

32ste vergadering

Woensdag 3 december 2008

Aanvang 10.15 uur

Voorzitter: De Pater-van der Meer

Tegenwoordig zijn 109 leden, te weten:

Agema, Anker, Aptroot, Atsma, Van Baalen, Bashir, Van Beek, Besselink, Bilder, Biskop, Blanksma-van den Heuvel, Blok, Van Bochove, Boekestijn, Boelhouwer, Bosma, Bouwmeester, Brinkman, Ten Broeke, Van der Burg, Çörüz, Cramer, Van Dam, Depla, Dezentjé Hamming-Bluemink, Jan Jacob van Dijk, Van Dijken, Diks, Eijsink, Fritsma, Van Gent, Gerkens, Van Gerven, Gesthuizen, Gill'ard, Graus, Griffith, Van Haersma Buma, Van der Ham, Hamer, Haverkamp, Heijnen, Hessels, Van Heugten, Van Hijum, Ten Hoopen, Irrgang, Jacobi, Jager, Joldersma, Jonker, Kalma, Kamp, Kant, Knops, Koopmans, Koppejan, Koşer Kaya, Kraneveldt-van der Veen, De Krom, Langkamp, Leijten, Luijben, Madlener, Mastwijk, Van Miltenburg, Neppéus, De Nerée tot Babberich, Omtzigt, Ormel, Ortega-Martijn, De Pater-van der Meer, Pechtold, Polderman, Remkes, Roefs, Roemer, De Roon, De Rouwe, Samsom, Sap, Schermers, Schinkelshoek, Slob, Smeets, Smilde, Smits, Snijder-Hazelhoff, Spies, Van der Staaij, Sterk, Teeven, Timmer, Uitslag, Van Velzen, Vendrik, Verbeet, Verdonk, Vermeij, Vos, Jan de Vries, Van Vroonhoven-Kok, Waalkens, Weekers, Wilders, Willemse-van der Ploeg, De Wit, Wolbert en Zijlstra,

en de heer Eurlings, minister van Verkeer en Waterstaat, mevrouw Huizinga-Heringa, staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat, en mevrouw Bussemaker, staatssecretaris van Volksgezondheid, Welzijn en Sport.

De **voorzitter**: Ik deel aan de Kamer mee dat het lid Van der Vlies zich heeft afgemeld.

Deze mededeling wordt voor kennisgeving aangenomen.

Aan de orde is de voortzetting van de behandeling van:

- **het wetsvoorstel Vaststelling van de begrotingsstaten van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat (XII) voor het jaar 2009 (31700-XII);**
- **het wetsvoorstel Vaststelling van de begrotingsstaat van het Infrastructuurfonds voor het jaar 2009 (31700-A).**

(Zie vergadering van 2 december 2008.)

De **voorzitter**: Wij zijn gisteren op de sprekerslijst gevorderd tot en met de heer De Krom. Ik geef het woord aan mevrouw Neppéus van de VVD-fractie.

De heer **Samsom** (PvdA): Ik heb een punt van orde. De staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat ontbreekt, dat lijkt mij een relevant punt.

De **voorzitter**: U hebt gelijk. Ik had gehoord dat zij wel aanwezig was, maar zij zit inderdaad nog niet hier. Dat hoort wel zo te zijn en dus wachten wij even tot zij er is.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

De algemene beraadslaging wordt hervat.

Mevrouw **Neppéus** (VVD): Voorzitter. Ik wil het over water hebben, dus ik ben blij dat de staatssecretaris inmiddels is aangeschoven. Drie maanden geleden verscheen het rapport van de commissie-Veerman. Dat was een goed rapport dat alom met gejuich werd binnengehaald. Nog wel een punt is de onderbouwing; ik heb daarover eind oktober vragen gesteld. De commissie kiest voor een heel extreme stijging van het waterniveau, tot meer dan twee of drie meter in 2200. De commissie denkt dat wij daarvan uit moeten gaan. Het lijkt mij goed als daarvoor een onderbouwing wordt gegeven.

Gisteren werden mijn Kamervragen op dat punt, na vijf weken, beantwoord. Van dat antwoord word ik echter niet blij. Er wordt verwezen naar een rapport dat nog moet verschijnen; het onderzoek loopt nog. De VVD-fractie neemt het rapport van de commissie-Veerman serieus, want er moet wat gebeuren. Wat er precies dient te gebeuren, moet nog eens boven water komen. Laat ik het zo zeggen. Kortom, ik wil er snel meer informatie over hebben en alle stukken in mijn bezit krijgen. Een onderbouwing is nog wel het minste, als je zulke vergaande keuzen maakt. Wat je op langere termijn wilt gaan doen, maakt ook uit voor de korte en middellange termijn. Daarover hebben wij laatst met de staatssecretaris gesproken. Ook bij dat gesprek bleek er verwarring te bestaan. Lopen alle plannen precies volgens de planning en hoe zit het met de kosten? Er moet dus meer duidelijkheid komen. Ik had die graag nu al gehad.

Neppérus

Wanneer mag ik duidelijkheid verwachten, zodat wij echt inhoudelijk kunnen gaan praten?

Een ander punt is de Kaderrichtlijn Water. Op zich is de zorg voor water goed en essentieel. Het is daarom op zichzelf goed dat de Kaderrichtlijn Water er is. De implementatie wordt echter ingewikkelder dan strikt nodig is. Daarover maakt mijn fractie zich grote zorgen, want er zijn miljarden mee gemoeid. Wat betekent de Kaderrichtlijn Water bijvoorbeeld voor de mogelijkheden van landbouw? Over dat soort vragen moet je nadenken zodat je niet nog een slot op de deur krijgt, wat enorm duur is. Ik vraag de minister om ervoor te ijveren dat de regels niet strenger worden gemaakt dan nodig is. Laten wij niet voorop gaan hollen in Europa. Wij moeten naar de kosten kijken en ons richten op gesprekken met landen die de Rijn vervuilen, zoals Duitsland en Zwitserland. Wordt er op dit moment met die landen gepraat?

Net als de heer Koppejan zou ik willen wijzen op dat hele proces van de kosten, waarop destijds ook in de motie-De Krom c.s. werd gewezen. Wij hebben ook steeds in het kader van de waterschappen gezegd dat kostenbewuster moet worden gewerkt.

Ten slotte merk ik op, dat wij van mening zijn dat in Zeeland de Hedwigepolder niet mag worden ontpolderd.



De heer **Samsom** (PvdA): Voorzitter. Dit land heeft een van de drukst bereiden spoorwegen ter wereld; 90% van de treinen rijdt op tijd. Wij hebben het best onderhouden wegennet met een hogere dichtheid dan enig land op aarde. Wij houden de grootste bebouwde oppervlakte onder zeespiegelniveau nu al decennia lang droog. Het is louterend om eens een moment stil te staan bij de vraag hoe onze voorgangers dat toch voor elkaar hebben gekregen. De conservatief baron Van Heemstra, die in 1860 de staatsfinanciering voor de spoorwegen regelde, de liberaal Lely die de Zuiderzee inpolderde, de ARP'er Van der Vegte die in 1927 de basis legde voor onze snelwegen en de sociaaldemocraat Roel de Wit die in 1968 de metro van Amsterdam begon. Politici van alle gezindten hebben de afgelopen 150 jaar hun aandeel geleverd in het opbouwen van een van de pijlers van onze welvaartsstaat, de infrastructuur. Zij waren in staat om boven de waan van de dag uit te stijgen, weerstanden te overwinnen, partijpolitiek terzijde te schuiven en samen te werken om hun toekomstideaal om te zetten in een realiteit.

De vraag die boven dit debat hangt is of wij dit ook kunnen, want er moet inmiddels een volgende stap gezet worden, een revolutionaire stap. De komende 30 jaar willen nog meer mensen nog meer kilometers in een nog kortere tijd afleggen. Meer infrastructuur alleen zal dat niet oplossen. De ruimte is schaars, de olie raakt op en wij snakken naar schone lucht. Meer zal dus deels ook anders moeten zijn en sneller zal ook slimmer moeten worden. Deze coalitie heeft dat ingezien en heeft de mobiliteitsnota van het vorige kabinet met daarin een wat te eenzijdige focus op de auto aangevuld.

Mijn zoontje van twee heeft zijn hart verpand aan de tekenfilm Cars, waarin de wereld louter uit auto's bestaat. Hij zet zich nu al af tegen zijn vader! Maar de romantiek van Cars is een illusie. Onze mobiliteit komt krakend tot stilstand als wij de focus niet verleggen. Om

die redenen zullen wij een revolutie ontketenen op het spoor.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Na deze mij buitengewoon aansprekende inleiding van de heer Samsom heb ik een tip voor hem en zijn zoontje. Er is ook Tommy the train, dus hij kan zijn zoontje wel degelijk een alternatief bieden voor het Cars-verhaal. In aanvulling op wat hij zojuist zei, neem ik aan dat wij ook serieus werk moeten maken van de transitie die hij nu voorstelt.

De heer **Samsom** (PvdA): Ik hoop dat mijn overtuigingskracht in deze zaal groter is dan in de huiskamer. Ik heb het geprobeerd, maar Cars is zijn grote liefde.

De heer **Roemer** (SP): Voorzitter. Ik vraag mij na deze bevlogen opening even af wie de heer Samsom nu als opvolger wil zien in dat illustere rijtje. Is hij dat zelf of moet dat de heer Eurlings worden? Bovendien, als het nu een revolutie moet worden omdat alles echt anders moet, wil ik graag weten hoe groot het deel is van het budget dat de heer Samsom wil overhevelen van de wegen naar de spoorwegen. Wellicht horen wij dat nog of misschien kan de heer Samsom die vraag al direct beantwoorden.

De heer **Samsom** (PvdA): Om op de eerste vraag te antwoorden: het rijtje Lely, Van der Vegte, De Wit zou moeten worden aangevuld met Roemer, De Krom, Koopmans, Neppérus en Roefs. Dat is wat ik bedoelde met mijn inleiding.

De heer **Roemer** (SP): Minister Eurlings zat er niet bij!

De heer **Samsom** (PvdA): Kamerleden! Altijd baas boven baas. In de MobiliteitsAanpak en in de begroting gaat substantieel meer geld naar het spoor. Van die 7 mld. extra is dat afgerond 5,5 mld. voor openbaar vervoer en 1,5 mld. voor wegen en vaarwegen. Dat is wat ik bedoel met aanvullen en corrigeren.

De heer **Roemer** (SP): Daar ben ik blij om, want ik ben blij met elk dubbeltje dat ernaartoe gaat. Bij "revolutie" heb ik echter een heel andere voorstelling: dan lopen wij met rode vlaggen over straat en dan doen wij iets. Dan gaan wij naar de Dam als wij dat willen! Mijnheer Samsom, dit is geen revolutie maar een paar leuke stapjes op de goede weg.

De heer **Samsom** (PvdA): De SP denkt bij revolutie aan rode vlaggen en de Dam, wij denken aan het aanleggen van spoor. Dat gaan wij dus ook doen. Wij gaan een revolutie ontketenen op het spoor. Wij hebben straks niet alleen het drukste en meest punctuele treinsysteem ter wereld, maar ook het snelst groeiende en het meest frequente. De brede Randstad wordt tot ver achter Amersfoort en Rotterdam ook 's werelds grootste agglomeratie, met een openbaarvervoerssysteem dat zonder dienstregeling rijdt, met comfortabele treinen, topklassestations, een betaalsysteem dat afrekent met zwartrijden en onveiligheid en met innovatieve concepten voor vervoer van en naar de stations. Dit alles is er naast een hoogwaardig wegennet, waarvan optimaal gebruik wordt gemaakt door een landelijk prijszingsysteem, dat ook al uniek in de wereld is. Dus weg van de eenzijdige en cynische spiraal van meer asfalt, meer

Samsom

auto's, meer files, meer asfalt, meer auto's, meer files enzovoorts. Als wij onze kinderen het genoeg gunnen van een open landschap en schone steden, waartussen en waarbinnen je snel en comfortabel kunt reizen, kunnen wij geen dag wachten met het realiseren van nieuwe doorbraken in onze infrastructuur.

Er moet nog heel veel gebeuren. Het opperen van het idee van een spoorrevolutie was slechts de eerste stap. De tweede was het bekijken van alle opties en het bij elkaar zoeken van het benodigde geld. Daarover ging de vorige begrotingsbehandeling. De minister herinnert zich vast nog de eisen die de fractie van de Partij van de Arbeid hem verleden jaar voorlegde. Het is hem gelukt. Een compliment daarover. Maar nu komt het moeilijkste deel: het concreet uitwerken en vervolgens ook uitvoeren van de plannen. Mijn fractie draagt daarbij de minister op om twee uitgangspunten als leidraad te nemen.

Houd ten eerste de blik gericht op het einddoel, een openbaarvervoerssysteem dat spoorboekloos rijdt in de Randstad en bijna spoorboekloos daarbuiten. Naar de mening van de fractie van de Partij van de Arbeid kan dat alleen als uiteindelijk op de drukke corridors zes intercity's en zes stoptreinen per uur gaan rijden. Die variant wordt in de planstudies meegenomen, aldus de begroting. Betekent dit dat in de zes-zesvariant die wordt vermeld in het document van de spoorsector, ook de lange trajecten, zoals Alkmaar tot Eindhoven en Utrecht tot Nijmegen, worden meegenomen? Wij gaan daarvan uit. Ik hoor graag een bevestiging van de minister.

Mocht de conclusie zijn dat voor het bereiken van het einddoel op termijn een wat hoger bedrag nodig is dan de nu al gevonden 4,5 mld., dan is daarmee wat mijn fractie betreft meteen de nieuwe opdracht voor de minister gedefinieerd. Wij kunnen nog even vooruit met die 4,5 mld., maar het geld zal op afzienbare termijn wel beschikbaar moeten komen. In verband met de lange planprocedures kunnen wij daarmee niet wachten tot na deze kabinetsperiode. Ons concrete voorstel is om de opdracht die eventueel uit de planstudies voortkomt, op te nemen en uit te voeren bij de besluitvorming over de aangekondigde verlenging van het MIRT.

De heer **Roemer** (SP): Als op dat moment duidelijk is dat meer nodig is, is voor de heer Samsom dan een eventuele overheveling van wegen naar spoorwegen bespreekbaar?

De heer **Samsom** (PvdA): Alles is bespreekbaar, mits wij ons ook aan afspraken houden. Dat lijkt mij wel zo verstandig. In mijn inleiding zei ik al dat politici bereid moeten zijn om samen te werken met elkaar. Wij werken in deze coalitie samen met een paar andere partijen. Wij hebben afgesproken dat wij de Nota Mobiliteit aanvullen. Niet veranderen, niet wegpoetsen, maar aanvullen. Dat kan ook. Met die 4,5 mld. is dat bewezen. Misschien is er wat extra's nodig. Dat zien wij dan wel, maar wij komen nu al met een planning omdat wij niet al te lang willen wachten met dat extra geld.

De heer **Roemer** (SP): U hebt blijkbaar keihard vastgelegd dat u niet aan het potje wegen mag komen. Dat is een succes voor het CDA. Dat is jammer. Ik moet dus na de volgende verkiezingen met u afspraken maken om echt de revolutie op gang te brengen?

De heer **Samsom** (PvdA): Als je de verhouding tussen

wegen en spoor wilt veranderen, kun je iets bij de wegen weghalen maar je kunt ook iets bij het spoor optellen. De verhouding verandert dan evenveel. U bent, evenals ik, geïnteresseerd in het aanleggen van meer spoor, niet in het dogmatisch wegpesten van wegen. Daarin slagen wij nu en ik blijf daarin slagen. Daarvoor hoef ik niet tot de volgende verkiezingen te wachten.

De heer **Koopmans** (CDA): Begrijp ik nu goed dat de heer Samsom het spoorboekloos treinen – zeg maar: de plannen van de minister – nog iets wil uitbreiden? Is dat zijn voorstel? Ik zou daar overigens niets op tegen hebben, om hem maar meteen te helpen.

De heer **Samsom** (PvdA): De minister, de heer Koopmans en ik zijn het eens over het einddoel, over het spoorboekloos rijden. Voor de plannen van de minister is 4,5 mld. gereserveerd. De spoorsector zelf komt met plannen die daar niet zoveel van afwijken, maar wel iets. Wij willen het einddoel onverkort in gedachten houden. De minister zegt: uit mijn planstudies zal komen dat het 4,5 mld. is. Als het meer blijkt te zijn, willen wij dat extra geld meenemen bij de besluitvorming rond de verlenging van het MIRT, want wij houden onverkort vast aan het einddoel.

De heer **Koopmans** (CDA): U noemde net Eindhoven. In mijn beleving stoppen de plannen van de minister in Den Bosch. Ik vind het fantastisch om het door te trekken naar Eindhoven. Bij dezen zeg ik dat het een deal is en een heel goed idee: als wij het een klein beetje uitbreiden en als het wat meer zou gaan kosten, gaan wij dat regelen in het pakket 2020-2028.

De heer **Samsom** (PvdA): Deze minister heeft dat overigens slim geformuleerd. De heer De Krom windt zich altijd verschrikkelijk op over die slimme formuleringen, maar het zoekgebied loopt wel degelijk tot en met Eindhoven. Aan dat zoekgebied houd ik dus helemaal vast. Mocht er tussen Den Bosch en Eindhoven nog een spoorverdubbelingetje, een fly-overtje of een viaductje nodig zijn – het gaat al snel om tientallen miljoenen euro's – dan gaan wij dat inderdaad doen.

De heer **Madlener** (PVV): Ik word hiervan niet vrolijk. Ik zie dat de minister ook niet zo vrolijk kijkt bij het beluisteren van dit verhaal. Uw zontje huilt nu zijn ogen uit zijn hoofd en acht van de tien Nederlanders ook, want acht van de tien Nederlanders zitten vaak in de auto. Aan hen biedt u weer helemaal niks. U gaat weer helemaal op de oude toer van meer trein en minder auto. Het moet van u in ieder geval veranderen. Nu heeft minister Bos, uw crisismanager, die lekker bezig is de laatste tijd, gezegd dat de aanleg van infrastructuur naar voren gehaald moet worden en dat er dus snel moet worden geïnvesteerd. Denkt u dat hij alleen de spoorwegen bedoelt of zou hij ook nog de wegen bedoelen?

De heer **Samsom** (PvdA): Op dat laatste kom ik zo terug. Wat betreft uw eerste interruptie: het kan natuurlijk niet allebei waar zijn, dat de heer Roemer zegt dat ik niets afdoe aan de auto's en dat u zegt dat ik de auto onderuit haal.

De heer **Madlener** (PVV): Inderdaad, mijnheer Roemer, die...

Samsom

De **voorzitter**: Ja, maar mijnheer Roemer staat nu niet op het spreekgestoelte.

De heer **Madlener** (PVV): Nee, maar goed. Gisteren had mijnheer Roemer een heel goed verhaal over de filebestrijding, en nu hoor ik van hem dat er geld van de auto naar de trein moet. Maar, mijnheer Samsom, u zegt dat u wel iets aan de trein gaat doen, maar niet aan de auto. Dat zijn uw woorden, mijnheer Samsom. Wees nou helder!

De heer **Samsom** (PvdA): De PvdA-fractie spreekt met twee woordvoerders en één mond. Zo meteen zal mijn collega Roefs het over de wegen hebben. U kent mijn passie. Overigens moet ik zeggen: hoe ontevredener u aan de interruptiemicrofoon staat, hoe beter het met mij gaat.

Voorzitter. Wat die 4,5 mld. betreft horen wij inderdaad graag zo snel mogelijk de definitieve uitkomst van de gesprekken met de NS over het uitkeren van superdividend. Wat ons betreft is het verstandig om dood vermogen aan te wenden voor investeringen in het spoor, op voorwaarde dat de NS financieel gezond blijft voor de toekomst. Over de toekomst van de NS gesproken: de NS is van ons en het hoofdspoor is van de NS. Wat ons betreft blijft dat zo. Wat ons betreft laten wij de concessie voor de NS niet ophouden in 2015, maar gaan wij gezamenlijk verder. Als wij besluiten om de blik op 2020 en misschien wel verder te richten en om grote investeringen te doen, is het verstandig om daarin gezamenlijk met de NS op te trekken. Mijn fractie heeft aan de afgelopen jaren het vertrouwen ontleend dat het staatsbedrijf NS geprikkeld kan worden tot goede prestaties zonder dat wij daarvoor het zwaard van Damocles in de vorm van een nieuwe aanbesteding in stelling hoeven te brengen. Sterker nog, de onzekerheid die uit dat zwaard van Damocles kan voortvloeien, kan de grote investeringen waar de NS nu voor staat, dwarsbomen. Wij zijn benieuwd naar de opvattingen van de minister hierover.

