen. De minister heeft een toezegging gedaan op het gebied van de supersnelwegen. De minister heeft ook een toezegging gedaan met betrekking tot de beperking van de verkeersoverlast die wij volgend jaar – gelukkig! – gaan krijgen omdat de schop dan eindelijk de grond in gaat, maar ook gaan beperken. Ik noem ook de toezeggingen van de minister ten aanzien van de duurzame luchtvaart en de motorrijders en de toezeggingen van de staatssecretaris over de binnenvaart en Makkum. Makkum is er heel blij mee. Dat geldt in het bijzonder voor de ondernemers die er weer kunnen doen wat zij willen doen, te weten ondernemen.

Wij komen later terug op de sluis bij Deventer.

De afgelopen tijd hebben veel indianenverhalen de ronde gedaan. Deze zijn in dit debat ontmaskerd. De leugens zijn gelogenstraft. Het is heel goed dat de minister duidelijk is geweest in zijn betoog over het anders betalen voor mobiliteit. Het is ook een heel goede zaak dat de Kamer binnenkort op een ordentelijke manier hierover zal spreken tijdens het hoofdlijndebat dat wij hebben gepland. Zo gaat het met grote voorstellen. Zo gaat het met wetsvoorstellen. Daarbij zal het CDA ook weer zijn inbreng leveren. Wij volgen het kabinet positief, maar kritisch. Zo hoort het ook.

De heer **Roemer** (SP): Ik voelde me eigenlijk niet echt aangesproken, maar ik zou toch graag even de bevestiging krijgen dat de heer De Rouwe het niet over mij had toen hij zei dat de leugens zijn gelogenstraft.

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik heb bij de heer Roemer inderdaad een heel andere toon gehoord. Die beviel mij meer. Ik heb geconstateerd dat de heer Roemer het meer vanuit een kritische benadering bekeek dan dat hij heel grote woorden gebruikte. Ik doelde dus niet op hem.

De **voorzitter**: De heer De Rouwe vervolgt zijn betoog.

De heer **De Rouwe** (CDA): Voorzitter. Er zijn altijd punten waarover het CDA nog niet tevreden zal zijn. Een daarvan is Deventer. Dat komt nog. Mijn fractie heeft gemerkt dat in ieder geval op één punt de beantwoording door het kabinet niet voldoende is, namelijk op het punt van het principe van shared space. Wat ons betreft moet het wat sneller gaan met de problemen rond de bebording en de belijningen die wij in Nederland kennen. Wat ons betreft moet daarmee wat meer gebeuren dan wat vandaag is toegezegd. Daarom dien ik met de heer Cramer en mevrouw Roefs de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat op enkele plaatsen in Nederland al jaren het "shared space-principe" succesvol wordt toegepast en dit veel internationale aandacht en lof heeft opgeleverd;

overwegende dat in het onlangs opgerichte shared space-instituut kennis over dit concept wordt gebundeld;

verzoekt de regering, de verdere toepassing van shared space te bevorderen en in samenspraak met het shared space-instituut onderzoek te doen naar de resultaten, inclusief aanbevelingen voor toepassing hiervan,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 21 (32123-XII).

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik wacht het verdere verloop van dit debat met interesse af.



De heer **Mastwijk** (CDA): Voorzitter. Ook ik dank de bewindspersonen. Er is veel gewisseld. Op een groot aantal punten heb ik mijn zin gekregen. Mijn dag kan daarom bijna niet meer stuk. Twee dingen resten wat mij betreft nog. De eerste is de kwestie van het conceptaanwijzingsbesluit van Natura 2000. Ik wil hierover de volgende motie indienen omdat ik hierover nog niet helemaal gerust ben.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat het ontwerp-aanwijzingsbesluit Natura 2000 Westerschelde en Saeftinghe verregaande consequenties kan hebben voor de economische en ruimtelijke ontwikkeling van de provincie Zeeland;

verzoekt de regering, niet over te gaan tot het nemen van een definitief aanwijzingsbesluit voordat hierover separaat overleg met de Kamer heeft plaatsgevonden,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 22 (32123-XII).

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Waarom dient de heer Mastwijk

Mastwijk

deze motie in, terwijl wij in de beantwoording kunnen lezen dat dit al is toegezegd?

De heer **Mastwijk** (CDA): In de motie staat het woord "separaat". Deze kwestie is voor mijn fractie van erg groot belang. Wij willen hierover graag apart kunnen spreken voordat verdere stappen worden gezet.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Separaat van wat?

De heer **Mastwijk** (CDA): Wij willen hierover een separaat overleg, los van alle onderwerpen die op dit moment lopen.

Ik kom op de al aangekondigde voor de staatssecretaris ondersteunende motie over het versneld vervangen van vuile dieselmotoren. Uit het dictum blijkt welke kant het uit zou moeten gaan. Daarom lees ik de motie direct voor.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat eind 2010 in Nederland naar schatting nog 2000 bussen rondrijden met relatief "vuile" dieselmotoren;

overwegende dat het versneld vervangen van de motoren in deze bussen door motoren van de nieuwste generatie een bijdrage levert aan de verbetering van de luchtkwaliteit, de efficiency van de concessie via een hogere restwaarde van de bussen, en de werkgelegenheid in Nederland;

overwegende dat het vervangen van de motoren derhalve in het belang is van de rijksoverheid, de decentrale overheden en de ov-bedrijven en dat het dientengevolge voor de hand ligt dat genoemde partijen een financiële bijdrage leveren;

verzoekt de regering, de mogelijkheden van zo'n versnelde vervanging van relatief vuile motoren in bussen van het stads- en streekvervoer in Nederland verder te onderzoeken, in overleg te treden met de betrokken partijen en de mogelijkheden na te gaan van financiering ervan uit het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit en/of het programma Schoon en Zuinig, en de Kamer over de uitkomsten van dit onderzoek uiterlijk medio 2010 te informeren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Mastwijk, Roefs en Cramer. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.
Zij krijgt nr. 23 (32123-XII).

De heer **Mastwijk** (CDA): Nog één punt moet mij van het hart, namelijk de kwestie van de haltepalen van Veolia in Limburg. Het heeft onze beleidsmedewerkers, samen met het voortreffelijke CIP, vandaag een halve dag gekost om de informatie boven water te krijgen. Mijns inziens moet het voor de staatssecretaris mogelijk zijn

om binnen een week op het gestelde te reageren en de Kamer te berichten hoe zij tot aanpassing van regelgeving overgaat.

De **voorzitter**: Mijnheer Roemer wil een vraag stellen?

De heer **Roemer** (SP): Nee, voorzitter, mevrouw Roefs zal wat ik wilde zeggen, straks aansnijden in haar eigen termijn. Dan komt het goed.

De **voorzitter**: Het is allemaal wat raadselachtig, maar ik denk dat ik het snap.

De heer **Roemer** (SP): Voor de helderheid zeg ik dat mevrouw Roefs mijn motie mee wil ondertekenen. Zij zal dat straks zelf vertellen.

De **voorzitter**: Dat had ik al begrepen. Het gaat over de motie waarin de regering wordt gevraagd om iets op te dragen aan de taakgroep vitaliteit spoorsector. Die wordt dus mede ondertekend door mevrouw Roefs. Dat is nu gezegd, zodat zij dat straks niet meer zelf hoeft te zeggen. Het woord is aan de heer Aptroot.

□

De heer **Aptroot** (VVD): Voorzitter. Ik heb nog een klein vraagje, gezien de noodkreten vandaag vanuit Limburg of de tunnels van de A73 in Roermond en Swalmen inderdaad op 1 december open zouden gaan en of de geluiden zouden kloppen dat ze in januari en februari weer dicht gaan. Wij hopen van niet. Wij willen gewoon de zekerheid dat ze 1 december definitief opengaan en ook open blijven voor normaal gebruik.

Op mijn vragen over de overlast van het spoor heb ik geen antwoord gekregen. Gezien het tijdstip begrijp ik dat ook nog wel. Ik zal hierover een en ander in twee moties vastleggen.

De VVD is van geen kant overtuigd dat het allemaal goed zal gaan met de kilometerheffing. Wij hebben twee punten van kritiek, los van allerlei andere zaken. In de eerste plaats is dat de presentatie van de cijfers en in de tweede plaats de privacy. Wij vinden nog steeds dat de presentatie van de cijfers niet klopt. Het was wel bijzonder dat de minister naar andere cijfers verwees terwijl ik de cijfers gewoon van de website van het ministerie van Verkeer en Waterstaat heb gehaald. Als je alle e-mails en de meer dan 27.000 handtekeningen op onze website ziet, vinden ook heel veel mensen dat de presentatie niet klopt, dat het geen juiste voorstelling van zaken is. Ik denk hierbij aan de kosten van het kastje, het vervolgstasje, het onderhoud, het spitstarief en de provinciale belasting die straks dreigt te komen. Verder denk ik ook aan de bpm. Die moet gewoon nog worden afgeschreven bij bestaande auto's, waarvoor je jarenlang extra wegenbelasting gaat betalen. Daardoor betaal je dus dubbel in de overgangperiode. Als je al die zaken niet meeneemt en allemaal op nul zet, dan handhaaf ik mijn uitdrukking van gisteren dat vier kostenposten worden weggemoffeld en dat er sprake is van desinformatie, die ordinair propaganda is. Wij zouden echt verwachten dat er aanvullende informatie komt op de website van het ministerie, zoals inmiddels wel bij de ANWB over drie van de vier punten staat, en dat de tabellen weg worden gehaald. Die tabellen – ik houd ze nu omhoog – geven namelijk aan heel veel mensen de

Aptroot

indruk dat zij maar heel weinig meer kwijt zijn of dat zij minder kwijt zijn. De informatie op de website van het ministerie van Verkeer en Waterstaat klopt niet. De tabellen zijn echt misleidend en geven een vertekend beeld. Zoals ik gisteren heb gezegd: een excuus aan de automobilist, die zo op het verkeerde been wordt gezet, zou op zijn plaats zijn. Maar de minister vindt dat dit allemaal wel kan. Dat is dieptreurig.

