

Aan de orde is de behandeling van:

- **het wetsvoorstel Vaststelling van de begrotingsstaten van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat (XII) voor het jaar 2010 (32123-XII);**
- **het wetsvoorstel Vaststelling van de begrotingsstaat van het Infrastructuurfonds voor het jaar 2010 (32123-A).**

De **voorzitter**: We doen vanavond de eerste termijn van de Kamer. Ik laat het aan de heer Roemer van de SP-fractie over om het spits af te bijten.

De algemene beraadslaging wordt geopend.

□

De heer **Roemer** (SP): Voorzitter. Allereerst ben ik blij dat de staatssecretaris erbij kan zijn. Ik hoop dat zij het volhoudt vanavond. Ik wens haar sterkte.

Laat ik maar meteen met de deur in huis vallen: het roer moet om. Het roer moet om bij het rekeningrijden, bij de OV-chipkaart, bij het stad- en streekvervoer en bij het spoor. Het roer moet om om Nederland weer in beweging te krijgen.

Dit kabinet heeft ambitieuze doelstellingen en wil de komende vier jaar concrete resultaten bereiken. Dat zei de minister in zijn kennismakingsdebat met deze Kamer. Echter, de weg daarnaartoe deugt wat de SP-fractie betreft niet. Het kabinet maakt verkeerde keuzes. De vorige minister had zo haar eigen hoofdpijndossiers, zoals de hsl en de Betuwelijn, maar dit kabinet heeft er zelf nog een aantal bij gecreëerd: het rekeningrijden, de OV-chipkaart, het CBR en wellicht zelfs ook nog wel een aantal tunnels.

Laat ik echter beginnen met de filebelasting, het toonbeeld van verkeerde keuzes en symbolisch voor de tweespalt in het kabinet. Een CDA-minister die tegen zijn zin een PvdA-hobby moet gaan uitvoeren. Een systeem dat veel te duur, veel te ingewikkeld en oneerlijk is. Het gaat bovenal ook niet werken. Mensen hebben onvoldoende alternatieven en de rekening zal vaak bij de werkgever worden neergelegd, de techniek zal niet zo feilloos blijken te zijn als de minister ons doet geloven en er is bovenal geen draagvlak voor dit systeem.

Dat is niet zo vreemd. Ervaringen met nieuwe, ingewikkelde systemen in Nederland zijn slecht. Mensen hebben het gevoel, en weten ook, dat ze duurder uit zijn, zeker nu er naast de kilometerheffing ook nog eens een provinciale belasting gaat komen. Mensen zonder auto gaan nu meebetalen en de automobilist met de kleine tweedehands auto gaat de dure Mercedes subsidiëren. De filebelasting lijkt dan meer op een limousinesubsidie.

Maar eigenlijk is de kilometerheffing afgelopen zondag al grotendeels de nek omgedraaid door het CDA, waarvoor dank. En ook terecht. Collega Koopmans gaf aan tegen de invoering van regionale spitstarieven te zijn: geen lappendeken van diverse tarieven door heel Nederland. Het CDA is ook tegen een ingezetenenbelasting voor de provincies. Dan kunnen we toch gewoon beter overgaan tot een platte heffing?

Ik doe daarom een oproep aan het CDA: stop met de waanzin van het kastje van Camiel. Het CDA wil het eigenlijk helemaal niet. De ANWB is door leden blijkbaar teruggefloten en wil nu ook eigenlijk niet meer. GroenLinks wil het niet zonder spitsheffing en zonder bpm. De

autorijder wil niet. Alleen de industrie houdt nog stug vol. De heer Koopmans – die is er niet; misschien is hij al uit zijn functie ontheven – wil eigenlijk helemaal geen duur en ingewikkeld speeltje van verkeersecunomen en de kastjesindustrie. Zadel de bevolking er dan ook niet mee op.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Nu de heer Roemer zo bezig is het land op te roepen, wordt het tijd voor een retourtje.

De heer **Roemer** (SP): Doe uw best.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Waarom was de SP in 2002 voor een kilometerheffing?

De heer **Roemer** (SP): Omdat wij uitgingen van een platte heffing. Dat wilden we toen en dat willen we nu. Wij zijn voor het principe dat wie meer rijdt, meer betaalt, maar niet via een ongelofelijk duur en ingewikkeld systeem dat veel te duur, veel te oneerlijk en veel te ingewikkeld is.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Oké. Ik noteer dus dat de SP voor de kilometerheffing is. De SP is dus voor een kastje in de auto, want anders kun je niet per kilometer betalen. De SP wil dus stappen vooruit zetten. Waarom gaat u dan het debat met deze minister niet aan en zegt u niet: dat en dat willen we veranderen? Dan maken we tenminste een stap voorwaarts. De SP is toch voor de kilometerheffing? Dat heb ik nu toch goed begrepen? Waarom bent u dan tegen de kilometerheffing van deze minister? Ik snap er helemaal niets meer van, mijnheer Roemer.