De heer **Van der Ham** (D66): Dit is een beetje een rare houding van de PvdA. Je zou best kunnen redeneren dat de NS goed of steeds beter presteert, omdat die aanbesteding in de lucht hangt. Het is goed dat de NS voelt dat hij moet presteren, omdat hij anders die aanbesteding weleens zou kunnen verliezen. Het zou best kunnen zijn dat NS die aanbesteding na 2015 weer krijgt. Maar laten wij de druk niet wegnemen. Door nu al de handdoek in de ring te gooien en te zeggen dat de NS het sowieso krijgt, doet u onrecht aan het feit dat die aanbesteding een positief effect kan hebben op de kwaliteit.

De heer **Samsom** (PvdA): De aanbesteding staat nu in de wet als optie. Wij kunnen het namelijk ook onderhands gunnen – dat staat ook in de wet – en dat is ons voorstel. De aanbesteding is volgens ons een relikwie van een strategie die wij inmiddels hebben verlaten. De strategie was gericht op het privatiseren van de NS. Wij weten wat er eind vorige en begin deze eeuw gebeurde met 2001 als grootste dieptepunt. Die strategie hebben wij gelukkig verlaten. Wij sturen de NS nu op een andere manier aan. De mentaliteit bij de NS verandert ook. De NS voelt zich een bedrijf dat voor de publieke belangen werkt en heeft daar niet de tucht van de markt voor

nodig. Bovendien is het een illusie om te denken dat wij straks in 2015 de Deutsche Bahn zullen binnenhalen: "Wir machen das eben hier." Nee, de NS is een bedrijf dat van ons is. Het hoofdspoor is van de NS en wat ons betreft kan dat zo blijven. Je kunt niet tot in de eeuwigheid kijken, maar als politiek kijken wij op dit moment naar 2020. Wij vragen van de NS om te investeren tot 2020 en misschien wel verder. Dan is het raar als de NS in 2015 misschien wel out of business zou kunnen raken. Waarom zouden ze investeren tot na 2015? Die modellen kloppen niet meer met elkaar. Dat is niet erg. Dat kunnen wij nu of in de toekomst herstellen, bijvoorbeeld bij de bespreking van de Spoorwegwet. Dat is ons voorstel.

De **voorzitter**: Eén aanvullende vraag, mijnheer Van der Ham.

De heer **Van der Ham** (D66): Wij spreken niet over privatiseren. Dit is de keuzevrijheid van de overheid, van de samenleving, die in 2015 haar gedachten kan opmaken. Is het voor de heer Samsom denkbaar dat je op een aantal lijnen wel Deutsche Bahn of een andere ondernemer laat bieden of dat je de eisen aan de NS aanscherpt voor de toegankelijkheid van gehandicapten of zo? Dat soort zaken laat hij allemaal varen als wij die concessie en de aanbesteding laten schieten.

De heer **Samsom** (PvdA): Het laatste is juist een goed voorbeeld van het sturingsmodel dat wij met elkaar hebben ontworpen. Wij kunnen de eisen aan de NS in de concessie aanscherpen voor bijvoorbeeld het toelaten van gehandicapten. Verder is het hoofdspoor niet het enige stuk rails in dit land. Wij hebben inmiddels een aantal regionale lijnen aanbesteed, maar die gaan van A naar B. Dat zijn geen geïntegreerde netwerken. Daarover zijn wij tevreden en daarover verschillen wij bijvoorbeeld van mening met de SP-fractie. Die functioneren, niet zonder uitzondering, tot grote tevredenheid van de reizigers. Wij hebben de balans gevonden en die willen wij graag vasthouden.

De heer **Koopmans** (CDA): Kan de heer Samsom zich herinneren dat de Kamer zich een aantal jaren geleden grote zorgen maakte over de uitspraak van de NS: het hele land zit vol onrendabele lijnen, wij rijden niet naar Oost-Groningen en naar de Achterhoek, dat is allemaal niet meer mogelijk, wij gaan ermee weg? Kan de heer Samsom zich dat nog goed herinneren? Weet hij ook waarom daar uiteindelijk wel treinen rijden?

De heer **Samsom** (PvdA): De heer Koopmans wil nu natuurlijk het antwoord horen dat daar uiteindelijk treinen rijden omdat wij die stukjes hebben aanbesteed aan het commerciële vervoer. Maar de NS wilde die kant niet meer op rijden omdat het bedrijf tegen de politiek zei: jullie willen dat wij winst gaan maken en marktconform gaan werken, dan moet u van ons niet vragen om allerlei onrendabele lijnen overeind te houden. Het evenwicht was in die periode zoek. Daarbij zijn wij zelf betrokken geweest en daarvan voelen wij nog steeds de littekens. Wij hebben dat evenwicht nu gevonden. Het ligt op een hoofdspoor dat van de NS blijft. Niet tot in de eeuwigheid, maar wel tot de horizon die wij nu voor onszelf vaststellen, namelijk 2020 of misschien wel enkele jaren verder. Kleine lijnen kunnen daarbij in aansluiting op het busvervoer beter worden uitbesteed.

Samsom

De **voorzitter**: Eén aanvullende vraag, mijnheer Koopmans.

De heer **Koopmans** (CDA): Die prikkel heeft dus geleid tot marktconform werken door de NS. Die prikkel heeft er zelfs toe geleid dat de heer Samsom en ik en de minister en de staatssecretaris 2 mld. kunnen weghalen bij de NS om daarmee ons spoorplan van 4,5 mld. te financieren. Wees niet te snel met het weghalen van prijsprikkels en prikkels. De slotvraag luidt namelijk of de heer Samsom over de NS in alle opzichten zo tevreden is dat hij tot 2015, tot 2030 al die topmannen en -vrouwen, al die conducteurs en iedereen vertrouwt, hoewel wij in de wet hebben opgenomen dat wij evalueren en bekijken hoe wij de prikkels zo scherp mogelijk kunnen houden. Is dat zo?

De heer **Samsom** (PvdA): Misschien verschillen wij hierover enigszins van mening, ook als partijen. Prikkels kunnen een bredere scala omvatten dan alleen de tucht van de markt. De prikkels die wij nu aan de NS uitdelen, zonder daaraan marktwerking ten grondslag te leggen, die werken. Wat die 2 mld. betreft wil ik de heer Koopmans geen les in de economie geven, maar juist het feit dat de NS een staatsbedrijf is, stelt ons in staat om daar 2 mld. aan superdividend uit te halen. Hoe langer wij de NS de garantie bieden dat het bedrijf geld kan verdienen en nooit verlies kan maken, hoe meer geld wij er op die manier uit kunnen halen. Zo werkt het. Als wij er nu een marktbedrijf van hadden gemaakt, was de financiering absoluut niet verantwoord geweest.

De heer **Koopmans** (CDA): Wat de heer Samsom met de NS doet, is niet prikkelen, maar pampere.

De heer **Roemer** (SP): Wij hebben gezien waartoe de prikkels bij bijvoorbeeld het bankwezen hebben geleid. Ik ben dus heel blij met deze insteek van de heer Samsom, maar zijn revolutie is weer slechts een leuk stapje de goede kant op. Waarom beperkt hij die tot vijf jaar? Waarom zegt hij niet principieel: de NS en het spoor zijn van ons, dat moet gewoon gebeuren? Verder zegt hij dat er een verschil bestaat tussen het hoofdspoor en een lijn tussen bijvoorbeeld Roermond en Nijmegen en dat de reizigers daar tevreden zijn. Ik kan hem op basis van heel veel enquêtes garanderen dat de reiziger daar allesbehalve tevreden is. Het is daar gewoon een puinzooi.

De heer **Samsom** (PvdA): Wat de eerste vraag van de heer Roemer betreft begin ik mij steeds meer op mijn gemak te voeren met mijn uitspraak dat wij de balans hebben gevonden. De ene spreker zegt dat ik de NS pampere en de heer Roemer zegt precies het omgekeerde. Volgens mij gaat het juist om die verstandige balans bij de sturing van de NS. Het is geen simpele opdracht. Wij hebben er een tijdje naar gezocht. Wij zijn ervan overtuigd dat wij geen dogmatisch principiële uitspraak hoeven te doen over de komende eeuw. Wij zouden de horizon waarop wij financieren gelijk moeten trekken en wij willen de NS daarbij betrekken. Dit punt ligt ergens in 2020, misschien wel ietsje verder. Dit hangt een beetje af van de uitkomst van de discussies over de verlenging van het MIRT.

De heer Roemer sprak over de onrendabele lijnen, maar ik noemde nu juist niet die lijn. Ik zei ook: niet zonder uitzondering, en ik sprak over het overgrote deel

van de regionale spoorlijnen. Ik zat laatst in de Valleilijn te internetten, gratis, want daar hebben zij het wel voor elkaar. Ik sprak de bewoners in Barneveld, die willen niets anders dan zo'n trein, zij vinden het geweldig. Ik had er in het begin ook een hard hoofd in, maar ik geef graag toe dat marktwerking soms op sommige plekken in het systeem ideaal is en soms niet. Dat is de balans.

De **voorzitter**: Nee, mijnheer Roemer. U stelde al direct een aanvullende vraag. Ik heb goed meegeluisterd.

De heer **De Krom** (VVD): De heer Samsom zegt dat dit iets is wat bij de evaluatie van de Spoorwegwet volgend jaar thuishoort, maar hij spreekt de minister er nu toch al op aan. Wat wil hij nu precies van de minister horen?

De heer **Samsom** (PvdA): De begrotingsbehandeling is ook een geschikt moment om eens met elkaar van gedachten te wisselen over de vraag waar de filosofieën overeenkomen en waar ze verschillen. Mijn eindvraag in dit blokje was dan ook: wij zijn benieuwd naar de opvatting van de minister hierover. Die vraag heeft dan vooral betrekking op de manier waarop je de verschillende horizonnen voor investeringen gelijktrekt. Misschien heeft de minister daar een briljant ander plan voor en misschien vindt hij ons plan wel briljant. Misschien vindt de heer De Krom ons plan briljant. Daar zijn begrotingsbehandelingen voor, daar is deze plenaire zaal voor, om de gedachten aan te scherpen. Bij de behandeling van de wetgeving bekijken wij dan hoe wij het doen. Overigens hoeft de wet niet te worden aangepast, want de wet biedt de mogelijkheid om de NS nog eens onderhands de concessie te gunnen. Wij kunnen daar allerlei prachtige voorwaarden aan stellen, maar ook heel strenge voorwaarden.

De heer **De Krom** (VVD): Ik kan mij maar één antwoord van de minister voorstellen dat de heer Samsom in dit debat zal bevredigen en dat is dat de termijn van 2015 wordt opgeschoven, want anders begint hij natuurlijk te stijgen. Dit begrijp ik althans uit zijn verhaal.

De heer **Samsom** (PvdA): Als de minister antwoordt dat hij hier graag eens over zal nadenken en dat hij wel mogelijkheden ziet, zal dat stijgen wel meevallen.

Het tweede uitgangspunt van de spoorrevolutie is: verhoog de snelheid van de planning en de uitvoering. Het zal duidelijk zijn dat er al heel veel redenen waren waarom wij zo snel mogelijk aan de slag moeten met de uitbreiding op het spoor. In de grindbak van de rauwe realiteit waren er echter altijd weer evenzoveel redenen waardoor dit toch weer niet kon. De kredietcrisis brengt beweging in die patstelling. Er is een extra reden bijgekomen om investeringen te versnellen. Zij kunnen helpen om een recessie te voorkomen of te dempen. Of dat nodig is, weten wij nog niet op dit moment, maar wij hebben al wel een lijstje klaarliggen, want als er investeringen in de infrastructuur versneld moeten worden, dan toch wel die investeringen met de hoogste maatschappelijke urgentie. Wat ons betreft zijn dit de uitbreidingen op het spoor.

Ik geef een voorzet en noem een paar concrete zaken waarmee de minister zou kunnen beginnen: de spoorboog bij Deventer, het doorstroomstation Utrecht, waardoor alle treinen in Utrecht twee minuten eerder aankomen en vertrekken, en het viersporig maken van

Samsom

Geldermaalen. Deze projecten kunnen vooruitlopend op de planstudies al ten uitvoer worden gebracht. No regret, want dat gaan wij sowieso doen.

De minister mag zich hierbij niet laten afleiden of ontmoedigen door de pathetische karikatuur van het natuurbeleid die de VVD hier gisteren schetste. Zoals wel vaker raakte de heer De Krom de weg kwijt in zijn eigen retoriek. Vermakelijk dat wel, maar vals. Infrastructuur kan worden gecombineerd met de natuur, mits die infrastructuur duurzaam en belangrijk genoeg is. Juist bij investeringen in het spoor is daarvan sprake. Het gaat om honderden miljoenen euro's, investeringen die de economie op dit moment heel goed zou kunnen gebruiken.

De heer **De Krom** (VVD): Wij kennen deze sussende woorden van de PvdA-fractie. Dit begon acht jaar geleden en het probleem van de luchtkwaliteit is nog steeds niet opgelost, mijnheer Samsom. Het gevolg is dat uw minister nog steeds in de puree zit en dat blijft ook zo in de komende jaren, maar dat was mijn vraag niet.

De heer Samsom zegt dat hij het geld daar wil investeren waar de maatschappelijke urgentie het grootst is. Dan zegt hij: dat is alleen het spoor. Waarom zegt hij dat de maatschappelijke urgentie op het spoor groter is dan op de weg? Waarom?

De heer **Samsom** (PvdA): Ik zei: dat is wat ons betreft het spoor. Dit is nu precies een voorbeeld van de politieke keuzes waarvoor wij in de Kamer staan. Wat vinden wij, wat vinden politieke partijen belangrijk? De heer De Krom vindt iets heel anders belangrijk dan ik en de heer Koopmans overigens ook. Ook binnen coalities kunnen partijen van mening verschillen. Wij zijn van mening dat de maatschappelijke urgentie van het spoor op dit moment prioriteit verdient. Er is nog een reden: in het spoor kun je sneller investeren dan in wegen. Op dit moment kunnen wij bijvoorbeeld investeren in het emplacement in Utrecht. Daarvoor zijn geen tracéwetten of natuurwetgeving nodig. Er is daar geen grasspriet meer over. De heer De Krom kan rustig gaan slapen; wij gaan de wissels daar gewoon minder gecompliceerd aanleggen.

De heer **De Krom** (VVD): Dat is dan helder. Dit is geen keuze op basis van maatschappelijke urgentie. Voor investeringen die de mobiliteit zoveel mogelijk op gang helpen, komen wij waarschijnlijk tot een andere keuze. De heer Samsom vindt het noemen van het spoor echter politiek correct; de PvdA-fractie kan ook niet anders. Hij noemt het dan maatschappelijke urgentie, maar dat is iets anders.

De heer **Samsom** (PvdA): De discussie over maatschappelijke urgentie wordt in de Kamer uiteindelijk met politieke visies en idealen beslecht. Wij kunnen nog lang met cijfers blijven stooien, want ook op het spoor loopt het helemaal vast. Op dit moment groeit de vraag naar vervoer per spoor harder dan de vraag naar personenvervoer. Het gaat om 5,2% in het afgelopen jaar. De vraag naar personenvervoer neemt minder hard toe.

De heer **De Krom** (VVD): Zal ik de heer Samsom even vertellen hoe de wegen vastlopen en cijfers noemen? Die cijfers zijn echt veel hoger.

De heer **Samsom** (PvdA): Ik sprak over de vraag naar vervoer. De heer De Krom is een marktdenker, een echte liberaal. De vraag naar vervoer neemt op het spoor veel harder toe dan op de weg en dat heeft te maken met de prijzen. Het spoor is nu al een stuk goedkoper dan de auto.

De heer **Madlener** (PVV): Ik erger mij niet aan de ambities van de PvdA-fractie. Veel mensen vinden het spoor prettig, maar heel veel mensen ook niet. Hoe denkt de PvdA-fractie dat de meeste arbeiders naar hun werk gaan? Zij gaan met de auto. Weet de heer Samsom hoeveel schade de files jaarlijks aanrichten? Het gaat om een bedrag van bijna 4 mld. Hoe kan hij nu zeggen dat dit geen prioriteit is? Wij hebben een financiële crisis. De minister van Financiën wil versneld infrastructuur aanleggen. Gaat de PvdA-fractie dan vragen om extra spoorcapaciteit? Is dat reëel?

De heer **Samsom** (PvdA): Ik weet niet wat volgens de heer Madlener de definitie van infrastructuur is. De minister van Financiën heeft nog niets gezegd over het versneld aanleggen van infrastructuur. Als hij erom vraagt, hebben wij infrastructuur voor hem klaarliggen en, belangrijker nog, daarbij gaat het om infrastructuur die inderdaad snel kan worden gerealiseerd. Wij spreken dan niet over een weg als de A4 bij Midden-Delfland, waar wij al ruim 30 jaar over doen. De heer Madlener weet dat nog beter dan ik. Als wij spreken over investeringen die nodig zijn ten behoeve van de economie, dan spreken wij over investeringen die tussen morgen en een jaar kunnen worden gerealiseerd. De heer Madlener en anderen kunnen daar dan niet jarenlang over steggelen. Ik wil graag praktisch denken.

De heer **Madlener** (PVV): Er wordt hier alleen gesteggeld, omdat fracties als de PvdA constant zand in de raderen van de asfaltwagens strooien. Dat zijn de feiten. Wij hebben een amendement ingediend en straks komt de behandeling van de nieuwe Tracéwet aan de orde, waarin een verkorte procedure ondergebracht kan worden. Alles is mogelijk, maar de heer Samsom wil niet. Hij is er wel eerlijk over, maar ik vind die 4 mld. schade verschrikkelijk.

De heer **Samsom** (PvdA): Als de heer Madlener fracties wil beschuldigen, moet hij zijn pijlen niet op de PvdA-fractie richten, maar op de fractie die op dit moment helaas nog niet aanwezig is. Zij heeft geprobeerd de aanleg van wegen tegen te houden, maar wij niet. De aanleg van de verbreding van de A4 is tegengehouden door JVC, een bedrijf dat bang was dat haar logo niet meer zichtbaar zou zijn door de hogere geluidsschermen. Over misbruik van procedures gesproken!

Van Heemstra, Lely, De Vegt en De Wit lieten ons een infrastructuur na die zijn weerga niet kent. Op ons rust de grote verantwoordelijkheid en opdracht ervoor te zorgen dat onze kinderen de vruchten kunnen blijven plukken van een vervoerssysteem van wereldklasse. Gezien de uitdagingen waarvoor wij staan, zullen wij daarvoor de prestaties van onze voorgangers moeten evenaren en zelfs overtreffen. Dat zal niet eenvoudig zijn, maar het kan wel. Wij hebben de technische mogelijkheden, de kennis, de mensen, de bedrijven en het geld om het voor elkaar te krijgen. Wat nu nodig is, is gedurfde



De heer Koopmans (CDA)

© M. Sablerolle – Gouda

en voortvarende besluitvorming. Het komt nu op de politiek aan en ik beloof dat het aan ons niet zal liggen.

De heer **Roemer** (SP): Dit zijn mooie woorden van de heer Samsom. Hij begon met revolutie. Ik ben blij dat wij nu een stapje in de goede richting doen en ik wil graag samen optrekken. Ik probeer er zo veel mogelijk uit te halen, want uit het vervolgbetoog van de heer Samsom blijkt dat het om leuke stappen gaat. Hij spreekt over fly-overs, inhaalsporen en treinen die iets harder moeten gaan rijden. Als wij echt willen doorpakken, dan moeten wij op zijn minst de ideeën van de NS van vorig jaar op de agenda zetten, die over 10 mld. gingen.

Dan nog een stukje geschiedenis. Wij hebben eerder ook al twee private partijen op het spoor gehad, te weten de Hollandsche IJzeren Spoorweg-Maatschappij en de Maatschappij tot Exploitatie van Staatsspoorwegen. In 1917 kreeg men in de gaten dat het niet goed ging en dat men moest gaan samenwerken.

De **voorzitter**: En uw vraag, mijnheer Roemer.

