

Vergaderjaar 2008–2009

## 31 700 XII

## Vaststelling van de begrotingsstaten van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat (XII) voor het jaar 2009

Nr. 63

### VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 11 mei 2009

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat<sup>1</sup> heeft op 2 april 2009 overleg gevoerd met minister Eurlings van Verkeer en Waterstaat en staatssecretaris Huizinga-Heringa van Verkeer en Waterstaat over:

- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 27 november 2008 over de stand van zaken van moties en toezeggingen begrotingsbehandeling VenW (31 700 XII, nr. 14);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 27 maart 2009 over de stand van zaken van moties en toezeggingen en een verzoek om een overzicht majeure beleidsnota's en wetsvoorstellen (31 700 XII, nr. 59);**
- **Kamervragen van de leden Van Hijum en Koopmans d.d. 29 januari 2009 en het antwoord daarop betreffende de methode «Social Return on Investment» (SROI) bij aanbestedingen, Aanhangsel der Handelingen, vergaderjaar 2008–2009, nr. 1680.**

Van dit overleg brengt de commissie bijgaand geredigeerd woordelijk verslag uit.

**Voorzitter: Jager**

**Griffier: Van Mierlo**

### Vragen en opmerkingen uit de commissie

De heer **Roemer** (SP): Voorzitter, mag ik een ordevoorstel doen? Ik zal bij de eerstvolgende procedurevergadering voorstellen om voortaan de eerste termijn van deze algemene overleggen over moties en toezeggingen schriftelijk te doen. Op die manier hoeven wij veel zaken die gaan over details niet meer te bespreken en blijven de belangrijke zaken over. Ik zie alleen maar lachende gezichten, dus volgens mij is dit geen slecht idee.

De **voorzitter**: Ik ben het helemaal met u eens. Wellicht kunnen wij vragen die vandaag overblijven ook schriftelijk afhandelen. Wij hanteren een spreektijd van vijf minuten.

<sup>1</sup> Samenstelling:

Leden: Vendrik (GroenLinks), Van der Staaij (SGP), Snijder-Hazelhoff (VVD), Mastwijk (CDA), Jager (CDA), voorzitter, Koopmans (CDA), Gerkens (SP), Van der Ham (D66), Nicolai (VVD), Haverkamp (CDA), Aptroot (VVD), Samsom (PvdA), Boelhouwer (PvdA), Roefs (PvdA), Jansen (SP), Cramer (ChristenUnie), Roemer (SP), Koppejan (CDA), Vermeij (PvdA), Madlener (PVV), Ten Broeke (VVD), ondervoorzitter, Ouweland (PvdD), Polderman (SP), Tang (PvdA) en De Rouwe (CDA).

Plv. leden: Halsema (GroenLinks), Van der Vlies (SGP), Bokestijn (VVD), Bilder (CDA), Atsma (CDA), Van Bommel (SP), Koşer Kaya (D66), Neppéus (VVD), Sterk (CDA), De Krom (VVD), Dijsselbloem (PvdA), Jacobi (PvdA), Besselink (PvdA), Anker (ChristenUnie), Van Leeuwen (SP), Knops (CDA), Depla (PvdA), Agema (PVV), Verdonk (Verdonk), Thieme (PvdD), Lempens (SP), Waalkens (PvdA) en Van Heugten (CDA).

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Voorzitter. Het nut van dit algemeen overleg is mijns inziens vooral gelegen in de voorbereiding. Daarbij doel ik niet alleen op onze voorbereiding, maar ook op die van het ministerie. Er komen erg veel stukken in het voorjaar van 2009 naar de Kamer. Het is op dit moment prachtig weer en het voorjaar is eigenlijk al aangebroken. Uiteraard zullen wij tijdens dit algemeen overleg van de hak op de tak moeten springen. Daaraan ga ik vrolijk meedoen. Ik zal slechts een paar punten aan de orde stellen. Wellicht zijn het kleine punten.

Ik had verwacht dat de heer Koopmans vóór mij het woord zou voeren. Ik zal straks melden met welke onderdelen van zijn betoog ik het eens ben. Die hebben wij namelijk tijdens de procedurevergadering al besproken. De stukken over de kilometertellerfraude zouden op 31 maart bij de Kamer zijn. Het is nu 2 april. In de stukken staat dat de Kamer in 2009 wordt geïnformeerd over de resultaten van de invoering van het nieuwe reserveringsstelsel bij het CBR. Wij hebben het daarbij over het convenant dat officieel op 1 april, en eigenlijk al op 2 maart is ingegaan. De minister weet waarschijnlijk dat afgelopen dinsdag een motie van de heer Roemer van de SP niet is aangenomen. Ik heb hem met zeer veel klem verzocht om zijn motie te wijzigen. Dat heeft hij niet gedaan. De motie is afgewezen. Daarmee zijn wij eigenlijk terug bij af. Is de minister bereid om ervoor te zorgen dat de evaluatie van fase 1 eind april van start gaat en dat bij die evaluatie nadrukkelijk ook de Werkgroep Rijschoolbranche Belangen (WRB) wordt betrokken, de nieuwe brancheorganisatie van kleine rijschoolhouders? De WRB moet als volwaardige partner worden behandeld.

Veilig Verkeer Nederland en LTO Nederland hebben aanbevelingen gedaan over landbouwvoertuigen en verkeersveiligheid. Volgens mij wachten wij nog op een reactie van de minister op deze aanbevelingen. Wanneer kunnen wij deze reactie verwachten?

De heer **Roemer** (SP): Mevrouw Roefs daagt mij uit om te reageren. Zij heeft mij inderdaad verzocht om mijn motie te wijzigen. Een motie kun je altijd wijzigen. Als het dictum door de wijziging echter 6000 graden draait, is er geen sprake meer van een gewijzigde motie, maar van een heel nieuwe motie. Daarom was het sowieso onmogelijk om mijn motie te wijzigen in de zin die mevrouw Roefs wenste. De inhoud van het verzoek van mevrouw Roefs heb ik dezelfde dag in de vorm van een schriftelijke vraag aan de minister voorgelegd. Wellicht kan hij daarop vandaag al antwoorden. Ik heb niet alleen gevraagd of de WRB als een volwaardige gesprekspartner wordt behandeld, maar ook of de evaluatie in de tijd naar voren kan worden gehaald. Verder heb ik de minister gevraagd of hij het volgende zuiver vindt. Een zbo-organisatie stelt iets voor dat op 1 april moet ingaan. De Kamer kan daarover op 12 maart spreken. Op die datum wordt vervolgens een motie ingediend waarin wordt voorgesteld om de invoering uit te stellen. Over de motie kon op z'n vroegst 17 maart worden gestemd. Het zbo laat vervolgens de maatregel snel op 16 maart ingaan. Vindt de minister dat een zuivere gang van zaken?

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Ik heb dit overleg aangegrepen om hierover ook vragen te stellen. Die komen overeen met die van de heer Roemer. Ik hoop dat wij een bevredigend antwoord krijgen.

De Kamer wordt geïnformeerd over de mogelijkheid om Roosendaal aan te sluiten op de lijn Brussel–Antwerpen–Essen. Dit is een mogelijk alternatief voor de Beneluxtrein. De minister overlegt met zijn Belgische collega over een alternatief. Onderzocht wordt of de Belgische intercity tussen Brussel en Essen kan doorrijden naar Roosendaal. Het volgende overleg tussen de ministers zou plaatsvinden op 1 april 2009. Wat heeft dit gesprek opgeleverd?

De minister vraagt NS wat men doet aan de compensatie van de CO<sub>2</sub>-uitstoot door het spoorvervoer. Hij heeft toegezegd de Kamer hier-

over te informeren. De toezegging is in behandeling genomen. Wanneer krijgen wij hierover meer informatie?

In het overzicht van de majeure beleidsnota's staat dat de Kamer na het zomerreces de maatschappelijke kosten-batenanalyses (MKBA's) voor 400 mln. aan ov-projecten ontvangt. Ook ontvangt zij na het zomerreces de AMvB Lokaal en bijzonder spoor. Waarom kunnen wij deze zaken niet vóór het zomerreces ontvangen?

In de stukken is volgens mij bij de motie-Koopmans c.s. over de N35 met knippen en plakken de tekst van de motie-Roefs c.s. over de A1 terechtgekomen. De tekst over de motie Koopmans c.s. gaat namelijk niet over de N35. Over de motie-Roefs/Kortenhorst over de zeevarenden wordt gemeld dat zij is afgedaan. In dat verband wil ik de Handelingen citeren. Daarin zegt de staatssecretaris: «Ik denk dat de Kamer begin 2009 een brief tegemoet kan zien, waarin daarover meer helderheid wordt gegeven.» Volgens mij is de motie nog niet echt afgehandeld.

In de stukken staat over de motie-Koopmans/Samsom over verlenging van de MIRT-periode dat verlenging van de planperiode van het infrafonds tot 2028 in het crisispakket is opgenomen. Betekent dit dat de MIRT-periode wordt verlengd? Ik meen dat de staatssecretaris zojuist ook een uitspraak deed die in die richting ging.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Voorzitter. Het aantal moties dat ik heb ingediend over wegen is beperkt. De moties die ik hierover heb ingediend, zijn wel stevig. Ik noem als voorbeeld de motie over mobiliteitsmanagement en het inpassingsniveau van wegen. Ik heb er alle vertrouwen in dat het kabinet op deze stevige moties over wegen snel zal reageren.

Andere moties gaan echter over het ov. Op 12 maart heeft de minister overlegd met NS en met zijn Belgische collega over de Beneluxtrein. Gisteren heeft hij met zijn Belgische ambtsgenoot gesproken over het doortrekken van de intercity tussen Brussel en Essen naar Roosendaal. Dit is mogelijk een alternatief voor de Beneluxtrein. Kan en wil de minister ons het resultaat van die gesprekken al meedelen? Zijn HSA en de NMBS al uit de discussie over de samenwerkingsovereenkomst? Die overeenkomst is van belang voor een groot aantal partijen langs dat spoor.

Aan de vitaliteit van de spoorsector moet ik wat grotere woorden besteden. Mijn geduld begint op te raken op dit punt. Tijdens de behandeling van de begroting heb ik bij motie gevraagd om een taskforce. De Kamer heeft die motie breed gesteund. De taskforce is er echter nog steeds niet. Waarom voert de minister de motie niet uit? Ik heb vragen gesteld over de trage aanbesteding bij ProRail, waardoor mensen ontslagen dreigen te worden. Het beantwoorden van deze vraag heeft de minister uitgesteld in verband met de onderhandelingen over de kredietcrisis. De antwoorden heb ik echter nog steeds niet. Waarom komen de aanbestedingen zo traag op de markt? Kan ProRail dit allemaal wel aan? Of volgen er straks juridische procedures waardoor werken die niet zijn aanbesteed nóg meer vertraging oplopen? Is er überhaupt wel sprake van een markt? Immers, er zijn slechts enkele marktpartijen en één aanbieder. Dat kan een risico vormen. Sluit het beleid van ProRail hier voldoende op aan? De eerste ontslagen zijn al aangekondigd. Lees hiervoor het artikel in Cobouw. VolkerRail gaat 150 mensen ontslaan. Uit de sector hoor ik dat mogelijk er nog meer partij volgen. Wat vindt de minister hiervan, in het licht van het beleid om mensen zo veel mogelijk aan het werk te houden? Wanneer grijpt hij eindelijk in bij ProRail? Het gaat allang niet meer over werk dat onnodig in de nacht en in het weekend wordt gedaan, maar over de toekomst van een sector die hard nodig is voor de uitvoering van de ambities van het kabinet. Dat lijkt mij genoeg reden om dit fundamenteel te bezien en een brede taskforce op te starten. Dit moet vandaag nog gebeuren. De taskforce moet wat mij betreft door de minister worden geleid. Het onderhoud loopt achter. Er is geld voor beschikbaar. Dit moet op de markt worden uitgezet. Een en ander duldt geen uitstel meer.