En dan nog de privacy. Het argument van de minister is dat er geen probleem mee kan zijn. Ik herhaal dat de vergelijking met de gsm mank gaat, omdat je de leverancier van je telefoon zelf kiest en omdat je ervoor kunt kiezen hem uit te zetten of thuis te laten. Dat kastje krijg je echter verplicht in je auto. Ik wil zo'n kastje niet in mijn auto en heel veel Nederlanders ook niet. Toch krijgen wij het opgedrongen. Over het elektronisch patiëntendossier kan de burger zeggen: ik wil niet dat dit dossier wordt bijgehouden. Honderdduizenden burgers hebben dat gedaan, omdat zij weten dat 100% veiligheid niet bestaat. De OV-chipkaart kan worden gekraakt. Je kunt dus kiezen of je er een op naam hebt of dat je er een krijgt die gewoon blanco is. Je kunt hem dan zelf wel opladen, maar niemand kan jouw gangen nagaan. De stemcomputer is in Nederland uitgezet, die mag niet worden gebruikt, omdat hij niet veilig is. Het is absoluut onjuist dat de minister zomaar beweert dat het 100% veilig is. Dat is geen eerlijke informatie. Onze zorgen en die van de burgers zijn volkomen terecht. Hier wordt niets onderbouwd, maar gewoon gesteld: het kan allemaal wel.

De heer **Van der Ham** (D66): Privacy is voor ons een ongelofelijk belangrijk en doorslaggevend punt bij de kilometerheffing.

De heer **Aptroot** (VVD): Ik hoor u er anders nooit over.

De heer **Van der Ham** (D66): U hoort mij daar voortdurend over. Dat doe ik namelijk bij elk algemeen overleg. Ik ga dat hier niet herhalen, omdat wij het hier niet over die AO's hebben. Maar de privacy is van enorm belang. Bij het elektronisch patiëntendossier is sprake van een centrale opslag van informatie. Het is heel goed dat mensen de keuze hebben om daarvan te zeggen: mag ik daarvan verschoond blijven? In dit geval blijft de informatie in je eigen auto en wordt deze niet centraal opgeslagen. Dat is een heel groot, essentieel verschil in de wijze waarop wordt omgegaan met de privacy. Anders zouden wij nooit akkoord zijn gegaan.

De heer **Aptroot** (VVD): Bij de OV-chipkaart is volstrekt duidelijk dat iemand die op niet al te grote afstand staat, de kaart zo kan aflezen. Daarom hebben mensen er bezwaar tegen. Wij zijn toch akkoord met de OV-chipkaart, omdat je kunt kiezen of je er een op naam hebt of een die volstrekt anoniem is. Die keus is er met het gebruik van het kastje niet. De VVD maakt zich zorgen. Heel veel mensen in het land maken zich zorgen, maar D66 maakt zich geen zorgen om de privacy, maar dat is uw keus.

De heer **Van der Ham** (D66): Wij maken ons heel veel zorgen om de privacy. Daarom zijn wij daarop ook in elk overleg teruggekomen. Steeds hebben wij gezegd: dat moet goed geregeld zijn. Ook de commissie die daarover gaat, heeft er heel scherp naar gekeken. Het gaat om

decentrale opslag en dit is de meest safe methode om met dit soort gevoelige informatie om te gaan. Daarom steunen wij het voorstel, juist omdat wij zo streng zijn op dit gebied. Mocht blijken dat de techniek toch haar problemen kent, dan zullen wij er, samen met u, bovenop zitten.

De heer **Aptroot** (VVD): Dat kan wel zijn, maar er wordt iets opslagen dat je, net als bij de OV-chipkaart, waarschijnlijk zomaar kunt aflezen.
Voorzitter. Ik dien vier moties in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat door de Wet kilometerprijs en de al doorgevoerde lastenverhogingen voor de automobilist niet wordt voldaan aan de eisen gesteld in de motie-Hofstra/Van Hijum;

overwegende dat de kilometerheffing een duur, onpraktisch en onveilig systeem is dat geen oplossing biedt voor de files in Nederland;

constaterende dat automobilisten hard getroffen worden door de kilometerheffing;

constaterende dat investeringen in het wegennet en het openbaar vervoer dringend nodig zijn en dat voldoende financiële middelen daarvoor nu niet beschikbaar zijn;

verzoekt de regering, de kilometerheffing niet in te voeren en de hierdoor vrijvallende 4 mld. te investeren in infrastructuur,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 24 (32123-XII).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat er in het kader van de taakstelling is gekozen voor een korting van 120 mln. per jaar op het Infrastructuurfonds vanaf 2011;

overwegende dat investeren in de infrastructuur de economie versterkt en het milieu ten goede komt;

verzoekt de regering, niet te korten op infrastructurele projecten en de taakstelling te vinden in het verkleinen van de organisatie en het verminderen van subsidies,

en gaat over tot de orde van de dag.

Aptroot

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

Zij krijgt nr. 25 (32123-XII).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat metingen aangeven dat het geluid van de treinen op de HSL-Noord de geluidsnormen overschrijdt;

constaterende dat de voorgenomen maatregelen niet garanderen dat op korte termijn het geluid wordt teruggebracht tot beneden de wettelijke normen;

verzoekt de regering, ervoor te zorgen dat voor 1 februari 2010 het geluid van de treinen op de HSL-Noord de geluidsnormen niet overschrijdt;

en verzoekt de regering, de Kamer voor 1 december 2009 te informeren over hoe de regering dit realiseert, en in de eerste week van februari 2010 opnieuw geluidsmetingen te laten verrichten en de Kamer hierover te informeren,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 26 (32123-XII).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat door het toenemende gebruik van het spoor overlast door geluid en trillingen langs het spoor toeneemt;

constaterende:

- dat veel spoor is aangelegd voor beperkt gebruik voor personenvervoer en nu steeds intensiever wordt gebruikt voor personen- en goederenvervoer;
- dat er geen normen zijn voor trillingen veroorzaakt door treinvervoer;

spreekt als haar mening uit:

- dat er voor trillingen van het treinvervoer maximumnormen moeten worden opgesteld;
- dat een inventarisatie moet worden gemaakt van spoortrajecten waar bebouwing dicht langs het spoor is gelegen en waar sprake is van substantiële klachten van omwonenden;
- dat voor deze trajecten moet worden gemeten of er sprake is van overschrijding van geluids- en trillingsnormen;

verzoekt de regering, deze inventarisatie en metingen in 2010 te doen, te beginnen met de IJssellijn, en op basis daarvan plannen op te stellen waardoor geluid en trillingen niet de normen overschrijden;

verzoekt de regering tevens, de Kamer daarover te informeren vóór 1 november 2010,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 27 (32123-XII).

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Voorzitter. Ik was redelijk verbijsterd toen de heer Aptroot zijn eerste motie indiende. Hij heeft in de eerste termijn buitengewoon grote woorden gebruikt. Na het debat en na wat er allemaal gezegd is, houdt hij ijzerenheinig vol dat er iets niet klopt. Tot mijn grote verbijstering – ik gebruik die woorden niet zo heel gauw – komt hij met een volstrekt fabelachtige motie. Met zijn eerste motie zegt hij namelijk: weet u wat, doet u het hele project maar niet. Is de heer Aptroot het met mij eens dat sprake is van het failliet van de geloofwaardigheid van de VVD in dit debat?

De heer **Aptroot** (VVD): Wij zijn faliekant tegen deze voorstellen dus zeg ik met mijn motie: niet doen en de 4 mld. die de invoering kost besteden aan infrastructuur. Dat is een logische consequentie van onze opstelling.

De heer **De Rouwe** (CDA): Voorzitter. Ik wil het niet hebben over de kilometerheffing als zodanig. Daarover hebben wij vandaag en gisteren uitgebreid gesproken. De VVD heeft de kilometerheffing twintig jaar in haar verkiezingsprogramma genoemd en is er sinds kort van afgestapt. Ik heb het lijstje met de vele rapporten over medestanders van de kilometerheffing nog eens goed bekeken. Als daar alle verkiezingsprogramma's van de VVD van de afgelopen twintig jaar aan toegevoegd worden, wordt de stapel twee keer zo groot, maar dat terzijde. Mij gaat het erom dat de heer Aptroot de afgelopen twee dagen nogal stevige woorden heeft geuit toen hij sprak over deze minister. Een aantal woorden die hij heeft uitgesproken wil ik noemen. Propaganda. Onwaarheden. Een schande. Hij moest zich schamen. Weggemoffeld. Onjuist informeren. Kan ik op basis van deze moties concluderen dat de minister u kennelijk heeft overtuigd en dat hij u wel degelijk goed heeft geïnformeerd? Want volgens mij mis ik een motie, als ik al deze grote woorden van u niet meer terugzie in een motie.

De heer **Aptroot** (VVD): Over verkiezingsprogramma's. Ja, je kunt wel eens een ander standpunt innemen. Zo is het CDA, nadat eerder D66 en de VVD datzelfde hadden gedaan, gegaan naar een nieuw standpunt over de AOW. Hulde daarvoor. U had dat in het verkiezingsprogramma. Wij hebben ons gerealiseerd: het is niet meer te betalen, dat doen wij niet meer. U hebt dat later gedaan, dus dat is prima.

Ja, ik heb die woorden gesproken en die heb ik nu even herhaald. Wij zien helemaal niks in het plan voor de kilometerheffing. Wij vinden de informatie die het

Aptroot

ministerie van Verkeer en Waterstaat en deze minister geven echt beneden peil, een bewindspersoon onwaardig. Dat heb ik gisteren gezegd en dat zeg ik nu gewoon weer.

De **voorzitter**: Tot slot.

De heer **De Rouwe** (CDA): Het gaat mij niet om de inhoud van het onderwerp. Het gaat erom dat de VVD een ongelooflijk grote broek aan heeft gehad en nu in haar hemd staat. Het kan niet zo zijn dat u afgelopen weken in de hoogste versnelling op ramkoers was en zo meteen hier in een slakkengangetje de zijdeur moet verlaten, omdat u kennelijk niet waar hebt kunnen maken wat u de afgelopen dagen allemaal hebt gezegd. Ik kan maar één conclusie trekken. De VVD is niet alleen de weg kwijt, maar er is nog een ander punt. De winter is nog niet eens begonnen in dit land en de VVD zakt vandaag finaal door het ijs heen. Die conclusie trekt het CDA vandaag na de zwakke moties van vandaag en de enorm sterke en grote woorden van de afgelopen dagen, die u op geen enkele manier waar hebt kunnen maken in dit debat.