De heer **Roemer** (SP): In 1938 fuseerden deze bedrijven vervolgens. Waarom volgt u mij niet in mijn keuze voor één vervoerder op het Nederlandse spoor voor onbepaalde tijd?

De heer **Samsom** (PvdA): Laten wij geen verschillen zoeken die er niet zijn. Wij willen spoorboekloos rijden in de Randstad. Ik heb daarvoor expliciet verwezen naar het plan van de NS. Dat plan kost overigens niet 7 tot 10 mld., maar 5,5 mld. Dat plan bestaat verder inderdaad uit fly-overs, viaducten, sneller rijdende treinen en dubbelspoor. Dat is de spoorrevolutie. Die revolutie heeft namelijk niets te maken met vlaggen op de Dam.

De splitsing in NS en ProRail was een goed idee. De reactie van deze bedrijven op de splitsing was aanvankelijk overcompensatie. Men wilde namelijk helemaal niets meer met elkaar te maken hebben. Dat normaliseert nu, doordat zij de juiste balans hebben gevonden. Die balans wil ik niet verstoren.

De heer **Koopmans** (CDA): Laten wij niet te veel overnemen uit het jaar 1917!

U presenteert een aantal concrete plannen. Ik heb dat gisteren ook gedaan. Ik verbond daaraan, analoog aan de motie-Van Geel, wel de voorwaarde van regionale cofinanciering. Daarop heeft mijn fractie de plannen overigens ook uitgezocht. Moet er bij uw plannen ook sprake zijn van stevige regionale cofinanciering?

De heer **Samsom** (PvdA): De wegen die u gisteren noemde, hadden veelvuldig een N-nummer en dan is regionale cofinanciering op zijn plaats. Ik spreek nu echter over Utrecht, het hoofdstation van Nederland. Ik ben uiteraard niet tegen cofinanciering en ik waarschuw iedereen die in Utrecht meeluistert dan ook om niet achterover te leunen. Het is echter niet vergelijkbaar met uw voorstellen. Voorwaarde bij al mijn plannen is natuurlijk wel dat de financiering op orde is, maar van die taak heeft de minister zich inmiddels gekweten.

De heer **Koopmans** (CDA): Wat is het verschil tussen de "greenports" met hun nationale betekenis voor de economie en Centraal Station Utrecht?

De heer **Samsom** (PvdA): Alles is voor iedereen van belang. Uiteindelijk is immers ook de gemeentelijke aansluiting in Geldermalsen van groot belang voor de nationale mobiliteit. Wij moeten echter wel een balans zien te vinden. Spoorwegen worden met nationaal geld aangelegd. Er was daarbij nooit sprake van cofinanciering, behalve misschien dan voor geluidsschermen en andere additionele maatregelen. Het zou niet consequent zijn om het nu wel te doen. Daarbij komt dat wij het afgelopen halfjaar 4,5 mld. bij elkaar hebben gehaald. De financiering van mijn plannen is dus rond en dat geldt niet voor uw plannen. Overigens een compliment voor de ingenieuze oplossing die u hebt gevonden.

De **voorzitter**: Ik wou eigenlijk naar mijnheer Cramer.

De heer **Koopmans** (CDA): Ik maak toch nog één opmerking.

Die 4,5 mld. hebben wij door hard te werken bij elkaar gekregen. U wilt iets extra's doen. Ik denk dat wij er nog eens goed over moeten nadenken of wij die extra zaken alleen met nationaal geld gaan financieren of dat de regio en de provincie ook een bijdrage moeten leveren.

De **voorzitter**: Uw statement is duidelijk.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Ik heb met veel belangstelling naar de heer Samsom geluisterd. Hij spreekt over een revolutie. Ik heb zijn bijdrage afgepeld en wanneer ik zijn revolutionaire inleiding en zijn revolutionaire slot eraf haal, houd ik een systemsprong over. Daarover is al eens een motie-Slob aangenomen, want u noemt eigenlijk alleen spoorboekloos rijden en zes intercity's en zes sprinters. Ik hoor u overigens niet over het nieuwe beveiligingssysteem met die moeilijke naam. U wilt een aantal projecten versnellen, maar zegt u nu eens zonder bolle woorden of de rode vlaggen van de heer Roemer wat zo revolutionair is aan uw voorstellen. Lukt het u om dat in één of twee zinnen te doen?

De heer **Samsom** (PvdA): Het belangrijkste verschil tussen u en mij is dat u het woord "revolutie" echt nooit in de mond zal nemen. Dat gun ik u.

Samsom

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Dank daarvoor!

De heer **Samsom** (PvdA): Wij doen dat misschien iets te snel.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Dat is inderdaad een struikelblok.

De heer **Samsom** (PvdA): Wij hebben het nu over een systeemsprong. Ik heb mij tot taak gesteld om bij deze begrotingsbehandeling te zoeken naar overeenkomsten. Volgens mij zijn wij het eens met elkaar. De vermindering van de investering tot 5,5 mld. is vooral tot stand gekomen omdat een groot deel van het sublieme plan bestaat uit bijvoorbeeld dat beveiligingssysteem. Anders kom je er natuurlijk nooit. Dat zit erin. Ik noem het een revolutie, u noemt het een systeemsprong, maar uiteindelijk gaat het om een railsysteem dat zijn weerga in de wereld niet kent. Drukker dan elders, frequenter dan elders, punctueler dan elders en zonder spoorboekje in een omvang die nergens ter wereld bestaat. Als sociaaldemocraat vind ik dat je dat een revolutie mag noemen. U noemt het een systeemsprong. Het is uiteindelijk goed voor Nederland.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Dat laatste ben ik met u eens. De revolutie kan zitten in de druk die wij kunnen uitoefenen op hoe snel het gerealiseerd wordt. U schetst nu een perspectief waarin het na de afloop van het huidige MIRT wordt ingevoerd. Revolutionair zou zijn als het eerder wordt gedaan. Laten wij eerlijk zijn: in de LMCA Spoor staat dat het om plus 40% gaat. Als wij uitgaan van plus 40%, dan hebben wij al ruim 1 mld. te pakken. Hoe staat de PvdA-fractie daar dan in?

De heer **Samsom** (PvdA): Ik ben daar heel helder over geweest. Het geld dat nodig is voor de systeemsprong moet er komen. Laten wij elkaar echter niet meteen de put in praten. Als de minister morgen met het uitgeven van die 4,5 mld. begint en alle belemmeringen daarvoor uit de weg worden gehaald – de heer De Krom rent de zaal uit en iedereen die de minister tegen wil werken, is weg – dan is de minister nog steeds een paar jaar zoet voordat hij die 4,5 mld. heeft opgemaakt. Die tussenliggende periode gebruiken wij om extra geld, als dat nodig is, te reserveren.

De heer **De Krom** (VVD): Wat is het toch heerlijk als links zelf in verwoording raakt over de definitie van het woord "revolutie". Mijn vraag aan u luidt als volgt. Uw coalitiepartner, de heer Koopmans, heeft voorstellen gedaan voor investeringen in wegen, uitsluitend in wegen. Daar ligt de maatschappelijke urgentie helemaal niet. Daar ligt niet de prioriteit van de PvdA. Ik neem dus aan dat u tegen de heer Koopmans zegt: dat gaan wij helemaal niet doen. Of staat u nu een heel verhaal over een revolutie op te hangen terwijl het eigenlijk gewoon om slap gepolder gaat? Dat is het toch een beetje?

De heer **Samsom** (PvdA): Het is samenwerken, het cruciale ingrediënt voor wat nodig is om dat infrastructuursysteem, dat groter is dan alleen het spoor – mijn zontje weet het en ik weet ook dat er meer op de wereld is dan alleen maar spoor – voor de toekomst te behouden. De heer Koopmans zei gisteren: ik heb het alleen maar over wegen gehad want ik weet zeker dat de

heer Samsom alleen maar over spoor spreekt. Nou, vice versa. Samen hebben wij ook daarin de balans gevonden. Wij hebben ons een opdracht gesteld die heel helder is en die niets met polderen te maken heeft: creëer een wereldvermaard spoorstelsel. Nergens anders op deze aardbol zal het treinstelsel te vinden zijn dat wij gaan maken. Dat noem ik niet polderen, maar revolutie.

De heer **De Krom** (VVD): De definitie van revolutie is dus: als de een wat vindt en de ander wat vindt, dan kom je ergens in het midden uit.

De heer **Samsom** (PvdA): Nee, je telt het op. Dat is het verschil.

De heer **De Krom** (VVD): Ik ben blij te constateren dat de PvdA gewoon geld in wegen gaat steken.

De heer **Samsom** (PvdA): Mede.

De heer **Van der Ham** (D66): De ambitie die de heer Samsom hier uitspreekt, deel ik van harte. Die is vaak verwoord en dat is prima. Het is wel jammer dat hij niet echt concreet wordt in wat hij precies aan extra geld vraagt. Laat ik hem een suggestie doen. Elk jaar groeit het infrafonds; volgend jaar met 120 mln. Als wij nu voortaan de groei van het infrafonds stevast inzetten voor bijvoorbeeld die spoorprojecten, dan ontstaat er een fantastische groei in de hoeveelheid geld om dit soort dingen te doen. Wat vindt u daarvan?

De heer **Samsom** (PvdA): Dat hebben wij al gedaan, en veel meer dan dat. Wij hebben 4,5 mld. gereserveerd voor het spoor. Daar is een hoop politiek werk voor verricht. Uw wens hebben wij dus al lang ingevoerd. Waarom leg ik hier nu niet een factuurtje neer, tot op de laatste cent? Simpelweg omdat ik niet weet wat het doel kost. Wij formuleren in deze zaal het doel. Daar zijn wij helder over en volgens mij zijn wij het daar ook met elkaar over eens. Daarbij hebben wij gezegd: het geld dat nodig is voor het doel, en overigens alle andere dingen die daarvoor nodig zijn, hebben wij als opdracht voor deze minister neergelegd. Vorig jaar, toen het concreet ging om 4,5 mld., en nu omdat het concreet gaat om nog steeds dezelfde doelstelling van spoorboekloos rijden in een gebied dat groter is dan waar ook ter wereld.

De **voorzitter**: Wij vervallen nu bijna in herhaling. De heer Van der Ham had nog één aanvullende vraag?

De heer **Van der Ham** (D66): Die 120 mln. komt natuurlijk bovenop het bedrag dat het kabinet er al in investeert. Voor onze tegenbegroting hebben wij dat laten doorrekenen. Als je dat tien jaar volhoudt dan zit je ongeveer op 1,5 mld. extra. Dan zit je toch heel dichtbij de ambities van de NS.

De **voorzitter**: Stel uw vraag, mijnheer Van der Ham.

De heer **Van der Ham** (D66): Het is toch een goede suggestie om dat zo in te vullen? Zou dat op de steun van de heer Samsom kunnen rekenen?

De heer **Samsom** (PvdA): Het is een mogelijkheid om het op die manier te financieren. Ik vind dat echter de

Samsom

minst interessante vraag. De meest interessante vraag is: wat is ervoor nodig om dat doel, spoorboekloos rijden, te bereiken? Als daar 5,5 mld. voor nodig is, zoals de NS nu beweert, dan is dat 1 mld. meer dan de minister nu heeft vrijgemaakt. Daarmee is de opdracht voor de minister geformuleerd: vind dat extra miljard! Misschien is hij veel slimmer dan de heer Van der Ham en vindt hij een andere pot om dat geld uit te halen. Daarover beslissen wij en willen wij met hem discussiëren wanneer het gaat over de verlenging van het MIRT. Dan breng je alles weer bij elkaar. Het gaat om samenwerken en dat is cruciaal.

□

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Voorzitter. De Partij van de Arbeid gaat haar kostbare spreektijd niet besteden aan oproepen tot snellere aanleg van wegen en wegverbredingen. Dat laten wij over aan andere partijen en de minister zelf, als het maar gebeurt. Overigens constateerde ik gisterennacht dat er bij Gouda op de A12 na maanden werken drie rijstroken klaarliggen voor gebruik. Zij waren niet allemaal beschikbaar, want er werd natuurlijk doorgewerkt. Dat bracht mij op de gedachte om de minister te verzoeken om de wegwerkers, die bij nacht en ontij proberen om Nederland te laten rijden, eens extra in het zonnetje te zetten, mede namens de Partij van de Arbeid. Zonder hen blijft de minister immers nergens met zijn ambities.

Ik wil het bij weginfrastructuur over iets anders hebben, namelijk de relatie tussen infrastructuur en krimpgebieden. De redenering die je op sommige plaatsen in Nederland hoort, is: wij moeten een snelweg aanleggen of een N-weg tot snelweg verheffen, want dan kunnen er bedrijventerreinen komen, komt er werkgelegenheid en economische groei, houden wij de bevolking vast of trekken bevolking aan, en zo gaan wij krimp tegen. Wij maken ons zorgen over deze redenering, die wij tegenkomen bij bijvoorbeeld het mogelijk doortrekken van de A77 en bij de opwaardering van de N18 tussen Varsseveld en Groenlo. Dit past niet in de kruistocht tegen nieuwe industrieterreinen en extra doorsnijdingen in het landschap. Durft de minister in deze situaties ook "nee" te zeggen?

Het aantal kwetsbare oudere verkeersdeelnemers zal de komende decennia sterk toenemen. Het lijkt voor de hand te liggen om daar vanuit het verkeersveiligheidsbeleid serieus rekening mee te houden. Na veelbelovende woorden van de minister over een plan voor ouderen in het verkeer had de Partij van de Arbeid wel wat meer verwacht dan één enkele pagina in het Strategisch Verkeersveiligheidsplan. Wij willen de minister daarom alvast enkele handreikingen doen.

De duidelijkheid in de regelgeving bij de voertuigen waar mensen met een beperking en ouderen vandaag de dag uit kunnen kiezen, laat zeer te wensen over. Het is een wirwar van regels. Voor de Segway geldt bijvoorbeeld dat je verzekerd moet zijn en een kenteken moet hebben, maar je hoeft geen helm op. Voor een brommobiel moet je een bromfietsrijbewijs hebben, maar moet je de verkeersregels voor personenauto's volgen. Met een gehandicapt voertuig met motor mag je binnen en buiten de bebouwde kom op de rijbaan maximaal 45 km/u rijden, maar je hebt geen rijbewijs of kenteken nodig.

Ook de regels voor de scootmobiel zijn onduidelijk. Op het voetpad mag je 6 km/u rijden, op het fietspad binnen de bebouwde kom 30 km/u, op het fietspad buiten de bebouwde kom 40 km/u, maar op de rijbaan binnen en buiten de bebouwde kom 45 km/u. Het grappige is overigens dat de meeste scootmobielen niet harder rijden dan 18 km/u. Een scootmobielberijder mag de gedragsregels van zowel voetgangers, fietsers, snorfietsers als bromfietsers volgen, mits hij het verkeer niet in gevaar brengt. Let wel: de Partij van de Arbeid wil niet méér regels maar wel duidelijker regels. Wij willen zeker niet het gebruik inperken.

Ik heb voor de minister een overzicht van alle voertuigen met hun specifieke vereisten. Ik vraag hem hiermee aan de slag te gaan en het aantal voertuigcategorieën drastisch in te krimpen, te harmoniseren en aan te passen aan het type weg waarvoor ze zijn bedoeld. Ook verzoek ik de minister nog eens naar de voertuigvereisten van een scootmobiel te kijken. Nederland voldoet aan de Europese richtlijn. Dit betekent dat er een reflector zit aan de achterkant van de scootmobiel, maar daarbij blijft het dan ook. Scootmobiel mogen op de weg rijden, ook in het donker, maar verlichting en remlicht zijn niet verplicht. Hetzelfde geldt voor spiegels en kilometerteller. In de landen om ons heen zijn in de Wegenverkeerswet voertuigvereisten opgenomen. Is de minister bereid dit ook in Nederland te doen?

Na de veiligheid op de weg, ga ik over op de veiligheid op het water. In de Veiligheidsmonitor Rijk 2007 lezen wij dat de veiligheid op het water steeds meer onder druk komt te staan door het steeds drukker wordende verkeer op de vaarwegen, niet alleen door de beroepsvaart, maar met name door de steeds toenemende pleziervaart. Van verschillende kanten wordt geroepen om het klein vaarbewijs verplicht te stellen voor een veel grotere groep plezierjachten. Zo ver is het wat ons betreft nog niet.

De staatssecretaris heeft een convenant afgesloten met alle partijen, Varen doe je samen. De einddatum is 2014. Het convenant is echter vooral gericht op voorlichting. Als doel kom ik alleen het maken van boekjes en kaarten tegen. Ik ga er eigenlijk van uit – dit hoor ik graag van de staatssecretaris – dat wij eind 2014 ook op meetbare veiligheidsdoelen kunnen afrekenen.

De handhaving op en om het water is op dit moment echt een probleem. Er kan alleen door staandehouding worden bekeurd. Ingrijpen vanaf het land is dus niet mogelijk. Er is nog steeds geen waterdicht registratiesysteem waarmee kentekenaansprakelijkheid voor pleziervaartuigen kan worden gerealiseerd. Zonder registratiesysteem is ook het beperken van diefstal een stuk moeilijker. Door te hard varende pleziervaartuigen en het intensieve gebruik van de waterwegen ontstaat schade aan walbescherming en kunstwerken. Er is veel sociaal gedrag als gevolg van anonimiteit op het water. De ergernis en overlast als gevolg van te hard varen en het niet nakomen van de vaarregels is bij de overige vaarweggebruikers en recreanten langs het water groot. Een overtreder zal zich nog een keer bedenken als hij of zij weet dat hij of zij aansprakelijk kan worden gesteld en bekeurd op basis van een betrouwbare registratie. De PvdA-fractie vindt dat pleziervaartuigen net zo behandeld moeten worden als motorvoertuigen. De RDW heeft de mogelijkheden al onderzocht en de vraag is dus waarom hierop niet is doorgepakt.

Roefs

De heer **Koopmans** (CDA): Wat gaat de kentekenregistratie kosten? Voor jachten is deze vraag niet het meest interessant, maar voor kleine boten, sloepen en surfplanken is dat wel het geval. Sluit u uit dat uw voorstel een eerste stap is voor een vaarbelasting?

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Ik ben helemaal niet met een vaarbelasting bezig. Het gaat mij erom dat wij van alle kanten heel duidelijk hebben gemerkt dat handhaving het probleem is. Als je alleen maar kunt handhaven als je staande moet houden, omdat boten niet te herkennen zijn – vaarregels moeten nu eenmaal worden nageleefd – moet je die boten op eenzelfde manier gaan behandelen als motorvoertuigen. Dat kan met een goed registratiesysteem. De RDW heeft hierover een rapport geschreven. Ik ben heel benieuwd of de staatssecretaris van plan is om daarmee door te gaan. In dat rapport wordt een bedrag genoemd van € 47,50 voor de registratie. Wij moeten niet vergeten dat een registratiesysteem veel geld kan schelen als het gaat om de schade die aan oevers wordt berokkend. Daarom heb ik die andere zaken ook genoemd.

De heer **Koopmans** (CDA): Mevrouw Roefs heeft niet de vraag beantwoord of zij uitsluit dat dit leidt tot een vaarbelasting.

De **voorzitter**: Dat mag zij zo meteen nog doen.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): De fractie van de ChristenUnie is nog niet heel erg gelukkig met het idee van de PvdA en van mevrouw Roefs. Zij geeft aan dat schepen niet herkend kunnen worden. Ik vind haar echter wat makkelijk heenstappen over het belangrijkste onderdeel, namelijk het niet kunnen handhaven. Als reden of als probleem noemt mevrouw Roefs de schade aan de begroeiing en de schade aan de kant. Stel nu dat alle boten een snelvaartregistratie zouden vragen, dan hebben wij dat probleem nog niet opgelost. Dan kunnen wij ze alleen vangen op basis van de registratie, maar hoe je het ook wendt of keert, een boot die zich niet houdt aan de ter plaatse geldende maximale snelheid, zal beboet moeten worden. Daar doet de registratie niets aan af.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Jawel. Dat is nu juist het probleem. Op dat moment zijn boten niet geregistreerd en kunnen er dus ook geen bekeuringen uitgeschreven worden. Wij gaan hier niet zomaar iets voorstellen als daar geen draagvlak voor is en als er geen probleem is. Er is duidelijk een probleem op het water. Het wordt heel veel drukker op het water en het wordt steeds onveiliger, omdat de beroepsvaart en de pleziervaart vaker met elkaar in de clinch liggen. Dat heeft veel gevaarlijke situaties tot gevolg en dit is daar een oplossing voor. Nogmaals, er is al een rapport verschenen en ik hoop dat de staatssecretaris gaat zeggen dat zij daarmee verder wil. Dan kunnen wij veel dieper ingaan op het hoe en op het waarom.