Ik kom op de reistijd, in het bijzonder die tussen Groningen en Maastricht. De motie-Roemer over het versnellen van de reis tussen Groningen en Maastricht gaat niet alleen over de Maaslijn, maar over verbetering van de hele keten. Zij gaat dus ook over de aansluitingen naar Nijmegen en Zwolle en de flessenhals bij Deventer. De reis per intercity duurt sinds de invoering van de nieuwe dienstregeling tien minuten langer. Dat sluit niet aan bij de motie-Hofstra en bij mijn motie over de overbelastverklaringen die ProRail moet oppakken. Het sluit ook niet aan bij de motie-Anker over de kwaliteit van het treinproduct. In verband met de laatstgenoemde motie verwijst de minister naar het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer. De reistijd is echter geen onderdeel van dat programma. Zijn de bewindslieden bereid om beleid uit te zetten waarmee continu wordt gestreefd naar het verkorten van de reistijd?

Over ERTMS en 160 kilometer per uur hebben wij in de afgelopen periode enkele debatten gevoerd. Op mijn motie over een betere dienstregeling op de trajecten Zwolle–Almelo en Den Haag–Eindhoven komen wij volgende week terug. De fractie van de ChristenUnie hecht eraan om bij de volgende punten stil te staan, waarover wij ongetwijfeld in de komende periode debatten zullen voeren. Zij hebben ook betrekking op de moties waarover wij vandaag spreken. De technische briefing die wij deze week over ERTMS hebben gehad, stemde mij niet vrolijk. De Kamer heeft nog steeds geen strategische analyse ontvangen. Wat daarvoor moet doorgaan, is veel te summier. Ik beschouw mijn motie op dit punt dus, zoals gezegd, als niet uitgevoerd. Ook de planning van het proces is erg ruim. Het gaat allemaal erg traag. De stand van zaken op het traject Amsterdam–Utrecht heeft de Kamer nog niet ontvangen. Verder hoop ik zeer spoedig iets te horen over de aanpak van de 160 kilometer per uur op het spoor. Er zijn Kamervragen ingediend over de spoorlijn Breda–Utrecht. Op dat punt is deze week een nieuwe ronde ingezet, met de prachtige titel: «U moet nu B zeggen». Zij zeiden dat zij B zeiden, maar dat was het antwoord op de vraag van de minister. Wij hebben de minister nu gevraagd om opnieuw B te zeggen. Ik hoop dat hij kan toezeggen dat het totale pakket antwoorden op vragen die bij het MIRT zijn ingediend, snel naar de Kamer kan komen.

Uiteindelijk heeft mijn fractie toch nog een puntje gevonden dat niet gaat over het ov, maar over wegen. Ook dat stemt niet vrolijk. Het gaat namelijk over Anders Betalen voor Mobiliteit. Daarover liggen ook Kameruitspraken. Er lijkt nu al vertraging te ontstaan bij de uitwerking van de exploitatiekosten. Men stelt dat de Kamer hierover in het tweede kwartaal van 2009 informatie krijgt. Dat is erg ruim. Mijns inziens moeten wij meer haast maken met de invoering. Kan de minister een meer exacte datum noemen?

De heer **Roemer** (SP): Voorzitter. Ik vind de debatten over de stand van zaken van moties en toezeggingen vervelend om te voeren. Eigenlijk zijn het geen debatten, maar gesprekken waarin wij de bewindslieden herinneren aan onderwerpen die onvoldoende worden uitgevoerd. Er is geen sprake van een inhoudelijk debat, terwijl ik politicus ben geworden om een inhoudelijk debat te voeren. Daarom heb ik voorgesteld om voortaan de eerste termijn van dit type algemeen overleg schriftelijk te doen. Ook mijn lijstje aantekeningen over moties is minder lang dan het lijstje over toezeggingen. Ook nadat ik veel dingen heb geschrappt, houd ik zelfs een waslijst toezeggingen over. Het blijkt dat wij zeer precies moeten zijn bij het formuleren van de toezeggingen en dat de regering nog niet open en eerlijk de antwoorden geeft die Kamerleden willen horen. De ene keer is onduidelijkheid de oorzaak, de andere keer wordt er om de zaak heen gedraaid. Daarom is het steeds nodig dat wij hierover stoeien tijdens debatten over de stand van zaken. Dat is jammer. Ik bouw liever gezamenlijk aan een beter Nederland dan dat ik over procedures debatteer.

Ik noem een aantal voorbeelden. Toezegging 1212 gaat over het stads- en streekvervoer. Er is hierover een kennismakingsgesprek gevoerd. Verder wordt gemeld dat door een door de Kamer ingediende motie het klimaat niet gunstig is. Als daarmee het verhaal wordt afgedaan, is dat bijna een apart debat waard. Nu blijft het ergens in een boekenkast liggen. De toezegging aan de Kamer is van een andere orde.

Toezegging 1269 gaat over de opleiding van machinisten. In januari 2008 vond de minister dit al. Nu zijn wij meer dan een jaar verder, maar niet veel opgeschoten. Waarom duren deze dingen zo lang?

In toezegging 1270 staat dat de minister bij zijn Belgische collega zal pleiten voor het in stand houden van de Beneluxtrein. In toezegging 1650 staat echter dat de minister gaat pleiten voor aansluiting van Roosendaal op de intercity naar Brussel. Daarin zit een tegenstrijdigheid. Er is in de Kamer gediscussieerd over de vraag of wij moeten blijven streven naar behoud van de Beneluxtrein, of dat de minister moet inzetten op wat volgens hem het second best alternatief is. Op de discussie hierover zullen wij nog terugkomen en er zit nog een motie hierover in mijn pen. Feit is dat wij in de toezeggingen tegenstrijdigheden tegenkomen.

Veel zaken zijn toegezegd maar blijven vervolgens met een half antwoord liggen. Neem bijvoorbeeld de toezeggingen rond de snelwegbussen. Ik ben overigens erg blij dat enkele weken geleden de pilot is gestart. Wij hebben echter gevraagd waarom er niet is gekozen voor Schiedam, waar het idee oorspronkelijk vandaan komt. Een antwoord op die vraag blijkt erg moeilijk te geven en is nog steeds niet beschikbaar. Verder hebben wij gevraagd hoe wij verder gaan met het concept van de interliner. Die vraag is al meer dan een jaar oud. In de beantwoording staat dat «hiermee de vraag over de interliner is beantwoord». Er is echter helemaal niets over de interliner beantwoord. De snelwegbus en de interliner zijn twee verschillende producten.

Toezegging 1703 gaat over verkeerslessen voor leerlingen in het middelbaar onderwijs. Daarover is vaak gedebatteerd en de duidelijke toezegging dat hierover gesproken zal worden, is genoteerd. Nu blijkt dat er nog steeds wordt overlegd. Duurt dat tot sint-juttemis? Waarom is de minister bij dit soort toezeggingen niet strikter en duidelijker? Als hij wat wordt gevraagd niet wil, laat hem dat dan gewoon zeggen. Te vaak laat men zaken in de beantwoording op hun beloop en blijft het bij «wij zijn in overleg». De minister weet heel goed wat de Kamer wil. Met schrijft iets op en wacht af of Kamerleden er over beginnen.

Over sommige toezeggingen stelt men dat ze zijn afgedaan, terwijl er alleen maar over is gesproken. De zaak rond de truckerrun is bijvoorbeeld voor Nederland geregeld. Men stelt nu dat daarmee de toezegging is afgedaan. In de toezegging staat echter dat dit in Europa zal worden besproken, dus is zij nog niet afgedaan. Er is namelijk gevraagd of men in Europa kan bespreken of dit op Europees niveau kan worden geregeld. Soms staat in een toezegging dat een zaak bijvoorbeeld met ProRail zal worden besproken. Men beschouwt de toezegging dan als afgedaan als er een gesprek is gevoerd met ProRail, ongeacht het resultaat van het gesprek. Door op die manier met toezeggingen om te gaan, is de Kamer verplicht om zaken voortdurend opnieuw ter sprake te brengen en gaan discussies niet meer over de inhoud. Een voorbeeld hiervan is toezegging 1752 over 160 kilometer per uur op het traject Gouda–Woerden–Utrecht. De toezegging hierover beschouwt men als afgedaan omdat er een gesprek over is gevoerd. De zaak is echter niet opgelost. In de notitie waarnaar wordt verwezen in de toezegging, wordt er niets meer over gezegd.

Verder zullen reacties op toezeggingen vijf minuten tot een week na dit algemeen overleg bij de Kamer arriveren. Ik noem de toezegging 1868 over het traject Amsterdam–Utrecht en een boete-uitleg voor Bombardier. De brief daarover zou 31 maart binnen zijn. Wellicht komt hij morgen? Zo'n gang van zaken is niet erg plezierig voor Kamerleden. Andere voor-

beelden hiervan zijn toezegging 1951, 1952 en 1954. Deze toezeggingen zijn van belang voor het algemeen overleg van volgende week over NS. In de toelichting staat dat de reactie hierop tijdens het algemeen overleg zal worden geleverd. Waarom krijgt de Kamer de reactie niet op z'n minst twee dagen voor het debat, zodat de leden zich op het debat kunnen voorbereiden? De minister is zelf Kamerlid geweest. Waarom probeert hij zich niet in te leven in het harde leven van een Kamerlid?

Ik sluit mij aan bij de opmerkingen van de heer Cramer over de moties. Op de lijst van majeure projecten mis ik de geschillencommissie luchtvaart. Ik hoop dat de minister die nog voor het zomerreces op de lijst wil plaatsen. Dit is een majeur project, zeker als wij dit in Europees verband willen regelen. Het is bovendien een moeilijk dossier. Ik heb de indruk dat de minister en de SP daarbij op de hoofdlijnen gezamenlijk optrekken. De commissie kan een succes worden, maar daarvoor moeten er nu wel snel stappen worden gezet. Ik vraag mij af of dat gebeurt. Is de minister bereid dit toe te zeggen?

De Kamer zou zo snel mogelijk een evaluatie ontvangen over de proef met de ov-chipkaart in Rotterdam. Wij weten dat Amsterdam de introductie voorbereidt. Is de evaluatie van de proef in Rotterdam al openbaar? Kan de staatssecretaris ervoor zorgen dat er eindelijk iets over de EGI-status naar de Kamer komt? De aanvraag is inmiddels al 34 weken geleden gedaan. Ik begin mij erg nerveus te maken over dit onderwerp.

De heer **Aptroot** (VVD): Voorzitter. Over de lijst van moties kan ik kort zijn. De VVD is altijd erg terughoudend met het indienen van moties. De moties die mijn fractie indient, worden bovendien niet altijd aangenomen. De moties die de heer De Krom indient en die worden aangenomen, worden over het algemeen uitgevoerd, zij het soms wat vertraagd. Bij de lijst van toegezegde beleidsnota's en wetsvoorstellen wil ik enkele opmerkingen maken.

Wij hebben recent gesproken over de knelpunten bij het goederenvervoer en de resultaten van de commissie-Noordzij. Er zijn tien zaken die snel zullen worden gerealiseerd. De Kamer ontvangt dit voorjaar concrete voorstellen voor deze tien knelpunten. Wij willen echter voor de zomer ook iets concreets ontvangen over de 25 aanvullende voorstellen. De commissie-Noordzij heeft namelijk goed werk geleverd en wij moeten de transportsector helpen.

Ook de Zeepoort IJmuiden staat op het lijstje van mijn fractie. Wij willen graag dat hierover voor de zomer een besluit wordt genomen. Mijn fractie vindt dit een erg belangrijk onderwerp.