De heer **Aptroot** (VVD): Dat is uw waardering. Ik vind dat de minister het niet heeft kunnen waarmaken. Dit soort hijgerige woorden van u, door het ijs zakken; dat is allemaal leuk. Ik had gisteren een standpunt, ik ben niet overtuigd en ik heb dat nog steeds. Ik heb een motie ingediend omdat de kilometerheffing niet door moet gaan en omdat wij die idiote 4 mld. aan invoeringskosten moeten gebruiken voor het investeren in infrastructuur. Punt uit. Het is volstrekt duidelijk.

De heer **Van der Ham** (D66): U hebt gisteren gezegd dat de minister heeft zitten liegen, dat hij liegt op zijn eigen website, dat hij onjuiste informatie verstrekt. U zit al langer in het parlement. Als een minister zo openlijk onjuiste informatie verstrekt, is het indienen van een motie van wantrouwen het enige wat je kunt doen. Dat weet u toch? Als je in het Britse parlement tegen elkaar zegt dat je liegt, moet je het parlement verlaten of moet je het waarmaken. Welke keuze maakt u?

De heer **Aptroot** (VVD): Ik sta hier in het Nederlandse parlement en ik ga over mijn eigen keuzes. U gebruikt het woord "liegen"; de minister heeft gezegd "leugenaar". Ik heb de woorden gebruikt die ik heb gebruikt, maar ze waren niet bepaald complimenteus voor de minister. Ik vind ook dat er niet fatsoenlijk is geïnformeerd richting automobilist. Maar één ding: wij gaan er gewoon mee door en wij bestrijden dit slechte voorstel. Laat de minister dit naar die automobilist en straks naar de kiezers maar waarmaken.

De **voorzitter**: Tot slot.

De heer **Van der Ham** (D66): Het is niet helemaal juiste informatie, zei u. U zwakte het een beetje af. Onvolledige informatie, zei u net. U hebt gezegd dat er onwaarheden op die site staan. Dat trekt u nu dus terug. Anders moet u nu komen met een motie van wantrouwen. Ik hoop dat de kranten, waarvoor u dit soort uitspraken waarschijnlijk hebt gedaan, nog even meepikken dat de VVD dat keuteltje terugtrekt.

De heer **Aptroot** (VVD): Het lijkt wel alsof ik een CDA-Kamerlid hoor. Deze tabel klopt niet, van geen kant. Die geeft volstrekt verkeerde informatie. De minister zei gisteren: kom maar op, leuk, een motie van wantrouwen. Ik denk dan: wat is er toch met die CDA-ministers aan de hand? Balkenende probeert naar Brussel te gaan, dat lukt niet. Fractievoorzitter Van Geel probeert naar Brabant te gaan, dat lukt niet. En deze minister wil ook weg. Wij hebben veel liever dat hij nu blijft: hij met zijn plannen. Wij voeren er oppositie tegen en laat de kiezer dan maar bepalen hoe het is, al die automobilisten en al die anderen.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Een goede motie van wantrouwen had niet misstaan. Dat snapt de heer Aptroot ook wel, maar goed, die komt er niet. Wat er wel is gekomen, is de motie-Hofstra, ingediend door een VVD'er. Is de VVD nu voor of tegen de kilometerheffing?

De heer **Aptroot** (VVD): De heer Hofstra heeft een motie ingediend samen met de heer Van Hijum. Ik heb dat gisteren duidelijk gezegd: vier voorwaarden voor een manier van betalen naar gebruik. Aan alle vier de voorwaarden is niet voldaan. De eerste was niet zwaarder belasten. Dit kabinet heeft in drie jaar tijd de automobilisten al 1,5 mld. zwaarder belast en er komt steeds meer bij. Ook aan de andere drie eisen is niet voldaan. Als je je niet houdt aan de voorwaarden, moet je je plan intrekken. Punt uit. Wij zijn dus gewoon tegen dit plan.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Ik vraag heel simpel aan de heer Aptroot: kan de heer Hofstra misschien nog een keer aan de Tweede Kamer uitleggen hoe je een Hofstraheffing invoert? Ik begrijp uit de motie dat elke kilometerheffing dus duur, onpraktisch en onveilig is. Er is geen andere optie. De VVD-fractie wil de motie-Hofstra gratis uitvoeren en dat kan niet. U hebt daarvoor getekend en sterker nog: de VVD-fractie heeft daarvoor het initiatief genomen. Dan is het ook aan de VVD-fractie om duidelijk te maken wat deze minister anders moet doen. Maar een gratis kilometerheffing komt er nooit.

De heer **Aptroot** (VVD): Ik heb net al gezegd: aan de voorwaarden die de VVD-fractie toen heeft gesteld, is niet voldaan en allerlei andere problemen zijn daar nog bovenop gekomen. Dat zijn zaken die de VVD-fractie absoluut niet wil. Ik respecteer dat de heer Vendrik het geweldig vindt als de automobilist zwaarder belast zou worden. Hij wil een flink hoog spitstarief en hij zegt dat dit voor een paar centen niet kan. Hij wil dubbeltjes en het vrachtverkeer zwaarder belasten. Wij zijn het volstrekt oneens. Gaat u maar door met iedereen de auto uit pesten, mijnheer Vendrik, maar dat wil de VVD-fractie niet.

De heer **Van der Staaij** (SGP): In de motie wordt nog wel verwezen naar de motie-Hofstra/Van Hijum die wel uitging van een kilometerheffing. Die zou aan bepaalde voorwaarden moeten voldoen. Betekent dit dat de VVD-fractie met deze motie ook zegt dat zij de kilometerheffing nog steeds een goed idee vindt, maar niet in deze vorm?

De heer **Aptroot** (VVD): De motie zegt twee dingen,

Aptroot

want er staat verder ook nog wat op het systeem. De VVD-fractie vindt wel dat als de regering op pad is gestuurd met vier voorwaarden, dat je dan allereerst kijkt of de regering aan die vier voorwaarden voldoet. Die voorwaarden zijn toen overigens ook door de CDA-fractie gesteld en zij zegt nu: het spitstariet willen we niet en dan toch wel; dan niet en dan toch wel. Dat is heel verwarrend. De VVD-fractie vindt dat je de regering in ieder geval moet beoordelen op een eerdere uitspraak van de Kamer. De regering voldoet niet aan alle vier de voorwaarden van die uitspraak. Bovendien zijn er alle andere problemen, zoals met het kastje dat continu ergens mee in contact staat en dergelijke. Wat de VVD-fractie betreft: kilometerheffing, no way!

De heer **Van der Staaij** (SGP): De heer Aptroot geeft eigenlijk toch geen antwoord op mijn vraag. Betekent de verwijzing naar die motie ook dat de VVD-fractie nog steeds zegt: als aan die voorwaarden wel is voldaan, dan steunen wij op zichzelf wel het idee van een kilometerheffing? Dat geldt kennelijk ook voor de PVV-fractie die de motie mee ondertekend heeft.

De heer **Aptroot** (VVD): Ja, maar dat is zo'n hypothetisch geval, want aan de vier voorwaarden is niet voldaan. Toen de keuze voor een vorig systeem aan de orde was, zei het CDA-Kamerlid Eurlings: de kosten zijn gigantisch hoog. Toen ging het over 1,7 miljard gulden. Dat is € 800.000. Nu zijn de invoeringskosten 4 mld. En dan al die andere ellende, die uitvoeringskosten die zo hoog zijn; we zien dit van geen kant zitten en we vinden dat we maar moeten ophouden met nieuwe belastingen. De ticketbelasting heeft niemand gelukkig gemaakt. We moeten gewoon stoppen met het bedenken van steeds maar nieuwe belastingen. Daar is Nederland hard aan toe.

De **voorzitter**: Dank u, mijnheer Aptroot. U had nog drie minuten over.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Voorzitter. Ik dank de minister en de staatssecretaris voor hun antwoorden. Ik ben blij met de toezeggingen: 4,5 mln. voor het station en de metro in Amsterdam-Zuid; 6 mln. voor realisatie van twee fietssnelwegen in de Randstad; het meer naar voren halen van onderhoud van het spoor; een brief over de reorganisatie bij NS; meer aandacht voor de positie van verkeersslachtoffers en een onderzoek naar de persoonlijke kluis.

Ik concludeer dat de VVD-fractie haar grote woorden van gisteren vandaag niet heeft kunnen waarmaken. Er zou sprake zijn van onfatsoenlijke informatievoorziening, van propaganda en onwaarheden. De kosten zouden weggemoffeld worden. Ik heb de heer Aptroot dit vandaag niet zien waarmaken, helemaal niet. Ik wijs er nog maar een keer op dat er op geen enkele manier door de VVD-fractie een structurele oplossing wordt geboden voor de files, voor de bereikbaarheidsproblematiek. Dat doet de kilometerheffing wel. We gaan betalen voor gebruik, niet voor bezit. Dat is winst voor de gezondheid van mensen en voor het milieu. Dat zijn allemaal zaken waarvan de VVD-fractie net doet alsof het haar niets aangaat.

De heer **Aptroot** (VVD): Kan ik dan concluderen dat mevrouw Roefs de tabellen die op de website van het ministerie van Verkeer en Waterstaat staan onderschrijft? Geven die een juist beeld aan de automobilist? Heeft zij dan niet gehoord dat ik net in tweede termijn de kritiek en de opmerkingen heb herhaald en dat die absoluut niet zijn weerlegd door de minister, omdat hij daar gewoon niet op ingaat?

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Dat is heel iets anders dan die heel grote woorden van gisteren. Er deugt blijkbaar helemaal niets van de informatievoorziening. Wij hebben eindeloos veel informatie gehad. De minister heeft heel duidelijk antwoord gegeven. Ik wil nogmaals zeggen dat dat sprokje van u dat het aanleggen van meer wegen een einde zal maken aan de files, natuurlijk absoluut niet waar is. Als je met tien rijbanen in een stad aankomt, kun je nog niet naar binnen. Het aanleggen van al die wegen helpt dus helemaal niets.