De **voorzitter**: Een aanvullende vraag, mijnheer Cramer?

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Voorzitter. Ik dacht dat ik die kans gewoon krijg. Ik snap hier helemaal niets van. U hamert op de registratie, mevrouw Roefs. Stel nu dat er een klein bootje dat wel een registratie heeft, op de Rijn

een grote aak kruist. En die doet gevaarlijk. En dan? En er is geen politieboot in de buurt. En dan? Dan kan die boot niet het nummer doorgeven. Net zo min kan ik als automobilist iemand doorgeven die mij snijdt. Ik kan de politie wel bellen, maar die zegt tegen mij: ja, moet je horen, je bent geen boa, je bent geen buitengewoon opsporingsambtenaar. Wat wilt u daar nu mee bereiken? U lost niets op! Er zal gehandhaafd moeten worden, en dat doe je alleen maar met politie op het water.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Als de politie er is, kan die dus niet handhaven, omdat die boot niet herkenbaar is en omdat niet bekend is, wie erachter zit en wie de eigenaar is. Dus kan er ook geen bekeuring worden gegeven, tenzij men gaat enteren.

De **voorzitter**: Mevrouw Roefs, neemt u bij het afronden de vraag van de heer Koopmans nog even mee over de vaarbelasting?

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Daar ben ik mee begonnen. Ik zei dat ik dat helemaal niet van plan ben. Het gaat om de handhaving.

Ook bij de pleziervaart moet er een mogelijkheid komen om na herhaalde grove overtredingen het vaarbewijs in te nemen. Dat brengt mij bij de toezegging die door de minister gedaan is tijdens de vorige begrotingsbeshouwingen, om het toegestane alcoholpromillage op het water ook bij de niet-Rijnvaart te verlagen van 0,8 naar 0,5 promille. De vraag is dus wat daarvan terecht is gekomen.

Voorzitter. De fietsers komen er, hoewel er verbetering is, in de verdeling van de mobiliteitsgelden nog maar karig vanaf. Ik neem aan dat er na de eerste tranche van vijf woon-werkfietspaden nog een tweede tranche komt. Er zijn veel meer plaatsen waar snelle fietsroutes een alternatief kunnen zijn voor de files. Ik denk aan Leiden-Den Haag, Arnhem-Nijmegen, Amersfoort-Utrecht. Komt de staatssecretaris met een vervolg?

De elektrische fiets, waarover ook collega Atsma in zijn heel mooie initiatiefnota spreekt, kan in onze ogen eveneens een belangrijke stimulans zijn om het woon-werkverkeer per fiets te promoten. De staatssecretaris van Financiën heeft zich er eigenlijk bij de behandeling van het Belastingplan 2009 met een jantje-van-leiden vanaf gemaakt. Ik verwacht van de staatssecretaris van de fiets dat zij een verhoging van de bedrijfsfietsenregeling van € 750 naar € 1500 gedegen wil onderzoeken en dat zij dat voorstel in het Belastingplan 2009 wil fietsen.

Is de staatssecretaris het met ons eens dat educatieve waterprojecten zoals gegeven door de Stichting Rijnwater juist in deze tijd belangrijk zijn? Graag een reactie.

Tweeënhalf jaar geleden stelde ik de kilometertellerfraude aan de kaak. Afgelopen juni leek het de goede kant op te gaan. Volgens mijn informatie ligt het voorstel nu al een halfjaar bij Justitie. Wat is er aan de hand? Of moet ik nu, na tweeënhalf jaar wachten, toch nog zelf met een initiatiefwetsvoorstel komen?

De **voorzitter**: Dank u wel. De heer Koppejan.

De heer **Koppejan** (CDA): De heer Samsom sprak over de grote maatschappelijke urgenties. Hij noemde met name het spoor. Mevrouw Roefs sprak over de wegen,

Roefs

die zij graag aan het CDA overlaat. Wij spreken over maatschappelijke urgentie. Wordt hierbij de veiligheid van onze dijken en de bescherming tegen het wassende water ook aan het CDA overgelaten?

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Nee, dat onderwerp laten wij niet aan de CDA-fractie over, hoewel wij dat wellicht op dit moment wel in woorden doen. Dat doen wij echter zeker niet in daden. De fractie van de PvdA vindt dat wij, als wij spreken over de verlenging van het MIRT, niet alleen spreken over spoorwegen en wegen, maar ook over de investeringen die nodig zijn in verband met het water.

De heer **De Krom** (VVD): Ik begrijp dat de strategie van de fractie van de PvdA ter bestrijding van het mobiliteitsprobleem uit twee delen bestaat. In de eerste plaats is er de antroposofische polderrevolutie van de heer Samsom op het spoor. In de tweede plaats is er de kruistocht tegen bedrijfsterreinen en wegen van mevrouw Roefs. Want, zegt mevrouw Roefs, wij moeten de boten belasten en wij hebben regels en vergunningen nodig. Dat is haar antwoord op het mobiliteitsprobleem. Ik houd daarbij de maatschappelijke urgentie in het achterhoofd.

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

De heer **De Krom** (VVD): Verder heeft mevrouw Roefs het over de scootmobielen. Dat zijn de fundamentele bijdragen van de fractie van de PvdA in dit debat over mobiliteit. Waaruit bestaat voor mevrouw Roefs de kruistocht tegen bedrijfsterreinen en wegen? Is het de fractie van de PvdA wellicht ontgaan dat er buiten deze zaal sprake is van een economische recessie en dat honderdduizenden of miljoenen mensen dagelijks op weg naar hun werk vastzitten in de auto?

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Het is uiteraard mooi om op deze manier dingen aan elkaar te koppelen. Het is niet nieuw dat de PvdA een kruistocht voert tegen nieuwe bedrijfsterreinen. Daarover hebben wij het ook tijdens de behandeling van de begroting van VROM gehad. Zojuist sprak ik echter over de bedrijfsterreinen in krimpgebieden. In deze gebieden denken met name bestuurders soms dat zij door wegen aan te leggen, economische groei kunnen bevorderen en de uittocht van de bevolking kunnen voorkomen. Ik vind dit geen goede reden om wegen aan te leggen. Ik hoop dat de minister dat met mij eens is. Verder voeren wij zeer regelmatig debatten over wegen. Er komt een uitgebreid notaoverleg over de aanpak van de mobiliteit. Daaraan zal de fractie van de PvdA zeker haar bijdrage leveren. Ik noem ook onze inbreng over Anders Betalen voor Mobiliteit. Die inbreng is beslist niet misselijk. Het is duidelijk dat wij dit erg belangrijk vinden. Dat lijkt mij voorwaar een teken dat wij echt iets aan files willen doen.

De heer **De Krom** (VVD): Vindt mevrouw Roefs het toenemend gebruik van de step ook een probleem? Ziet de fractie van de PvdA daarbij een relatie met het toenemende mobiliteitsprobleem?

Mevrouw **Roefs** (PvdA): De heer De Krom kan mijn bijdrage afdoen als niet ter zake doende. Dat mag hij doen. Als ik echter het probleem van scootmobielen

aansnijdt, wil de heer De Krom niet weten wat er daaropvolgend in Nederland en met mijn mailbox gebeurt. Dit zijn zaken waarover mensen zich druk maken. Ik heb mij voorgenomen om in Den Haag de onderwerpen aan te kaarten waarover mensen zich druk maken. Ik heb er toevallig voor gekozen om tijdens de behandeling van deze begroting te spreken over ouderen in het verkeer.

De heer **Koopmans** (CDA): Mevrouw Roefs stelt dat de aanleg van infrastructuur de krimp niet oplost. Toch hoop ik dat zij haar stelling niet omdraait, waarbij krimpgebieden geen recht meer zouden hebben op nieuwe infrastructuur. Steunt mevrouw Roefs ons voorstel om de buitenring in Parkstad met 15 mln. te subsidiëren en ons voorstel om voor het grensoverschrijdend openbaar vervoer op het bedrijventerrein Avantis 15 mln. beschikbaar te stellen? Steunt zij dit ondanks het feit dat hierbij sprake is van een krimpgebied?

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Ja, die voorstellen steunen wij. Uiteraard heb ik die voorstellen heel bewust niet opgenomen in het rijtje dat ik noemde.

De heer **Roemer** (SP): De fractie van de PvdA wil graag veel mensen in de trein. Zij noemt dit een revolutie. Mijns inziens is daarbij eerder sprake van een evolutie. Wij weten hoe lang evoluties duren. Hoe wil de fractie deze mensen in de trein krijgen? Ik las op treinreizigers.nl dat mevrouw Roefs niet veel meer in het stads- en streekvervoer ziet. Volgens haar is dit type vervoer slechts een vangnet voor mensen die de auto niet meer kunnen betalen.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): De heer Roemer zal ook regelmatig hebben meegemaakt dat er creatief werd geknipt in interviews die hij heeft gegeven. Het betreft een uitspraak op www.treinreizigers.nl naar aanleiding van de vraag: "Denkt u dat u de zakenreiziger in de bus kunt krijgen?" Op die vraag heb ik geantwoord dat dit mijn best lastig lijkt en dat ik daarin de trein veel meer een functie zie vervullen dan de bus.

De heer **Roemer** (SP): Het wordt een hobby om anderen de schuld te geven, want er werd ook heel duidelijk gevraagd of mevrouw Roefs het streekvervoer een vorm van een sociaal vangnet vindt. Zij antwoordde daar "ja" op. Zij geeft dan eigenlijk aan dat zij het gehele stads- en streekvervoer maar erbij vindt hangen.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Neen, helemaal niet.

De heer **Roemer** (SP): Mijn vraag is nog niet af. De groei in het stads- en streekvervoer wordt minder. De Partij van de Arbeid vindt met de SP het reizen over het spoor zo belangrijk. Waarom komt diezelfde Partij van de Arbeid dan ook niet met grote plannen, opdat het stads- en streekvervoer eindelijk ook meer reizigers krijgt? Waarom komt de PvdA hierbij ook niet met een revolutie? Waarom schaft de partij bijvoorbeeld de marktwerking niet helemaal af in plaats van dit alleen te doen in de drie grote steden?

Mevrouw **Roefs** (PvdA): De heer Samsom heeft ook al gezegd dat er heel duidelijk een bepaalde balans is gevonden, want het streekvervoer kent grote verbeterin-

Roefs

gen. De PvdA heeft zeer ingezet op het grensoverschrijdende streekvervoer. Tevens heeft het kabinet de MobiliteitsAanpak gepresenteerd, waar wel degelijk 500 mln. voor het regionale openbaar vervoer is gereserveerd. Wij vergeten dit dus zeker niet.

De heer **Madlener** (PVV): Ik stel de vraag die ik aan de heer Samsom heb gesteld ook aan de wegenspecialist van de Partij van de Arbeid. Er is sprake van een financiële crisis. De regering heeft daarom aangegeven dat zij sterk overweegt, infrastructuur versneld aan te leggen. Wat heeft de PvdA-fractie te bieden voor de automobilist en de wegen?

Mevrouw **Roefs** (PvdA): De PvdA is een groot voorstander van de kilometerheffing.

De heer **Madlener** (PVV): De PVV niet.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Maar de PVV biedt zelf ook niets. Wij werken heel erg hard om ervoor te zorgen dat er versnelling komt. Wij zijn een groot voorstander van het uitwerken van de aanbevelingen van de commissie-Elverding. Dat is beslist niet niks! Al die projecten, zoals de ZSM-projecten 1 en 2, gaan wij uitvoeren. Ik zie niet zozeer het verschil.

De heer **Madlener** (PVV): Dit is een volstrekt ontoereikend antwoord. Ik heb twee amendementen ingediend om die versnelling verder te versnellen. Wij krijgen straks de Tracéwet, waar wij ook een verkorte procedure kunnen inbrengen. Kunnen wij op de Partij van de Arbeid rekenen als wij met voorstellen komen in die richting?

Mevrouw **Roefs** (PvdA): De Tracéwet is bedoeld om de aanleg van infrastructuur te versnellen op grond van de bevindingen van de commissie-Elverding. Ik heb al gezegd dat wij daarachter staan.

□

De heer **Madlener** (PVV): Voorzitter. Files, files en nog eens files slaan elke dag de klok in Nederland. De kosten voor de Nederlandse samenleving die door de dagelijkse files veroorzaakt worden, zijn opgelopen tot bijna 4 mld. per jaar. Er hoeft maar één sneeuwvlok te vallen en het staat vast. Op de Nederlandse wegen kunnen wij door slecht beleid van de afgelopen kabinetten niet meer naar ons werk of naar ons huis. Op avonden, zaterdagen en zelfs zondagen is er een grote kans dat je in een file komt te staan. Door de steeds toenemende bevolking, het toenemend aantal werkenden en de achterblijvende aanpassing van ons wegennet staan er nu recordfiles in Nederland.

Dit kabinet wil graag voorop lopen. Op dit punt lopen wij inderdaad voorop! Deze minister is recordhouder files. Nederland is recordhouder fileland. Alle records worden jaar in, jaar uit gebroken. Zelfs de hoge benzineprijzen krijgen de Nederlanders de auto niet uit en gelijk hebben ze. Van de PVV hoeft niemand de auto uit, maar onze wegen moeten worden verbeterd. Als je niet van stadscentrum naar stadscentrum moet, of van station naar station, als je zware boodschappen moet vervoeren, of met meer personen reist, of als je laat thuiskomt, dan is de auto een geweldig vervoermiddel. Het probleem is dat het autobeleid ontbreekt. Automobi-

listen worden financieel uitgekleeft door zeer zware belastingen, zoals hoge accijnzen en een dure wegenbelasting, maar als er niet zoveel mensen met de auto zouden reizen – dat hoor ik de linkse partijen nooit zeggen – had de regering een groot financieel probleem. Als het treinkaartje niet met 50% belastinggeld zou worden gesubsidieerd, zouden nog veel minder mensen kiezen voor het openbaar vervoer. De economische crisis doet veel regeringen snel investeren in infrastructuur. Ook onze regering heeft dergelijke geluiden al laten horen. Dat is een zeer goed idee. Haal al die wegenplannen naar voren en leg per jaar 1000 km weg aan in plaats van 2 km. Immers, met dit flutbeleid komen wij er niet. Sorry, minister Eurlings, u doet uw best. Enthousiaste woorden hebt u genoeg, maar laten wij eerlijk zijn: het komende jaar wordt er met uw beleid nog geen 2 km weg aangelegd. Het is nu vijf voor twaalf. Ik hoop dat de regeringspartijen CDA, PvdA en ChristenUnie inzien dat de financiële crisis een noodplan wegenaanleg vereist. Van wat wij zojuist gehoord hebben, worden wij niet vrolijk. Komt dit kabinet over de brug om investeringen in de infrastructuur naar voren te halen? Plannen en geld liggen er genoeg. Zijn de regering en de regeringspartijen bereid om de economisch zware tijden te benutten om werkelijk te investeren in onze mobiliteit en echt eens te beginnen met de aanleg van wegen? De PVV vraagt met het oog op de crisis voor 1 april 2009 een eerste plan over hoe men dit wil gaan doen.

Helaas moet ik constateren dat het oude denken van auto versus trein weer geheel opgaat in deze Kamer. De trein is voor links en de auto lijkt voor rechts te zijn. Dat is echt een valse tegenstelling. Dan moet ik weer terugdenken aan de heer Joop den Uyl die iedereen een auto beloofde. Waar zijn die socialistische gebleven? De auto is niet van rechts, niet van mij en de trein is niet van links. De meeste mensen vinden beide prettig. De auto heeft wel acht keer zoveel vervoerswaarde als de trein. Laten wij ons daar dan ook op richten. Erken de auto als een belangrijk vervoermiddel.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Wat is nu eigenlijk het probleem van de heer Madlener? Volgens mij heeft iedereen in Nederland inmiddels een auto.

De heer **Madlener** (PVV): Het probleem is dat wij deze auto wel hebben, maar er bijna niet in kunnen rijden. Het verlies aan tijd en geld dat Nederland iedere dag lijdt, bedraagt 4 mld., nog afgezien van alle ergernis. Dat is het probleem. De auto is het probleem niet, het zijn de wegen.

Begin oktober heeft de minister een fantastisch lange termijnplan gepresenteerd, "olympische" wegen: twee keer vierbaans- en zelfs twee keer vijfbaanssnelwegen. Bredere semi-snelwegen in de provincies om ontvolking tegen te gaan en hogere maximumsnelheden. Een prima idee, minister.

Autorijsen wordt steeds schoner, stiller en veiliger. Straks rijden wij zelfs in elektrische auto's die wij kunnen opladen met kernenergie; fantastisch, mijnheer Samsom! De heer Vendrik is al signaleerd in een elektrische auto. Investeren in wegen is dus investeren in de toekomst. Over 50 jaar rijden wij nog steeds in de auto. De Olympische Spelen zijn pas in 2028 en dat is toch echt pas veel te laat, minister. Dit getuigt van een te lage ambitie. U bent nog jong, maar die wegen willen nog meer mensen meemaken. Haal dit dus naar voren. Ik ben

Madlener

erg benieuwd naar deze plannen. Ik wil graag dat u deze plannen uitwerkt. U hebt een en ander gelanceerd; werk het uit. Werk ook een scenario uit dat niet uitgaat van de olympische ambities, maar van het WK-voetbal in 2018. Dat is tien jaar eerder. Het is ook een belangrijk evenement. Werk dit uit, minister. Hang er een prijskaartje aan en leg het de Kamer voor. Kijk of u mensen enthousiast kunt maken voor dit idee. Dat is de ambitie van de PVV: niet in 2028, maar in 2018 vierbaanswegen, snel kunnen rijden, wonen waar je wilt zonder in de file te hoeven staan.

De heer **Koopmans** (CDA): De heer Madlener houdt een hartverscheurend pleidooi voor meer wegen. Tot slot vraagt hij de minister om met voorstellen te komen voor vierbaanswegen, met het prijskaartje erbij – het is goed dat hij dit nog even noemt – en deze vervolgens naar de Kamer te sturen. Heeft hij zelf een beeld van hoe dit geniale idee van hem gedekt gaat worden in financiële zin?

De heer **Madlener** (PVV): Ik heb begrepen dat er tot 2020 80 mld. klaarligt voor de infrastructuur. Het naar voren halen van deze plannen is een goed idee.

De heer **Koopmans** (CDA): Deze 80 mld. hebben wij al uitgegeven, daarvan worden al wegen verbreed, spoorlijnen aangelegd en het openbaar vervoer in stand gehouden. Daar kunnen wij dus niet aankomen. Ik ben bereid om het voorstel van de heer Madlener serieus te nemen, mits hij zorgt voor een dekking. Waar haalt hij de centen vandaan? Met welk amendement of welk geniaal idee komt hij?

De heer **Madlener** (PVV): Ik stel vast dat er al vele plannen zijn die gedekt zijn en die kunnen worden uitgevoerd. Ze zijn echter op de lange baan geschoven. Het is een goed begin om deze naar voren te halen. Een en ander is al gedekt. De PVV-fractie heeft amendementen ingediend om de spoedwet te verbeteren. Zij heeft bovendien net een voorstel gedaan om een verkorte en versnelde procedure op te nemen bij de behandeling van het voorstel voor de Tracéwet. Dat is allemaal mogelijk, mits er steun voor is in de Kamer. Dan hebben wij al een grote slag geslagen. De minister wil in 2028 Olympische wegen. Ik denk dat de minister daarbij wel een prijskaartje in gedachten zal hebben. Ik vraag alleen maar het plan naar voren te halen en aan de Kamer voor te leggen. Mijn fractie zal dan samen met de minister kijken hoe het betaald kan worden. Wij mogen vooral niet vergeten dat de schade die wij ieder jaar oplopen, de 4 mld., ook een keer betaald zal moeten worden.

Andere ergernissen van veel automobilisten zijn de gebrekkige en veel te dure parkeerruimten in de steden. Verder halen de bezemwagens en vuilophalers midden in de spits huisvuil op en halen vrachtwagens tergend traag in gedurende de spits. Hoe zit het met de afschaffing van de 80 km-zones? Ook dat heeft de minister beloofd, want zij veroorzaken veel files. Dit zijn snelle maatregelen om de files te verminderen die niets kosten en morgen kunnen worden geregeld.