Over de wijziging van de Wegenverkeerswet in verband met de toekenning van emissieclassen aan personen- en bestelauto's moeten wij met elkaar spreken. Het huidige systeem is volgens mijn fractie een rommeltje. Veel burgers begrijpen er niets van. Veel kleine en zuinige auto's vallen in een zwaardere klasse dan grote auto's die meer verbruiken en uitstoten. De oorzaak daarvan is dat de zaak per klasse wordt bekeken. Dit systeem is voor burgers niet transparant en niet eerlijk. Er zijn bovendien heel schone diesels op de markt. De eerste diesels die aan euronorm 6 voldoen, zijn al beschikbaar. Wij vinden het daarom niet acceptabel dat diesel per definitie in een strafklasse is ingedeeld met daaraan gekoppeld een extra hoge BPM. Ik vraag de minister om dit aspect mee te nemen bij de vorming van een fair systeem waarbij de uitstoot de norm bepaalt. Diesel mag niet per definitie in het verdomhoekje worden geplaatst. Bij de 400 mln. voor ov-projecten en de maatschappelijke kosten-baten-analyse moet volgens mijn fractie spoed worden betracht. Het spoor is namelijk overbelast. Al door een kleinigheid kan al het spoorvervoer stil komen te liggen. Laten wij de 400 mln. snel aan de beste projecten uitgeven nu wij het geld toch al hebben uitgetrokken en de economie wat minder draait.

Uiteraard noem ik ook het Anders Betalen voor Mobiliteit, ofwel het rekeningrijden. Ik waardeer het zeer dat de minister de dramatische fout van het invoeren van de vliegtaks heeft hersteld door die nu weer af te schaffen. Schiphol en alle betrokken ondernemingen hadden gewaarschuwd dat die belasting tot een ramp zou leiden. Ook de VVD heeft daarvoor gewaarschuwd. De taks werd een ramp en de minister is nu terecht heel trots op het feit dat hij zijn eigen stommiteit terugdraait. Ik adviseer hem, nu ook met het rekeningrijden te stoppen. Wij gooien daarmee 3,5 mld. over de balk. Er zijn grote uitvoeringsproblemen te verwachten. Met het rekeningrijden zal het net zo gaan als met de Betuweroute en de HSL. Het project zal gigantisch uitlopen en veel meer kosten dan waarvoor het is geraamd. Laat de minister de 3,5 mld. besteden aan de aanleg van wegen en spoor. Dat zet wel zoden aan de dijk.

De heer **Koopmans** (CDA): Voorzitter. Bij een goednieuws gesprek of een slechtnieuws gesprek is het altijd de vraag of je met het goede of het slechte nieuws moet beginnen. Ik begin vandaag met het goede nieuws. Ik wil de minister met twee zaken feliciteren. Het is in de eerste plaats absoluut een felicitatie waard dat vorige week ook de Eerste Kamer heeft ingestemd met de Spoedwet wegverbreding. De minister kan nu vol gas geven. De commissie is benieuwd naar de planning per project. Wanneer gaat de schop de grond in? In de tweede plaats feliciteer ik de minister met het feit dat de motie-Koopmans-Samsom in de brief van het kabinet over het crisispakket is opgenomen. Het was nóg chiquer geweest als de motie ook was genoemd. De MIRT-periode wordt verlengd met acht jaar tot 2028. Daarmee komt de ontwikkeling van infrastructuur en ruimte in hun samenhang voor langere tijd vast te liggen. Het is terecht dat dit kabinet hieraan een aantal jaren toevoegt. Tijdens de laatste behandeling van de MIRT hebben beide bewindspersonen gemeld dat een aantal projecten alleen doorgang kan vinden in het bredere kader van het MIRT van 2020 tot 2028. Wij spreken dan over de zeeluis bij IJmuiden, de spoorlijn langs de A27, de HSL-Oost, de Rijnlandroute en de A1. Wij zijn geweldig benieuwd hoe de minister de invulling van het MIRT 2020–2028 wil aanpakken.

Met de N35 bij Zwolle lijkt het ook de goede kant op te gaan. Wanneer gaat de schop de grond in?

Tot zover het goede nieuws. Hierna wordt het wat ingewikkelder. Wat is de stand van zaken rond de motie-De Rouwe over het niet doorsnijden van de rouwstoet? Ligt deze zaak ingewikkeld, of kan dit snel worden opgelost? De motie op stuk nr. 51 gaat over het aquaduct in de A6 tussen Emmeloord en Joure. Ik begrijp dat soms een spoedreparatie nodig is en dat dan tegelijk de levensduur wat wordt verlengd. De minister schat dat de huidige brug nog 10 tot 25 jaar meekan. Aangezien in dit land de aanleg van een aquaduct ongeveer tien jaar duurt, is 10 tot 25 jaar een wat vreemde marge. Moet het aquaduct in 2019 of in 2034 klaar zijn? Kan de minister wat preciezer zijn over het tijdstip waarop deze motie weer in beeld komt?

Het volgende punt is vooral pijnlijk voor mijn collega Roefs en minder voor de bewindslieden. Mijn fractie was tegen de motie-Roefs en zal dat blijven. Ik heb het uiteraard over de verschrikkelijke motie-Roefs. Als gevolg van de motie-Roefs dreigt nu ook een andere wens van de PvdA-fractie onhaalbaar te worden, namelijk één cao voor het streekvervoer. Hoe beziet de staatssecretaris dit? Verder vraag ik mevrouw Roefs wat de PvdA-fractie nu eigenlijk écht belangrijk vindt. Beide idealen blijken niet te worden gerealiseerd.

Ik kom op de motie-Koppejan/Boelhouwer over de zandhonger op de Oosterschelde. Wanneer zullen de genoemde pilotprojecten worden gehouden? Kan de minister daarvoor een datum noemen? Gaat het lukken om dat al dit jaar te doen?

De heer Koppejan heeft een motie ingediend over een benchmark voor de waterschappen. Er is veel te doen geweest over de waterschappen en de waterschapslasten. Onlangs leidde dit nog tot een discussie tijdens de regeling van werkzaamheden in de plenaire zaal. Daarbij sprak de heer Jansen, gewaardeerd lid van de SP-fractie, minder gewaardeerde woorden tot de heer Koppejan. Hij zei ongeveer: u kletst uit uw nek. Uiteraard kletste de heer Koppejan niet uit zijn nek, want de SP-fractie schreeft wel degelijk bij regelgeving rond water altijd de eisen op. Als dat echter tot kosten leidt, slaat die fractie dezelfde hoge toon aan. Mijn fractie vindt dat niet consistent. Een benchmark kan wellicht leiden tot een zekere mate van transparantie. Kan de minister de planning rond deze benchmark toelichten?

De heer **Roemer** (SP): Ik stel voor dat de heer Koopmans de Handelingen nog eens naleest op onze bijdragen bij tal van projecten. Ik stel voor dat hij onze constructieve maar kritische houding nog eens beoordeelt. Zijn opmerkingen zijn nogal kort door de bocht. Hij mag ze maken. Ik heb er echter geen behoefte aan om op deze flauwekul te reageren.

De heer **Koopmans** (CDA): Dan moet u dat zeker niet doen. De heer Jansen zei tijdens de regeling van werkzaamheden tegen de heer Koppejan: u kletst uit uw nek. Die woorden waren voor mij aanleiding om daarop nu nog eens terug te komen. Vooral de woorden van de heer Jansen waren kort door de bocht. Het lijkt mij goed dat in het parlement en tijdens een openbaar debat nog eens gezegd wordt dat dit onverstandige woorden waren.

De heer **Roemer** (SP): De heer Koppejan had dat tijdens het openbare debat tegen de heer Jansen moeten zeggen. Ik ga nu toch ook niet over uitspraken van allerlei CDA'ers in het land beginnen. Wat een kinderachtig gedoe!

De heer **Koopmans** (CDA): Kinderachtig vind ik vooral uw reactie. Als u het graag wilt, zeg ik nogmaals dat de SP-fractie een fout maakt door de lasten voor waterbeheer te verhogen door meer eisen te stellen, en tegelijkertijd te klagen over lasten die te hoog worden. Die twee zaken zijn niet tegelijkertijd vol te houden.

Tijdens het werkbezoek van de Kamer, vorige week maandag, is aangetoond hoe acuut het probleem is in het Krammer Volkerak-Zoommeer. Kan de staatssecretaris toelichten wat de stand van zaken is van de motie die hierover is ingediend? Wat is verder de stand van zaken rond de proef met dynamische maximumsnelheden?

De motie over de natuurcompensatie in verband met de Tweede Maasvlakte ligt volgens de bewindslieden voor het voortouw bij LNV. Daar staat echter deze motie niet op de lijst van moties. Kan een van de ministers van het kabinet ons informeren over de uitvoering van de motie?

Het is opmerkelijk dat je na een matig wintertje – erg streng was hij immers nu ook weer niet – in Nederland vooral aandelen Carglass moet gaan kopen. Het asfalt spettert immers alle kanten op. Kan de minister ons informeren over de oorzaak hiervan en over de vraag hoe dit moet worden opgelost?

De brug bij Zevenhuizen is nog maar net klaar, maar draagt nu al niet voldoende. Ik snap daar niets van. Kan de minister mij dit uitleggen? Ik hoop eigenlijk dat het niet uit te leggen is. Is die brug van karton gemaakt? Bij de reactie van de bewindslieden op een toezegging die nog door staatssecretaris Schultz van Haegen is gedaan over de privatisering van de baggerdepots, is gesteld dat dit voorjaar een rapportage zal verschijnen van de resultaten van het onderzoek naar deze privatisering. Wanneer ontvangt de Kamer deze rapportage?



Mevrouw **Roefs** (PvdA): Ik heb tijdens mijn inbreng gezegd dat ik positief zou reageren op een onderdeel uit het betoog van de heer Koopmans. Dat onderdeel heb ik echter in zijn betoog gemist. Met de woorden die hij wel tot mij richtte, ben ik niet blij.

De heer **Koopmans** (CDA): Wij zijn het niet eens met de antwoorden die de minister heeft gegeven op de Kamervragen van Koopmans en Van Hijum over «de Maastrichtse aanpak». De CDA-fractie blijft vinden dat bij aanbestedingen een percentage inzet werklozen, stagiaires of mensen met een probleempje moet worden ingebouwd. Wij hechten er nogal aan om dit met elkaar in bestek te gaan organiseren.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Daarop doelde ik en daarmee is de PvdA-fractie het eens.

### **Antwoord van de bewindslieden**

Minister **Eurlings**: Voorzitter. Ik heb begrip voor het ongeduld van mevrouw Roefs over de kilometertellerfraude. Het noodzakelijke overleg met de RDW, de Stichting NAP en het ministerie van Justitie over de precieze uitwerking van het voorstel heeft de nodige tijd gekost. Ook moesten de administratieve lasten in beeld worden gebracht. Strafbbaarheidsstelling van terugdraaien moet goed worden doordacht. Daarbij is bijvoorbeeld ook de handhaving een belangrijk aspect. De Kamer zal echter binnen veertien dagen bericht krijgen over de uitwerking van een en ander. Wij zijn er dus bijna.

Ik kom op het CBR. Per examendatum 1 april is fase 1 ingegaan. Reserveeringen vinden zelfs al vanaf 16 maart op de nieuwe manier plaats. De evaluatie is op dit moment gestart. Wij onderzoeken vanaf de invoering de gevolgen van de nieuwe maatregel en de ontwikkeling van de reserverings-termijnen. Verder werkt het CBR aan de ontwikkeling van een enquête. Die zal op 17 april worden besproken met BOVAG en FAM. Het CBR heeft de WRB gevraagd om suggesties te doen voor de opzet van de evaluatie en de gewenste aanpassingen van het reserveringssysteem. De enquête zal in mei onder de rijsscholen worden verspreid. Verder heeft het CBR op 18 maart periodiek overleg met de WRB aangeboden zodra de WRB zich formeel als belangenbehartiger heeft georganiseerd. Conform de toezeggingen zullen wij pas over fase 3 spreken als fase 1 en fase 2 zijn geëvalueerd. Wij doen dit dus slag voor slag. De evaluatie zal breed zijn. De WRB zal hierbij worden betrokken. Het is daarvoor wel noodzakelijk dat de werkgroep zijn zaken snel organiseert en de formele vertegenwoordiger wordt van de kleine rijsscholen.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Volgens mij is de formele kant van de zaak al in orde. In het gesprek van 18 maart heeft het CBR gesteld dat de WRB eerst een jaar moet bestaan, voordat de groep officieel mee kan doen met het overleg. Daarom heb ik voorgesteld om de WRB onmiddellijk als volwaardige partner op te nemen. Wij moeten mensen niet onnodig tegen elkaar opzetten. Verder ontvang ik de evaluatie van fase 1 graag in april, omdat op 1 juni fase 2 ingaat. Op die manier kunnen wij in de maand mei beoordelen of zaken moeten worden bijgesteld.