De heer **Roemer** (SP): Mijnheer Vendrik, misschien moet u eens proberen te luisteren. Ik leg het nog een keer met liefde en plezier uit. Bijna iedereen in Nederland is het erover eens dat moet gelden: hoe meer je rijdt, hoe meer je betaalt. Dat betekent dat je met een platte heffing kunt volstaan. Daar heb ik geen kastje van Camiel voor nodig. Daar heb ik geen ingewikkeld systeem voor nodig dat je overal volgt tot aan het kleinste zandpaadje toe. Dat systeem kost 4 mld. en ook nog eens jaarlijks 0,5 mld. aan exploitatiekosten. Dat geld besteed ik liever aan dingen waarmee ik de mobiliteit echt kan bevorderen. Een platte heffing kan heel eenvoudig gerealiseerd worden, hetzij via de benzineaccijns, hetzij via de kilometer teller. Dat is een prima methode die werkt. Rijd je meer, dan betaal je meer. Heb je een slurpauto, dan betaal je meer omdat je meer benzine verbruikt. Dus is het ook nog goed voor het milieu. Was ik ervan overtuigd dat de inzet van die miljarden een heleboel mogelijk was geweest en dat het eerlijk was geweest, dan had ik er misschien nog over willen nadenken. Maar over dit systeem? Verre van dat, mijnheer Vendrik! Daarom doen wij niet mee aan dit systeem van het kabinet. Wij hebben veel alternatieven ontwikkeld voor de platte heffing en wij hebben een compleet fileplan geschreven.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Voorzitter. Ik noteer dat de SP voor de kilometerheffing is. Zij is voor betalen voor gebruik en niet voor bezit. Als de SP serieus voor een kilometerheffing is, is er ook een systeem nodig voor de betaling. Nu hoor ik ineens een andere variant,

Roemer

namelijk dat het wordt verrekend via de accijnzen. Wat is dan het verhaal van de SP tegen al die pomphouders in de grensstreek? Er moet ongeveer € 0,40 bovenop de benzineprijs. Dat is vier keer het dubbeltje van Kok. Dat wil de SP dus bovenop de accijns zetten en dat snap ik ook. Met het geld dat je zo ophaalt, schaf je de motorrijtuigenbelasting af. Daar kan je voor kiezen, maar dan moet je er rekening mee houden dat pompstations ten oosten van Apeldoorn hun klandizie verliezen omdat alle automobilisten in Duitsland, Luxemburg en België gaan tanken nu het prijsverschil wel heel erg groot is geworden. Wat zegt de SP tegen deze pomphouders?

De **voorzitter**: Mijnheer Roemer, ik verzoek u, via de voorzitter te spreken.

De heer **Roemer** (SP): Zeker, mevrouw de voorzitter. Mevrouw de voorzitter. Ik zal tegen die pomphouders zeggen dat de heer Vendrik hier klinkklare onzin loopt uit te kramen. Hij heeft absoluut niet gelezen of gehoord wat wij de afgelopen jaren hebben voorgesteld. De heer Vendrik zegt: nu tovert u ineens iets nieuws uit de hoge hoed. Nee, sinds het aantreden van de SP in deze Kamer heeft zij niets anders geroepen dan dat zij voor een platte heffing is. Wij hebben die heffing zelfs een keer door laten rekenen. Al mijn voorgangers hebben hetzelfde verteld als ik nu doe.

Voorzitter. Dan de benzinestations. Een groot prijsverschil van € 0,40 is niet aan de orde. Met de heer Vendrik ben ik van mening dat niet de gehele bnp afgeschaft moet worden. Uit de doorberekening blijkt dat het zeker geen € 0,40 extra zal kosten. Daaruit komt een prijsverhoging van tussen de € 0,10 en € 0,20. Het is gebleken dat mensen voor een dergelijk prijsverschil niet of nauwelijks over de grens gaan tanken. Wat de heer Vendrik hier suggereert, is niet aan de orde.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Voorzitter. Ik heb goed begrepen dat de SP de motorrijtuigenbelasting wil afschaffen. Daar ben je 3,2 mld. aan kwijt. Als je dat bedrag terug wilt halen via de accijns, moet je kijken hoeveel liter er jaarlijks in Nederland verreden wordt en dan kom je uit op € 0,35 tot € 0,40 per liter. Dat is geen duppie, maar € 0,40. Dat is vier keer het dubbeltje van Kok. Dat mag de SP vinden, maar dan moet zij ook met een goed verhaal komen voor al die pomphouders, niet alleen in de grensstreek, maar al ten oosten van Apeldoorn, die hun klandizie als sneeuw voor de zon zien verdwijnen. Die klanten zijn ze kwijt, want die gaan echt voor € 0,40 per liter op zoek naar een ander pompstation. Dat is een oplossing, maar misschien niet zo'n handige.

Voorzitter. Ik ga terug naar het principiële punt. Ik noteer dat de SP in 2002 voor een kilometerheffing was. Ik noteer dat de SP dus ook een kastje in de auto wilde. Ik vind het prima dat de heer Roemer bezwaar maakt tegen de oplossing van de minister en dat hij zegt dat het duur is. Dat vinden wij allemaal. Maar hij moet niet suggereren dat je gratis op zijn SP's een kilometerheffing kan invoeren. There is no free lunch, mijnheer Roemer, zeker niet in dit debat. Zegt u nu gewoon dat u eigenlijk die heffing ook wilt en dat wij dus met zijn allen moeten betalen om dat systeem in de lucht te krijgen.

De heer **Roemer** (SP): Ik kan mijzelf wel blijven herhalen, maar dat zal ik niet doen, want dan halen wij de eindtijd

van 23.00 uur niet. De heer Vendrik heeft drie keer hetzelfde gezegd. Ik heb drie keer in een weerwoord duidelijk gemaakt dat zijn redenering niet klopt. Wij zijn voor eerlijk betalen: hoe meer je rijdt, hoe meer je betaalt. Dat kun je doen via de benzineaccijns en via de kilometerteller. Laten wij die beide mogelijkheden laten uitzoeken om een eerlijker systeem te krijgen. Ik ben het met de Vendrik eens dat wij iets moeten doen. Niks doen is voor de SP ook geen optie. Wat betreft de verhalen dat de SP-fractie nu in een keer voor de kilometerheffing zou zijn; ik vertel niets anders dan wat de SP al jaren vertelt.