De ontvolking van sommige regio's vormt een probleem. Delen van Zeeland hebben hier bijvoorbeeld mee te maken. Een belangrijke oorzaak ervan is de bereikbaarheid. Daarom vraag ik de minister om de bereikbaarheid van bedrijven en scholen te onderzoeken.

Er zijn regio's waar mensen graag zouden willen wonen, zoals Zeeland, maar je kan er vanwege de files niet naar je werk gaan.

Ook bij het spoor is het geen pretje. Laatst kwam er een bezoeker naar mij toe met de trein uit Rotterdam. Hij had één uur vertraging omdat er een zwaan op de rails liep. Dit is een lachwekkend en ook treurig voorbeeld. Ik noem ook de blaadjes op de rails, de gebrekkige veiligheid, de vertraging en de uitvallende treinen. De helft van onze fractiemedewerkers komt met de trein. Iedere dag hoor ik weer verhalen over dat het niet meevalt op het spoor. Daarbij valt het steeds op dat de NS en ProRail naar elkaar wijzen. De splitsing heeft voor ons meer problemen opgeleverd dan opgelost. Nu de privatisering van de NS eigenlijk van de baan is, vraag ik de minister of er eigenlijk nog wel een noodzaak bestaat om de splitsing in stand te houden. En zo ja, waarom dan? Is de minister bereid om te kijken of het samenvoegen van NS en ProRail tot één staatsbedrijf eigenlijk niet veel efficiënter is?

De heer **Koopmans** (CDA): Ik heb een vraag over de zwaan, want daarmee zit ik een beetje. Heeft de heer Madlener zijn vraag en zijn antwoord daarop besproken met zijn collega Graus?

De heer **Madlener** (PVV): Ik denk dat de zwaan in kwestie nog leeft; de trein heeft namelijk een uur stilgestaan. Men dacht dat de zwaan was gaan broeden op de rails. Ik zal het met de heer Graus opnemen. Zoals bekend staat dierenwelzijn hoog in het vaandel van mijn partij. Toch wil ik het leed van de treinreizigers ook niet onbenoemd laten.

De heer **Koopmans** (CDA): Nu wij het toch over de heer Graus hebben: ik heb ook nog een financieringsbron voor de plannen van de PVV. De heer Graus denkt erover om 0,5 mld. uit te geven aan het stoppen van de nertshouderij in Nederland. In zijn ogen is het een briljant plan. Kan de heer Koopmans een keer in de fractie bespreken of die 0,5 mld. niet beter aan wegen kan worden uitgegeven?

De heer **Madlener** (PVV): Daarover zal mijn fractie zeker gaan praten. Binnenkort zult u merken wat wij op dat punt gaan doen.

De heer **De Krom** (VVD): Terecht sprak de heer Madlener over het belang van de aanleg van extra wegen. Ook ik heb daarover gesproken; daar mag geen misverstand over bestaan. Toch had de heer Koopmans wel een klein puntje, toen hij het had over het geld dat bij zo'n investeringsprogramma hoort. De 80 mld. hoorde bij de Nota Mobiliteit. Dat is niets anders dan het uitgavetempo dat wij nu elk jaar al hebben tot en met 2020. Daarom is de vraag van de heer Koopmans over waar de extra euro's van de PVV blijven, terecht. Je kunt projecten naar voren halen. Als de heer Madlener gisteren mijn bijdrage heeft gehoord, weet hij dat het al moeilijk genoeg is om het geld op te maken en geen vertraging op te lopen. Ik vraag de heer Madlener dus toch wat het extra geld is. Of krijgen wij straks het kwartje van Madlener?

De heer **Madlener** (PVV): Laten wij vaststellen dat er op dit moment veel geld op de plank blijft liggen. In die zin kunnen wij al veel doen zonder extra euro's. Het naar

Madlener

voren halen zal geld kosten, maar ook geld opleveren. Ik denk dat het goed is dat de minister zijn eigen plannen in ieder geval uitwerkt. Wij kunnen dan gaan kijken hoe wij dat gaan financieren. Ik verzeker u dat mijn fractie er zeer serieus en constructief naar zal kijken. Ik weet dat de heer De Krom dat ook zal doen. Ik denk dat wij er samen uit gaan komen.

□

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Voorzitter. Zoals bekend, zet de fractie van de ChristenUnie zich volop in voor het weer in beweging krijgen van Nederland. Wij doen dat bijvoorbeeld door te hameren op het belang van het gebruik van het openbaar vervoer, de fiets, de binnenvaart en op het belang van vergroening. Ik begreep dat collega Vendrik gisteren per elektrische auto naar de Kamer is gekomen. Ik heb het genoeg gehad deze zomer ook in zo'n elektrische auto te rijden en ik moet zeggen: doe mij er maar een! Ik weet wel dat je niet met een knip van de vingers kunt regelen dat er een heel nieuwe generatie auto's op de markt komt maar ik hoop oprecht dat de huidige crisis ons zal helpen om juist dit soort ontwikkelingen een duwtje in de rug te geven. Alleen op die manier kunnen wij als overheid ook volop bijdragen aan het schonere milieu, nodig voor de jonge mensen die na ons komen. Wij zien dat als rentmeesterschap in pure vorm.

Maar voordat het zo ver is, zullen wij toch eerst de plannen van de minister en de staatssecretaris bespreken. Ik kan tot mijn vreugde constateren dat er behoorlijke stappen voorwaarts zijn gezet. De 4,5 mld. voor het spoor is rond, er ligt een stevig mobiliteitsplan met concrete investeringen in deze kabinetsperiode en het advies van de Deltacommissie ligt op tafel en is vrijwel positief ontvangen. Mijn bijdrage aan de begrotingsbehandeling vandaag begint met dit positieve vertrekpunt.

Ik wil allereerst enkele opmerkingen maken over binnenvaart en water. Het vorig jaar hebben wij gesproken over het belang van binnenvaart voor de binnenvaart. Met de Beleidsbrief binnenvaart is hiervoor geld gekomen, aangevuld met 7 mln. door het amendement van de ChristenUnie. Dit zorgt voor een forse impuls. Ik heb begrepen dat het aantal regionale wensen voor binnenvaart nog veel groter is. Ziet de staatssecretaris ook de noodzaak tot verdere investeringen in de binnenvaart? Ik heb samen met de heer Van der Staaij een amendement ingediend dat geld vraagt voor het project van de sector dat beoogt het kleine schip in stand te houden, zodat al die binnenvaart ook in de haarvaten kunnen worden blijven bediend. Een aantal voorstellen betreft de aanpassing van wet en regels. Is de staatssecretaris bereid dit het komend jaar uit te werken?

De ChristenUnie ziet uit naar de uitwerking van de adviezen van de commissie-Veerman en het Nationaal Waterplan. Nu het kabinet zich heeft gecommitteerd aan de uitvoering is het belangrijk hoe wij de financiering regelen. In de brief over de kredietcrisis wordt specifiek gesproken over het versnellen van de werkzaamheden aan de vaarwegen. Betekent dit dat de Kamer voorstellen tot verdere versnelling kan verwachten en dat de financiële kaders voor het gebruiken van kasschuiven voor spoedige uitvoering dan worden verruimd?

De heer **Roemer** (SP): Ik wil de heer Cramer nog een vraag stellen over de kleine schepen. Het lijkt mij op het eerste gezicht overigens een prima amendement. De heer Cramer heeft echter ongetwijfeld ook gehoord dat de wijzigingen die met name door Europa in 2010 en 2015 voor met name de schippers met kleine schepen worden doorgevoerd voor een aantal enorme problemen hebben gezorgd. Is hij het met de SP eens dat wij meer moeten doen dan nu in een uitzonderingsregel op tafel ligt om te voorkomen dat nog meer van die kleine schepen de komende jaren zullen verdwijnen?

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Ik kan de opmerking van de heer Roemer niet helemaal overzien maar met wat ik ervan weet, denk ik dat wij er heel erg voor moeten oppassen dat het voor de kleine scheepvaart niet heel moeilijk gaat worden om te kunnen blijven varen. Wij hechten daar groot belang aan en om die reden heb ik dat amendement met collega Van der Staaij ingediend. Als er belemmeringen zullen opduiken, moeten wij kijken hoe wij die kunnen beperken. In de commissie spreken wij daar toch vrij geregeld over. Het is van groot belang dat de scheepvaart de belangrijke rol voor het transport van goederen in toenemende mate voor zijn rekening blijft nemen.

Voorzitter. Ik wil nu enkele opmerkingen maken over de wegen en ik vraag iedereen die daar belangstelling voor heeft goed op te letten, want het is zo voorbij. De minister is ambitieus in het bestrijden van de files en stelt nu zelfs een hoger doel voor de doorstroming. Op de grootste knelpunten zijn volgens de ChristenUnie extra rijstroken nodig maar CE Delft heeft aangetoond dat wij daarbij niet de illusie moeten hebben dat dit ook effectief is in de strijd tegen de klimaatverandering, want het trekt dan ook meer verkeer aan. Ik krijg graag een reactie van de minister op deze in onze ogen belangrijke conclusie.

De brief over de CO₂-doelen is pas een uur geleden verschenen. De evaluatie komt in 2010 maar het denken staat niet stil. De ChristenUnie vraagt de minister om in het voorjaar van 2009 met voorstellen te komen voor 2010 als het "klimaatgat" blijft.

Dat was het stukje over de wegen.

De **voorzitter**: En daar wil de heer Vendrik een vraag over stellen!

De heer **Vendrik** (GroenLinks): De brief waarnaar de heer Cramer zojuist verwees, heb ik ook net in mijn postvakje gevonden en met grote belangstelling gelezen. Wij zien nog geen dekkend plan van deze bewindslieden om de uiterst belangrijke klimaatdoelen in 2020 te halen, die reductie van 13 tot 17 megaton CO₂. De vraag hoe de bewindslieden dat gaan realiseren, wordt niet beantwoord. Is de heer Cramer het met mij eens dat die vraag vandaag wel beantwoord moet worden?

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Dat is het voordeel als je iets later hier komt, dan kun je dat soort brieven nog wel even lezen. Ik heb die gelegenheid nog niet gehad. Als het er inderdaad in staat, spijt mij dat. Ik vind dat er wel degelijk een antwoord moet komen. Of het vandaag is...

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

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Gauw, wij moeten er

Cramer

duidelijkheid over krijgen. Het gaat mij iets te ver om te zeggen dat de begrotingsbehandeling niet afgerond kan worden als wij daarop geen sluitend antwoord hebben. Ik vind wel dat de minister duidelijk moet zijn over zijn doelstellingen en bijdrage daarin. "Schoon en Zuinig" is kabinetsbeleid, het is duidelijk dat er iets moet gebeuren. Als er onvoldoende voor de wegen in zit, zullen wij wel stappen moeten zetten.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Het lijkt mij goed als de heer Cramer de minister zijn hulp aanbiedt, want hij vindt dit dossier zo moeilijk. Het doet hem zoveel pijn om duidelijkheid te verschaffen hoe hij het verkeer en vervoer in toom gaat houden op weg naar 2020, zodat de reductie van 13 tot 17 megaton CO₂ gerealiseerd wordt. Mijnheer Cramer, help de minister een beetje. Wat moet volgens de ChristenUnie het resultaat zijn van de kilometerheffing in het kader van de beperking van uitstoot van CO₂ in 2020? Help een beetje! Zeg eens wat de ChristenUnie vindt.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Ik heb dergelijke cijfers niet paraat. Daarentegen droomt de heer Vendrik er voortdurend van. Wij hebben met "Schoon en Zuinig" plannen afgesproken waarin ook een bijdrage is opgenomen voor de vervoerssector. Ik vind dat die gerealiseerd moeten worden.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Ja, als niemand antwoord geeft...

De **voorzitter**: Uw termijn komt nog, mijnheer Vendrik.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Voorzitter. De ambitie van 5% groei op het spoor heeft geresulteerd in 4,5 mld. Ook de fractie van de ChristenUnie gaat voor de ambitie van zes intercity's en zes sprinters, waarvoor de spoorsector 5,5 mld. nodig zegt te hebben. In de LMCA Spoor is sprake van mogelijk 6,5 mld. De planstudies zullen duidelijkheid moeten geven. Als er extra geld nodig is, zal de minister dat moeten vinden. Kunnen de planstudies sneller worden opgeleverd? Ik mis in de plannen ERTMS als maatregel om te komen tot efficiënte capaciteitsvergroting.

Verleden jaar is gesproken over onderuitputting bij ProRail. De fractie van de ChristenUnie heeft grote zorgen, omdat zij opnieuw signalen krijgt dat het aantal uitgezette opdrachten door ProRail ook dit jaar fors achterloopt. De heer De Krom verwees er gisteren ook al naar. Wil de minister voor de tweede termijn en anders voor de behandeling van het MIRT inzicht geven in de verhouding tussen de in de markt gezette opdrachten en de planning? Wil hij aangeven welke acties hij onderneemt om de vertraging en de achterstanden weg te werken?

De fractie van de ChristenUnie heeft verleden jaar aandacht gevraagd voor de realisatie van nieuwe stations. Inmiddels is de informatievoorziening verbeterd. Tegelijkertijd constateer ik dat de realisatie van nieuwe stations traag verloopt en regelmatig leidt tot discussies over budgetten. Ik heb een inventarisatie gemaakt van plannen voor nieuwe stations en zie een aantal verbeterpunten. De belangrijkste zijn: capaciteitstekorten van de infrastructuur moeten niet leidend zijn voor de bouw van stations, integrale benadering van ruimtelijke ordening en ov, zoals Stedenbaan, levert extra winst op en de

maximale rijksbijdrage voor de stations is vaak niet passend. Voorzitter, graag overhandig ik via u de beide bewindslieden een notitie met het verzoek hierop te reageren. Ook voor de collega's heb ik kopieën; die liggen al klaar. (Zie Kamerstuk 31801)

Met het bedrag van 1 mld. voor het regionaal openbaar vervoer worden de grootste knelpunten nog in deze kabinetsperiode aangepakt. Goed regionaal ov kan juist in de regio bijdragen aan de strijd tegen de files. Vooral in stedelijke gebieden is de opgave zo groot dat ook op de langere termijn landelijke betrokkenheid gewenst is. Wij moeten nu al plannen maken voor na 2012. Wat is de visie van de staatssecretaris voor de lange termijn? Wordt hoogwaardig regionaal ov meegenomen bij de verlenging van het MIRT, waarover gesproken wordt?

Bij veel projecten is sprake van cofinanciering. Het is een goed principe om als overheden gezamenlijk projecten aan te pakken. Voor projecten die boven de grens van 112,5 mln. vallen, wordt in het Actieprogramma Regionaal OV uitgegaan van 50% cofinanciering. Ik zie hierin een spanningsveld, met name bij de stadsregio's, omdat deze naast de BDU geen andere eigen middelen hebben. Bij grote rijkswegen is nauwelijks sprake van cofinanciering. Is hiermee niet het risico aanwezig dat het Rijk verkeersproblemen afschuift op de regio?

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Concludeert u dan ook dat de ondergrens van 112,5 mln., die geldt voor een bijdrage uit het BDU, naar beneden moet?

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Dat zou kunnen.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Dat zou moeten. Vraagteken.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Ja, dat zou kunnen. Punt.

Voorzitter. Nu andere collega's verlanglijstjes bij andere begrotingen voor Sinterklaas hebben ingediend, noem ik er ook een paar: inhaalsporen, busbanen, lightrail, Wilhelmina-, Beatrix- en Julianasluis, een spoorlijn Utrecht-Breda, de eerste kilometers in de richting van Spanje, en voor de korte termijn als pepernoten voor elke provincie een paar nieuwe stations. Stel nu dat iemand voorspelt dat in oktober 2012 in Amsterdam elektrische taxi's rijden, het gebruik van het openbaar vervoer met meer dan 15% is toegenomen, Nederlanders geen gebruik meer maken van papieren kaartjes, in Nederland als eerste land in Europa per kilometer wordt betaald voor het gebruik van wegen, op grote schaal wordt gewerkt aan verhoging van de dijken, en vervoerbedrijven effectief met elkaar samenwerken om reizen per openbaar vervoer een nog aantrekkelijker alternatief te maken voor de auto. Ongeloof zal deze voorspeller waarschijnlijk treffen. Het leuke van de toekomst is echter dat wij er invloed op kunnen uitoefenen. Dit zei de directeur van Koninklijk Nederlands Vervoer en hij richtte deze oproep aan de ondernemers in zijn blad. Ik herhaal deze oproep in deze Kamer vandaag en ik doe hem graag aan beide bewindslieden. Ik steun hen in het waarmaken van deze ambities.



De heer **Vendrik** (GroenLinks): Voorzitter. Excuus dat ik iets later binnenkwam. Ik was vanmorgen om tien uur al in debat met de minister van Ontwikkelingssamenwerking. Dat is ook best belangrijk.

Voorzitter. Hier zitten twee bewindslieden met Olympische ambities: brood, wegen en spelen. Voor minder doen zij het kennelijk niet. Is meedoen dan toch belangrijker dan winnen? GroenLinks ziet graag een verkeers- en vervoerssysteem in Nederland van Olympisch niveau. In de eerste plaats betekent dit een fantastisch hoogwaardig openbaarvervoernetwerk. Wij willen in deze begroting regelen dat de tram terugkomt in de steden. In de tweede plaats willen wij, met de CDA-fractie, voorrang geven aan de fiets, letterlijk op elke plek. Wij willen in deze begroting regelen dat een forse uitbreiding van het aantal stallingen bij stations wordt geregeld. In de derde plaats willen wij slimme en superschone logistiek op de weg, het spoor en het water. Wij willen graag dat de steden weer kunnen ademen. In de vierde plaats willen wij vrij baan voor de elektrische auto. Wij willen dat mensen zich in de toekomst schoon en zuinig kunnen verplaatsen. Ik vraag de bewindslieden of zij bereid zijn om vanavond over deze vier punten zaken met ons te doen.

Ik vraag dat natuurlijk niet zonder reden. De manier waarop wij mobiliteit organiseren in Nederland loopt dubbel spaak. Wij denken dat wij met Nederland Distributieland de toekomst verzinnen en verdienen, maar dat is niet zo. Zoals de heer Wouter Bos ooit zei: "Het slepen met dozen is economisch een onverstandige strategie." Bovendien is onze mobiliteit vaak niet duurzaam. De klimaatverandering gaat veel harder dan wij dachten. GroenLinks vindt dat aan de groeiende uitstroom van CO₂, met name door het verkeer op de weg en in de lucht, radicaal een halt moet worden toegevoerd. Dat staat ook in het kabinetsakkoord en daaraan houden wij voorlopig maar even vast. Ik neem aan deze minister dat ook doet, maar wij vrezen dat dit met deze minister voorlopig nog niet echt gaat lukken. Ik zei dit net al in een interruptie. Hij wil in ieder geval wel 1250 km asfalt. Dat leidt tot meer uitstoot van CO₂. Wij weten dit uit alle studies, "it is the same story again". Wij weten dat ook dankzij een buitengewoon mooi rapport van Koninklijk Nederlands Vervoer. Het is weggegooid geld, want het helpt ook de filebestrijding niet. Dat wordt met deze minister vier jaar doorpakken, aanpakken en inpakken. Dat komt er ook nog wel eens bij kijken; zeker, mijnheer De Krom. Dat wordt dus vier jaar doorpakken zonder enig resultaat. Een blunder van Olympisch formaat is hier in de maak. Ik vraag een uitgebreide reactie van de minister op dit buitengewoon belangrijke, mooie, recente rapport van KNV.

Hoe groen de kilometerheffing wordt, is ook nog steeds onduidelijk. De minister heeft in zijn brief van vanochtend geschreven dat hij op het bronbeleid, de personenauto's, in het voorjaar van 2009 zal terugkomen, maar dat bronbeleid is maandag jongstleden al onderuit geschouwd in dubieuze onderhandelingen tussen Europees Parlement en lidstaten. Wij hebben daarover al ons ongenoegen uitgesproken, want onder druk van de auto-industrie zijn de normen voor CO₂-uitstoot nog verder versoepeld. Mag ik er dus van uitgaan dat dit voor dit kabinet onaanvaardbaar is en dat Nederland deze versoepeling gewoon afwijst? Hier moet echt

pootaan worden gespeeld. De andere optie van de minister, de biobrandstoffen, wordt steeds minder aantrekkelijk want die leidt, zo is breed bekend, inmiddels tot ontbossing en landuitputting elders in de wereld en niet of nauwelijks tot de gewenste reductie van de uitstoot van broeikasgas en daarom was het toch te doen.