De heer **Roemer** (SP): Deze vragen heb ik schriftelijk al vijf minuten na de stemming ingediend. Naar ik aanneem, kunnen ze daarom direct schriftelijk worden beantwoord. Verder spreekt de minister over «betrokken worden bij» en «in gesprek gaan met». Dat betekent echter dat de WRB niet als een volwaardige gesprekspartner wordt behandeld, want dan zou men gewoon bij het overleg met FAM en BOVAG zitten. Kan de minister toezeggen dat de WRB als een volwaardige gesprekspartner wordt behandeld?

**Minister Eurlings:** Als iets onduidelijk is, hoeft er niet per se een intentie te zijn om zaken onduidelijk te houden. Daarom ben ik blij met de vervolgvragen. Formeel bepaalt het CBR hoe het geledingen betreft. Formeel kunnen bij het zogenaamde voorzittersoverleg alleen partijen aanschuiven die ten minste een jaar bewezen hebben duurzame belangenbehartigers te zijn. Gelet op het belang van de situatie en gelet op het feit dat de kleine rijkschoolhouders zich onvoldoende vertegenwoordigd voelen, zal ik bij het CBR bewerkstelligen dat deze formele regel in dit geval niet zal worden gehanteerd. Deze organisatie moet zo snel mogelijk in het voorzittersoverleg meedraaien. Dat is mijn inzet, maar ik zeg daarbij dat niet ik, maar het CBR daar formeel over gaat. Ik zeg de Kamer toe, haar te berichten over het verloop hiervan. De planning van de enquête die mevrouw Roefs noemt, is juist. Ik vertrouw erop dat er voldoende tijd zal zijn om de lessen met elkaar door te akkeren die kunnen worden getrokken uit de resultaten van de enquête over fase 1. Dat moet gebeuren voordat wij aan fase 2, laat staan aan fase 3 beginnen. De schriftelijke vragen zal ik zo snel mogelijk beantwoorden.

Veilig Verkeer Nederland en LTO Nederland hebben een advies uitgebracht over landbouwvoertuigen. De reactie van het kabinet op dit advies laat inderdaad lang op zich wachten. Dit is echter een erg weerbarstig onderwerp. In het advies pleit men onder andere voor kentekening op vrijwillige basis. Anderen hebben hierover echter heel andere opvattingen. Ik wijs in dit verband op de standpunten van Transport en Logistiek Nederland en het ministerie van Justitie. Hoe zit het met de positionering van iets dat vrijwillig wordt aangegaan? Wat zijn de voorwaarden? De besluitvorming moet zorgvuldig geschieden. In de motie-Atsma wordt hierover een duidelijke uitspraak gedaan. Ik heb die motie uitgevoerd. Ik ben nu verschillende mogelijkheden nader aan het onderzoeken. Daarbij wordt met name gekeken naar de gevolgen voor de verkeersveiligheid, naar de uitvoerbaarheid, naar internationale aspecten, naar juridische consequenties etc. Ik kom hiermee bij de Kamer terug. De Kamer heeft een duidelijke positie ingenomen. Ik heb geprobeerd daaraan naar beste kunnen tegemoet te komen. Op basis van mijn reactie op het voorstel van Veilig Verkeer Nederland en LTO Nederland zal de Kamer opnieuw haar positie moeten bepalen. Tot die tijd voer ik de motie-Atsma c.s. uit. Ik snap het belang voor de verkeersveiligheid, maar hierbij spelen veel zaken een rol. Het is niet niets. Ik hoop dat de Kamer daarvoor begrip heeft.

**Mevrouw Roefs (PvdA):** Mijns inziens is het voorliggende voorstel absoluut niet werkbaar. Daarom kan er volgens mij snel een reactie van de minister volgen. Daarna kunnen wij volgende stappen zetten.

**Minister Eurlings:** Dat is wellicht een mogelijkheid. Ik heb de heer Roemer eens horen zeggen: ik gooi geen oude schoenen weg voordat ik nieuwe heb. Dit is een belangrijk, maar weerbarstig onderwerp. Ik moet op z'n minst een soort overzicht kunnen voorleggen van wat kan en wat niet kan onder welke voorwaarden. Het is daarna aan de Kamer om te kiezen. De komende maanden probeer ik dat overzicht op te stellen. Dat duurt lang omdat het een weerbarstig onderwerp is. Tijdens het voorjaarsoverleg 2009 zullen er nadere afspraken worden gemaakt over de marsroute voor de N35 als geheel. De hogere ambitie op de langere termijn en de aanpak van de mobiliteit waarvoor het kabinet heeft gekozen, komen daarbij aan de orde. Dan zullen wij afspreken welke deeltracés prioriteit krijgen. De prioriteiten moeten passen in de visie op mobiliteit waarnaar bijvoorbeeld de heer Koopmans een aantal malen heeft gevraagd.

Zowel maandag als gisteren mocht ik bij onze zuiderburen verblijven. Ik heb gisteren niet alleen met eurocommissarissen, maar ook met twee Belgische bewindspersonen mogen spreken. Uit het gesprek met Etienne Schouppe bleek dat de zaak rond de cabotage voor onze sector heel wat

positiever uitpakt dan wij eerder vreesden. Dat is goed nieuws. Het gesprek heeft veel verhelderd. Ik heb ook gesproken met mijn nieuwe collega Steven Vanackere over onder andere de Beneluxtrein en de HSL. Ik ben tegen hem heel duidelijk geweest over onze positie over de bediening van Den Haag en Breda. Het akkoord van 2005 van Van de Lanotte, Peijs, NMBS en HSA is glashelder. De heer Vanackere heeft mij letterlijk gezegd: ik kijk u nu recht in de ogen en ik zeg u dat ik begrijp wat wij hier moeten doen. Ik heb dat verwelkomd. Ik heb hem wel gezegd dat ik hierover al twee jaar in gesprek ben en dat hij al de derde bewindspersoon is waarmee ik hierover praat. Ik heb gezegd dat ik hoop dat zijn toezegging zich zal materialiseren en het toestel wordt besteld. Daar gaat het namelijk om. Als het treinstel is besteld, hebben wij zekerheid dat dit gaat gebeuren. Ik heb de heer Vanackere gezegd om goed te letten op wat er in de stations van Den Haag en Breda wordt geïnvesteerd. Het gaat daarbij om zeer veel geld omdat het HSL-stations worden. In Nederland begrijpt men er niets van als België hier niet voor zorgt. De heer Vanackere heeft toegezegd dat hij zich hiervoor gaat inzetten. Wij spreken elkaar voor de zomer weer. Ik hoop dat het ervan gaat komen.

Als het treinstel wordt besteld, zal het echter nog lang duren voordat het er is. Daarom is vervolgens de vraag wat wij in de tussentijd doen met de verbinding naar Breda en Den Haag. Ik heb gezegd dat Nederland bereid is, zijn best te doen om samen met de zuiderburen een «Benelux-Plus» overeind te houden als de HSL rijdt. Ik heb hem er nogmaals op gewezen hoe belangrijk men het in het Nederlandse parlement vindt dat er straks een alternatief is. Ik heb echter in de Kamer steeds gezegd dat ik geen alternatief voor grensoverschrijdend verkeer kan afdwingen. Daarom heb ik er een tijd geleden al voor gekozen om pogingen te wagen om de intercity tussen Antwerpen en Essen door te laten rijden tot Roosendaal. Daar moet deze intercity vervolgens goed aansluiten op Nederlandse intercity's naar verschillende bestemmingen. Ik heb dit in een vorig debat inderdaad «een knipje» genoemd. Het gaat hierbij echter wel om intercity's. Als er ook nog een goede aansluiting is, vormt dit een prima alternatief. Hiervoor moet echter nog wel het nodige gebeuren. Wij moeten bijvoorbeeld spreken over de exploitatiekosten, maar ook over technische kwesties. Vandaag of gisteren heb ik de Kamer schriftelijk laten weten dat de perrons in Roosendaal zullen worden aangepast. Dat probleem is dus in ieder geval ondervangen. Ook speelt de aanhechting van de elektriciteitsnetten bij de grensovergang een rol. Wij zijn intussen een onderzoek gestart om te bezien wat hiervoor nodig is. Ik heb aan mijn Belgische collega om een actieve opstelling van de NMBS op dit punt gevraagd. Wij hebben afgesproken dat wij ambtelijk wisselen wat wij precies op deze grens willen doen met de overgang van het ene voltage op het andere. Op die manier zorgen wij ervoor dat wij hetzelfde laten onderzoeken. Dat wordt bij elkaar gelegd. Ik zet dus op het punt van de stroomomvormers en alles wat erbij hoort volop door. Ik hoop dat wij rond de zomer echt stappen kunnen zetten. Ik heb de heer Vanackere gezegd dat men in Den Haag en Breda volop bezig is en dat ik niet lang meer met het verhaal kan komen dat «wij het erover hebben». Op een gegeven moment moet er gewoon een treinstel worden besteld. De heer Vanackere heeft zich zeer goed in de dossiers verdiept. Het komt niet vaak voor dat een buitenlandse collega de notulen van vergaderingen die wij hebben gehouden blijkt te hebben nagelezen. Ik heb de indruk dat hij zich bewust is van de urgentie van deze zaak. Ik hoop dat wij op dit moeilijke dossier nu eindelijk, na jaren, kunnen doorpakken.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Wij hopen dat tijdens de terugkoppeling voor de zomer duidelijk is dat een treinstel is besteld. Zal dan ook duidelijk zijn hoe de zaak in de tussenliggende periode zal worden opgelost?

De **minister**: Dat zal dan ook duidelijk moeten zijn. Er is dan dus sprake van twee trajecten. Er is sowieso de «nieuwe Beneluxtrein». Die zal er altijd blijven. Op het HSL-spoor speelt dan echter de vraag hoe wij in de tussentijd omgaan met de bediening van Breda en Den Haag. Er geldt echter: first things first. Wij moeten eerst de zekerheid krijgen dat het treinstel is besteld. Het antwoord op de vraag van de heer Cramer is echter «ja».

Er is gevraagd of de AMvB Lokaal en bijzonder spoor voor het zomerreces naar de Kamer kan komen. Op dit moment zijn wij druk bezig met de voorbereiding van de wetswijzigingen. Het gaat hierbij zowel om een wijziging van de wet als om een wijziging van lagere regelgeving. De procedures die hierbij moeten worden doorlopen, kosten helaas veel tijd. Ik kan daaraan niets doen. De Kamer weet dat ik het graag sneller zou doen.

Ik kom op de motie over de taskforce voor de vitaliteit van de spoorsector en de onderbesteding bij ProRail. De heer Cramer zei iets minder impliciet dan mevrouw Roefs dat het ongeduld toeneemt. De zorgen hierover zijn terecht, zeker in deze moeilijke tijd waarin ontslagen in deze sector zijn aangekondigd. Ik heb in mijn brief van 10 maart geschreven dat ik met mijn reactie op de motie-Cramer niet kon vooruitlopen op de motie-Slob over versnellingsmogelijkheden. Nu er vorige week duidelijkheid is ontstaan over het crisispakket en de consequenties daarvan voor het spoor, ben ik in staat de Kamer op zeer korte termijn de brief te sturen. Ik zal ingaan op de initiatieven voor mogelijke versnellingen die door ProRail reeds zijn genomen. Ik zal ook ingaan op de genoemde taskforce over de vitaliteit. Ik kan nu al zeggen dat ik mij ervoor blijf inzetten om voorgenomen investeringen aan het spoor uit te laten voeren. Ik ben dus bezig met het finaliseren van mijn reactie. Daarbij speelt dus ook het overleg met ProRail een rol.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Ik dank de minister voor dit antwoord, dat een deel van het antwoord op mijn vraag vormt. Mijn vragen richten zich niet zozeer op versnelling van de investeringen, als wel op het domweg besteden van de onderhoudsbudgetten. Deze budgetten kennen bij ProRail enorme onderuitputting. Er blijft gewoon geld liggen. Dit heeft niets te maken met het naar voren halen van bestedingen. ProRail moet gewoon zijn werk doen. Dat gebeurt nu niet en daarvoor is de minister verantwoordelijk. Dit staat los van de investeringen die naar voren worden gehaald in verband met de kredietcrisis.