De heer **Van der Ham** (D66): Het is interessant dat de SP een coalitie heeft gesloten met de lijst Jules Paradijs van De Telegraaf. Het is een interessante combinatie, maar die combinatie doet het volgende. Zij laat de bpm bestaan. Er komt dus geen belastingverlaging, wat wel het geval is met het plan van het kabinet. U laat mensen meer betalen voor een liter benzine of diesel. Zelfs de bussen en de treinen gaan daar een ommetje naar België voor maken als het zo doorgaat als u het voorstelt. Met andere woorden: uw plan is niet realistisch. Vanuit populistische overwegingen begrijp ik best dat u die coalitie hebt gesloten met de lijst Jules Paradijs, maar met realistische vervoerspolitiek heeft dit toch niks te maken?

De heer **Roemer** (SP): Het voorstel van de SP-fractie is hartstikke realistisch. Het is eerlijk, het is goedkoop en je lost er een heleboel problemen mee op. Waar wij niet voor kiezen, is een ongelofelijk ingewikkeld systeem dat wij nergens in de wereld hebben, waarvan wij niet weten hoe betrouwbaar het is, dat miljarden gaat kosten aan invoering, dat 0,5 miljard op jaarbasis gaat kosten om al die rekeningen te versturen en om bij te houden, waar wij een extra provinciale belasting tegenover gaan zetten, waar wij iedereen aan laten meebetalen, zelfs mensen die geen auto hebben, en waarbij degene die in een tweedehands Peugeotje van zeven jaar oud rijdt waarvan hij blij is dat hij hem kan betalen, fors meer gaat betalen dan degene die in een Mercedes of een Jaguar rijdt. Daar kies ik niet voor, mijnheer Van der Ham. Dat zijn asociale maatregelen. Dat heeft niets met eerlijkheid te maken. Ons systeem is eenvoudig: je betaalt meer naargelang je meer rijdt. Dat verreken je of via de accijnzen bij de pomp, of je verdisconteert dat via je de kilometerteller.

De heer **Van der Ham** (D66): Voorzitter. U gebruikt allerlei spookbeelden.

De heer **Roemer** (SP): Nee, nee, nee.

De heer **Van der Ham** (D66): Ja, echt waar. Tegen provinciale accijnzen zijn wij ook. Er is een meerderheid in de Kamer die zegt: dat gaan wij dus niet doen, wij gaan niet op die manier de provincies een nieuw instrumentje geven om extra te heffen. Die extra belasting komt er dus niet, wat mij en de meerderheid van de Kamer betreft. De bpm wilt u in stand houden. U en De Telegraaf willen de belasting op auto's in stand houden. De heer Vendrik had het er al over: u wilt de pomphouders in de grensregio in de problemen brengen, want als de brandstofprijs zo hoog wordt gemaakt als u het wilt, is heel Nederland een grensregio geworden. Uw oplossing deugt niet. Ik begrijp dat best

Roemer

vanuit electorale overwegingen. Mensen bang maken kan soms blijkbaar heel erg lonen, maar uiteindelijk zijn die mensen ervan te overtuigen dat dit systeem, dat "privacy safe" moet zijn en eerlijk, schoon, groen, milieuvriendelijk – daar heb ik u nog niet over gehoord – het beste systeem is om mensen uit de file te krijgen.

De voorzitter: Voordat u antwoord geeft, mijnheer Roemer. Mijnheer Van der Ham, zou u alstublieft via de voorzitter willen spreken. Ik heb u twaalf keer anders horen doen. Wij hebben het geturfd. Dat geldt ook voor de heer Roemer. Dat betekent dus dat u in de derde persoon enkelvoud spreekt en niet zegt: "Voorzitter. U ..."

De heer **Roemer** (SP): Ik ga mijn best doen, maar in zo'n betoog is het vaak wel lastig, mevrouw de voorzitter. Je hebt namelijk zo veel op je lever.

De heer Van der Ham probeert een beeld te creëren dat nergens op slaat. Wat wij willen, mevrouw de voorzitter – ja, ik blijf het proberen – is een eerlijk systeem waarin je meer betaalt naargelang je meer rijdt. Daar heb ik zo'n duur, ingewikkeld systeem helemaal niet voor nodig, mijnheer Van der Ham. Een platte heffing is een heel eenvoudige heffing die je heel goed kunt invoeren. Je kunt het bij de accijnzen doen bij de benzine en als de verschillen te groot worden, kun je het via de kilometerteller doen. Ik heb geen afspraken gemaakt met welke krant dan ook. Was het maar waar, dan had ik er misschien wat vaker in gestaan. Dat had ik graag gedaan. Ik wil de oneerlijkheid uit het systeem halen en Nederland niet op miljardenkosten jagen terwijl het effect miniem is. Daar staat de SP voor. Dat is eerlijk, een stuk goedkoper en daar bereiken wij meer mee om de problemen in de mobiliteit in Nederland nu eens echt aan te pakken, want wij houden miljarden over.

De voorzitter: Laatste maal, mijnheer Van der Ham.

De heer **Van der Ham** (D66): Ja, wij worden het niet eens, want u hebt zichzelf ingegraven in het systeem.