Ik vraag voor de zoveelste keer aan de minister om vanavond voor de Kamer duidelijk te maken hoe hij dwingend de 13 tot 17 megaton CO₂-reductie gaat realiseren. Dit staat in zijn regeerakkoord en in zijn programma Schoon en Zuinig. Realiseert de minister zich daarbij ook dat deze taakstelling voor de sector verkeer en vervoer nog steeds tot 13% boven het niveau van 1990 zit? Dit is eigenlijk een staaltje gedogen als je ziet wat wij van andere sectoren vragen op het gebied van klimaat. Wat bedoelt de minister overigens als hij antwoordt dat de streefwaarde voor minder CO₂ nadrukkelijk een streefwaarde is zonder directe gevolgen? Doet hij niet meer mee met het klimaatbeleid van het kabinet? Is hij misschien voor zichzelf begonnen? Is deze minister geprivatiseerd? Als de minister overigens nog om een ideeetje verlegen zit – ik begrijp de prangende gemoedstoestand over dat klimaatbeleid dat maar niet gaat lukken – dan raad ik hem aan de maximumsnelheid naar 100 km/u te verlagen. Dat scheelt hem 7%. Dat gaat hard.

Nog een ander idee om de uitstoot van CO₂, NO₂ en fijnstof verder terug te dringen zijn elektrische auto's. Ik presenteer bij deze graag een tienpuntenplan voor de elektrische auto: superschoon en superzuinig. Wij vragen het kabinet deze handschoenen fors op te pakken en ruim baan te maken voor de elektrische auto. Ook hier geldt voor de minister: doorpakken, u kunt dat als geen ander. Stel doelen, schaf als overheid zelf deze elektrische auto's en bussen aan. Er komt binnenkort weer een aanbestedingsmoment. Zorg dat de elektrische auto financieel aantrekkelijk wordt en blijft voor de burger. Stimuleer innovatie. Regel oplaadpunten. Maak een deal met de leasebedrijven. Zij willen van minister Bos geld dus daar valt iets te combineren. Ga praten met NedCar, enzovoort, enzovoort. Ik vermoed dat de creativiteit van de minister echt geen grenzen kent en anders zullen wij hem helpen. Ik bied het plan graag via de voorzitter aan en vraag de minister een reactie.

De heer **Madlener** (PVV): Hoe is het eerste ritje in die elektrische auto u bevallen, mijnheer Vendrik?

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

De heer **Madlener** (PVV): Ik ben jaloers. Ik zou het ook wel willen meemaken, maar wij moeten niet te snel willen gaan. Die elektrische auto kan Nederland niet in zijn eentje ontwikkelen. Er zijn gigantische industrieën mee bezig. Wij moeten dat de tijd geven. Ook mijn betoog was daarop gericht. De heer Vendrik moet ook niet vergeten dat die elektrische auto's wel op wegen rijden. Ik deel de toekomst die hij schetst. Het is misschien over 20 of 30 jaar zo ver. Niet morgen en niet door overheidsbeleid, maar door gewoon af te wachten wat er komt. Dan komt het goed. Maar die wegen moeten er wel komen, anders staan die elektrische auto's straks in de file.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Volgens mij hebben wij

Vendrik

met deze minister een heel duidelijke oplossing voor de file. Die heet kilometerheffing. Daarvoor hoeven wij dus geen extra wegen aan te leggen. Je moet gewoon zorgen dat de markt zijn werk kan doen. Dat betekent dat het gebruik van asfalt op het verkeerde moment op de verkeerde plaats duurder wordt. Dat is de *raison d'être* van de kilometerheffing. Het is heel fijn dat deze minister dat nu heeft ontdekt en daar werk van maakt. Of het plan helemaal goed zal landen in de Kamer, zullen wij straks bespreken, maar de intentie is goed. Voor de positie van de overheid, de essentie van mijn plan, geldt: niet afwachten. Het probleem is namelijk dat iedereen op iedereen gaat zitten wachten. Dat zie je heel vaak bij innovaties. De consument wacht want ze zijn te duur. De producent wacht want er zijn geen consumenten. De overheid zit in haar stoel en kijkt hoe iedereen aan het wachten is op iedereen. Zo komen wij er dus niet. Wij hebben voor innovaties een heel beleid om te zorgen dat het de goede kant opgaat. Zoals wel vaker bij innovaties, geldt ook hier: willen wij iets met de elektrische auto – ja, zeg ik als GroenLinkser, dat willen wij heel graag – stimuleer dat. Maak een slim en intelligent ontwerp voor een overheidsbeleid om een snelle instroming van de elektrische auto in het Nederlandse wagenpark mogelijk te maken. Niet stilzitten, maar doorpakken.

De **voorzitter**: Een aanvullende vraag, mijnheer Madlener?

De heer **Madlener** (PVV): Nee, een herhaling van een eerdere vraag die niet is beantwoord. Wij kunnen die markt niet maken. Dit is een wereldwijde markt van gigantische industrieën met nieuwe technieken. Wij kunnen niet door Nederlands overheidsbeleid forceren dat die auto sneller op de markt komt. Die is gewoon nog niet op de markt. Klaar. Laten wij dat vooropstellen. Daarbij heb ik een vraag gesteld. Stel dat wij straks echt elektrische rijden, laten wij even aannemen over 20 jaar, op kernenergie, dat zou fantastisch zijn. Waarom zou je het gebruik van de auto dan nog beperken? Dat is dan toch helemaal geen probleem meer? Er is dan toch geen milieuprobleem meer? Wij kunnen dan toch lekker wegen gaan aanleggen?

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Wij hebben dan een probleem minder, gesteld dat wij de energie duurzaam opwekken en daar hoort kernenergie niet bij. Dit misverstand probeert de heer Madlener iedere keer in de discussie in te brengen. Dat geeft niet, ik vergeef het hem graag. Als wij die energie duurzaam opwekken, hebben wij inderdaad een forse stap gezet. Daarom presenteer ik dit ook als onderdeel van het klimaatbeleid van de minister. Hij heeft het er zo moeilijk mee en daarom helpen wij hem daar een beetje bij. Dan hebben wij een probleem minder, namelijk de almaar stijgende uitstoot van CO₂ door het autoverkeer. Dat is een stap vooruit.

Dan houden wij nog een ander probleem over dat wij nu ook al hebben en dat wij nu toch een keer moeten oplossen, namelijk dat er domweg te veel auto's op het verkeerde moment op de verkeerde plaats in dit land rijden. Iedere minister van Verkeer en Waterstaat in de afgelopen 20 jaar komt er na vier jaar cursus achter dat de enige manier om daar iets aan te doen, de invoering van een kilometerheffing is. Zij startten allen met een nee tegen de kilometerheffing en eindigden met een ja.

De winst van deze minister is dat hij er bij de aanvang van zijn ministerschap al achter kwam dat de kilometerheffing bitter nodig is om überhaupt iets te doen aan filebestrijding in dit land. Wat de heer Madlener wil, is het herhalen van dezelfde fout die generaties ministers van Verkeer en Waterstaat in het verleden hebben gemaakt, namelijk te denken dat je files bestrijdt door het bouwen van meer wegen. Wij bouwen voortdurend meer wegen! Het is een misverstand te denken dat Nederland stil staat op dit punt, want er worden voortdurend wegen aangelegd, ook in de afgelopen jaren. Overigens met dank aan de VVD, want die zat er het meeste bij. Waar leidt dit toe? Alleen maar tot meer files. Kijk naar de praktijk, zie het bewijs van mijn stelling. Het is een onmogelijke gedachte dat wij met het aanleggen van meer wegen echt iets doen aan de bestrijding van de files. Dat maakt het alleen maar erger.

De heer **De Krom** (VVD): Ik heb vorige week toevallig in een elektrische Lotus gezeten. Ik vertelde het al aan de heer Vendrik. Ik was aangenaam verrast, want die auto reed als een speer. De VVD-fractie zal het plan van GroenLinks serieus lezen, maar ik zeg nu al dat ik van mening ben dat de overheid niet zou moeten vaststellen welke technologie straks gebruikt moet worden. Die aantekening maak ik hier in ieder geval bij.

Ik heb twee vragen aan de heer Vendrik.

De **voorzitter**: Als u ze in een keer stelt, blijft het ook bij twee?

De heer **De Krom** (VVD): Jazeker. Wij hebben uiteraard ook de tegenbegroting van de fractie van GroenLinks bestudeerd. Daarin wordt 1 mld. bezuinigd en wordt voorzien in 3,6 mld. lastenverzwaring die, zoals eigenlijk altijd, bij de automobilist en de vliegtuigpassagier terecht komt. In totaal een bedrag van 4,6 mld. dus, maar als ik dan zie wat de fractie van GroenLinks investeert in de infrastructuur, uiteraard alleen in het openbaar vervoer, dan is dat maar 0,5 mld. Blijft over 4,1 mld. Dit geld wordt niet in de infrastructuur of in mobiliteit geïnvesteerd, maar in de sociale agenda. Mag ik vragen wat hiervan nu precies de bedoeling is, mijnheer Vendrik?

Vorig jaar werd de Klimaattop van de VN op Bali gehouden. Kan de heer Vendrik mij vertellen hoe de vertegenwoordiger van GroenLinks daar naar toe is gegaan? Met de fiets?

De **voorzitter**: De heer Vendrik, twee vragen.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Op het laatste punt...

De **voorzitter**: Dat kan heel kort.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Dat kan heel kort. Inderdaad, met de fiets. Duurde wel even, maar je komt er, echt waar. Ook met de fiets kom je overal. Dat hebben wij inmiddels ook van de CDA-fractie begrepen en wij steunen dat volledig.

De **voorzitter**: En nu de eerste vraag.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): De eerste vraag wijst uit dat er bij de VVD-fractie een misverstand bestaat over onze tegenbegroting. Wat de heer De Krom over de

Vendrik

uitgavenkant zegt, is waar, wij besparen 1 mld. Er is een forse pot belegd bij deze minister voor uitgaven in infrastructuur. Die is voor een deel overgenomen van het vorige kabinet. Dit geld gaat hoofdzakelijk naar wegen. Daar zijn wij geen voorstander van. Wij oefenen ons begrotingsrecht uit en wij zijn van mening dat dit minder kan voor een bescheiden bedrag van 1 mld. Dit valt toch nog reuze mee. Inderdaad brengen wij een deel daarvan terug in het investeringsbudget, maar dan onder het kopje openbaar vervoer. Zo kent u ons, wij zijn consistent. De heer De Krom telt daar 3,5 mld. lastenverzwaring bij op. Zo moet je niet rekenen. Dat doet de VVD-fractie echter graag, want zij is bijvoorbeeld van mening dat een groene belasting onmiddellijk aan een groen doel moet worden gekoppeld. Zo doet het kabinet het echter niet en dat is heel verstandig. De GroenLinks-fractie doet dat ook nooit. Zij wil graag een sterke vergroening van de belastingen. Een LTO-heffing op het vliegverkeer en de daarmee gepaard gaande inkomsten willen wij terugsluizen naar de burger, zodat de lasten op arbeid kunnen worden verlaagd. Zo is het plaatje en niet anders. Dit lijkt mij heel bescheiden.

Ik ken de groenrechtse partij van de heer De Krom als een fiscaal degelijke partij. Het is een club die van mening is dat iedereen in dit land moet bijdragen aan de publieke zaak. Iedereen moet belasting betalen. Nu is het wel heel vreemd dat dit land één sector heeft die dat telkenmale weigert en dat is de luchtvaartsector. Deze sector wordt gesubsidieerd, met dank aan de VVD, voor een bedrag van 1,5 tot 2 mld. per jaar. Dat gooien wij zomaar het raam uit; wij krijgen er niets voor terug. Dit is gewoon het subsidiëren van het bedrijfsleven. Ik kan mij niet voorstellen dat de heer De Krom dat steunt. De LTO-heffing, die onderdeel uitmaakt van het groene lastenbezwaringsspakket van de GroenLinks-fractie, is een eerste stapje om iets te doen aan het fiscale paradijs voor de luchtvaart. Wat vreemd toch dat een fiscaal serieuze partij als de VVD dat niet steunt.

De voorzitter: Ik vraag om een korte reactie, want de heer Vendrik doet aan uitlokking.

De heer De Krom (VVD): Die vreselijke vliegtaks laat ik dan maar even buiten beschouwing. Ik constateer inderdaad dat de GroenLinks-fractie exact hetzelfde doet als het kabinet. Zij wil de lasten verzwaren en de inkomsten niet teruginvesteren in de post waar ze vandaan komen. Het kabinet doet dat voor 620 mln. en de GroenLinks-fractie voor 3,6 mld. Als de heer Vendrik echt een oplossing had willen bieden voor het mobiliteitsprobleem, dan had hij dat bedrag daarin moeten investeren. Dat doet hij niet; hij geeft het uit aan leuke hobbyprojecten en linkse zaken. Het is gewoon de financiering van een zogenaamd sociale agenda.

De heer Koopmans (CDA): Ik heb met interesse het tienpuntenplan voor het rijden op batterijen gelezen. Wij kunnen de maatregelen in drie delen opsplitsen. Het eerste deel gaat over innovatie en stimulatie. De CDA-fractie vindt dat interessant en wil kijken hoe wij dat kunnen uitwerken. Het tweede deel gaat over de verplichting aan de overheid om met auto's te rijden die slechts 150 km ver kunnen en over het opleggen van verplichtingen aan het bedrijfsleven. De heer Vendrik zegt zelfs dat NedCar alleen maar geholpen mag worden als het elektrische auto's gaat maken. Hij wil een

leaseplan alleen maar financieren als er slechts elektrische auto's worden gebruikt. Gaan wij straks bij de toepassing van arbeidstijdverkorting alleen toestemming geven als het bedrijf uitsluitend elektrische auto's in het wagenpark heeft? Wil de heer Vendrik dat echt? Het derde deel gaat over een aantal fiscale ideeën. Wij kennen de heer Vendrik als de grote fiscale woordvoerder van de GroenLinks-fractie. Ik was zeer onder de indruk van de tv-beelden over de snelle auto. Ik heb vannacht de bijdrage van de heer Vendrik bij de behandeling van het Belastingplan nagelezen. Ik kwam één vraag tegen, maar verder geen motie of amendement waarin de elektrische auto wordt gestimuleerd. Ik vraag mij af wat de woorden van de heer Vendrik nu echt waard zijn.

De heer Vendrik (GroenLinks): De heer Koopmans heeft één punt overgeslagen. Mevrouw Sap heeft bij de behandeling van het Belastingplan een motie ingediend over de elektrische auto. Het is interessant dat de motie is aangenomen. Ik meen dat de CDA-fractie niet heeft voorgestemd, maar dat geeft niet. In de motie wordt het kabinet gevraagd, dit voorjaar met een nieuwe fiscale vergroeningsbrief te komen. Wij hebben geconstateerd dat de staatssecretaris voor fiscale zaken bij zijn aantreden heeft gezegd forse stappen te willen maken op het gebied van vergroening van belastingen. Dat vonden wij een goede zaak. In zijn tweede Belastingplan, dat onlangs werd besproken, bleek van de gehele vergroening niets over te zijn. Wij waren daar tamelijk teleurgesteld over en dan druk ik mij nog mild uit. Wij bieden deze interessante staatssecretaris van CDA-huize graag een herkansing. De opdracht per motie is dan ook om dit voorjaar met een nieuwe fiscale vergroeningsbrief te komen, waarin het kabinet opties inventariseert voor een nieuwe vergroeningssslag van de fiscaliteit in 2010. De Kamer kan die brief dan in alle rust bespreken en vervolgens kan het kabinet de heldere verzoeken van de Kamer verwerken in het Belastingplan voor 2010. Het is evident dat mijn fiscale voorstellen voor de elektrische auto moeten landen in de fiscale vergroeningsbrief. Regelt u dat alstublieft even met de staatssecretaris.

Het is toch gek dat de heer Koopmans zo terughoudend is over het stellen van groene voorwaarden aan de steun voor het bedrijfsleven. Het klinkt misschien pompeus, maar ik bevind mij daarbij wel in het goede gezelschap van de heer Barroso. Toen hij het Europese reddingsplan van 200 mld. presenteerde, merkte hij namelijk op dat een Duits steunplan voor de auto-industrie alleen maar denkbaar is als de Duitse auto-industrie gedwongen wordt om een vergroeningssslag te maken. Ik voeg daaraan toe dat de Duitse regering en de Duitse auto-industrie gedwongen moeten worden om de versoepeling van de CO₂-norm voor personenauto's in te trekken. Die is namelijk onder hun druk versoepeld. Pas als aan die voorwaarden is voldaan, zouden wij bereid moeten zijn om te praten over steun aan het bedrijfsleven in groene tijden. Pak de kans die de kredietcrisis biedt om de klimaatcrisis te bestrijden! Dat vindt de heer Barroso dus ook, en dat is zeker geen GroenLinkser.

De voorzitter: Wij gaan niet over de heer Barroso debatteren.

De heer Koopmans (CDA): Extra voorwaarden in moeilijke tijden brengen alleen maar het einde van deze

Vendrik

industrie dichterbij. Haal dat element eruit en zie niet af van steun aan NedCar, omdat dit bedrijf in uw ogen alleen maar kan overleven als het een elektrische auto gaat maken. Dat is echt geen goed idee. Innovatie moeten wij zeker steunen. Over fiscale maatregelen wil ik ook nog wel een seconde nadenken.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Echt niet langer?

De heer **Koopmans** (CDA): Niet te lang, want het mag niet te veel gaan kosten.

U moet dus geen rare eisen gaan stellen die het bedrijven onmogelijk maakt om hun werk te doen.

De **voorzitter**: Dat is eigenlijk meer een statement dan een vraag.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Nog één zin daarover.

De **voorzitter**: Nog één zin.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Volgens mij kunnen wij deze industrie alleen dit duurzame perspectief bieden. Ik weet één ding zeker...

De **voorzitter**: Ha, dat is de tweede zin.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): ... als de auto-industrie in Duitsland niet innoveert, is zij ten dode opgeschreven.

De **voorzitter**: Dank u wel.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Het heeft dus geen enkele zin om duur publiek geld via de begroting van de Duitse overheid naar een noodlijdende en ten dode opgeschreven auto-industrie te brengen. Dat leidt helemaal nergens toe.

De heer **Van der Ham** (D66): De D66-fractie deelt het enthousiasme van de GroenLinks-fractie over de elektrische auto. Ik heb dan ook met veel interesse het plan van GroenLinks gelezen, want daarin staan behartigenswaardige zaken. Ik miste echter wel iets over het afval van deze auto's. Een paar jaar geleden waren wij allemaal nog heel enthousiast over biobrandstoffen, maar hieraan bleek een keerzijde te zitten. Dat geldt ook voor deze auto's. De batterijen in deze auto's zijn gevaarlijk chemisch afval. Ik lees daarover helemaal niets in uw tienpuntenprogramma. Als wij straks massaal overgaan op de elektrische auto, moeten wij wel een oplossing hebben voor het chemische probleem van al die batterijen. Maakt u zich daarover ook zorgen?

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Ik geef toe dat de heer Van der Ham hier een terecht punt te pakken heeft. Als dit plan omgezet wordt in kabinetsbeleid, moeten wij dan ook zeker afspraken met de branche gaan maken over zo schoon en duurzaam mogelijke productie van deze batterijen. Wij mogen immers niet opgezaagd worden met een gigantische giffberg. Dat moeten wij ten koste van alles voorkomen.

Ik ben het volledig eens met dit terechte punt van de heer Van der Ham. Van de sector heb ik inmiddels wel begrepen dat het hard gaat met de innovatie en dat dit punt daarbij nadrukkelijk wordt meegenomen. Men probeert schone batterijen te produceren, waarmee veel

verder dan 150 km kan worden gereden. Ik hoop dat wij twee vliegen in één klap kunnen slaan. Het zou verder een speerpunt van het kabinetsbeleid voor innovatie moeten zijn.