Minister **Eurlings**: Deze opmerking van de heer Cramer is terecht. Ook hierop zal ik in de brief ingaan.

In mijn antwoorden van 16 maart jl. op Kamervragen van de heer Cramer ben ik ook ingegaan op de overbelastverklaringen. Het traject Amsterdam-Eindhoven is overbelast verklaard conform de richtlijn 2011/2014. Ook in andere voorkomende gevallen hanteert ProRail deze werkwijze. Na een overbelastverklaring stelt ProRail een capaciteitsvergrotingsplan op. Dit gaat conform een reguliere procedure.

Ik kan mij nog herinneren dat toen de heer Vendrik vroeg naar de compensatie van de CO<sub>2</sub>-uitstoot door het spoorvervoer, ik daarop positief reageerde en daarop direct een interruptie volgde van de heer Koopmans. Ik heb toegezegd dat ik NS zou vragen wat het bedrijf doet aan het voorkomen van CO<sub>2</sub>-uitstoot. Het gaat hierbij dus om een wat brede vraagstelling. De gesprekken met NS hierover lopen. Voor de zomer zal hierover duidelijkheid zijn. Het heeft enige tijd geduurd voordat het proces op gang is gekomen. Ik kan nu zeggen dat NS het sectorakkoord heeft ondertekend. Ik kom hierop dus later terug. Het gesprek hierover is gaande.

Er is gevraagd of de regering bereid is om beleid uit te zetten waarmee continu gestreefd wordt naar een verkorting van de reistijd. Hierbij speelt een aantal elementen een rol. In de eerste plaats speelt de motie-Anker

een rol die is ingediend bij de behandeling van de begroting over 2008. Deze motie wordt sindsdien betrokken bij de uitwerking van de scope van de planstudies van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer. Een van de speerpunten in dit kabinetsplan is het zorgen voor kwalitatief goede reistijden naar de landsdelen. Ik heb dat als volgt geïnterpreteerd. Bij de inzet van benuttingsmaatregelen moet de kwaliteit van het treinproduct in termen van reistijden, de voorspelbaarheid van de dienstregeling en de spreiding van treinen over het uur zo veel mogelijk worden gewaarborgd. Bij de aanpak waarvoor in de planstudies is gekozen, worden de reistijden naar de landsdelen inzichtelijk gemaakt. Zo handel ik in lijn met de interpretatie van de motie-Anker. Dit wordt vervolgens vertaald in de aanpak in de planstudies. Ik verwijs hiervoor naar de voortgangsrapportage van de spoorambities van 4 september 2008. Door bij de aanpak in de planstudies voor het hoogfrequent spoorvervoer uit te gaan van de samenhang in het netwerk, wordt de reistijd naar de landsdelen in de studies betrokken. Voor de kortere termijn zijn bovendien maatregelen opgenomen in het project Reistijdverbetering. Een onderdeel van het beleid rond het openen van nieuwe stations is, zoals bekend, het reistijd-criterium.

Sneller van Groningen naar Maastricht, dat klinkt natuurlijk heel erg positief. Het betreft deels de Maaslijn. Deze krijgt de nodige aandacht in de quickscan regionale lijnen. In aanvulling daarop wordt de onderzoeksvraag uit deze motie uitgevoerd. Tijdens het MIRT-debat in december 2008 heeft de SP-fractie aandacht gevraagd voor de totale reistijd van Groningen naar Maastricht, en ook voor de mogelijkheden van een directe intercityverbinding. Zoals gezegd is hier de Maaslijn de bottleneck. Ik heb aangegeven dat in overleg met NS vooral zal worden aangegeven wat de markt is voor dergelijke langeafstandsverbindingen. Over de uitkomst van het onderzoek zal ik de Kamer voor het zomerreces informeren. Wat een directe intercityverbinding Groningen–Maastricht betreft, geldt dat in Nederland tot op dit moment nog maar weinig mensen deze lange afstand afleggen. Dat klinkt wat raar, als je weet hoe aantrekkelijk Maastricht is. Deels gaat deze verbinding natuurlijk over de lijn waar ook Veolia overheen rijdt. Ik zal NS vragen hoeveel reizigers dagelijks van Groningen naar Maastricht rijden en welk extra potentieel men ziet als die verbinding verbetert. Om deze verbinding zo goed mogelijk te maken is het van belang dat NS goed samenwerkt met Veolia, om de treinen goed op elkaar te laten aansluiten.

De heer **Roemer** (SP): Ik vind het allemaal wat magertjes. Nu kunnen wij nog weer even wachten. Ook als je beide moties pakt, zie je dat het meer was dan wat de minister nu zegt. Het was niet alleen de Maaslijn, wij hebben het over een totale prestatieverbetering van de noord-zuidverbinding Groningen–Maastricht. Ik pak een concreet ding: de reistijd tussen Nijmegen en Zwolle is tien minuten langer geworden en ligt nu op het niveau van 1959. Het gaat om de hele keten, waarvan de Maaslijn een stuk is, en die hele keten is er slechter op geworden. Ik kan niet praten namens de heer Cramer, maar ik heb de indruk dat dat ook voor een groot deel de strekking van de moties van de ChristenUnie was: prestatieverbetering. Ik wil daar een beter antwoord op dan tot dusverre.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): In aansluiting daarop: mij verbaast het antwoord van de minister ook wel. Natuurlijk hebben wij gesproken over verbetering van het product, maar onderdeel daarvan is de reistijd. Niemand reist van Groningen naar Maastricht, maar misschien willen mensen wel van Maastricht naar Groningen. Als je naar die hele corridor kijkt, is het voor mij belangrijk dat de intercity tussen Nijmegen en Zwolle, een klein onderdeel van die verbinding, langzamer is geworden. Het gaat mij daarbij niet alleen om die tien minuten. Wij bepleiten voortdurend een verbetering van het product, waarvoor misschien inhaalsporen nodig zijn,

maar nog belangrijker is dat Prorail proactief zegt: er is een capaciteitsprobleem op het net, waar een overbelastverklaring uit voort moet vloeien, gevolgd door een nieuwe aanpak. Natuurlijk snap ik dat wij dat in de tijd moeten wegzetten en ons af moeten vragen of daarvoor geld beschikbaar is, maar het belangrijkste is dat het wordt signaleerd en dat er een plan van aanpak is. Dat ontbreekt nu.

Minister **Eurlings**: Wat het laatste betreft: zo zou het inderdaad moeten werken. Volgens onze inschatting werkt het ook zo. Ik heb zojuist gezegd dat er bij een overbelastverklaring een capaciteitsvergrotingsplan moet komen. Dan nog zullen wij prioriteiten moeten stellen. Ik zeg de Kamer toe dat ik het traject Nijmegen-Zwolle, waarvan gewag wordt gemaakt, zal meenemen in de analyse van voor het zomerreces. Wij zullen daarop terugkomen. Ik zeg er wel bij dat met de oplossing van dit probleem mega-investeringen zullen zijn gemoeid. Het potentieel vanuit de markt zal altijd goed moeten worden bekeken, dat is de standaardprocedure. Tegen de heer Roemer zeg ik dat de reistijdvermindering Nijmegen-Zwolle zal worden bekeken.

De heer **Roemer** (SP): Als ze in het verleden ook zo'n benadering hadden gekozen, was de lijn Amsterdam-Haarlem er nooit gekomen.

De heer **Koopmans** (CDA): Als de minister ons de resultaten van dat onderzoek stuurt, is het misschien goed als hij van tevoren de motie-Hofstra c.s. leest, ik meen drie jaar oud, 29 984, stuk nr. 41. Daarin staat dat de reistijd niet langer mocht worden, zelfs niet van Hofstra.

De heer **Roemer** (SP): In de motie wordt dat zelfs verboden!

Minister **Eurlings**: Het hele doel van onze aanpak is nu juist te voorkomen dat reistijden in het gedrang komen, sterker nog, bij het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer krijg je kwalitatief betere dienstregelingen en minder kans op vertragingen. Bij goed bestuur hoort ook dat wordt gekeken naar kosten, baten en marktvraag. Daar zijn wij mee bezig. Ook in het verleden heeft een Kamerlid wel eens iets gezegd over een intercity in het oosten van het land. Ik wil u niet op het idee brengen om dat te gaan opzoeken in de Handelingen, maar voor het zomerreces een duidelijke reactie op dit punt is toch wel te overzien. Ook toekomstige overbelastverklaringen zullen trouwens leiden tot een capaciteitsvergrotingsplan. Dat moet gewoon de procedure zijn. Dat zal bij ProRail worden neergelegd.

Op dit moment wordt een audit naar de vervoerstechnische meerwaarde van de spoorlijn Breda-Utrecht uitgevoerd. Voor de behandeling van het MIRT, in het najaar, zullen de resultaten sowieso bekend zijn, gevolgd door discussie en waar mogelijk oordeelsvorming.

De briefing over ERTMS stemde de heer Cramer niet vrolijk. Dat is jammer. De briefing zou veel te summier zijn, de planning van het proces zou erg ruim zijn, et cetera. Waar wij hier tegenaan lopen, is een protocoleringsprobleem. Hier had hij een punt: het protocol is redelijk wijd, en de interpretatieruimte dus eveneens, wat leidt tot problemen met de interoperabiliteit. Maar los daarvan: qua introductie in Nederland weten wij uit verschillende debatten dat wij enigszins verschillende smaken hebben. Ik begrijp dat heel goed, want enerzijds is ERTMS het systeem van de toekomst, zodat moet worden doorgepaktd, maar anderzijds geldt voor 160 kilometer per uur dat, als het mogelijk is een oude techniek «op te peppen», wij vier voor de prijs van een bereiken. ERTMS is duur, zodat het de vraag is hoe snel dat kan worden gerealiseerd. Die afweging moet altijd worden gemaakt. Ik heb het wel eens met mijn Belgische collega over dit soort dingen en merk dan dat ook hij vindt dat wij voorop lopen. Laten wij eerst proberen de HSL aan het rijden te krijgen.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Ik ben het eens met de minister dat wij vooroplopen. Maar mijn vraag destijds, die ik nu weer stel, was niet zozeer dat wij vooroplopen, maar waarom wij vooroplopen. Het gaat om een strategische analyse. Wij hebben als onderdeel van de technische briefing een beschouwing gekregen van wat in de andere landen gebeurt, wat buitengewoon boeiend was en nu keurig in een overheadpresentatie staat. Heel handzaam om later nog eens na te kijken. Maar waarom willen wij ERTMS? Wat zijn de doelen die wij willen bereiken? Gaat het alleen om die interoperabiliteit, of gaat het om de veiligheid? Kunnen wij het probleem van de stoptonende seinen niet op een andere manier oplossen? Nogmaals, het gaat om de visie. Misschien trek je aan het eind daarvan de conclusie nog een paar jaar te wachten met ERTMS, totdat Europabreed de specificaties duidelijk zijn. Dat is de vraag van de technische analyse, en niet zozeer het feit dat wij in Europa vooroplopen met het al dan niet uitvoeren.

Minister **Eurlings**: Uw vraag is mij zeer helder. ERTMS is gewoon de toekomst, punt. Tegelijkertijd zitten wij met ATB-Vv, omdat wij daarmee op kortere termijn meer kunnen bereiken op het vlak van de veiligheid. Ik snap uw vraag en zeg de Kamer toe dat ik daarop in een nader schrijven inga.

De heer **Roemer** (SP): Aanvullend: proberen is natuurlijk geen beleid. Gaat de minister ook schriftelijk in op de kwestie van de 160 kilometer tussen Gouda, Woerden en Utrecht? In het toezeggingenlijstje staat «daarmee is het afgedaan», maar het is niet afgedaan. De minister kan wel zeggen dat het moeilijk is, maar daarmee schieten wij niets op.