Voorzitter. Ik vervolg mijn betoog. Wij hebben op 8 december nog een debat over de OV-chipkaart. Dan gaan wij het uitgebreid hebben over de instap, de overstap, de basistarieven en allerlei amendementen die er liggen. Wij krijgen blijkbaar nog een voortgangsbrief voor 8 december. Ik hoop dat daaruit blijkt dat het denken bij de staatssecretaris sinds vandaag niet stil heeft gestaan. De PvdA wil in die brief graag haarfijn de problemen in beeld gebracht zien. Zij wil ook heel graag het eindbeeld zien. Het zou ook nog wel eens kunnen zijn dat daar de problemen liggen, dat wij blijkbaar allemaal tevreden zullen zijn met iets verschillends.

Voorzitter. Ik wil ten slotte twee moties indienen.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat het maximale letselschadebedrag bij de NS in geen verhouding staat tot het maximale letselschadebedrag van 1 mln. dat geldt in de rest van het ov;

verzoekt de regering om het huidige maximale letselschadebedrag van € 188.000 bij de NS gelijk te trekken met het maximale letselschadebedrag dat in de rest van het ov geldt, zodat een slachtoffer van een treinongeluk eenzelfde schadevergoeding krijgt als iemand die letsel oploopt bij een bus-, tram- of metro-ongeluk,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 28 (32123-XII).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

Roefs

overwegende dat het project A74 geen vertraging mag oplopen en klaar moet zijn voor de Floriade;

overwegende dat om een glazen overkapping in de toekomst mogelijk te maken, bij het ontwerp nu al rekening gehouden moet worden met de overkapping;

verzoekt de regering om in het ontwerp (OTB) rekening te houden met een eventuele aanleg van een glazen overkapping voor de A74 in de toekomst en dit in het ontwerp niet onmogelijk te maken,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 29 (32123-XII).

De heer **De Mos** (PVV): Voorzitter. Het schip zinkt, maar het orkest speelt door. Dat was het geval in 1912 toen de Titanic naar de bodem van de zee zonk. Het orkest wist wat er ging gebeuren maar speelde onverdroten door. Zo is het ook met de kilometerheffing. Minister Eurlings is de dirigent die weet dat het systeem nooit gaat werken, maar hij speelt de ene na de andere melodie. De PVV roept de minister nogmaals op om af te zien van de invoering van kilometerheffing. Minister, bel de premier en zeg hem: Jan Peter, ik zie af van de invoering van kilometerheffing. Voeg daaraan toe: ik ben het eens met de PVV; de enige echte oplossing voor files is het verbreden van bestaande en het aanleggen van nieuwe wegen.

Voorzitter. Ik ben toe aan de moties.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat het systeem kilometerheffing geen files oplost, oneerlijk is en voor een extra belastingdruk zorgt;

constaterende dat door de installatie van "spionagekastjes" Vader Staat weer doet aan staatscontrole van zijn burgers;

overwegende dat er voor het systeem kilometerheffing totaal geen draagvlak is onder de bevolking;

verzoekt de regering, af te zien van het project kilometerheffing,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 30 (32123-XII).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat auto's de afgelopen 20 jaar veel veiliger zijn geworden;

overwegende dat op stille en rustige uren van de dag 140 km per uur op snelwegen net zo veilig is maar wel sneller;

overwegende dat op sommige tijden onder zware weersomstandigheden op diezelfde snelwegen 100 km per uur zeer gevaarlijk kan zijn;

verzoekt de regering, te komen tot flexibilisering van de maximumsnelheid, afhankelijk van drukte en weersomstandigheden, tot een maximum van 140 km per uur,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 31 (32123-XII).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat het in Nederland zeer goed gaat met het milieu;

overwegende dat men de begrippen "klimaat" en "milieu" onterecht door elkaar haalt en daar doemscenario's aan koppelt, die gefinancierd moeten worden door de belastingbetaler;

verzoekt de regering, de gehele duurzaamheidsagenda uit de begroting van Verkeer en Waterstaat te verwijderen,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 32 (32123-XII).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat flitspalen langs snelwegen zorgen voor verkeersonveilige situaties;

De Mos

constaterende dat flitspalen langs snelwegen onnodig files veroorzaken;

verzoekt de regering, alle snelwegen flitspaalvrij te maken,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 33 (32123-XII).

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Voorzitter. Ik dank de minister en de staatssecretaris voor de uitgebreide beantwoording. Naar mijn overtuiging is door de minister nut en noodzaak van Anders Betalen voor Mobiliteit vanavond weer eens uitgebreid aangetoond. Ik zie uit naar het verdere debat daarover bij de behandeling van de wet.

Er is een groot aantal toezeggingen gedaan, waarvoor ik beide bewindslieden dank. Zelfs dank voor het antwoord nr. 126 op de niet door mij gestelde vraag! Met name de reactie van de staatssecretaris op mijn amendement over de voorlichtingsbureaus voor de binnenvaart en de toezegging van de minister over spoorzone Zwolle zijn daarbij voor onze fractie zeer belangrijk. Het belang van de binnenvaart in brede zin en de ontwikkelingen van de spoorzone, waarvoor wij ons al eerder sterk maakten, wordt hiermee nog eens breed onderstreept.

Als de vervoerssector zich meldt voor deelname aan de stimuleringsregeling – mogelijk pas aan het einde van dit jaar – hoop ik dat zij niet teleurgesteld zal worden door een dichte deur. Ik begrijp dat er een mogelijkheid bestaat om de door henzelf gevraagde kans om een dieselelektrisch voertuig ook snel in te koppen en ik hoop dus op een toezegging van de minister op dit punt.

Voorzitter. De rest van mijn overwegingen zijn vervat in twee moties.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat Rijkswaterstaat jaarlijks aan advertentiekosten over wegwerkzaamheden ongeveer 8 mln. per jaar besteedt en dat ProRail voor advertenties over spoorwerkzaamheden in 2010 1 mln. heeft gereserveerd;

overwegende dat bij de heroverwegingen ook naar de kleinere posten op de begroting moet worden gekeken;

verzoekt de regering, in overleg met de infrabeheerders en vervoerders te onderzoeken in hoeverre er bezuinigd kan worden op de advertentiebudgetten door soberder advertenties zonder in te boeten op de effectiviteit, gezamenlijke inkoop en multimediale advertenties en de Kamer hierover voorjaar 2010 te informeren,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 34 (32123-XII).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat het mogelijk is om (kleinere) Tracéwet-projecten voor te bereiden via de Wet ruimtelijke ordening (Wro);

overwegende dat de procedures in de Wro en de Tracéwet qua doorlooptijd niet veel verschillen, maar dat het voordeel van de Wro-procedure is dat gemeenten/provincies dan bevoegd gezag worden, waardoor het Rijk niet meer provinciale besluiten hoeft te bekrachtigen met alle tijdverlies van dien;

overwegende dat door toepassing van de Wro-procedures verdere versnelling mogelijk is omdat de kwaliteitstoets in het proces kan worden meegenomen en niet achteraf plaats hoeft te vinden;

overwegende dat het Rijk in deze constructie voldoende betrokken kan blijven omdat het wegbeheerder blijft en vooraf de technische vereisten van het wegproject kan bepalen;

verzoekt de regering, in overleg met het IPO daar waar kan de uitvoering van MIRT-projecten via de Wro in plaats van de Tracéwet te laten lopen en de Kamer binnen drie maanden hierover te informeren voor welke projecten dit zal gelden,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 35 (32123-XII).

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Voorzitter. Ik zal mijn tweede termijn beginnen met een motie in te dienen.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat het overkappen van snelwegen, bijvoorbeeld met een dunne glasconstructie, in potentie grote voordelen biedt voor de leefomgeving en kansen oplevert voor energieopwekking en grondexploitatie;

constaterende dat bewoners in plaatsen als Venlo, Delft en Arnhem tot dusverre tevergeefs pogingen deden, een

Vendrik

experiment met dergelijke technieken van de grond te krijgen;

constaterende dat het overkappen van snelwegen weliswaar extra kosten met zich meebrengt, maar er ook bespaard kan worden op geluidsschermen en zoab, terwijl er verdiend kan worden aan grondexploitatie en energiewinning;

overwegende dat het opdoen van ervaring met een dergelijke innovatie kansen met zich meebrengt voor het Nederlands bedrijfsleven;

verzoekt de regering, een experiment "duurzame snelweg" te starten en daartoe een voorstel aan de Kamer voor te leggen,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 36 (32123-XII).

De heer **Vendrik** (GroenLinks): De politieke bijsluiter bij deze motie is tamelijk liberaal. Ik erken onmiddellijk in de richting van de minister dat dit soort innovaties nooit in één klap 100% goed zijn. Er moet op door worden geïnnoveerd, er moet verder over worden nagedacht. Waartoe ik de minister oproep, is ruimte te maken voor deze innovaties en te kijken hoever we komen. Als het aan het eind van de rit niet goed past, dan doen we het niet, maar misschien zit er muziek in. Laat de kans op deze interessante innovaties niet lopen!

Tot slot over de kilometerheffing. Ik heb met genoegen de soms rijke roomse verdediging van het wetsvoorstel door deze minister aanschouwd, maar het is nog zover dat wij hier bezig zijn met een zaligverklaring. Er zijn nog wel een paar groene en linkse boodschappen te doen, alvast in opmaat tot het echte hoofdlijnen debat, binnenkort met deze minister. De kilometerheffing moet volgens GroenLinks een substantiële bijdrage leveren aan het behalen van de klimaatdoelen door deze minister. Nou, dat is met een procent of 20 nog niet overdadig veel, zeker als we nog niet weten waar hij die andere 80% uit denkt te halen.

Een volgend punt zijn de files. Er moet echt meer perspectief op een snelle invoering van het spitstarief ontstaan, zodat we snel iets kunnen doen aan de files. Daarmee zouden wij niet tot het einde toe moeten wachten. "Ingroeimodellen", roept de minister. "Welke zijn dat dan?", blijft onze herhaalde vraag.

Bij de provinciale belasting zit de heer Aptroot er volgens mij echt helemaal naast. Voorlopig is anders betalen voor mobiliteit, minder betalen voor mobiliteit. Ik neem het het kabinet eerlijk gezegd kwalijk dat het punt van de provinciale belastingen niet netjes is geregeld. Het zweeft in de lucht en voorlopig is de eerste boodschap van het kabinet dat de niet-autobezitters mogen meebetalen: slecht voor het draagvlak. Minister, kom met een adequate oplossing!