De heer **Roemer** (SP): Of u.

De heer **Van der Ham** (D66): Dat valt wel mee hoor, want ik heb ook nog wel wat vragen te stellen. Daar komen we de komende jaren nog wel op. Mijn punt is echter dat u hier beelden gebruikt die gewoon niet kloppen. Ze kloppen gewoon niet. Mijn partij heeft een grote traditie in het staan voor privacy. Als mijnheer Kohnstamm, die daarover gaat en die altijd zeer kritisch is over dit soort zaken, naar het wetsvoorstel kijkt en zegt dat het akkoord is, dan moet u toch ook akkoord gaan op dat punt?

De heer **Roemer** (SP): Nu blijkt dat de heer Van der Ham wel heel slechte oren heeft, want als ik één onderwerp in mijn betoog niet heb genoemd, is het de aanval op de privacy. Daar wil ik misschien nog wel naartoe gaan, maar tot dusver heb ik het niet genoemd. De heer Van der Ham heeft dus niet eens geluisterd naar mijn hele betoog. Dan kun je vragen stellen wat je wilt, maar dan vraag ik mij af wie zich hier nu heeft ingegraven. Ik wil er echter toch een punt van maken. Bij de privacy zit ik er niet zo verschrikkelijk hard in, want met telefoons kom je ook overal en nergens. Maar – ik heb er wel een heel grote "maar" bij – het wantrouwen bij mensen over wat

we uiteindelijk met gegevens kunnen gaan doen in de techniek, is een heel terecht wantrouwen. Mensen hebben het gevoel dat je met het heel gemakkelijk omzetten van een knop overal wordt gevolgd, tot elk zandpaadje aan toe. Dat willen mensen niet en daar moeten we verschrikkelijk voorzichtig mee zijn; dat ben ik met de heer Van der Ham eens. We moeten heel hard vastleggen dat dit nooit kan gebeuren. We moeten echter ook niet te spastisch zijn, want al onze gegevens zijn in alle computersystemen overal bekend. Ik was graag met de heer Van der Ham de discussie aangegaan, maar hij pakt er juist een punt uit waarover we het minste discussie hebben. Dat is echter aan de heer Van der Ham.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): De heer Roemer heeft nu al een aantal keren geconstateerd dat het via de kilometerteller kan. Hoe denkt hij dat dan te kunnen administreren? Als het bovendien fiscaal sluitend moet zijn, moet je ook een gedegen administratie hebben en dus ook facturen opstellen. Hoe doet de heer Roemer dat met die kilometerteller?

De heer **Roemer** (SP): Daar heeft de heer Cramer zeker een punt. Daarom is onze eerste optie ook om het te regelen via de accijnzen. Dan heb je er minder last van. Als dat om welke reden dan ook tot onoverkomelijke bezwaren zou leiden, is de manier via de kilometerteller voor de SP-fractie de tweede optie. Het is te vergelijken met de gang van zaken rond gasrekening en de elektriciteitsrekening thuis. En ja, de heer Cramer heeft gelijk. Als dat het systeem gaat worden, zal dat wel degelijk ook kosten meebrengen. Die zullen echter zeker niet in de miljarden gaan lopen, zoals bij het huidige systeem.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Volgens mij zijn we bij de kern van het probleem. Als de heer Roemer zegt dat hij het vast zou willen leggen, zou mijn wedervraag zijn: zou het niet handig zijn om dan gelijk een kastje in de auto te plaatsen dat het gewoon noteert? De heer Roemer maakt de vergelijking met de gasmeter, en die wordt tegenwoordig vaak ook al digitaal uitgelezen. Ik vraag de heer Roemer dus of het niet eigenlijk een heel logisch systeem is om dingen gelijk vast te leggen met een kastje in de auto.

De heer **Roemer** (SP): Als dat systeem geen 4 mld. zou kosten en geen 0,5 mld. exploitatiekosten op jaarbasis, was ik uw man.

De voorzitter: Mijnheer Cramer, laatste maal.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Die 0,5 mld. die de heer Roemer noemt, is gekoppeld aan het versturen van de facturen. Linksom of rechtsom moet ik een factuur versturen. Dat gebeurt nu ook al, want nu worden gewoon acceptgiro's verstuurd en dat kost ook behoorlijk wat. Dat maakt dus niets uit.

De heer **Roemer** (SP): En daarom is de SP er voorstander van om het via de accijnzen te doen.

De heer **De Rouwe** (CDA): Nu we daar toch opnieuw zijn aangekomen: ik heb ook geturfd, mevrouw de voorzitter, net als u. Ik kwam op veertien keer het woord "eerlijk-

Roemer

heid". Daarover wil ik iets aan de heer Roemer vragen. Kan hij mij uitleggen hoe eerlijk het is als iemand uit de grensstreek even een paar kilometer rijdt om zijn benzinetank te vullen, terwijl iemand uit Den Helder dat niet kan? Wat is daar precies helemaal eerlijk aan?

De heer **Roemer** (SP): Deze vraag is eigenlijk heel flauw. Ik woon in de grensstreek. Half Duitsland ...

De heer **De Rouwe** (CDA): Dat zou u verdacht maken, maar dat zal ik hier niet zeggen.

De **voorzitter**: Nee mijnheer De Rouwe, de heer Roemer heeft het woord.