De heer **Madlener** (PVV): Toen ik in de Kamer kwam, heb ik mij voorgenomen om alle leugentjes van GroenLinks door te prikken. Dat ga ik nu maar weer eens doen. U zegt dat het vliegverkeer zwaar wordt gesubsidieerd. Ik wijs u dan echter wel op het superdividend dat Schiphol de staat heeft uitgekeerd. Dat geld is opgebracht door de reiziger en diezelfde reiziger krijgt nu ook nog eens te maken met de tickettaks. Wilt u dit soort beelden niet meer schetsen? Als er één sector zwaar wordt gesubsidieerd, dan is het wel de treinsector; de trein, waar u zo'n voorstander van bent. Laten wij vooropstellen dat er drie modaliteiten zijn: de automobilist betaalt zich suf, het vliegverkeer betaalt een beetje en de trein wordt gesubsidieerd. Stelt u het niet anders voor dan het is.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Er is maar één sector in dit land te verzinnen die zijn fiscale plicht ontduikt en dat is de luchtvaartsector. Over de vliegtaks vertel ik geen leugen maar een waarheid. Het zou fijn zijn als u daar een keer kennis van nam. De budgettaire opbrengst van de vliegtaks staat in geen enkele verhouding tot de fiscale vrijstelling die de luchtvaart momenteel geniet. Ik heb de cijfers niet van mezelf. Een tijd geleden speelde dit debatje ook tijdens mondelinge vragen met de minister van Financiën. Desgevraagd gaf hij toe, op mijn vraag, dat de fiscale vrijstelling voor de luchtvaart in Nederland geldt tot een bedrag van ongeveer 1,5 tot 2 mld. De luchtvaart krijgt jaarlijks 2 mld. gratis cadeau, zonder enige tegenprestatie. Er is geen sector in dit land die dat kan navertellen.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): De GroenLinks-fractie heeft ons een buitengewoon boeiende notitie doen toekomen. Ik heb daar een paar vragen over. Ik geef volop steun voor het idee van het oplaadpunt. Dat helpt echt in het mogelijk maken. Mijn eerste vraag is: zou het niet vanzelf gebeuren, want de ontwikkeling van de elektrische auto gaat ontzettend hard? Een andere vraag betreft de financiering, want wat u voorstelt, zal wel enige financiering kosten. Hebt u een idee van de orde en grootte daarvan en van de manier waarop u dat wilt financieren?

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Ik weet dat er over die oplaadpunten allerlei gesprekken gaande zijn tussen ontwikkelaars en energiebedrijven. Het lijkt mij dienstig dat de overheid daarbij aan tafel gaat zitten en dan de vraag stelt wat de overheid kan doen om een snelle uitrol van het aantal oplaadpunten in Nederland te bevorderen. Ik geef een voorbeeld. De minister van Financiën verstrekt vergunningen voor het exploiteren van tankstations langs rijkswegen. Die worden om de zoveel tijd geveild. Wij kennen dat proces van de brandstoffenmarkt. Ik kan mij voorstellen dat het kabinet bij zichzelf te rade gaat of bij het stellen van vergunningsvoorwaarden niet alleen moet worden gesteld dat een tankstation 24 uur per dag open moet zijn – dat is zo'n voorwaarde voor het exploiteren van een tankstation aan het rijkswegennet – en dat type brandstoffen moet worden aangeboden, maar ook dat wordt gesteld

Vendrik

dat een tankstation binnen een redelijke termijn elektrische oplaadpunten dient te organiseren. Ik zie graag dat de overheid, de minister van Verkeer en Waterstaat in samenspraak met zijn collega van Financiën, dat bespreekt. Zo kan dat worden bevorderd en versneld. De overheid stelt zich dan actief op en pakt door. Daar houden wij van.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Hij heeft op één vraag van de drie vragen geantwoord.

De **voorzitter**: Dat laten wij dan maar aan de heer Vendrik over.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Nee, hij verliest zichzelf in zijn uitgebreide antwoord over de oplaadpunten en dat is ook goed. U liet dat ook een beetje gebeuren. Maar ik wil wel graag antwoord hebben op de andere vragen. Dat is niet een volgende vraag. Die vragen zijn of dat niet al vanzelf zou gebeuren en welke kosten daaraan verbonden zijn. Heeft de heer Vendrik daar al een beeld van? Hoe wil hij die dekken?

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Over de kosten kan ik mij een beeld vormen. Dat kan snel om veel geld gaan. Daar zit echter de cruciale vraag aan vast, en daar aarzel ik zelf nog over dus daarover voer ik graag het debat, of wij de komst van elektrische auto's nog verder gaan subsidiëren. Wij doen dat bij duurzame energie omdat wij dat heel erg van belang vinden. Bij elektrische auto's doen wij het ten dele omdat daarover geen bpm verschuldigd is. Ik weet echter uit de verhalen in de markt dat er dan toch nog een behoorlijk prijsverschil is met de gangbare auto. Gaan wij dat wegsubsidiëren of voorzien wij een proces dat bij de innovatie zo snel gaat dat die elektrische auto's snel tientallen procenten goedkoper worden? En wat is daarvoor nodig? Zou dat niet een betere route zijn? Ik houd namelijk niet zo van die heel snelle subsidies; daarmee moeten wij voorzichtig zijn. Het maakt nogal wat uit voor het maken van het totale budgettaire plaatje. Dit betekent dat ik uw vraag niet onmiddellijk kan beantwoorden. Wat de snelheid betreft merk ik dat er vanuit de branche behoefte is aan een sterkere positie van de overheid, om ervoor te zorgen dat de marktintroductie versneld kan plaatsvinden. Ik zou zeggen: laat de overheid bezien wat zij op dit punt kan doen. Daarover gaat dit plan.

De heer **Van der Staaij** (SGP): Het is een sympathiek plan en ik denk dat er zeker allerlei aangrijpingspunten zijn om te bezien hoe de overheid hierop positief kan inspelen. Maar ziet u niet het risico dat, als dit te vroeg massaal wordt omarmd, het juist wel eens de verdere innovatie in de weg kan staan, gelet ook op de subsidiekaders en dergelijke?

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Dat is altijd een risico. Dat geef ik zonder meer toe. Het vraagt dus om een goed gevoel voor timing om vast te stellen wanneer je bepaalde instrumenten, die leiden tot de snelle marktintroductie van een bepaalde generatie elektrische auto's, moet inzetten. Ik heb daarop niet het finale antwoord. Ik zie wel dat er in de markt heel veel aan de hand is, maar dat één probleem iedereen treft, namelijk het "prisoner's dilemma" dat ik zojuist schetste: iedereen wacht op iedereen. De auto's zijn te duur, dus de consument koopt

ze niet. De producenten willen er niet aan, want ze zijn te duur omdat de consument ze niet koopt. Die spiraal moet worden doorbroken, omdat wij ook weten dat bij de marktintroductie van een eerste generatie er ook al heel snel nieuwe generaties volgen. Bij een zekere schaalgrootte vinden er weer nieuwe innovaties plaats en ontstaat er een concurrerende markt. Er melden zich meer aanbieders, en andere partijen, die nu nog niet elektrisch innoveren, zien er brood in. Dan krijg je het marktproces de goede kant op. Er is dus een timingprobleem, maar dat zou er niet toe moeten leiden dat wij heel lang wachten, want dan krijgen wij de markt niet op gang, die juist de innovaties gaat bevorderen. Ook dat is van groot belang.

De heer **Van der Staaij** (SGP): U zei zojuist dat het afval ook een serieus punt is, dat moet worden opgelost via innovaties. U had daarin wel vertrouwen. De vragen rond afval spelen ook rond energie en kernenergie. De algemene lijn van GroenLinks is dus eigenlijk: als er een afvalprobleem is, moeten wij wel een behoorlijk vertrouwen hebben in innovatie om dat op te lossen?

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Ik zie dat er in de markt aan gewerkt wordt en daarin heb ik vertrouwen, maar wij moeten uiteindelijk wel regelen, als er straks een elektrische auto met een bepaald type technologie en een bepaald type batterij op de markt komt, dat de schadelijke reststoffen die overblijven na het einde van de levensduur van de auto zo minimaal mogelijk zijn. Dat heb ik zojuist ook tegen de heer Van der Ham gezegd. Met alleen vertrouwen op de markt komen wij er niet; ook op dit punt is een actieve overheidsinzet nodig.

De heer **Samsom** (PvdA): Ik ken de heer Vendrik als iemand die zorgvuldige afwegingen maakt en zorgvuldig omgaat met het instrumentarium van subsidies en dergelijke. Op dit punt heeft hij zich in zijn enthousiasme toch een beetje vergalopperd. Aan de technologie kan de Nederlandse overheid in de vorm van subsidies een som bijdragen, die Mitsubishi/General Motors op 2 januari bij de koffie al hebben opgemaakt. De bedragen die daarin omgaan zijn immers vele malen hoger. Hetzelfde geldt voor het inkoopbeleid. De Nederlandse overheid koopt een aantal auto's dat bij General Motors op 3 januari 's ochtends al van de band is gerold en dan moeten er nog 362 dagen worden gevuld. Dus dat zijn niet de juiste instrumenten. Dan blijven er twee over die in het plan staan. De ene is de uitrol van de infrastructuur. Dat is verstandig. Daar moet de minister inderdaad over gaan nadenken; daarin ga ik met hem mee. De andere is de fiscale bijtelling van de leasewagen, en daartoe hebben wij al besloten. Geeft u nu ook eens toe dat er echt een succesnummer in het Belastingplan zit, een fuifnummer zou je het haast kunnen noemen. Dat is namelijk die bijtelling van 14%, waardoor in mijn straat nu al vijf Prius-auto's staan, inclusief die van mij. De meest recente autorijder die overstapte was een Alfa Romeo-rijder. De minister weet overigens wat voor een stap het is om uit een Alfa Romeo te stappen en in een Prius te gaan zitten. Zij doen het echter wel, vanwege die bijtelling. De heer Vendrik moet toegeven dat dit een succesvolle maatregel is die wij al hebben genomen.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Ik ben erg blij om te horen dat ook de heer Samsom mij steunt. Volgens mij

Vendrik

blijft er wel meer overeen dan die één of twee maatregelen die de heer Samsom noemt. Laten wij het daar maar even niet over hebben. Die fiscale bijtelling is geregeld in het vorige Belastingplan. Daar was de heer Samsom niet bij. Dat geeft verder niet, maar daar hebben wij onze hulde over uitgesproken. Die maatregel zou verder geradicaliseerd kunnen worden. Daartoe roept het plan op. Er staat ook keurig dat de overheid op dit punt al een goed beleid voert. Dus ik weet eigenlijk niet goed welk punt de heer Samsom wil maken. Als het kabinet goede groene maatregelen neemt, zijn wij niet de beroerdste om het kabinet daarvoor de credits te geven. Dat lijkt mij het punt niet. Het eerste punt dat de heer Samsom maakte hield in dat de grote auto-industrie op het gebied van innovatie een veel groter bereik heeft dan de Nederlandse overheid. Dat is waar. Het probleem is alleen dat de grote auto-industrie nauwelijks of niet innoveert. General Motors, met dochterbedrijf Opel in Duitsland, doet dat zeker niet. Dat bedrijf heeft het beginsel van creatieve destructie nog niet begrepen en heeft van klimaatverandering waarschijnlijk nog nooit gehoord. Dan moeten wij het dus niet hebben van de zittende olifanten in de auto-industrie, maar moeten wij nieuwkomers op deze markt stimuleren, want die hebben wij nodig. Dit plan gaat over nieuwe bedrijven, nieuwe technologieën en nieuwe inzichten. Concurrentie kan heel veel bijdragen aan het bestrijden van de klimaatverandering. Daarop moet de overheid een goed beleid ontwikkelen. Dat betekent dat de overheid als consument aan zet is. Zij koopt wel degelijk duizenden auto's, bussen, bestelbussen et cetera. Zij is een heel belangrijke speler op de markt. De kracht van de overheid moet op de markt ingezet worden. Daarmee wordt een helder signaal afgegeven.

De **voorzitter**: Wilt u uw betoog afronden, mijnheer Vendrik?

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Hoeveel spreektijd heb ik nog?

De **voorzitter**: Eigenlijk heeft u geen spreektijd meer.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Dat kan niet waar zijn. Ik heb nog een A4'tje. Dat staat voor ongeveer drie minuten en ik had voor negen minuten ingetekend. Toen werden er vragen gesteld.

De **voorzitter**: Ik had voor uw eerste termijn zeven minuten ingepland.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Dan is er sprake van een misverstand. Het mogen er negen, misschien tien worden.

De **voorzitter**: Dat is nieuw voor mij, maar gaat u toch maar door met uw betoog en rondt u af.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Dat moet dan kort, snel en hevig.

Over de kilometerheffing is al veel gesproken. Ik beperk mij nu voor het gemak tot één punt: het door de minister toegezegde onderzoek naar de milieudifferentiatie van de kilometerheffing, die hij gaat invoeren. Ik vraag opnieuw aan de minister om met goed onderbouwde scenario's te komen. Dat is ook conform een

motie van de leden Van der Ham en Duijvendak. Bij mijn fractie leven er een paar prangende technische zorgen over de wijze waarop die scenario's worden vormgegeven en doorgerekend, en over de waarde die gehecht moet worden aan die modelmatige uitkomsten. Ik heb mijn zorgen opgeschreven op een A4'tje. Ik vraag u, mevrouw de voorzitter, om dat toe te voegen aan de Handelingen. Graag had ik hierop een reactie van de minister. Het is cruciaal dat er een goede, modelmatige uitkomst wordt gecreëerd met een goede validatie. Wat zegt deze uitkomst eigenlijk? Welk politiek gewicht kunnen wij daaraan hechten? Welke realiteitswaarde heeft die uitkomst? Die modelmatige scenario's en analyses gaan straks bij het finale debat over de kilometerheffing een heel belangrijke rol spelen. Het kan bepalend zijn voor de wijze van milieudifferentiatie die de minister straks definitief voorstelt, maar het zou ook bepalend kunnen zijn voor het stemgedrag van mijn fractie. Het antwoord op de vragen op het briefje dat de minister in de hand heeft, is voor mijn fractie wezenlijk, daarom hoor ik graag een toezegging.

Ik sluit mij aan bij de woorden die onder andere door de heer Roemer zijn gesproken over de fietsenstallingen bij de stations. Die blijken namelijk een succesnummer te zijn van Olympische allure. Ze werken als een trein. Uit de berekeningen van de Fietzersbond blijkt dat er een tekort is van 90.000 stallingen. Wij vragen het kabinet hiervoor geld te regelen. Samen met de heer Roemer hebben wij op dat punt al een eerste stap gezet in de vorm van een amendement over 15 mln. Ik hoor graag een positieve reactie. Ook hier is het devies: doorpakken, mevrouw de staatssecretaris.

De tram is de oude liefde van GroenLinks; men begrijpt dat. De tram is ooit de stad uitgejaagd door de auto en de bestuurders die vonden dat auto's voorrang in de stad moesten hebben. Wat ons betreft draaien wij dat een beetje om. De tram is schoon, zuinig, comfortabel, goed inpasbaar en uitstekend voor de lokale economie. Volgens het LMCA is er een enorm potentieel voor goed stads- en streekvervoer. Die zijn enorm te stimuleren en er bestaan goede tramplannen in Maastricht, Nijmegen, Utrecht, Den Haag, Zwolle, Groningen en het Westland. Dat is maar goed ook, want Nederland loopt hier lichtjaren achter op andere landen, zoals Frankrijk en Spanje. Veel landen investeren in fantastische projecten.

Het ontbreekt in Nederland echter aan geld. De staatssecretaris heeft een potje van 500 mln. voor regionaal ov, maar zij bezuinigt tot 2020 1,7 mld. op de BDU. Dit kwam ook al naar voren via de interruptiemicrofoon. Hier speelt ook de grens van 112,5 mln. Ik vraag de bewindslieden om hiermee een doorstart te maken. Stop 75 mln. in een kansenpot voor de tram waaruit lokale overheden geld kunnen putten, zodat de trams in de steden gaan rijden. Hoe zij dat kunnen besteden, staat in het tweede plan: Laat de tram rijden. Dit plan is samen met een aantal lokale wethouders opgesteld die met die plannen bezig zijn. Ik noemde hen al. Ik lever dit plan graag via de voorzitter in bij de bewindslieden.

Ik vraag opnieuw aan de staatssecretaris: waar blijft de spoedwet Wind op zee? Wij wachten hier al zes jaar op. Hier mag wel eens doorgepakkt worden. Ruim Kafka op de Noordzee op en zorg dat die 77 investeringsplannen voor wind op zee, de uitrol naar 6000 megawatt die wij zo bitterhard nodig hebben, zo snel mogelijk kan starten. Kom met een spoedwet Wind op zee.

Vendrik

De heer **Madlener** (PVV): Sommige mensen denken bij GroenLinks ook een beetje aan sociaal. Ik stel u daarover een vraag, want ik weet dat u rekeningrijden geweldig vindt en dat u dit zo duur wilt maken, dat veel mensen vanzelf de auto laten staan. Beseft u dat er mensen zijn die in een oude auto rijden, die daarvan afhankelijk zijn en die niet zoals u ergens in een stad wonen en vanuit de studeerkamer dit soort plannetjes kunnen maken? Zij willen gewoon met hun auto naar hun werk. Zij hebben geen geld om een Toyota Prius of een elektrische sportwagen te kopen waarin u rijdt. Wat zegt u tegen die mensen over de plannen van GroenLinks om hen van de weg af te jagen? U maakt het rijden tot een elitaire bezigheid. Ik vind dat zeer asociaal.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Ik kan de heer Madlener compleet geruststellen. Groen en links horen bij elkaar. Die zitten in mijn partij verenigd en dat ziet hij op twee punten terug. In algemene zin zijn wij sterk voorstander van de vergroening van de belastingen, dat heb ik zo-even al gezegd. Wij sluiten dat terug via de loon- en inkomstenbelasting. Dit doen wij zodanig dat er sprake is van nivellering van de inkomens. Dit is solidaire inkomenspolitiek. Wat mensen betalen aan de kilometerheffing krijgen met name de laagste inkomens via de algemene portemonnee dubbel en dwars terug. Daarover hoeft de heer Madlener zich geen enkele zorg te maken.

Wij huldigen daarnaast het principe dat de vervuiler betaalt en dat iedereen een bijdrage moet leveren aan het bestrijden van de klimaatveranderingen. Daar heeft iedereen baat bij en daarom mag van iedereen een bijdrage worden gevraagd. Daarover gaat de kilometerheffing. Ook zijn wij als geen andere – ik heb zojuist een plan gepresenteerd – een partij die mensen in staat stelt, werkelijk een alternatief te kiezen. Wij zijn ontevreden over de stand van het openbaar vervoer in dit land. De trein, het regionale vervoer en het vervoer in de steden zijn niet goed genoeg. Wij bieden mensen onvoldoende alternatief. Met het plan dat ik heb gepresenteerd kunnen mensen straks kiezen. Daar komen Groen en links ook bij elkaar. Je kunt niet komen met een goede kilometerheffing die werkelijk bite heeft – daar zijn wij voorstander van – zonder dat je goed investeert in openbaar vervoer: zie ons plan.

De heer **Madlener** (PVV): Ik constateer dat de eventuele belastingverlaging die u aan de lagere inkomens schenkt, meteen weer kan worden ingeleverd bij de pomp en via het rekeningrijden. Dan denk ik dat de lagere en de middeninkomens bij de PVV toch een stuk beter af zijn: zij krijgen het kwartje van Kok terug, hoeven dat niet in te leveren en krijgen ook nog eens een belastingverlaging. Ik vind uw partij in dit opzicht absoluut niet sociaal.

De **voorzitter**: Dat is een constatering en geen vraag. De heer Koopmans.

De heer **Koopmans** (CDA): De heer Vendrik pleitte net voor een snelle spoedwet Wind op zee. Ik heb een deeltje voor hem. Wij steunen uw snelle spoedwet Wind op zee, mijnheer Vendrik. Weg met die Kafkaëske toestanden. Wij steunen u, en dan doet u gewoon met ons mee voor de snelle behandeling van de spoedwet wegen op de grond.

De **voorzitter**: Mijnheer Vendrik. Dat kan met ja of nee beantwoord worden.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Ja, voorzitter, maar...

De **voorzitter**: Dat weet ik. U kunt er ook nog een kwartier over praten. Kort, graag.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Ik hoef geen kwartier, voorzitter. Ik ken de heer Koopmans heel goed en de politieke bijsluiters bij zijn opmerkingen is altijd reuze belangrijk. Hij zei: de snelle behandeling van de spoedwet.

De heer **Koopmans** (CDA): Laat ik eerlijk zijn: u hoeft niet meteen te zeggen dat u voor gaat stemmen. Dit is echt een heel interessante deal voor u!