De heer Roemer maakt het punt dat de afschaffing van de bpm heel rare effecten heeft. Ik vrees voor de milieueffecten daarvan – daar hebben wij al heel vaak over gesproken – maar er zijn ook gevolgen voor de

verdeling van lasten. Minister, u moet echt met een beter verhaal komen.

Tot slot. Er wordt een extra beroep gedaan op het ov en dat moet ook. De kilometerheffing heeft dat effect en dat is positief, maar dan moet dat ov er wel zijn. Dan moet er een gezaghebbend en dekkend plan liggen van deze minister, zodat het openbaar vervoer bij de invoering van de kilometerheffing zijn volle wasdom bereikt en de extra vraag aankan.

Vele punten vragen nog om een nader debat; ik zie eraan uit.

□

De heer **Van der Staaij** (SGP): Voorzitter. Ik dank de beide bewindslieden voor de beantwoording. Het hoofdmoment was natuurlijk de kilometerheffing. Ik vond dat de minister een faire, inhoudelijke verdediging had van de plannen. Natuurlijk zijn er nog heel wat vragen te beantwoorden, maar dat zal in het vervolg plaatsvinden, ook in de wetsbehandeling. Voor het draagvlak zal dan natuurlijk tellen of die aansprekende principes een voor een breed publiek vertrouwenwekkende vertaling hebben gekregen. Ik vond het in ieder geval een goede start van die conclusie.

Mijn tweede punt is de RijnlandRoute, waarop in de schriftelijke beantwoording is ingegaan. Ongetwijfeld komt dit terug bij het MIRT. Het punt dat ik nu nog wil maken, is dat er een integraal plaatje ligt, terwijl het kabinet nu eigenlijk zegt dat het gefaseerd moet worden aangepakt. Daarover hebben wij enige zorg. Zo'n integraal plaatje vraagt eigenlijk om doorpakken, mede gezien het enthousiasme in de regio en bij het bedrijfsleven. Het Rijk gaat weliswaar heel wat investeren, maar wil ook weer 200 mln. terugkrijgen via het eigenaarschap van het vliegveld. Daarom vraag ik de minister nadrukkelijk om te kijken naar de mogelijkheden om snel door te pakken, met aanvullend geld uit de regio, van het bedrijfsleven maar ook van het Rijk.

Tot slot mijn laatste punt. Met het oog op de tijd zal ik volstaan met het voorlezen van mijn motie daarover.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de Deltacommissie heeft aanbevolen om voor de langere termijn te komen tot een optimale en robuuste versterking van dijken en waterkeringen met het oog op een adequate bescherming van Nederland tegen overstromingen;

overwegende dat bepaalde (Europese) regelgeving, zoals Natura 2000, ongewenste en onbedoelde beperkingen kan opleveren ten aanzien van de uitvoering van deze beoogde optimale dijkversterkingen;

verzoekt de regering – mede in overleg met de waterschappen – te inventariseren in hoeverre (Europese) regelgeving, zoals Natura 2000, belemmerend kan werken ten aanzien van de uitvoering van de door de Deltacommissie voorgestelde optimale en robuuste versterking van dijken en waterkeringen, alsmede

Van der Staaij

oplossingen voor mogelijke knelpunten in kaart te brengen en de Kamer daarover voor 1 maart 2010 nader te informeren,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 37 (32123-XII).

De vergadering wordt van 23.32 uur tot 23.40 uur geschorst.

De **voorzitter**: Wij gaan door met de tweede termijn van de kant van de regering. Ik verzoek de bewindslieden om zich te beperken tot hun oordeel over de ingediende moties en niet met heel uitgebreide argumentaties te komen. Het wordt laat en ik weet dat de minister, als hij moe is ... We gaan hem helpen, net als vorig jaar. Het woord is aan de minister.

Minister **Eurlings**: Voorzitter. Dank. Er is veel gezegd over zuidelijke mensen die bloemrijk kunnen praten, maar zuidelijke mensen hebben 's avonds andere voorkeuren dan nog in een debat staan. Ik zal de bloemrijkheid nu zeer beperken.

Er liggen een paar vragen die ik nog moet beantwoorden. Mag ik dat nog doen van u?

De **voorzitter**: Vragen en de moties, maar geen bloemen.

□

Minister **Eurlings**: Heel goed. Geen bloemen.

Een vraag is nog van de heer Vendrik van GroenLinks. Hoe zit het nu met de verdeling tussen weg en openbaar vervoer? Ik wil daar kort op antwoorden, zodat ook de heer Vendrik met een goed gevoel naar huis kan gaan. In de periode 2008-2011 is de verdeling als volgt: wegen 11,5 mld., ov en spoor 10,9 mld. Daar komt nog eens bij, voor zowel de weg als het ov, 9,2 mld., waarvan 8 mld. via de BDU. Dat betekent dus ongeveer een fiftyfiftyverdeling. Ik heb u gezegd – dat zijn toch de feiten – dat ongeveer 80% van de vervoerskilometers over de weg wordt gemaakt en heel wat minder over de rails. Dan lijkt mij een verdeling van ongeveer fiftyfifty vanuit uw ov-hart een zeer warme steun voor de prioriteiten die u stelt.

Dan vroeg de heer Cramer naar de HSL Brabant en naar mogelijkheden op het traject Den Haag-Eindhoven. Ik vind het een belangrijk initiatief van de heer Cramer om daarnaar te kijken. Ik zeg dat niet geheel zonder eigenbelang, als u mijn vervoersbeweging ziet in het weekend, richting het zuidoosten. Het is ook gewoon voor de reizigers belangrijk. We hebben één praktische reden om even te wachten met een onderzoek naar de uitbreiding. Het belangrijke onderwerp dat speelt bij de vraag of een uitbreiding überhaupt mogelijk is, is de capaciteit op het spoor. Pas als de echt snelle treinen van de HSL rijden, kunnen wij exact vaststellen of en, zo ja, hoeveel ruimte er op het spoor komt om extra treinen te laten rijden. Ik wil u echter wel toezeggen, mijnheer Cramer – dat is dan een geste in uw richting – dat de nieuwe concessie van het hoofdrailnet een eventuele

uitbreiding van de treindienst over de HSL naar Eindhoven niet onmogelijk zal maken en dat wij dus geen kansen verspelen als wij even de tijd nemen. Ik denk dat wij elkaar daarin goed treffen. Ik zie de heer Cramer knikken.

De heer Aptrout stelde een vraag over de A73-tunnel. Laat ik ook hem een goed gevoel geven, aan het einde van het debat. De A73-tunnel zal op 1 december 2009 worden opengesteld. Ik heb eerder gezegd: 1 december is 1 december. Ik ben hier om heel veel redenen heel erg blij mee. De testen zijn succesvol afgerond. Er zijn nog restpunten die moeten worden opgelost, maar die zijn relatief heel beperkt in omvang, ongeveer vijf keer zo weinig als bij de gemiddelde tunnel op de Betuweroute. Bovendien bestaat nu het beeld dat die restpunten de openstelling op 1 december niet in de weg staan, met twee keer twee stroken op snelheid. Ook kunnen die restpunten worden weggewerkt tijdens regulier onderhoud. Volgens het beeld van u hoeft de tunnel dus niet extra dicht. Ik zou zeggen: mooi nieuws voor Limburg, mooi nieuws voor mobiel Nederland. Zo, dat was nog eens een mooie. Nu zijn we allebei happy. Dat lucht op, aan het eind van zo'n avond, toch? Ik zie de heer Aptrout breed lachen. Dat is mooi.

Voorzitter. Dan ga ik nu in op de moties. Ik begin met de motie op stuk nr. 15 van de heren Roemer en Aptrout. De modellen geven een goed en gevalideerd beeld. Die tabellen zijn bedoeld om de automobilist een indicatie te geven wat hij om en nabij kan verwachten tussen nu en het moment van dan. De modellen zijn gevalideerd door ECORYS en Deloitte. Kunnen we die nader verfijnen? Absoluut. Kunnen we daar mee auto's in meenemen? Absoluut. Het beeld dat die modellen misleidend zouden zijn, werp ik echt verre van mij. Ik zeg dat ook omdat de algemene beelden van hoeveel auto's erop vooruit gaan en hoeveel erop achteruit, in grote lijnen goed overeenkomen met de conclusies van het zeer gedegen onderzoek van SZW. In die zin wil ik wel kijken hoe we nog meer auto's kunnen toevoegen en meer situaties. Samen met de ANWB, TLN en EVO, die deze tabellen gemaakt hebben, zie ik werkelijk niet in waarom wij die tabellen onmiddellijk van de site zouden moeten afdalen. De aanneming van deze motie moet ik dus zonder enige twijfel ontraden.

Ook de motie waarin staat dat de extra spitsbelasting onwenselijk is, moet ik ontraden, want het spitstarief is een onderdeel van de kilometerprijs, ook in het kader van het behalen van de doelstellingen. Ik herhaal dat we er zeer zorgvuldig mee moeten omgaan. De hoogte van het spitstarief is geen doel op zich. Het moet ertoe leiden dat er een maximale doorstroming komt, dat mensen een goed alternatief hebben en dat de mensen die het spitstarief betalen, goed kunnen doorstromen.

De motie onder stuk nr. 17 van de heer Roemer is mede ondertekend door de heren Vendrik en Aptrout. Zij weten dat het kabinetsbesluit is dat de opcenten niet in de kilometerprijs zitten, maar dat die op een andere manier zullen worden geheven door een nieuwe provinciale belasting. Ze worden gelijk of kleiner in omvang dan de huidige opcenten. Ik ga niet meer alleen de automobilist belasten. Ik moet de motie ontraden. Ik kan de Kamer voor de inhoud van de nieuwe belasting doorverwijzen naar de staatssecretaris van Binnenlandse Zaken, wiens dossier dit is.

De motie op stuk nr. 20 van de heer Roemer is mee ondertekend door Vendrik, Cramer en Roefs. Hoewel de

Eurlings

overwegingen zeer gevarieerd zijn, waardeer ik de problematiek die hier aan de orde wordt gesteld. Ik weet dat de heer Cramer en anderen daar vaker naar hebben gevraagd. Ik wil deze zaak voorleggen aan de taakgroep en die vragen hierop te reageren en de Kamer te rapporteren. In die zin kan ik deze motie overnemen.