De heer **Roemer** (SP): Een heleboel mensen uit Duitsland komen in Venlo boodschappen doen, omdat daar bijvoorbeeld de groenten goedkoper zijn. Vervolgens gaat een groot deel van Venlo in Duitsland boodschappen doen, omdat daar weer iets anders goedkoper is. Dat soort verschillen zul je altijd blijven houden, want we spreken nu eenmaal in Europa niet af dat de aardappelen in Venlo net zo duur zijn als in Aken. Dat geldt in dit geval ook, behalve als de verschillen dermate groot zijn. Daar ging de heer Vendrik ook op door. Dan zou je dat soort problemen kunnen krijgen. Ik bestrijd dat de verschillen dermate groot zullen zijn. Ik weet uit het verleden, omdat ik zelf in die streek woon, dat de verschillen in de benzineprijs op enig moment in de guldentijd zelfs 25 cent bedroegen. De eerste twee à drie weken gingen mensen daarvoor omrijden, maar daarna vonden ze dat veel te veel moeite voor dat bedrag en is dat weggeëbd en waren er nauwelijks problemen met de benzinepomphouders in de grensstreek.

De heer **De Rouwe** (CDA): Het valt me toch op dat de heer Roemer hier als een grote goochelaar optreedt en dat allerlei kosten die elders wel in voorstellen zitten in de zijne niet aanwezig zijn. Het valt me ook op dat hij zijn eigen streek niet goed kent. Ik kan me nog heel goed herinneren dat er structureel heel veel Nederlanders de grens over gingen toen daar de prijzen lager waren. Zijn vergelijking met de aardappels in Venlo gaat natuurlijk volledig mank. Als wij de accijnzen in Nederland verhogen, kunnen wij niet zeggen dat wij het een beetje met elkaar uitwisselen en echt niet naar Duitsland gaan. Er is maar een conclusie mogelijk: de SP wil precies hetzelfde als het kabinet, maar durft het niet te zeggen. Ik zou de SP-fractie ertoe willen oproepen een keer moed te tonen en af te stappen van al die gekke goocheltrucs om aan te tonen dat het bij haar wel meevalt en bij het kabinet juist tegenvalt. Wees nu eerlijk, mijnheer Roemer. U zou als geen ander moeten weten wat het alleen al doet als je de benzineprijs 5 cent verhoogt. In uw voorstel met een verhoging van 30 cent, 40 cent of een euro wordt dat effect alleen maar groter. Heb daar ook oog voor. U kunt wel zeggen dat u het een flauwe vraag vindt, maar ik ben bloedserius. Met uw voorstel komt er een praktijk die u niet zou moeten willen.

De heer **Roemer** (SP): De heer De Rouwe draait echt om de hete brij heen. Die hele hete brij heeft het CDA afgelopen zondag haarfijn op tafel gelegd. Het CDA heeft dit systeem nooit gewild. Voor de verkiezingen was de slogan van de CDA-fractie nota bene "eerst rijden, dan

beprijzen". De CDA-fractie heeft zich in het pak laten naaien door de Partij van de Arbeid en heeft nu een systeem op tafel gelegd waar zij zelf niet achter staat. Daarom is de heer Koopmans afgelopen zondag gekomen met de opmerking geen spitsheffingen te willen. Amsterdam is een proeftuin waar het CDA niet meer omheen kan, want dat moest van de PvdA. Ingezetenenbelasting gaat het ook niet doen. Uitstel gedurende een periode is voor het CDA nooit een probleem geweest. Zij hebben vier of vijf heel harde voorwaarden waaraan het systeem moet voldoen. Allemaal om straks tegen de tijd van de verkiezingen rustig tegen de burger te kunnen zeggen dat er niet aan de voorwaarden wordt voldaan en het allemaal veel te ingewikkeld en te duur is. Dan kan het CDA zeggen dat het een stapje terug doet en overgaat naar een ander systeem. Als het CDA lef had gehad, had het CDA dat gezegd. Dan had het CDA mijn betoog omarmd en gezegd dat de SP-fractie eigenlijk een punt heeft. Dan had het CDA gezegd: laten wij samen die miljarden besparen en dat geld dat wij hard nodig hebben, gebruiken om de mobiliteitsproblemen in Nederland op te lossen.

De heer **De Rouwe** (CDA): De heer Roemer geeft niet alleen geen antwoord op de vraag wat er met de benzineprijs gebeurt als die in de buurlanden lager is en wat er eerlijk aan is om iemand uit de grensstreek daar wel naartoe te laten rijden en iemand uit Den Helder niet, hij kent ook nog eens de standpunten van het CDA niet. Ik zal u een afschrift geven van ons laatste verkiezingsprogramma. Dan kunt u het gewoon nog een keer doorlezen en dan weet u exact wat wij de kiezer beloofd hebben. Ik zou er ook een afschrift van het coalitieakkoord bij kunnen doen. Dat is vele malen ambitieuzer dan de vage, gekke en gegoochelde plannen die u vandaag voorstelt.

De **voorzitter**: Mijnheer De Rouwe, zou u alstublieft via de voorzitter willen spreken?

De heer **Roemer** (SP): Ik zal het de CDA-fractie nog een keer duidelijk maken. Wij zijn tot op de dag van vandaag voorstander geweest van het systeem dat je meer betaalt als je meer rijdt. Dat is eerlijk. Dat hoeft echter geen miljarden te kosten. Zelfs in een staat als Oregon in Amerika hebben ze het via pompstations op een veel goedkopere manier geregeld. Daar kost de exploitatie maar een paar miljoen op jaarbasis. Dat hebben ze daar dus allang gedaan. Ik ben daar niet echt een voorstander van, maar ik wil maar aangeven dat er tal van systemen zijn waarmee het veel goedkoper kan dan de miljarden die het hier moet kosten. De CDA-fractie heeft blijkbaar niet in de gaten hoeveel geld dat is.