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Ja. U verrast mij. Ik vind dat u over uw eigen schaduw heen springt en ik ga overwegen om dat ook te doen.

De **voorzitter**: Prima. De heer Cramer.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Ik had ook een vraag over de spoedwet. Ik steun de gedachte achter de spoedwet, maar betekent dit dat GroenLinks prioriteit geeft aan de spoedwet boven het aanwijzen of in stand houden van natuurgebieden op de Noordzee? Dat is wel het spanningsveld dat daar ligt.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Voorzitter. Al jaren geleden, in 2002, heb ik hierover een motie ingediend...

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Ik zit nog niet zo lang in de Kamer, sorry.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Het is niet bedoeld als jij-bak. Zo moet u mij niet begrijpen. Die motie heb ik toen ingediend mede naar aanleiding van een plan waarin alle natuur- en milieuorganisaties een aantal gebieden op de Noordzee hebben aangewezen en zeiden: daar kun je 6000 megawatt plaatsen. Het plan is er. De steun is er. Wij zitten op één partij te wachten.

De **voorzitter**: Dank u wel. Dan is het woord aan de heer Van der Ham van de D66-fractie.

De heer **Van der Ham** (D66): Voorzitter. De Randstad staat regelmatig stil. Bestaande wegen moeten worden verbreed. Er moet extra spoor bij, treinen moeten frequenter rijden en van hoger niveau zijn. Dat zijn doelen van het kabinet die de oppositiepartij D66 van harte steunt. Er moet een kilometerheffing komen, betalen voor het gebruik van de auto en niet voor het bezit. Belangrijke milieuwinst. Een plan van het kabinet dat wij van harte steunen, maar gaat het lukken tijdens deze kabinetsperiode? Een kleine twee jaar na het aantreden van dit kabinet blijft dat nog in nevelen gehuld.

Toch zijn er in die nevel wat patronen te ontwaren. Je ziet veel kordaatheid, met name bij de minister, bij het uitstellen of het afblazen van zaken. Wij hebben hem bijvoorbeeld gesteund bij het afblazen van de Zuiderzee-

Van der Ham

lijn. Daar was moed voor nodig. Kordaat. Hij zegt bij de kilometerheffing: wij moeten zorgvuldig zijn. Dat vinden wij natuurlijk ook, kordaat, maar leidt het nu werkelijk tot iets wat wij uiteindelijk kunnen aanraken, wat er echt tijdens deze kabinetperiode gevormd wordt? Daar stellen wij steeds meer vragen bij. Komend jaar moet wel gaan blijken of deze minister alleen maar in toon kordaat is, of dat hij ook in staat is om zijn handen vuil te maken aan het uit de modder trekken van een project, zodat het uiteindelijk gewoon gerealiseerd gaat worden. Wij zullen het zien.

Veel van de lokale projecten op het gebied van de infrastructuur zullen wij bespreken bij het MIRT. Daar ga ik nu geen tijd aan besteden. Ik wil mij korthedshalve graag aansluiten bij de woorden die de heer Vendrik heeft gesproken over de CO₂-uitstoot en dat die moet worden vastgelegd in de begroting, zodat wij de minister ook echt kunnen afrekenen rondom Schoon en Zuinig en rondom de CO₂-waarden van de kilometerheffing. Daar hoor ik graag een antwoord op.

Wij zijn ook blij met de incidentele investeringen in de infrastructuur. Toch delen wij de zorg van de VNG over de toename in de exploitatiekosten die gepaard gaat met de door het kabinet gewenste groei. Hoe wil de regering dat garanderen? Wij maken ons ook wel zorgen over de besteding van de Zuiderzeegelden. Gaan die middelen nu echt wel naar het Noorden? Kan hij daar verder op ingaan?

Dan ga ik nog even in op het openbaar vervoer en over de NS. Wij vinden het plan van de NS behartigenswaardig. Dat moet worden uitgevoerd en daar is extra geld voor nodig. Dat kun je zo op je vingers natellen. Ik ben blij dat de PvdA-fractie en ook andere fracties zeggen dat zij daar in principe toe bereid zijn. Wij hebben in onze tegenbegroting gezegd dat de 120 mln., te weten de groei van het infrafonds, daaraan besteed kan worden. Is de minister bereid om voortaan de groei van het infrafonds in te zetten voor het spoorboekloze spoor? Graag een reactie op dat punt.

Dan de luchtvaart. Steeds meer luchtvaartmaatschappijen gaan zich bemoeien met internationaal treinverkeer; een goede ontwikkeling. Air France-KLM gaat zich bemoeien met Londen, Parijs en Amsterdam. Deutsche Bahn wil vluchten tussen Keulen en Londen gaan beperken door een snellere lijn aan te leggen. Zo zijn er meer. Virgin Air wil zich bemoeien met het opzetten van een Europees hogesnelheidsnetwerk. Dat zijn goede ontwikkelingen. Wat wil de regering doen om dit te bevorderen? Wordt bijvoorbeeld nog steeds gesproken met Duitsland en met Scandinavische landen over een mogelijke hogesnelheidslijn richting deze landen? Wat onderneemt de regering op dit punt en welke nieuwe coalities wil zij sluiten?

Verder heb ik nog een aantal opmerkingen over de elektrische auto, een fantastische innovatie. Er zijn 2000 auto's besteld; heel mooi. Hiervoor is wel een infrastructuur nodig. Zo kunnen er transformatorhuisjes gebruikt worden om ervoor te zorgen dat de auto's kunnen worden opgeladen. Wat gaat de regering op dit punt doen? In dat kader wijs ik ook op een andere, veelbelovende techniek. Naast elektrische auto's wordt er ook gewerkt aan de zogenaamde Air Car. Door middel van gecomprimeerde lucht worden auto's voortgedreven. Hoe staat de regering tegenover deze innovatie, die ook infrastructuur nodig heeft? Dit zou wel eens een schoner

alternatief kunnen zijn voor de elektrische auto, omdat je geen gebruik hoeft te maken van batterijen.

Tot slot een punt dat ik eigenlijk bij iedere begrotingsbehandeling laat terugkomen, namelijk het vervoer voor ouderen en gehandicapten. Er zijn in Nederland 150.000 mensen die structureel gebruikmaken van een rolstoel. Daarnaast zijn er mensen die tijdelijk met bijvoorbeeld een gebroken been zitten. Kan de regering meer haast maken met bijvoorbeeld treinen met standaard één treinstel met verlaagde instap? Over de regiotaxi's zijn veel klachten. Er wordt al vaker gevraagd om een kwaliteitsmonitor. Kan de regering hier nu echt werk van maken? Over de aanbestedingstrajecten die wij tot 2015 ingaan, zeg ik tegen de PvdA-fractie en tegen de NS dat ik het van groot belang vind dat het naar voren halen van investeringen om juist deze groep te bedienen, een van de prioriteiten wordt. Daarom wil ik absoluut niet meegaan met de PvdA-fractie om de aanbestedingen nu los te laten. Een en ander kan een mooie stok achter de deur zijn om onder andere dit soort punten beter te regelen dan nu het geval is.

□

De heer **Van der Staaij** (SGP): Voorzitter. Je kunt wel luid roepen dat je op het juiste spoor zit, maar daar schiet je niets mee op als de trein stilstaat. Deze wijsheid schoot mij door het hoofd toen ik mij over de begroting boog. Wij zien met veel genoegen met hoeveel enthousiasme en elan de minister zich op zijn taak stort. Hij wil het vastgelopen Nederland weer in beweging brengen. Die missie belichaamt deze minister volkomen. Echter, de werkelijkheid is weerbarstig. Tal van wegprojecten zitten muurvast. De minister kan geen ijzer met handen breken. De files breken echter ieder kwartaal een nieuw record. De vraag is wel wanneer de oogsttijd komt van deze bewindslieden.

Ik heb een oprecht compliment willen geven voor de daadkracht die deze bewindslieden op het terrein van zowel het wegvervoer als het vervoer per spoor en het vervoer over water uitstralen. Het is echter wel zaak om daadkracht en snelheid op de juiste momenten te betrachten. Haastige spoed geeft nogal eens vertraging. Zo zijn er de nodige wenkbrouwen gefronst over een vertraagde aanpassing van het wetsvoorstel Spoedwet wegverbreding. De noodmaatregelen van de spoedwet worden hiermee ook toegepast op reguliere procedures voor wegverbreding op basis van de Tracéwet. De vraag is opgeworpen of deze noodgreep niet tot risico's bij de rechterlijke toetsing kunnen leiden en daarmee tot vertraging; een serieuze vraag.

De Kamer heeft dan ook reeds in een vroeg stadium, op 29 oktober, gevraagd op een spoedadvies van de Raad van State over de nieuwe aanpassing. Ik vind het echt ongelukkig dat de minister dit niet heeft gedaan en in plaats daarvan eigenlijk kostbare tijd heeft vermorst met een ruzie over de vraag of het nu wel of niet een ingrijpende wijziging in de zin van aanwijzing 277 van de Aanwijzingen voor de regelgeving is. Het spoedadvies van de Raad van State had er al kunnen zijn. Wij betreuren het kortom dat er vertraging is ontstaan door de hardnekkige afwijzing van een legitieme en herhaalde wens vanuit de Kamer om te komen tot een spoedadvies van de Raad van State. Dit schiet niet op. Wij zullen dan ook bij de procedurevergadering van vanmiddag alsnog vragen om dit spoedadvies van de Raad van State. Ik ga

Van der Staaij

hier wat uitgebreider op in, omdat ik dit een voorbeeld vind van hoe de neiging kan ontstaan om omwille van spoed de normale zorgvuldigheidswaarborgen niet in acht te nemen.

De heer **De Krom** (VVD): Ik heb met belangstelling naar het betoog van de heer Van der Staaij geluisterd. Wat vindt hij van het argument dat met name door de CDA-fractie in de discussie is ingebracht dat een en ander zou leiden tot maanden vertraging?

De heer **Van der Staaij** (SGP): Ik vind het in de eerste plaats niet terecht omdat een spoedadvies van de Raad van State in drie weken binnen kan zijn. In de tweede plaats vind ik het niet terecht omdat de Kamer het al weken geleden heeft aangegeven. Het had er dus al kunnen zijn. De vertraging ontstaat omdat wij zitten te bakkeleien over de procedure. Dat betreurt ik; dat is niet voor herhaling vatbaar.

Voorzitter. Ik ga over tot een ander onderdeel. Binnenkort spreken wij over de voorstellen van de Deltacommissie. Daarbij gaat het om plannen die vooral betrekking hebben op de lange termijn. Het rapport dringt echter ook aan op onmiddellijke actie, omdat op dit moment veel waterkeringen niet voldoen aan de normen. Welke van de voorstellen kunnen naar voren worden gehaald? Wij zien dat als gevolg van de kredietcrisis tal van bouwprojecten geschrapt of vertraagd worden. De overheid zou daarom juist nu moeten investeren in grotere projecten, zoals waterkeringen. Dat is overigens ook een argument dat de minister gebuikt in de Spoedwet wegverbreding. Mijn fractie vindt het op zichzelf ook een goed argument; daarover mag geen misverstand bestaan. Ik zoomde daarnet even in op procedurele punten, maar mijn fractie vindt het een goede zaak dat het kabinet de aanleg van wegprojecten wil versnellen. Die politieke doelstelling delen wij. Dit geldt ook in het geval van de plannen van de Deltacommissie. De overheid zou juist nu moeten investeren in grote projecten. Die leveren werkgelegenheid op, terwijl het financieel zeer interessant is om nu de projecten uit te zetten. Wordt serieus gekeken in hoeverre grotere bouwprojecten naar voren kunnen worden gehaald?

Mijn fractie hecht met de minister buitengewoon veel belang aan de verkeersveiligheid. Vandaag de dag voldoen auto's aan de hoogste veiligheidsnormen. Toch blijkt volgens recent onderzoek maar liefst 80% van de autostoelen in nieuwe auto's onveilig te zijn. Bij een aanrijding is de kans op nekletsel daarom zeer groot. Behalve de consequenties die dat heeft voor de gezondheid, hangt daar ook een prijskaartje van ettelijke honderden miljoenen euro's aan. Ik weet dat Nederland geen werkelijk omvangrijke auto-industrie kent. In nationaal opzicht kunnen wij derhalve maar weinig doen. Wij zouden het probleem dus stevig op de Europese agenda moeten zien te krijgen. In hoeverre gebeurt dat al? Is er een oplossing voor deze problemen in zicht?

Ten slotte zou ik nog op de binnenvaart willen ingaan. De SGP is een warm voorstandster van vervoer over water. Gelukkig komt dat overeen met het beleid dat de staatssecretaris op dit punt voert. Ik heb wel een paar aandachtspunten voor haar. Het is noodzakelijk om stevig te investeren in het behoud van het kleine schip. Als wij dat niet doen, zullen op termijn miljoenen tonnen vracht terugvloeien naar de weg. Vanuit de sector is daarom

een concreet actieplan gepresenteerd, onder de titel: Een goede toekomst voor het kleine schip. Dat rapport bevat 21 acties waardoor het kleine binnenvaartschip in de toekomst zijn belangrijke functie zou kunnen blijven vervullen. Aan de acties is een kostenpost van acht ton verbonden waarvan de helft door de sector wordt opgebracht. Collega Cramer heeft daarover ook gesproken. Samen met hem heb ik een amendement ingediend om de financiering voor de andere helft te regelen. Ik hoor daarop graag een reactie van de staatssecretaris.

Mevrouw Netelenbos, van de Betuweroute, heeft als voorzitter van de KVNR, de reders, gewaarschuwd voor een omgekeerde modal shift in Europa per 2015. Dan zou de lading – als wij niet oppassen – van het water naar de weg gaan als gevolg van het besluit om de milieueisen voor scheepsbrandstoffen aan te scherpen. Dat is een ongewenste ontwikkeling. Wij beseffen dat de zeeschepen ook relatief grote vervuilers zijn, maar tegelijkertijd is onbetwist dat per tonkilometer de uitstoot van CO₂ lager is dan die van alle andere modaliteiten. Hoe kunnen wij die mogelijke negatieve trend keren? Nog steeds loopt de binnenvaart grote hoeveelheden vracht mis als gevolg van de gebrekkige afhandeling van containers in de zeehavens. Ik weet dat dit niet de primaire verantwoordelijkheid van het Rijk is. Het is echter wel in het algemeen belang als zo veel mogelijk vervoer zo duurzaam mogelijk plaatsvindt. Hoe kan de staatssecretaris in elk geval stimuleren dat de snelle afhandeling wordt bevorderd? Is absoluut gegarandeerd dat dit in de Tweede Maasvlakte adequaat wordt geregeld?

Mijn laatste belangrijke punt gaat over het onderhoud van de vaarwegen. Opvallend is dat het reguliere onderhoud in 2009 een terugval kent. Het preventieve onderhoud blijft voor een deel uit. Dat is een gevaarlijke kentering, want heel bewust hebben wij enige jaren geleden ingezet op het wegwerken van het enorme achterstallige onderhoud. Dat mocht niet meer voorkomen; een reparatie achteraf is veel duurder dan het bijhouden van het onderhoud. Ik was nu even bang dat wij weer in de oude fouten dreigen te vervallen. Dat kan niet; ik heb begrepen dat er 150 mln. nodig is om het reguliere onderhoud adequaat uit te voeren. Ik wil graag van de staatssecretaris horen of het mogelijk is daar voor de MIRT-behandeling financiering voor te vinden, zodat er daadwerkelijk onderhoud kan plaatsvinden als de capaciteit er is.

De **voorzitter**: In de namiddag zetten wij de behandeling van deze begroting voort met de beantwoording door de bewindslieden. De heer Koopmans heeft nog een vraag.

De heer **Koopmans** (CDA): Ik heb een vraag van een andere orde. Heeft mevrouw Verdonk zich nu voor dit debat ingeschreven of heeft zij ook haar file-informatiebusje aan de kant gezet nadat zij dat met de heer Van de Linde heeft gedaan?

De **voorzitter**: Op de sprekerslijst staan verder geen namen!

De algemene beraadslaging wordt geschorst.

De **voorzitter**: Aangezien voor de behandeling van het volgende onderwerp de woordvoerders noch de

Van der Staaij

staatssecretaris aanwezig zijn, schors ik de vergadering enkele ogenblikken.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

Aan de orde is het **debat** naar aanleiding van een algemeen overleg op 20 november 2008 over **de zorgzwaartepakketten**.

Mevrouw **Leijten** (SP): Voorzitter. Wij spreken al heel lang over de invoering van de zorgzwaartepakketten. Voor de zomer hadden alle fracties in deze Kamer nog veel vragen over de invoering en over dingen die niet geregeld waren. De dagbesteding voor mensen die in een instelling wonen maar dat buiten de instelling willen doen: is dat nu geregeld of niet? Ook zaken als zorg in de laatste dagen van het leven in een verpleeghuis, de verhalen over mensen die niet meer worden aangenomen door een zorginstelling omdat zij een te laag zorgzwaartepakket hebben en de gevolgen voor de kleinschaligheid, zijn wat ons betreft onvoldoende van een antwoord voorzien.

Nu gaan wij toch door. In 2009 worden de zorgzwaartepakketten ingevoerd. Het is duidelijk dat de gezondheidszorg op zijn achterste benen staat. Verzorg- en verpleeghuizen verkeren in dezelfde situatie. Zij zien het over zich heen komen en laten het maar op zich afkomen.

Ons is toegezegd dat wij een lijst krijgen van de instellingen waarvoor de budgetten stijgen en van de instellingen waarvoor de budgetten dalen. Die komt voor ons veel te laat. Wij kunnen namelijk nu niet de gevolgen overzien. Zijn het vooral instellingen waar licht verstandelijk gehandicapte jongeren wonen, zijn het instellingen waar ouderen wonen? Wij kunnen totaal niet overzien wat de gevolgen zijn voor de instellingen. Daarom zegt de SP: stel de operatie uit en neem nog een jaar om al deze problemen op te lossen. Geef ons ook de mogelijkheid om mee te denken om de gevolgen voor stijgers en dalers op te lossen. Zorg dat de financiering op orde is. Ik dien daarom de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de ggz de zorgzwaartepakketten niet wil invoeren;

van mening dat de tarieven van de pakketten veel te laat zijn vastgesteld;

van mening dat de gevolgen voor de instellingen die fors dalen in budget niet inzichtelijk zijn;

verzoekt de regering, de invoering van de zorgzwaartepakketten niet in te voeren in 2009,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 283 (26631).

Mevrouw **Agema** (PVV): Voorzitter. Het is altijd mooi wanneer je een toezegging krijgt, maar sommige toezeggingen komen wel te laat. Ik heb het dan over de toezegging over het inzichtelijk maken van de relatie tussen de opbouwers, de afbouwers en de kwaliteit van de zorg die nu wordt geleverd met betrekking tot de zorgzwaartepakketten in de instellingen.

Ik vind dat een betrouwbare overheid eerst de relatie tussen het wel of niet stijgen van het instellingsbudget en de gevolgen daarvan voor de instelling inzichtelijk moet maken. Als die relatie er is, moet je er nog eens goed over nadenken of je überhaupt met deze operatie wilt doorgaan. Daarom dien ik de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat als gevolg van de invoering van de zorgzwaartepakketten 418 zorginstellingen erop achteruitgaan in hun budget;

van mening dat er niet zoiets bestaat als een zorgvuldige afbouw naar een ontoereikend budget;

constaterende dat de regering heeft toegezegd, de relatie tussen de kwaliteit van zorg en afbouw dan wel opbouw van instellingsbudgetten door de invoering van de zorgzwaartepakketten bij de voortgangsrapportages te betrekken;

van mening dat een betrouwbare overheid dit eerst in kaart brengt alvorens tot een systeemwijziging over te gaan;

verzoekt de regering, de invoering van de zorgzwaartepakketten op te schorten en de relatie tussen de kwaliteit van zorg in instellingen en de opbouw dan wel afbouw van het totale budget door de invoering van de zorgzwaartepakketten in kaart te brengen;

verzoekt de regering tevens, wanneer blijkt dat de kwaliteit van zorg in instellingen die door de invoering van de zorgzwaartepakketten op hun totaalbudget moeten inleveren, gemiddeld beter is dan de kwaliteit van zorg in instellingen die er budget bij krijgen, de invoering van de zorgzwaartepakketten terug te draaien,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 284 (26631).