Minister **Eurlings**: Op de 160 kilometer kom ik nog terug. Ik kom toe aan Anders betalen voor mobiliteit en de uitwerking van de exploitatiekosten daarvan. Ik ben bang voor strenge blikken, want 1 april is 1 april. Ik heb twee dagen in het buitenland gezeten, zodat ik er helaas geen tijd voor heb gehad. Maar ik kom heel snel, echt een dezer dagen, naar de Kamer met een nadere uiteenzetting hierover. Wat is de stand van zaken rond de verkeerslessen op middelbare scholen? Aanleiding is de Belgische situatie waarin scholen verplicht zijn om leerlingen de basis van de theorie voor het B-rijbewijs mee te geven. Op verzoek van de Kamer is meerdere malen contact geweest met OCW om te bezien of er mogelijkheden zijn iets dergelijks in Nederland te doen. OCW wijst erop dat het in Nederland een kerndoel is dat de leerling leert over zorg, zorgen voor zichzelf, voor anderen en zijn omgeving – het is werkelijk waar – en ook hoe hij de veiligheid van zichzelf en anderen in verschillende levenssituaties, zoals wonen, leren, werken, uitgaan en verkeer positief kan beïnvloeden. Maar de scholen bepalen zelf hoe zij hieraan invulling geven en hoe zij de hiervoor beschikbare uren verdelen over deze thema's. Voor het thema verkeer kan daarbij gebruik worden gemaakt van het door Veilig Verkeer Nederland al ontwikkelde lesmateriaal. Ik ben op dit moment in gesprek om te bezien of het nodig en mogelijk is om de verdeling tussen de maatschappelijke doelen nadrukkelijk te monitoren, zodat er in elk geval zicht komt op de vraag of scholen hun vrijheid qua invulling zodanig oppakken dat de verkeersveiligheid voldoende tot haar recht komt. Dat doe ik vanuit mijn competentie om het gevoel van vrijheid te combineren met enige controle op het resultaat. Ik probeer maximaal transparant te zijn.

De heer **Roemer** (SP): Moet u het antwoord eens naluisteren!

Minister **Eurlings**: Ik had ook kort kunnen zeggen: meld u zich bij mijn collega van OCW. Dat antwoord zou menig minister van Verkeer hebben gegeven. Ik ben heel open naar de Kamer en zeg dat OCW erop staat dat

scholen zelf de vrijheid van invulling hebben. Ik zal mijn uiterste best doen om ondanks die vrijheid toch te monitoren, zodat wij op zijn minst een voetje tussen de deur krijgen om toe te zien of het ook echt gebeurt. Ik ben maximaal transparant, en het kabinet spreekt nog steeds met één mond.

De heer **Aptroot** (VVD): Een taskforce met indicatoren lijkt mij echt heel nuttig!

Minister **Eurlings**: Eerder vandaag heb ik een discussie gehad over de vraag of iets een stuurgroep of taskforce moet heten. Het kan allemaal, hoor, in Den Haag. Wij zijn eruit gekomen.

Toezegging 1269: het rapport onderzoek opleiding en wegbekendheid van machinisten zal de Kamer zeer binnenkort worden toegezonden. Het onderzoek heeft langer geduurd dan oorspronkelijk gedacht door de uitbreiding van de onderzoeksterreinen. Verder wilden wij de zienswijzen van de spoorondernemingen zelf erbij betrekken. Positief is dat er nu gedeelde conceptconclusies en aanbevelingen liggen in het rapport van de inspectie. Juist daarom hebben wij die extra slag gemaakt. Op de geschillencommissie luchtvaart wil ik graag terugkomen in het algemeen overleg daarover op 8 april aanstaande. Nog voor het algemeen overleg van 7 april over NS komt nog een brief naar de Kamer – ik hoor de heer Roemer zeggen: niet op de laatste dag – met de stand van zaken met betrekking tot een groot aantal punten, zoals de prestaties van NS en ProRail, internet en catering. Het overleg over de 160 kilometer per uur loopt nog volop. Het kan nog alle kanten op. Als het niet gaat, gaat het niet, maar ik weet nog goed dat wij met elkaar hebben afgesproken zo veel mogelijk te bereiken met de beschikbare middelen. Ik doe mijn uiterste best hier met NS goed uit te komen. Daarom is de brief aangehouden. Gaan wij nog een poging doen een inhoudelijk goed resultaat te krijgen, of houden wij ons aan de procedureafspraken? Omdat het om veel geld gaat, en omdat ik de 160 kilometer per uur liever op meerdere corridors heb, heb ik de brief aangehouden.

In het vorige algemeen overleg hebben wij al gesproken over Zeepoort IJmuiden. Ik heb tegen de heer Koppejan gezegd dat ik binnen een jaar daarvoor ging, maar dat moet zijn «dit jaar». Aan onze inzet zal het niet liggen, maar wij moeten wel tot elkaar komen. Wat de commissie-Noordzij betreft wordt terecht aandacht gevraagd voor de urgentie. In het algemeen overleg van 18 maart heb ik toegezegd, voor de zomer met een reactie op alle voorstellen te komen, ook op die op welke ik nog niet ben ingegaan. Dit komt dus terug. Ik ben blij hoe wij de eerste punten hebben kunnen oppakken.

De milieuklasse-indeling voor auto's is natuurlijk primair een verantwoordelijkheid van mevrouw Jacqueline Cramer. Bij de uitwerking van de plannen voor Anders Betalen voor Mobiliteit zal dit punt nadrukkelijk worden betrokken. Ik sprak laatst in de Eerste Kamer met de heer Hofstra, die vindt dat wij beprijzing wel degelijk nodig hebben. Misschien wordt dat nog eens wat, wij houden hoop!

De heer Koopmans stelde terecht een vraag over de opmerkingen van de heer De Rouwe over rouwstoeten. Ik heb tegen hem gezegd dat ik dit echt een punt van beschaving van een samenleving vind. Het heeft te maken met beschaving dat je een rouwstoet niet doorkruist, en dat je daarover heldere afspraken maakt. Onderzoek naar de verkeersveiligheidsaspecten in verband met het invoeren van een verbod op het doorsnijden van een rouwstoet is afgerond. Er wordt op dit moment constructief overleg gevoerd met de uitvaartbranche over de wijze waarop kan worden bewerkstelligd dat zo'n stoet ook echt niet wordt doorsneden, zonder dat dit ten koste gaat van de verkeersveiligheid. Cruciaal zal de zichtbaarheid van de rouwstoet voor weggebruikers zijn. Hoe herken je zonder enige twijfel dat een auto onderdeel van die stoet is? De uitvaartbranche onder-



schrijft de noodzaak hiervan. In de motie wordt in dit verband gesproken van een zichtbare rouwstoet. In goed overleg met de branche worden de desbetreffende plannen voor het herkenningsteken nu uitgewerkt. Daarnaast is er nog een aantal aansprakelijkheidsaspecten: wat als er een ongeval gebeurt, wie is schuldig, wie is verantwoordelijk en wie kan worden aangesproken? Dat zal moeten worden uitgewerkt met de verzekeringsbranche. Over de handhavingsaspecten van de regeling zal ik nader overleg voeren met mijn ambtgenoot van Justitie. Wij gaan ervoor, maar zorgvuldigheid is hierbij van groot belang. Dit loopt, het moet en zal geregeld worden. Iedere hobbel die nog komt zal worden genomen. Die toezegging doe ik bij dezen: het komt goed.

De heer Koopmans heeft gevraagd of ik al eerder een duiding kan geven van de effecten van de proeven. De resultaten daarvan zijn rond de zomer van 2010 helemaal in beeld. Drie keer snelheidsverhogen, twee keer gepast snelheid verlagen als de luchtkwaliteit of het weer daartoe aanleiding geven. Eind van dit jaar is te vroeg om al goede en betrouwbare resultaten te hebben, maar midden 2010 kan dat wel. Toen ik de RAI had doorlopen en op het allerlaatste moment nog bij een paar dappere medewerkers van Rijkswaterstaat kwam in hun stand aldaar – de hal was verder helemaal leeg – kreeg ik te horen dat het eerste gevoel bij de eerste proef erg positief was. Bezoekt u de RAI en spreekt u de medewerkers van Rijkswaterstaat daarover: zij waren erg enthousiast. Dat geeft ons wat moed! Als het werkt, popel ik om dit breed in Nederland in te voeren. Is de onzekerheidsmarge bij de levensduurverlenging van de brug in de A6 niet aan de ruime kant? Van wat verlenging is geen sprake. Met de spoedreparatie heeft de brug een second life gekregen. De brug gaat nog minstens twintig jaar mee, maar natuurlijk sta ik open voor alternatieven van de regio, zij het met de bijbehorende financiering. Ik ben niet a priori tegen betere alternatieven, als die financierbaar zijn gemaakt. Maar de brug krijgt een tweede leven, twintig jaar.

De heer **Koopmans** (CDA): Wordt dat wel onderdeel van het overleg aldaar? Het is immers een aangenomen motie.

Minister **Eurlings**: Zeker, absoluut.

Ik kom toe aan het zeer sympathieke voorstel van wethouder Winants van Maastricht over de sociale kant van projecten, waarmee ik constructief aan de slag wil. Ik heb hier met de heer Winants zelf over gesproken. Uitvoering van zijn voorstel vergt nogal wat. Kunnen wij dat op een manier doen waarop het een succes wordt? Ik ga er samen met de partners vol voor om dit te gaan doen voor de A2 bij Maastricht. Ik vind het van belang om te kijken hoe dat werkt. Daarbij zullen wij ook moeten bekijken hoe breder in het kabinet verschillende beleidskanten hieraan raken. De minister van SZW heeft hierin ook een positie. Wat zijn voor ons de randvoorwaarden voor nadere invoering als het in Maastricht goed blijkt te werken? Allereerst moet het niet leiden tot verdringing van zittend personeel. Zeker in een tijd waarin bedrijven hard moeten werken om hun orderportefeuille nog gevuld te krijgen en massaontslag dreigt, mogen zij niet in een spagaat worden gezet waarbij zij werkzoekenden moeten inzetten terwijl zij onvoldoende werk hebben voor de vaste eigen krachten. Verder mag de bestaande verantwoordelijkheidsverdeling tussen opdrachtgever en -nemer niet in het geding komen. In moderne, innovatieve contracten is de overheid steeds meer een professionele – let op dat woord! – opdrachtgever die de ruimte en verantwoordelijkheid geeft aan de opdrachtnemer om projecten op een efficiënte manier uit te voeren. Je geeft dus ruimte binnen een outputafspraken. Een verregaand ingrijpen in de bedrijfsvoering van de opdrachtnemer kan daartegenin druisen. Dan ga je je immers bemoeien met details op allerlei vlakken. Ook moeten de maatregelen effectief zijn. Tot op heden ontvingen wij signalen dat initiatieven op social return on investment maar beperkt

succesvol zijn geweest, door een gebrek aan gekwalificeerde en gemotiveerde werkzoekenden. Dat ontmoedigt mij niet, want het kan wel degelijk zo zijn dat dit met de toenemende werkloosheid verandert. Ik hecht eraan, gelet op de complexiteit, om Maastricht voorloper te laten zijn. Wij gaan er vol in, en wij kijken wat dat oplevert. Daarna zullen wij met collega Donner – die heeft hierin ook zijn verantwoordelijkheid – moeten kijken of wij het breed kunnen inzetten. Dan zal de heer Donner erop moeten ingaan of, en zo ja hoe, dit verenigbaar is met het Europees recht, een kleine angel waarvoor ik mede namens hem aandacht vraag.

De heer **Koopmans** (CDA): Wanneer komen wij daarop terug? Het project in Maastricht is namelijk Europees getoetst, er zijn geen zorgen voor zittend personeel, er zijn in dit land veel meer zorgen over het feit dat wij over twee, drie of vier jaar helemaal geen personeel meer hebben in de bouw, en de verantwoordelijkheidsverdeling is in Maastricht niet direct in het bestek, maar als een extra puntensysteem voor de tweede shift van de ingeleverde projectvoorstellen opgenomen. Ik ben al blij dat de minister nu aanzienlijk positiever is dan in zijn schriftelijke antwoorden, maar ik zou het nog een slag concreter willen.