Dan kom ik op de eerlijkheid. Ik heb dat inderdaad een aantal keren genoemd. Dat kan ik niet vaak genoeg doen. Als wij de aanschafbelasting, de bpm, afschaffen, is dat heel veel geld voor een dure auto. Als je een Mercedes van een ton koopt, gaat er bij de aanschaf € 40.000 bpm vanaf. Dat moet wel worden betaald, want bij de kilometerheffing wordt dat verrekend. Dat betekent dus dat het in kilometers moet worden omgezet. Als diezelfde Mercedesrijder dat vervolgens moet verrijden in misschien vijf of zes jaar waarin de bpm wordt afgeschreven, dan moet hij ongeveer € 12 per kilometer gaan betalen. Dat gaat echt niet gebeuren. Dat betekent

Roemer

dat die rekening dus bij andere mensen wordt neergelegd, namelijk bij degenen die een tweedehands auto rijden waarop nauwelijks of geen bpm meer zit. Zij moeten dus de kilometerprijs gaan betalen voor die dure limousine of Mercedes. Daar pas ik voor en daarvoor blijft de SP-fractie passen. Ik had gehoopt dat het CDA dat nu ook een keer had ingezien. Vindt het die 4 mld. en de jaarlijkse 0,5 mld. niet een heel erg hoge prijs om de PvdA te vriend te houden?

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Ik hoor de heer Roemer zeggen dat wij alleen zouden moeten ingrijpen als er draconische verschillen zijn tussen de prijspeilen in Nederland en Duitsland. De heer Roemer en de SP zijn niet voor het afschaffen van de bpm, van de luxebelasting, terwijl dat nu juist een draconisch verschil betreft tussen Nederland en Duitsland. Het is een heel grote ergernis van mensen in Nederland dat wij wel een luxebelasting hebben en de Duitsers niet.

De heer **Roemer** (SP): Ik erken dat dat een groot verschil is. Ik kom hierop nog terug in de termijn van mevrouw Roefs, zodat zij zich daarop kan voorbereiden, maar ik wil het straks wel eens zien in al die steden, met forse verlaging van de aanschafprijzen van de auto's. Het CDA heeft ooit gezegd dat de tijd eraan komt dat drie of vier auto's per gezin heel normaal is. Ik wil wel eens weten hoe men dat dan op gaat lossen in al die steden. Het betekent dat je de parkeernormen moet opschroeven; wij krijgen dadelijk alleen al daarom ongelofelijke problemen. Daar pas ik voor. Bovendien dient de PvdA zich te realiseren dat het een heel verkeerd signaal geeft als wij de aanschaf van nog meer auto's echt gaan stimuleren.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Ik constateer dat ik geen antwoord krijg op mijn vraag. Als er een draconisch verschil was, dan moesten er maatregelen worden genomen. Nu wordt de heer Roemer op zijn wenken bediend: de bpm wordt afgeschaft. Maar ik krijg geen antwoord. Ik hoor alleen maar iets over meer auto's: 2% à 3% is gezegd. Ik denk dat wij inderdaad problemen kunnen krijgen met parkeren, maar daarvoor zullen de diverse gemeenten ook weer oplossingen vinden.

De heer **Roemer** (SP): Ja, ik ben alleen erg benieuwd hoe die oplossingen van de steden eruit komen te zien, als zij nu al grote parkeerproblemen hebben. Verder hoeft ik mevrouw Roefs nauwelijks antwoord te geven, want wat zij stelt is al jaren zo en is het nog steeds. Voor mijn fractie is dat minder een probleem. Wat ons betreft had die bpm er nooit helemaal af hoeven te gaan. Overigens zullen wij het over de kilometerheffing nog vaak genoeg hebben.

Voorzitter. Ik ga naar een ander hoofdpijndossier: de OV-chipkaart. Dat is een toonbeeld van hoe je een mooi idee kunt vergallen door het maken van verkeerde keuzen; keuzen die vanaf de start verkeerd zijn gegaan. Een stuurloos schip met decentrale matrozen die door elkaar heen rennen en nog eens extra worden tegengewerkt door enterende vervoersbedrijven die het mes zetten tussen de tanden die de OV-chipkaart heet. Ook hierbij is het verzet aan het groeien. Provincies en stadsregio's klagen. Vervoersbedrijven klagen, het personeel klaagt en bovenal klagen de reizigers, terwijl wij het nu juist allemaal voor hen deden.