De motie op stuk nr. 21 van de heer De Rouwe, mede ondertekend door de heer Cramer en Roefs, gaat over het Shared Space Institute. Ik zal met het Shared Space Institute om de tafel gaan zitten en bespreken op welke wijze onderzoek kan plaatsvinden en bezien welke kosten hieraan verbonden zijn, teneinde afspraken te maken over een onderzoek en de financiering van dat onderzoek. Over de uitkomst van dit gesprek zal ik de Kamer graag informeren. Als ik de motie van de heer De Rouwe zo mag opvatten, zie ik deze als ondersteuning van beleid en zal ik zo snel als ik kan rapporteren. Ik zie de heer De Rouwe knikken, dank daarvoor. Hij hoort daar dus van.

De motie op stuk nr. 24 is van de heer Aptroot, mede ondertekend door de heer De Mos. Hierin wordt verzocht de kilometerprijs niet in te voeren. Ik kan er heel veel over zeggen, maar ik zal slechts één zin als echt antwoord gebruiken en dat is de volgende. Het bedrijven is wat wij liever anders betalen voor mobiliteit noemen: defiscalisering van de auto, een prachtige kreet voor een liberaal. Dit is een uitspraak van de heer Pieter Hofstra en die uitspraak is niet van vroeger, die uitspraak is van dit jaar nadat de heer Aptroot allang zijn steun had ingetrokken. Ik zou zeggen, communiceer met senator Hofstra. Communiceren is niet alleen zenden, maar ook ontvangen. Misschien kan dit nog tot het nodige leiden. Ik moet deze motie ontraden.

De motie op stuk nr. 25 van de heer Aptroot, verzoekt de regering niet te korten op de infrastructurele projecten. De VVD heeft een groot nummer gemaakt bij de algemene politieke beschouwingen, dat het kabinet te weinig bezuinigt in tijden van crisis. Dat moet sneller en het moet veel grover. Het wordt grover, de VVD weet dat wij naar flinke scenario's kijken, maar om nu te pretenderen dat wij de financiële gevolgen van de crisis kunnen tegengaan zonder te snijden in de uitgaven, lijkt mij niet in lijn met de aanval van Mark Rutte tijdens de algemene politiek beschouwingen. Iedereen zal zijn deel moeten doen, daarom moet ik deze motie ontraden. Ik zeg nogmaals: ook in deze tijd van minder kun je beter een systeem hebben waarin alle belastingen van de automobilist in het Infrafonds lopen, dan het huidige systeem waarin de kans groot is dat op een gegeven moment belastingen van de automobilist rechtstreeks de staatskas in gaan.

De heer **Aptroot** (VVD): De minister ziet toch dat wij in de tegenbegroting van de VVD uiteindelijk 20 mld. bezuinigen, maar wel veel geld voor de infrastructuur uittrekken. Dat zou het kabinet ook kunnen, maar dat maakt een andere keuze. Het is niet zo dat wij niet heel fors snijden.

Minister **Eurlings**: Prima, maar u doet dat op een andere manier. Ontwikkelingssamenwerking in plaats van asfalt vind ik nogal speciaal. Laat ik het in één zin zeggen: Ik ben benieuwd of de infrastructuur er heel veel op vooruitgaat, als u die tientallen miljarden gaat invullen die u in het kader van de crisis wilt bezuinigen. Dat zou mooi zijn, maar ik ga er even niet van uit.

De **voorzitter**: U vervolgt uw betoog.

Minister **Eurlings**: Dan de motie op stuk nr. 26, die is ingediend door de heer Aptroot en de heer Roemer. Deze gaat over het verrichten van nieuwe geluidsmetingen langs het spoor. Op 13 november heb ik het TNO-rapport met bevindingen van de eerste meting naar de Kamer gezonden. De resultaten van deze meting is voor mij aanleiding om een behoorlijk aantal maatregelen te nemen. Ik laat het tijdelijke materieel aanpassen met kunststof remblokken, die ervoor zorgen dat de wielen rond blijven. Ik laat in het weekend van 28 november de baan akoestisch slijpen. Ik laat vervolgonderzoek doen naar de effectiviteit naar de geluidsreducerende maatregelen. In het meetplan is vastgelegd hoe gemeten zal worden, dit overeenkomstig de wettelijke normen die daarvoor gelden. Bij de metingen die door TNO zijn verricht en zullen worden verricht, worden ook de verticale en horizontale railtrillingen op de spoorstaaf meegenomen. Deze metingen hebben tot doel de railruwheid te bepalen en de afstandsdemping van het spoor. In die zin beschouw ik mijn inspanningen op dit vlak als zeer adequaat. Ik vind dat deze motie niets toevoegt en daarom ontraad ik haar.

De heer **Roemer** (SP): Ik snap het niet helemaal. De indieners zijn allebei verheugd over wat de minister allemaal gaat doen. Wij willen allemaal dat de geluids-overlast omlaag gaat. Wat is er dan tegen om, als al die maatregelen zijn genomen, even een meting te doen? Wij vragen toch niet het onmogelijke?

Minister **Eurlings**: In de motie staat nadrukkelijk dat wij niet kunnen garanderen dat op korte termijn het geluid wordt teruggebracht binnen de wettelijke normen. Dat is een feitelijke onjuistheid. Het geluid zit nog binnen de wettelijke normen. Het enige dat wij toen is maatregelen nemen om het tijdelijke materieel stiller te maken omdat wij anders volgend jaar door de wettelijke normen heen gaan. Daarmee is het een inhoudelijke onjuistheid in deze motie. Ik ga dus meten en ik kom met die metingen bij de Kamer terug, dus ik doe wat de indieners willen. Zij constateren echter dat wij boven de normen zitten en dat is gewoon feitelijk onjuist.

De heer **Roemer** (SP): Ik vind dit zoeken naar een argument om de motie te ontraden.

Minister **Eurlings**: Nee, het is een feitelijke onjuistheid. Dat heb ik in het debat toegelicht. Wij zitten nu nog binnen de normen. Zo zijn gewoon de feiten, dat is de onafhankelijke constatering van TNO.

De motie op nr. 27 van de leden Aptroot en Roemer betreft de IJssellijn. Ik moet helaas ook deze motie ontraden. Nu laad ik de verdenking op mij dat ik inderdaad te negatief ben aan het einde van deze avond, gezien de strenge blik van de heer Roemer. Wij drinken er een biertje op. Dat zeg ik richting de heer Roemer, voorzitter, maar misschien ook richting u. Ik moet deze motie helaas ook ontraden want de HSL Noord voldoet ten aanzien van de trillingen in de baan en in de ondergrond aan de normen zoals gesteld door de Stichting Bouwresearch in de richtlijnen. Ook hier is dus sprake van een feitelijke onjuistheid.

Eurlings

Ik kom nu op de motie van mevrouw Roefs over de A74, de motie op nr. 28. Ik heb een goed debat gehad met mevrouw Roefs.

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik wil nog één ding navragen bij de minister. Hij heeft gisteren in de eerste termijn van de Kamer geïnterrupteerd. Dat is ongebruikelijk, maar wel zeer begrijpelijk. Hij heeft nu de moties van de VVD-fractie gezien. Hij heeft de woorden gehoord de afgelopen weken en ook vandaag en gisteren in het debat. Hoe apprecieert de minister politiek gezien de moties die uiteindelijk zijn ingediend, gegeven zijn, overigens zeer begrijpelijke, reactie van gisteren?

Minister **Eurlings**: Ik heb gezegd dat ik graag een debat op inhoud wil voeren. Ik pretendeer niet de wijsheid in pacht te hebben. Er zijn nog veel problemen die moeten worden opgelost. Wij zullen hier nog veel met elkaar over de details van het voorstel moeten spreken. Ik hecht aan een debat op inhoud over de principes. Ik vind dat wij een goed debat met elkaar gevoerd en een open debat, waarvoor mijn dank. Ik constateer dat de VVD-fractie tien kardinale punten had. Daarvan zijn er in de tweede termijn nog twee enigszins overgebleven: ten eerste de privacy, hetgeen feitelijk en bewijsbaar een onjuist vrees is, en ten tweede nog één tabelletje waarmee wordt gezwaaid waar van alles mis mee zou zijn. Dat tabelletje is gevalideerd door ECORYS en door Deloitte. Het is mede tot stand gekomen met de ANWB, TLN en EVO. Het is bedoeld om een gevoel te geven van hoe wij nu zitten en hoe wij in de eindsituatie zitten, als de kilometerheffing er is. Deze betreft dus niet alle overgangsvormen. Het resultaat komt het qua verhoudingen, weeg het vooruit en achteruit, in grote lijnen goed overeen met het zeer doorwrochte onderzoek van SZW waarin alles is meegenomen.

Als ik lees in de krant dat over mij wordt gezegd dat ik te ver ben gegaan door te stellen dat meer mensen erop vooruit gaan dan achteruit en ik heb hier de bewijzen op grond van de modellen in mijn handen – ik heb het onderzoek van SZW en het onafhankelijke onderzoek genoemd – wil ik alleen in alle vriendelijkheid richting de VVD-fractie zeggen: past u nu op dat u aan het einde van dit debat niet alleen nog maar een stickertje in handen hebt want als dat zo is, zou dat stickertje met "no way" wel eens kunnen worden misverstaan als verkiezingsadvies richting de VVD. Laten wij dit debat verder voeren op inhoud, dan komen wij nog ergens. Spreekt u een keer met de heer Hofstra, mijnheer Aptroot.