Minister **Eurlings**: Ik heb mijn grote complimenten uitgesproken voor de aanpak in Maastricht en de inzet van wethouder Winants. Ik vind dat men het daar heel goed heeft geregeld. Daarom heb ik goede verwachtingen. Als je het van bovenaf oplegt voor ieder project, kom je op heel stevige vragen: hoe worden bezwaren die zich naar mijn stellige overtuiging in Maastricht niet zullen voordoen bij andere projecten voorkomen? Het veralgemeniseren is een slag die heel veel denkwerk vereist. Vandaar mijn voorstel. Ik vraag de commissie of ik haar schriftelijk kan melden wanneer volgens mij het project in Maastricht zover is gevorderd dat een evaluatie op dit punt zinnig is.

De heer **Koopmans** (CDA): Die aanbesteding loopt, dus dan moet dat echt voor de zomer of uiterlijk direct daarna zijn gebeurd.

Minister **Eurlings**: Zo snel mogelijk, zeg ik. Hier zitten heel veel haken en ogen aan.

Hoe heeft de afsluiting van het viaduct in de A12 kunnen gebeuren? Is dit een viaduct van karton? Het viaduct is gebouwd in het kader van het project A12 Zoetermeer–Gouda. Het ontwerp bureau dat voor de aannemer werkt heeft een ontwerpfout gemaakt. Hierdoor voldoet het viaduct niet aan de betrouwbaarheidseisen. Met tijdelijke maatregelen is dit probleem inmiddels voor een behoorlijk deel opgelost. De fout is niet opgemerkt door de kwaliteitscontroles van de leverancier en van de aannemer. Op korte termijn zal hiernaar een onafhankelijk onderzoek worden uitgevoerd. Inmiddels is duidelijk – dat is het positieve nieuws – dat deze fout bij de andere viaducten in het project niet is gemaakt. De aannemer is aansprakelijk gesteld en heeft de aansprakelijkheid voor deze fout ten volle geaccepteerd.

De heer **Koopmans** (CDA): Ik ben benieuwd hoe het zit met Rijkswaterstaat. Dat gaat toch ook niet achterover leunen tot iemand over dat viaduct rijdt?

Minister **Eurlings**: Wij moeten oppassen altijd weer naar Rijkswaterstaat te kijken. Maar het onafhankelijk onderzoek zal ook kijken naar de rol van Rijkswaterstaat zelf. Het feit dat de aannemer de volle verantwoordelijkheid heeft geaccepteerd, is ook een punt. Maar alle kwaliteitschecks zullen aan de orde komen in het onafhankelijk onderzoek. Had het door ons moeten worden gezien voordat de brug was opengesteld, dan zal dat in het onafhankelijk onderzoek gewoon blijken, absoluut.

De heer **Koopmans** (CDA): Ik maak daar een beetje bezwaar tegen. Ik wijs namelijk echt niet elke keer naar Rijkswaterstaat. Maar het lijkt mij wel voor de hand te liggen dat in dit geval – de minister noemde Rijkswaterstaat zelf niet – daar ook naar wordt gekeken. Ik ben daar absoluut niet eenzijdig in, ook niet bij andere projecten, maar zij hebben natuurlijk wel op te letten.

Minister **Eurlings**: Ik had het ook niet rechtstreeks tegen u, ik zei het meer als een algemeenheid. Ik heb net heel ruim toegezegd dat Rijkswaterstaat daarbij ook wordt betrokken. Het is nu onderkend, maar de vraag is of het niet nog eerder had moeten worden onderkend. Geen twijfel dat dat daar naar voren zal komen.

Zoab gaat gemiddeld twaalf jaar mee. Je kunt asfalt veel steviger maken, bij wijze van spreken geschikt voor de Noordpool, maar dan kost het heel erg veel. Een winter als die welke net is afgelopen, komt maar eens in de twaalf jaar voor. Het zat niet in de langdurige kou, maar in de hevigheid van de kou en de fluctuaties. Deze vorst verkort de levensduur van asfalt met een à twee jaar. Als je preventief de levensduur verhoogt met twee jaar ter beheersing van de risico's van de vorstschade, leidt dat direct tot een verhoging van het budget met 16%. Daarom is de huidige aanpak, hoewel het vervelend is als het zich voordoet, de meest efficiënte. Als je het asfalt bestendig wilt maken voor extreem lage temperaturen en extreem grote fluctuaties, wordt het aanleggen van wegen in Nederland behoorlijk veel duurder.

De heer **Koopmans** (CDA): Is dat inzicht voor tientallen jaren te geven? Ik heb recent met een aannemer gesproken over hoe men dat in Duitsland doet: daar worden wegen aangelegd die drie keer zo lang meegaan als in Nederland. Is dat doorzicht wel eens gegeven?

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Waar in Duitsland? Recent waren wij er na een vorstperiode, en toen reden wij door net zulke gaten als in Nederland.

De heer **Koopmans** (CDA): Aannemers vertelden mij dat het op een aantal fronten aanzienlijk anders gaat en veel duurder is. Ik krijg graag een beeld over tien, twintig of dertig jaar wat het verstandigst is om te doen.

Minister **Eurlings**: Ons beeld is dat men in Duitsland wel degelijk ook problemen heeft gehad met vorstschade. Er zijn zelfs landen in Europa waar je hartje zomer veel gaten tegenkomt. Wij kiezen vaak heel bewust voor zoab, dat daarvoor relatief gevoelig is. Ik zal hier schriftelijk op terugkomen. Rond de zomer zal er meer duidelijkheid komen over de A2 in relatie tot de social return on investment. Hiermee heb ik mijn beantwoording afgerond.

De heer **Koopmans** (CDA): U bent de vragen vergeten rondom de motie-Koopmans/Samsom over het MIRT.

Minister **Eurlings**: Mooi dat het gelukt is dit in het crisispakket te doen neerslaan. Ik ben daar bestemd positief over. Dat biedt de mogelijkheid om verder te plannen, en dat kunnen wij dan ook gaan doen. Wel kijkt het ministerie van Financiën ook nu mee. De afwegingen rond kosten en baten zullen wij wel ordentelijk moeten doen, anders krijgen wij bij een ander ministerie een probleem. Maar het biedt inderdaad wel mogelijkheden. In dit verband vroeg mevrouw Roefs in een vorig algemeen overleg naar de zeesluis. Zie ik ten principale een mogelijkheid om geld naar voren te halen? Ja, dat wil ik wel proberen, maar dan nog zal het project zelf zich zo veel mogelijk moeten bedruipen. Dat de motie heel belangrijk is en dat het erg belangrijk is dat wij deze ruimere plannings-

horizon hebben, staat buiten kijf. Het zou mooi zijn geweest als de motie in de tekst was neergeslagen. Ik ben blij dat de inhoud is neergeslagen.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Wij hebben ook afgesproken dat wij van tevoren zouden wisselen hoe wij omgaan met de grote bak met geld die eraan komt. Welke projecten komen erin?

De heer **Koopmans** (CDA): Wat beeldender: ook wij doen daaraan mee, niet alleen MKBA's en ambtenaren van Financiën. Wij hebben daarover ook Kameruitspraken gedaan op allerlei fronten, en wij willen weten hoe dat gaat lopen. Het gaat immers over veel geld.

Minister **Eurlings**: Inderdaad. Natuurlijk gaat de Kamer daarover, zij heeft de beslissing in handen. Ik wil collega Bos bijvallen dat dit niet wil zeggen dat wij daarmee ineens onverantwoord gaan smijten met geld. Daarom moet ieder project op zijn merites worden beoordeeld, dat zal iedereen met mij eens zijn.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Voorzitter. Ik neem aan dat de Kamerleden heel erg benieuwd zijn naar de antwoorden op de door hen aan mij gestelde vragen. Excuses dat zij daarop wat langer hebben moeten wachten. Tegelijkertijd ben ik blij dat de minister zo de tijd heeft genomen om uitgebreid op de vragen van de leden in te gaan.

Mevrouw Roefs heeft gevraagd waarom de MKBA's voor het Actieprogramma regionaal openbaar vervoer niet voor het zomerreces klaar zijn. Die MKBA's worden nu uitgevoerd, maar de Kamer kan daarover niet meer worden geïnformeerd voor het zomerreces. Na het zomerreces kan de Kamer daarover worden geïnformeerd. De heer Roemer heeft een vraag gesteld over de snelwegbus. Waarom wordt geen gebruik gemaakt van het aanbod van Schiedam en waarom is er geen reactie op de motie over de interliner? Ik heb gekozen voor Utrecht, omdat wij dan drie voorstellen kunnen bundelen en daar in feite een pilot met een netwerk kunnen doen. Dan kunnen wij gelijk de pilot van de interliner daarmee combineren, zodat wij na afloop van deze pilot, na zo'n drie jaar, snelwegbus en interliner kunnen evalueren. Na verloop van tijd zal de Kamer daarover natuurlijk worden geïnformeerd.

De heer **Roemer** (SP): Ik snap die link met de interliner, toch een heel ander product, niet. Er reden heel veel interliners, waarvan er veel zijn geschrapt, zodat er nu nog een paar rijden. Waarom koppelt u twee totaal verschillende producten steeds aan elkaar? De argumentatie van Utrecht kan worden gevolgd. Ik had de indruk dat wellicht binnen de evaluatie na drie jaar andere projecten als pilot worden aangemerkt. Zou Schiedam daarvan een voorbeeld kunnen zijn? U zou daar schriftelijk op reageren.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: De interliner bundelen wij met deze pilot. Deze bus wijkt vooral af van de snelwegbus omdat hij over een veel langere afstand gaat. Omdat wij nu in Utrecht drie trajecten koppelen, kun je daaruit als je dat traject in één geheel neemt ook conclusies trekken over de interliner. Voorlopig doen wij deze pilot, aangezien ik daar budget voor heb. Het gaat om een uitgebreide pilot bij Utrecht van drie jaar. Mevrouw Roefs heeft gevraagd waarom de AMvB over het lokaal spoor niet al voor de zomer klaar kan zijn. Hierbij zijn nu eenmaal heel veel partijen betrokken, niet alleen het Rijk, maar ook de decentrale overheden, de vervoerders, de inspectie enzovoorts. Het lukt gewoon niet om dat overleg voor de zomer klaar te hebben, dat wordt dus na de zomer. De heer Roemer heeft een vraag gesteld over de evaluatie van de ov-chipkaart. Die evaluatie heb ik vorige week ontvangen. Volgens afspraak ga ik die evaluatie met de regiegroep bespreken, en wel volgende week maandag. Daarna stuur ik de evaluatie naar de Kamer. Ik

kan mij geen motie over de EGI-status herinneren. Zoals bekend is dat gewoon het traject dat de nationale bank afloopt, waarvoor vastgestelde procedures zijn. Mij is verzekerd dat die zaak te zijner tijd voor elkaar komt. Ik kan geen invloed uitoefenen op de snelheid van dat proces. De heren Roemer en Koopmans hebben opmerkingen gemaakt over de toezegging om te spreken over één cao voor het stads- en streekvervoer. Bij het kennismakingsgesprek heb ik inderdaad gezegd daarop aan te zullen dringen bij de betrokken bonden. Ik heb dat gedaan, zelfs via meerdere gesprekken: voordat de motie van mevrouw Roefs werd aangenomen, en nadat dat is gebeurd. De bereidheid vóór de motie van mevrouw Roefs om te komen tot één cao is bepaald niet groter dan nadat deze motie was aangenomen. Dit is een buitengewoon lastig proces, waarbij solidariteit wordt gevraagd. Dat betekent soms dat je ergens op vooruit gaat, en soms ook dat je ergens op achteruit gaat. Het laatste is buitengewoon moeilijk op te brengen. Ik heb daarover dus meerdere gesprekken gevoerd, waarmee ik aan mijn toezegging heb voldaan, zij het dat ik de Kamer daarvan niet schriftelijk op de hoogte heb gesteld. Dat wil ik graag nog een keertje doen.