Een paar voorbeelden van een heel lange lijst. Studenten zijn de klos en moeten meerdere sleutels aanschaffen omdat de systemen in bijvoorbeeld Rotterdam en Amsterdam niet op elkaar aansluiten. De tarieven zijn, ondanks toezeggingen, hoger geworden. De provincie Gelderland geeft in de krant ook toe dat daarnaar niet gekeken is. Transactiebonnen zijn moeilijk te controleren omdat er vaak al tien keer in- en uitchecken op één retourtje zit. De geldigheidsduur bij overstappen is fors verkort ten opzichte van de strippenkaart en bij een reis met meerdere vervoerders betaal je nu ineens meerdere keren het opstaptarief. Bovendien moet je nu eindeloos in- en uitchecken wanneer je gebruik maakt van verschillende vervoerders, bijvoorbeeld op het spoor. Iedere vervoerder maakt er zijn eigen feestje of ergernis van. Wij hebben het er al vaker over gehad: de OV-chipkaart is wat de SP-fractie betreft onveilig, gebruiksonvriendelijk en maakt het reizen, ondanks alle beloften, ingewikkelder en duurder. Deze OV-chipkaart lijkt daarom failliet. Maar het is zeker nog niet te laat. Een OV-chipkaart die wel veilig is en die reizigersgemak in zich heeft, kan namelijk nog steeds gemaakt en ingevoerd worden. Daar is de SP tot op de dag van vandaag voor. Maar daarvoor moet de verdere ontwikkeling van deze kaart niet meer worden overgelaten aan de vervoerder, maar moet de rijksoverheid dit naar zich toe halen. Dan kunnen wij universele afspraken maken op het gebied van veiligheid, van systemen en bovenal van klantvriendelijkheid en op het gebied van eenduidige tarieven, waar de PvdA gelukkig ook voor is. Mijn voorstel aan de staatssecretaris en aan de Kamer is dan ook: gebruik alle ervaringen van de laatste tijd en kom tot een nieuwe, veilige, gebruiksvriendelijk en centraal aangestuurde OV-chipkaart, die het openbaar vervoer gemakkelijker, veiliger en goedkoper maakt voor de reiziger, het personeel en de vervoerder. Is de staatssecretaris bereid om met een voorstel te komen, inclusief de consequenties die dat met zich meebrengt? Want laat helder zijn: het gaat ons geld kosten.

De heer **Mastwijk** (CDA): Ik heb met belangstelling naar het betoog van de heer Roemer geluisterd. Hij hield soortgelijke beangstigende verhalen ook kort voordat de chipkaart in Rotterdam werd geïntroduceerd. Daar is het opvallend rustig gebleven. Vindt hij nu ook niet dat hij wel een erg zwartgallig verhaal houdt hier?

De heer **Roemer** (SP): Nee. Ik heb een aantal voorbeelden gegeven, waaronder het voorbeeld van Rotterdam. Bij een afgesloten systeem is het het gemakkelijkst om zo'n kaart in te voeren. Bij een metrosysteem, zoals dat in Londen, is het het gemakkelijkst om in te voeren. Maar ik gaf ook het voorbeeld van de studenten. Zij hebben een studentenkaart. Als een student daarmee naar de metro van Rotterdam gaat en die kaart voor de kaartlezer bij de poortjes houdt, doen die poortjes het niet. Hij moet dan naar de inlichtingenbalie en daar een sleutel – een tweede kaart – halen waarmee hij de poortjes bij de Rotterdamse metro open moet maken. Vervolgens gaat hij naar een vriend of vriendin in Amsterdam. Daar doet zijn studentenkaart het ook niet en de sleutel van Rotterdam doet het ook niet. Hij moet dan in Amsterdam een nieuwe sleutel gaan halen – een derde kaart – om in de Amsterdamse metro te kunnen. Bovendien moet hij voor die kaart ook nog eens € 7,50 gaan betalen. Ik kan mij niet voorstellen dat de heer Mastwijk daar vrolijk van

Roemer

wordt. Laat helder zijn, mijnheer Mastwijk, ik ben voor die OV-chipkaart. Wij hadden die alleen zelf als rijksoverheid in moeten voeren en dat niet moeten overlaten aan heel veel decentrale overheden en aan al die vervoerders. Iedereen heeft zijn eigen belang, iedereen wil er zijn eigen feestje van maken. Wat wij landelijk hadden moeten doen, en wat nog steeds kan, is zorgen dat wij afdwingen dat systemen op elkaar aansluiten en dat wij niet voor elk wissewasje moeten in- en uitchecken.

Omdat er een Limburgse minister in de zaal zit, heb ik eens gekeken hoe het zit als ik van Horst naar Meerssen moet met een retourtje. Dan moet ik zestien keer in- en uitchecken. Dat kan niet de bedoeling zijn van een klantvriendelijke OV-chipkaart. Dat kan en moet beter, maar dan moet niet alleen de regie in handen van de staatssecretaris komen – want regievoeren is alleen maar aan tafel zitten met elkaar, maar verder niets kunnen, omdat je geen bevoegdheden hebt – maar dan moet zij ook bevoegdheden krijgen om in te grijpen.

De voorzitter: Mijnheer Roemer, ik neem aan dat u na dit betoog uw betoog kunt inkorten, want dit antwoord was wel erg lang.

De heer Mastwijk (CDA): De CDA-fractie is meer van de afdeling gaande de weg blijkt de weg. Ik ken de voorbeelden die de heer Roemer noemt natuurlijk ook. Maar ik heb er bezwaar tegen dat die zo worden uitvergroot, want dat roept een beeld op van de OV-chipkaart dat de acceptatiegraad van die kaart niet ten goede komt. Dat vind ik jammer en daarom zou ik liever hebben dat de heer Roemer een wat meer positieve toon gebruikt dan hij nu doet. Dat is mijn punt.

De heer Roemer (SP): Don't blame the messenger. De kaart werkt op dit moment onvoldoende. Ik weet niet of u wel eens – chapeau voor de fractie van GroenLinks – op de site heeft gekeken naar de klachten uit Rotterdam. Dan schieten de tranen je in de ogen. Dat moet en dat kan beter. Die OV-chipkaart moet er komen.