Dan de glazen overkapping. Ik heb eerlijk tegen mevrouw Roefs gezegd dat ik het niet zie zitten. De vergelijking met een station doet niet ter zake, want daar heb je veel minder roet en dus veel minder onderhoud. Ik vind ook dat zo'n overkapping geen doel op zichzelf moet zijn. Het gaat om de echte overlast en het beschermen van mensen. Ik wil wel een kop, maar geen kap. Ik wil dus wel meer doen dan wettelijk nodig is en het goed inpassen. Zoals gezegd, wil ik die kap niet als doel op zichzelf. Het is best mogelijk dat er in de toekomst een regering zit die dat heel anders ziet. Dat is prima. Ik wil echter niet dat wij nu vertraging oplopen. Dat staat ook in de motie. Als mevrouw Roefs mij had gevraagd om dat beleid inhoudelijk voor de verre toekomst niet uit te sluiten, had ik dat prima gevonden. Dat zou niet mijn manier zijn, maar misschien wel die van anderen. Als mevrouw Roefs mij nu vraagt om het

OTB hierop aan te passen, zeg ik dat we dan wel degelijk vertraging zullen oplopen. Dat OTB is gereed. Omdat ik echt wil voorkomen dat er vertraging optreedt ten aanzien van de A74, ontraad ik de Kamer om deze motie aan te nemen. Met deze motie vergroten wij immers de kans dat de A74 niet gereed is ten tijde van de Floriade. Dat zou ook voor mevrouw Roefs en anderen geen goed resultaat mogen zijn.

Ik kom op de motie-Roefs over de maximale letselschade van € 188.000. Helaas moet ik de Kamer ook ontraden om deze motie aan te nemen, omdat aansprakelijkheid voor letselschade een gedeelde competentie is, namelijk die van Justitie en V en W. Voor het spoor is het maximale bedrag verhoogd naar € 188.000. Hiermee sloten wij aan op de internationale norm, de Europese verordening passagiersrechten en op het CTOIF Verdrag. Wij hebben dat afgestemd met de sector en de consumentenorganisaties via het OVW. Het laatste vind ik belangrijk. Ik moet de Kamer dus ontraden om die motie aan te nemen, maar misschien kunnen wij het daarover nog eens hebben voordat er wordt gestemd. Ik heb namelijk het idee dat wij elkaar verkeerd begrijpen. Daarom vroeg ik mevrouw Roefs of zij extra feiten heeft. Dit is ons eerlijke beeld.

De heer De Mos wil afzien van de kilometerprijs. Mijnheer De Mos, dit past niet binnen het coalitieakkoord. U weet dat ik als een dolle verder ga met het verbreden van wegen. Dat doe ik sneller dan van tevoren. Daarmee zorg ik er echter niet voor dat alle files verdwijnen. Dat is nu eenmaal de realiteit. Ik ontraad de Kamer dus om deze motie aan te nemen.

De heer **Roemer** (SP): Ik heb een punt van orde, voorzitter. Er is een motie ingediend en de minister zegt tegen het betreffende Kamerlid: laten we het daarover even één op één hebben. Ik neem aan dat de minister bedoelt dat hij de Kamer daarover informeert.

De **voorzitter**: Laten we dat zo begrijpen.

Minister **Eurlings**: Ik bedoelde te zeggen dat, als mevrouw Roefs het idee heeft dat ik dingen over het hoofd heb gezien, ik wil dat zij die meldt. Mocht ik daardoor tot een andere conclusie komen, dan zal ik dat de Kamer meedelen. Dat spreekt voor zich. Ik respecteer uw huis immers zeer.

De motie over de flexibilisering van snelheden vind ik heerlijk. Die zou ik beschouwen als ondersteuning van het beleid als daarin niet die 140 kilometer per uur stond. Af en toe is het best een lekker gevoel, als je in Duitsland rijdt. Ik wil daarover tegenover de Kamer best menselijk zijn, maar het probleem is dat wij met tal van milieuwetten in de problemen komen als wij overgaan tot een snelheid van 140 kilometer per uur. Dan snijden wij in onze vingers. De mobiliteit zal daarvan niet beter worden. Uiteindelijk zullen wij zelfs veel meer problemen krijgen. Als de indiener "140" in "120" verandert, vind ik het een prachtige ondersteuning van beleid. Anders moet ik de Kamer helaas ontraden om die motie aan te nemen. Dat neemt niet weg dat wij doorgaan met de flexibilisering van snelheden. Als de proef er is, hoop ik dat wij 's avonds en 's nachts op veel plaatsen 120 kilometer per uur kunnen rijden, waar dat nu niet mag.

Ik kom op de duurzaamheidsagenda van V en W. Gevraagd wordt om de gehele duurzaamheidsagenda uit de begroting van V en W te verwijderen. Ik kijk even

Eurlings

rond en zie dat daarvoor aan de andere kant van de zaal nog niet zo veel enthousiasme is. Ook ik ben niet enthousiast, want ik vind dat duurzaamheid wel degelijk een onderdeel is van de mobiliteit. Die dient niet om de mobiliteit af te knellen, maar wel om vol door te gaan met innovatie met als doel om die steeds groener en schoner te maken. Dat vind ik de goede weg en om die reden ontraad ik de Kamer, deze motie aan te nemen.

Ik kom op de motie over de flitspalen. Daarin wordt de regering verzocht om alle snelwegen vrij te maken van flitspalen. Ja, toch hebben flitspalen een belangrijke functie en dan doel ik niet op de centen. Ik heb me verzet tegen de financiële doelstellingen, zoals die vaak zijn opgenomen. Ik sta echter wel voor de verkeersveiligheid in dit land. Er vallen nog steeds 750 doden per jaar. Wij willen dat dit aantal vermindert naar 500. Ik zou het dus een slecht signaal vinden als flitspalen verdwenen. De Kamer weet dat niets menselijks ons vreemd is. Als we weten dat er nergens palen staan, wordt de voet soms net iets te zwaar. Daarom vind ik het prima dat op sommige plaatsen de snelheid wordt gecontroleerd. Ik ontraad de Kamer dus om deze motie aan te nemen.

De heer **De Mos** (PVV): Ik zeg niet dat er geen controle moet zijn. Misschien kent de minister het programma "Blik op de weg" waarin automobilisten worden gevolgd. Mochten zij te hard rijden, dan worden ze alsnog gepakt.

Minister **Eurlings**: Ik ken dat programma maar al te goed en ik heb zelfs gezien dat Buro Renkema ooit een persiflage heeft gemaakt waarin ik de hoofdrol speel. Ook op de hoofdsnelwegen, de autosnelwegen, moet er af en toe worden gecontroleerd. Anders loopt het daar uit de klauwen.

De motie van de leden Cramer en Mastwijk betreft de advertentiebudgetten. Ik ben van mening dat wij daarin sober moeten zijn. Wij moeten iedere euro die wij aan advertenties uitgeven goed kunnen verantwoorden. Tegelijkertijd heb ik de Kamer ook gehoord over de noodzaak om goede voorlichting te geven bij speedprojecten. Ik kijk in het bijzonder naar de heer De Rouwe. Er werd zelfs gepleit voor zaken als iPhone-applicaties en Twitter. Ik sta daarom nu wel een beetje in dubio. Ik zit hier gewoon mee. Ik krijg nogal tegenstrijdige signalen.

De **voorzitter**: De heer Cramer schiet u te hulp.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Daarom staat er dat de Kamer aan de regering verzoekt om indachtig de effectiviteit naar de prijsvorming te kijken. Ik doe niets af aan de overweging van de minister om zorgvuldig te zijn. Maar waar het een tandje minder kan, bepleit ik dat te regelen.

Minister **Eurlings**: Als de heer Cramer bedoelt te zeggen dat wij moeten kijken naar de kosteneffectiviteit, kan ik er alleen maar voor zijn. Dan beschouw ik de motie als een ondersteuning van het beleid. Wij zullen de Kamer verantwoorden dat wij geen euro's weggooiën maar dat wij de euro's die wij besteden ook goed besteden.

Ik begrijp het punt dat wordt gemaakt in de motie van de leden Cramer, De Rouwe en Roefs. Ik zou de heer Cramer willen verzoeken om deze motie heel even aan te houden. Ik zal hierover zeer binnenkort een brief aan de Kamer sturen, mede naar aanleiding van een eerdere toezegging met betrekking tot het project rond Harlingen.

Als hij hem misschien heel even zou willen aanhouden, kan deze motie in het debat daarover tot zijn recht komen. Dan kan ik een en ander bovendien breder inkaderen.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Ik houd deze motie aan.

De **voorzitter**: Op verzoek van de heer Cramer stel ik voor, zijn motie (32123-XII, nr. 35) van de agenda af te voeren.

Daartoe wordt besloten.

Minister **Eurlings**: Dank u zeer vriendelijk.

De laatste motie waarop ik dien te reageren betreft de dure, herstel duurzame snelweg. Duur ook trouwens. Dat was een freudiaanse verspreking. Het mag wat kosten. Het verdient zich immers terug. Dat is het algemene beeld. Ik ben er in principe voor. Ik zeg nogmaals dat ik de A4 Midden-Delfland een toneelbeeld acht van een duurzame snelweg. Ik hoop dan ook dat degenen die hun handtekening onder deze motie hebben gezet de A4 Midden-Delfland enthousiast zullen ondersteunen, inclusief de extra gelden die wij inzetten voor de eendenoelen op de ecoducten, de verdiepte ligging, de tunnels en alle pracht en praal die erbij hoort.

Ik blijf tegen één ding aanhikken. Ik meen dit serieus. Ik zit hier echt mee. Wellicht kan het dictum worden aangepast. Het enige dat ik tegen deze motie heb, is dat ik een duurzame snelweg prima vind en dat ik altijd zal blijven verdedigen dat wij extra geld nodig hebben voor een goede inpassing. De weg moet niet kaal op maaiveld worden aangelegd zonder bescherming. Ik zei eerder: verbreden, en tegelijkertijd beter inpassen. Wij streven naar meer bescherming, minder geluid en een betere luchtkwaliteit. Als het overkappen tot een doel op zich wordt verklaard, schieten wij naar mijn mening ons doel enigszins voorbij. In de motie vind ik het overkappen een beetje een doel op zich. Daarom moet ik het aannemen van de motie ontraden. Als de motie wat breder kan worden gesteld, waarbij het belang van inpassingen wordt benadrukt, kan ik wellicht positief op deze motie reageren. Mijns inziens moet vooral worden benadrukt dat met een open mind moet worden gekeken naar innovatie, maar dat die wel altijd op haar merites moet worden beoordeeld. Wat voegt het toe en wat kost het? De motie ademt mij nu te veel uit dat overkappen een doel op zich is. Het moet een kap worden en wij moeten met een kap werken. Daarom neig ik ertoe om het aannemen van de motie in haar huidige vorm te ontraden.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): In het dictum staat niet dat de minister alle snelwegen in Nederland moet overkappen. In mijn tweede termijn heb ik al een politieke bijsluiter bij deze motie gevoegd. Daarin heb ik gezegd dat ik deze vorm van innovatie niet nu al wil afschrijven. Ik vraag de minister om deze vorm van innovatie verder te onderzoeken met een open blik. Als dat voor hem geldt, geldt het ook voor mij en de andere indieners van deze motie. De motie is niet meer en niet minder.