Mevrouw Roefs verwijst naar de door staatssecretaris De Jager van Financiën toegezegde brief over de Nederlandse scheepvaartsector en het level playing field waarnaar wordt gestreefd. Waarom is die brief nog niet ontvangen? Er moest nog overleg plaatsvinden met mijn collega van Financiën, wat iets meer tijd heeft gekost. Op 23 maart hebben wij er met elkaar over gesproken. De beloofde brief zal waarschijnlijk nog deze maand bij de Kamer binnenkomen.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Ik denk dat de Kamer begin 2009 een brief tegevoet kan zien, waren de woorden van deze staatssecretaris.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Dan waren staatssecretaris De Jager en ik het helemaal eens, want hij heeft ook toegezegd dat er in januari een brief komt, en toch heeft het ons wat meer tijd gekost, doordat wij daarover moesten overleggen. Zo snel mogelijk komt dit naar de Kamer. De heer Koopmans heeft gevraagd of ik ook de planning van de benchmark van de waterschappen kan toelichten. Die benchmark, die wordt uitgevoerd door de waterschappen zelf, zou begin dit voorjaar klaar zijn. Maar een goede regeling van de aanlevering van gegevens heeft gezorgd voor vertraging. In elk geval zullen zij er voor de zomer mee kunnen gaan werken. De heer Koopmans heeft verder gevraagd hoe het staat met de baggerdepots. Komt er dit voorjaar een besluit over privatisering? Zoals bekend heeft mijn ambtvoorganger de toezegging gedaan om de mogelijkheden voor het privatiseren van baggerdepots te onderzoeken. Die resultaten heeft de Kamer ontvangen. Het advies van de onafhankelijke stuurgroep is om niet te privatiseren, maar in plaats daarvan de restcapaciteit van rijksbaggerdepots aan derden beschikbaar te stellen. Op verzoek van de vaste commissie zal ik mijn standpunt over het advies in juni aan de Kamer toesturen.

Verder zijn vragen gesteld over de planning rond een zout Volkerak-Zoommeer. In juli/augustus 2009 wordt in overleg met de regio het alternatief voor de zoetwatervoorziening duidelijk. Ik heb steeds gezegd geen besluit te nemen over het zout maken van dat meer als wij niet geregeld hebben hoe de zoetwatervoorziening daar zou moeten zijn. Daarna zal ik een besluit nemen over een zout Volkerak-Zoommeer, waarna er een uitvoeringsplan kan worden gemaakt om het zoute water op het Volkerak toe te laten. Alles bij elkaar moet dat in 2015 zijn beslag hebben gekregen. De heer Koopmans stelde een vraag over de motie-Koppejan/ Boelhouwer over de zandhonger in de Oosterschelde. Wanneer wordt het pilotproject op dit punt gehouden? In 2008 vond al een pilot plaats. In 2009 worden drie pilots voorbereid, één met de aanleg van oesterriffen die de dijk extra moeten beschermen en zand moeten vasthouden. Die pilot start in 2010.

Een pilot inhoudend de aanleg van een zanddepot bij de Schelpenhoek wordt gestart in 2011. Een pilot inhoudend de aanleg van een cascade-oeververdediging wordt ook in 2011 gestart.

### **Nadere gedachtewisseling**

De heer **Roemer** (SP): Voorzitter. Ik had nog een vraag gesteld over Crocodil, bij Maastricht Randwijck-Visé. In de brief van 8 juli zou staan dat het terreinbeveiligingssysteem in 2010 zal zijn geïnstalleerd. Naar mijn idee klopt dat niet helemaal, in de brief staat dat is gekozen voor dat systeem, zonder dat een datum voor de aanleg is genoemd. Dat hoeft ook niet, want in 2006 is al aangegeven «dat er een oplossing komt en dat het in 2007 zal worden gerealiseerd.» Er lag dus al een glasheldere toezegging uit het verleden, zodat ik erg verbaasd ben dat het nog niet is gerealiseerd. Waarom moet dat zo lang duren, terwijl hier onmiskenbaar sprake is van een risicovolle situatie die wij niet langer in stand moeten houden?

De **voorzitter**: De minister geeft aan dat hij schriftelijk op deze vraag in zal gaan. Zullen wij daar een commissievraag van maken? Ik zie dat eenieder akkoord is.

De heer **Koopmans** (CDA): Voorzitter. Dank voor de antwoorden. Ik ben nog niet helemaal tevreden met het antwoord van de minister over de verdere procedure rond de MIRT-verlenging. Misschien kan hij daarover een brief schrijven? Het gaat om acht jaar en om heel veel geld. Een principieel hoofdlijnen debat daarover moet echt worden gehouden. Verder is er een door mij ingetrokken motie over de Rijnlandroute. Ik krijg graag een brief van de minister over hoe dat loopt, zeker nu de VVD rond Wassenaar en Rijnsburg de buitenom-variant terecht in de prullenbak redeneert. De VVD-fractie heeft de voorkeursvariant ook al eens bij monde van mevrouw Neppérus in de prullenbak gegooid, het lijkt daar wel een soort GroenLinks-clubje te worden! Hoe gaat dat allemaal lopen, minister?

Minister **Eurlings**: Op de Rijnlandroute komen wij in mei tijdens het bestuurlijk overleg over het MIRT terug. Daarna zal ik de Kamer zo snel mogelijk berichten. U maakt gewag van het levendige proces in de regio zelf. Wat het andere punt betreft: ik noem het debat over de tweede zeesluis. Ik heb gezegd dat wij daar wellicht wat mee kunnen, anders was het niet gelukt. Wij zijn daarmee bezig. Dat lijkt mij de manier om om te gaan met de MIRT-verlenging. Als u ideeën hebt voor projecten bediscussieren wij die. Zij komen terug in de MIRT-overleggen. Ik zou niet weten hoe ik ineens kan zeggen dat ik zo veel kan wegzetten, het moet wel volgens de geëigende paden, ook om ervoor te zorgen dat het gaat lukken. Gisterenochtend heb ik nog langdurig met de heer Ruding over pps gesproken om te zien of dat mogelijk kan worden. Dat is een belangrijk onderdeel van het sneller mogelijk kunnen maken van meer dingen. Ik wil het proces enigszins via projectanalyses laten verlopen.

De heer **Koopmans** (CDA): De regering regeert, dat snap ik ook wel, maar het gaat om een belangrijke periode, waarin moet worden nagedacht over de principes. Ik weet niet of wij dat hapsnap moeten doen. De Kamer heeft zelf op tal van momenten een aantal hapsnap-ideeën neergelegd, ik heb er zelf aan meegedaan. Wij moeten nadenken over hoe wij dat bij elkaar brengen, zodat de regering kan regeren, wij mee kunnen doen aan het spuien van ideeën en er tegelijkertijd een consistent idee ontstaat voor die acht jaar, waarbij natuurlijk de Nota Mobiliteit leidend is.

Minister **Eurlings**: Het gaat nog verder, namelijk de mobiliteitsaanpak, waarin de robuustheid van netwerken voorop staat. Dan gaan wij daar dus nog overheen. Door de regering wordt gehecht aan ordentelijke

procedures. Ik wil niet dat de regering regeert en dat het parlement controleert, ik kan mij zomaar voorstellen dat wij een debat hebben naar aanleiding van het MIRT-overleg, waarin de Kamer ideeën uit. Maar dan gaan wij inhoudelijk daarover praten en als het goede ideeën zijn, bekijken wij inhoudelijk of en, zo ja, hoe het kan worden gefinancierd. Dat maakt het wat werkbaarder dan wanneer je ineens zegt: ik gooi een hele groep dingen in de bak. Wij zullen wel volgens de procedures moeten werken, maar laten wij nu gewoon afspreken dat wij hierop terugkomen tijdens de beraadslagingen naar aanleiding van het MIRT-overleg. Dan wisselen wij van gedachten over projecten, volgens de ratio van die projecten zelf.

### **Toezeggingen**

- De minister zal de Kamer binnen 14 dagen berichten over de uitwerking van de aanpak van de kilometertellerfraude.
- De minister zal zich ervoor inzetten dat de Werkgroep Rijkschool Belangen als volwaardige gesprekspartner toegang krijgt tot het voorzittersoverleg van het CBR in het kader van de invoering van de nieuwe reserveringsystematiek en zal de Kamer over de voortgang informeren.
- De antwoorden op de vragen van het lid Roemer over de nieuwe reserveringsystematiek van het CBR zullen op korte termijn aan de Kamer worden gezonden.
- De kabinetsreactie op het advies van Veilig Verkeer Nederland inzake de verbetering van de veiligheid van het landbouwverkeer zal vóór het zomerreces aan de Kamer worden gezonden.
- De minister zal de Kamer op korte termijn de gevraagde brief doen toekomen inzake de motie van het lid Cramer c.s. (31 700 XII, nr. 36) over de bevordering van de vitaliteit van railinfrabedrijven en over de aanbesteding van spooronderhoud door Prorail.
- Vóór het zomerreces zal de Kamer worden geïnformeerd over het onderzoek zoals bedoeld in de motie Roemer waarin de regering wordt verzocht in 2009 met voorstellen te komen om de verbinding tussen Groningen en Maastricht te verbeteren en hierbij ook te bekijken in hoeverre de capaciteit van de Maaslijn uitgebreid dient te worden (31 700 A, nr. 56). In dat onderzoek zal ook gekeken worden naar de mogelijkheden voor reistijdverbetering op het traject Nijmegen-Zwolle.
- Vóór de behandeling van het MIRT-projectenboek 2010 zal de Kamer worden geïnformeerd over de mogelijkheden voor het combineren van de A27 met een spoorcorridor Breda-Utrecht, zoals bedoeld in de motie Cramer/Roemer (31 700 A, nr. 55).
- De minister zal schriftelijk nader terugkomen op de vragen over de strategische analyse en MKBA ERTMS.
- De Kamer zal de tweede voortgangsrapportage Anders Betalen voor Mobiliteit vóór het einde van week 15 ontvangen.
- Het rapport inzake de werving en selectie en opleiding van machinisten zal op korte termijn aan de Kamer worden gezonden (zie ook toezegging tz\_V&W\_2008\_31).
- Vóór de zomer van 2010 ontvangt de Kamer de evaluatie van de proeven met dynamische snelheden op snelwegen;
- De Kamer wordt op korte termijn geïnformeerd over de voortgang op het terrein van internet- en catering faciliteiten in treinen.
- De minister zal de Kamer vóór het zomerreces van 2009 informeren over de toepassing van de methode Social Return on Investment bij aanbestedingen in Maastricht en over (het moment van) de evaluatie daarvan.
- De minister komt schriftelijk terug op de vragen over de levensduur van asfalt, de kosten van een keuze voor asfalt met een langere levensduur en de situatie in Duitsland op dat vlak.
- De evaluatie van de pilot met snelwegbussen en het voorstel voor een

- landelijke formule voor een nationaal interlinenet kan de Kamer na afloop van de driejarige pilot in Utrecht tegemoet zien.
- De Kamer ontvangt nog in april 2009 de evaluatie van de invoering van de ov-chipkaart in de vervoersregio Rotterdam.
  - Het kabinetsstandpunt ten aanzien van het onderzoek naar het privatiseren van de Rijksbaggerdepots (27 625, nr. 127) komt in juni 2009 naar de Kamer.
  - De Kamer zal op korte termijn de tijdens het VAO Zeevaartbeleid d.d. 25 juni 2008 toegezegde reactie op de motie Roefs/Roland Kortenhorst over herstel concurrentiekracht Nederlandse reders en arbeidsmarktpositie Nederlandse zeevarenden (31 409, nr. 4) ontvangen.
  - De minister zal schriftelijk terugkomen op de vragen ten aanzien van (de versnelling van) de installatie van het treinbeïnvloedingssysteem «Krokodil» op het baanvak Maastricht-Visé (zie ook toezeggingen TZ\_V&W\_2006\_97 en TZ\_V&W\_2008\_70).
  - In juni 2009 wordt de Kamer geïnformeerd over de resultaten van het overleg over de Rijnlandroute.

De voorzitter van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat,  
Jager

De griffier van vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat,  
Sneep