Minister **Eurlings**: In de motie staat wel dat in Venlo, Delft en Arnhem tevergeefs pogingen zijn gedaan. Dat gaat eraan voorbij dat er misschien wel goede redenen

Eurlings

waren waardoor het daar niet tot zijn recht kwam. Een experiment is prima, maar het experiment moet niet worden gedaan, alleen om te experimenteren. Het moet echt iets toevoegen. Als ik de motie mag opvatten als een oproep om iedere keer met een open mind te bezien wat de voordelen en de nadelen zijn, of er betere oplossingen zijn, en om de ogen niet te sluiten, dan vind ik de motie ondersteuning van beleid.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Dat is me net iets te vaag. Ik constateer dat er eerder pogingen zijn gedaan om op de genoemde plekken dit experiment tot stand te brengen. Zo staat het ook in de motie. Daar is het echter niet gelukt. Daarvan neem ik kennis. Is hiermee het experiment duurzame snelweg ten einde? Dat wil ik voorkomen. In het dictum wordt de minister ruimte gegeven om met een voorstel te komen. In mijn toelichting heb ik hem gevraagd om te bezien of op dit punt een extra slag kan worden gemaakt. Ik heb hem gevraagd om te bezien wat er nog aan innovatief potentieel in het concept zit, enzovoorts, enzovoorts. Veel liberaler kan ik de motie niet maken. Het lijkt mij dat de minister daarmee weg moet kunnen komen.

Minister **Eurlings**: Ik blijf problemen hebben met het doel op zich. Het moet een overkapping worden. Er moet een voorstel komen voor een overkapping. Ik stelde zojuist voor om de discussie te voeren over de vraag hoe wij de mensen zo goed mogelijk beschermen, zonder dat doel op zich. Waarom moet ik met een voorstel komen als wij op tal van vlakken al honderden miljoenen extra in wegen investeren om ze goed in te passen? Laten wij per weg de discussie voeren over de juiste balans tussen inpassing en kosten, tussen bescherming en belastinggeld. Dat vind ik de betere benadering. Ik sta aan de zijde van de heer Vendrik bij het goed inpassen van wegen. Daarop kan hij mij aanspreken. Deze motie ademt mij echter te veel het doel op zich uit. Daarom moet ik het aannemen ervan ontraden. Ik zeg dit met enige spijt.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Voorzitter ...

De **voorzitter**: Ik sluit deze discussie.

Minister **Eurlings**: Ik moet nog reageren op twee amendementen. Met het eerste amendement, van de heer Koopmans en de heer Cramer, willen zij 20 mln. vrijmaken voor investeringen in hoofdspoorweginfrastructuur ten behoeve van internationaal en regionaal spoorvervoer. Dit amendement vat ik op als ondersteuning van beleid. Wij spraken er begin september van dit jaar reeds over tijdens het algemeen overleg over grensoverschrijdend treinverkeer. Het is ProRail en de Nederlandse Spoorwegen gelukt om de reistijden op het traject van Heerlen naar de Randstad behoorlijk te verkorten zonder aan de infrastructuur te werken. Daarom kunnen wij de 20 mln. die de Kamer daarvoor beschikbaar stelde nu inderdaad beter bestemmen voor het verbeteren van de grensoverschrijdende verbinding tussen Heerlen en Duitsland.

Met het amendement van de heer Roemer op stuk nr. 13 wil hij ervoor zorgen dat er extra geld kan worden besteed aan het spoor. Ik moet het aannemen van dit amendement ontraden, omdat het anders betalen voor mobiliteit een van de pijlers is van het mobiliteitsbeleid en noodzakelijk is voor het terugdringen van de

fileproblematiek op de weg en de economische schade die de files teweegbrengen. Stoppen met anders betalen is daarom niet aan de orde. Daarmee is er bij dit amendement sprake van een voor de regering niet deugdelijke dekking. Dat kan de heer Roemer nauwelijks verbazen. Toch zie ik een glimlach op zijn gezicht. Daarmee besluiten wij de avond toch in goede stemming.

□

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Voorzitter. Ik heb een vraag te beantwoorden van de heer Mastwijk. Hij vroeg mij of binnen een week helderheid kan worden geboden over de haltepalen van Veolia. Gaat het hierbij om Europese regelgeving of hebben wij ook te maken met een kop hierop? Het aanbod van de heer Mastwijk om ons zijn informatie te geven, neem ik uiteraard graag aan. Ik kan de Kamer op die vraag binnen een week antwoorden.

Ik ga over naar de moties. De heer Roemer heeft een motie ingediend waarin de regering wordt verzocht, een voorstel uit te werken om de verantwoordelijkheid voor de invoering van de OV-chipkaart weer bij de regering te leggen. Er is geen aanleiding voor deze motie, omdat de invoering van de OV-chipkaart goed op streek is. Het past ook binnen lang geleden gemaakte afspraken en het wettelijke kader. Het is lang geleden afgesproken om het zo te doen. Bovendien is er, zoals ik heb gezegd, een goede centrale regie, waardoor ook goede resultaten bereikt zijn. Ik zou deze motie willen ontraden.

De heer Roemer heeft ook een motie ingediend waarin hij de regering verzoekt, de aanbesteding van de grotere sluisen in Zeeland uit te stellen en de Kamer eerst een uitgebreide notitie te sturen. Daar hebben wij het even over gehad in eerste termijn. Er zal een evaluatie van de kleine sluisen komen, zoals ik heb toegezegd. Die evaluatie is bijna klaar en zal begin 2010 aan de Kamer worden gestuurd. Dan kan erover worden gesproken. Het aanbesteden van de grote sluisen is voorzien in het tweede kwartaal, maar daar gaat het sturen van de evaluatie aan de Tweede Kamer aan vooraf. De aanbesteding wordt wel voorbereid, maar er wordt pas echt aanbesteed na de evaluatie van de kleine sluisen.

De heer **Roemer** (SP): Ik wil de staatssecretaris hier oprecht voor danken.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Dat is mooi. Ik kom hiermee ook toe aan een oordeel over de motie. Het oordeel is zoals ik heb toegezegd in het AO, waarmee de motie in feite overbodig is. Wat ik nu zeg, is al toegezegd.

De heer **Roemer** (SP): Ik heb dan ook alle redenen om de motie nu in te trekken.

De **voorzitter**: Aangezien de motie-Roemer (32123-XII, nr. 19) is ingetrokken, maakt zij geen onderwerp van beraadslaging meer uit.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Voorzitter. De heer Mastwijk heeft een motie ingediend over de Westerschelde. Daarin wordt de regering verzocht, niet over te gaan tot het nemen van een definitief aanwijzingsbesluit voordat hierover separaat overleg met de Kamer heeft

Huizinga-Heringa

plaatsgevonden. In de natuurwetgeving is vastgelegd dat de minister van LNV bevoegd is om aanwijzingsbesluiten in het kader van Natura 2000 te nemen. Zij is dus ook degene aan wie deze motie gericht zou moeten worden. Ik vraag de heer Mastwijk daarom, de motie aan te houden tot de LNV-begroting volgende week.

De **voorzitter**: Op verzoek van de heer Mastwijk stel ik voor, zijn motie (32123-XII, nr. 22) van de agenda af te voeren.

Daartoe wordt besloten.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Voorzitter. De heer Mastwijk heeft ook een motie ingediend over de ombouw van dieselbussen. Ik ben bereid, bij de decentrale overheden en de vervoerders na te gaan of ze mogelijkheden zien om tot versnelde vervanging over te gaan. Daarbij moet gekeken worden wat de technische mogelijkheden zijn, wat de financiële effecten in relatie tot rendabele business cases zijn en wat de effecten op de verbetering van de luchtkwaliteit en vermindering van de CO₂-uitstoot zijn. Daartoe ben ik bereid. Het oordeel over deze motie laat ik aan de Kamer over.

Dan is er nog een motie ingediend door de heer Van der Staaij c.s. Ik begrijp dat de heer Van der Staaij zich er zorgen over maakt of Europese regelgeving, mogelijk Europese natuurregelgeving, strijdig is met onze nationale veiligheidsdoelstellingen. Hij vraagt om een inventarisatie. Als ik in deze motie in plaats van 1 maart 2010 Prinsjesdag mag lezen, dan zie ik deze motie als ondersteuning van beleid. Ik ben namelijk van plan om bij het Deltaprogramma ook een inventarisatie te geven waarin helder wordt waar mogelijk strijd is tussen die twee doelstellingen. Als ik dat in maart doe, kan het niet anders dan een quickscan zijn, omdat dit in alle opzichten samenhangt met het Deltaprogramma. Wanneer het Deltaprogramma er is, kunnen we een goede inventarisatie maken. Nogmaals, als 1 maart Prinsjesdag mag zijn, is het ondersteuning van beleid.

Daarmee ben ik aan het eind van mijn beantwoording gekomen.

De **voorzitter**: Het woord is aan de minister.

Minister **Eurlings**: Dank, voorzitter, dat u mij in de gelegenheid stelt om deze laatste zin uit te spreken. Ik weet dat het ongebruikelijk is. Staat u mij, mede namens de staatssecretaris, toe om een groot woord van dank uit te spreken aan het team in de beleidsbak en aan de overige ondersteunende ambtenaren, maar vooral aan het adres van de vertrekkende secretaris-generaal. Het was een genoegen om met de heer Kuijken samen te werken. Ik wens hem van hieruit alle succes toe in zijn mooie nieuwe baan als Deltacommissaris. We zullen hem missen. Het ga hem goed. Succes!

(geroffel op de bankjes)

De algemene beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter**: Volgende week dinsdag zal over de ingediende moties worden gestemd.

Sluiting 0.19 uur