Voorzitter. Ik zal gehoor geven aan uw oproep. Ik ga nu naar het stad- en streekvervoer. De SP-fractie vindt dat het als het gaat om de aanbestedingen ook niet loopt. Sorry, mijnheer Mastwijk. Ik had hier ook wel een verhaal kunnen houden over alles wat goed gaat, maar ik heb maar twaalf minuten. Als ik meer tijd had, was ik vast over de taxi begonnen, want daar gaat het heel goed de goede kant op. Chapeau! Ik wil hier echter vooral een betoog houden over de punten waarvan de SP-fractie vindt dat die beter moeten. Dat geldt ook voor het stad- en streekvervoer.

De overheid verliest het overzicht en verliest grip. De kwaliteit gaat achteruit en bedrijven snijden in personeel, reservemateriaal en stoppen met investeren zodra het einde van de concessie in zicht komt. Het argument dat het goedkoper is, wordt nu ook vernietigd. De bedrijven draaien dikke verliezen en zullen dit bij de volgende aanbestedingsronde proberen terug te verdienen. Van concurrentie is namelijk ook geen sprake. Er zijn maar een paar spelers en een aantal daarvan gaat ook nog eens fuseren, omdat wij Connexion niet terug willen kopen.

Het openbaar vervoer is geen markt. Dat was het niet en dat zal het ook nooit worden. Gefaseerde marktwerking leidt tot grote problemen, waarbij de reiziger en het personeel de pineut zijn. De liberalisering in een markt

die geen markt is, is gedoemd te mislukken, dat zagen wij bij de taxi. De liberale partijen in deze Kamer ageren voortdurend tegen koppen op Nederlandse wetgeving ten opzichte van Europa, maar hier zetten zij er een vette kop bovenop. Staatssecretaris, voorkom de bureaucratie van het aanbesteden en maak conform Europese regels eigen vervoerbedrijven weer mogelijk. Wanneer gaat de staatssecretaris daarmee komen?

Om Nederland weer in beweging te krijgen zullen we meer moeten doen aan capaciteitsuitbreiding op het spoor. De kabinetsambitie van 5% reizigersgroei is heel mooi, maar wordt niet gehaald. Wij zijn heel blij met 4,5 mld. voor hoogfrequent spoor, mijn complimenten daarvoor, maar de minister laat in de praktijk na om door te pakken, bijvoorbeeld met een spoorverbinding tussen Utrecht en Breda of door echt werk te maken van meer inhaalsporen, spoorverdubbelingen en de aanleg van nieuwe stations. Er is ook nog veel te halen door de slimme spoorbeveiliging ERTMS te implementeren, wat miljarden kan opleveren. Vorige week is uitpeilingen gebleken dat veel mensen zeggen dat zij bij lagere tarieven inderdaad met de trein gaan. Daarom verwijs ik nogmaals erg graag naar de voorstellen die wij eerder hebben gedaan, zoals 50% korting buiten de spits. Dat verdient zichzelf gewoon terug.

Tot slot nog een paar kleine punten. Vorige week hebben wij het uitvoerig gehad over het stimuleren van de fiets. Samen met GroenLinks hebben wij een amendement gemaakt voor 15 mln. extra voor de fiets. Zie dit als een helpende hand zodat collega Atsma van de CDA-fractie zijn ambities kan waarmaken.

De voorzitter: Het amendement over het fietsen is het amendement op stuk nr. 14.

De heer Roemer (SP): Voorzitter. Bij het spoorwerk dreigen flinke ontslagen doordat er te weinig werk voor ze is na de hsl en de Betuweroute. Door de vermarkting van het spoorwerk worden veel mensen nu de dupe. Zelfs de baas van spoorbeheerder ProRail zei van de week – ik was daarbij – dat de scherpe kantjes van deze marktwerking af moeten. Mijn vraag aan de minister is of hij dit met de heer Klerk eens is en hoe hij dat gaat doen. Ziet hij er iets in om de kwaliteit van het spoorwerk goed te houden en 120 minuten als minimale eis voor functieherstel in de bestekken op te nemen? Kunnen we de spoorwerkers verplichten de Nederlandse taal te beheersen, om zo de veiligheid centraal te stellen? Om te voorkomen dat het spoorwerk echt de dupe wordt van de doorgeslagen concurrentie, moet de inspectie meer controleren. Is de minister daartoe bereid?

Dan kom ik op de rechten van luchtvaartpassagiers. Afgelopen week heeft het Europese Hof een heel duidelijke uitspraak gedaan in het kader van vertragingen bij de luchtvaart. Bij een vertraging van meer dan drie uur geldt de schadevergoedingsregeling. Eindelijk gerechtigheid. Wat is de reactie van de minister op deze uitspraak? Is hij bereid zijn rapport over ArkeFlyvlucht 361 aan te passen naar aanleiding van deze uitspraak en de Kamer die zo spoedig mogelijk toe te zenden? Is het IVW voldoende toegerust om de hausse van duizenden klachten binnen de termijnen te behandelen of is uitbreiding noodzakelijk?

In Zeeland worden de vier kleinere sluizen inmiddels op afstand bediend. Wellicht volgen de grotere sluizen binnenkort. De vraag is of dat nu wel wijs is. Als

Roemer

onderbouwing is steeds aangegeven dat dit nodig is voor de 24-uursbediening, voor de doorstroming en wegens personeelsreductie, maar al die argumenten blijken niet meer op te gaan. De grote sluisen waarover wij het hebben, zijn al 24 uur open en het personeel blijft gewoon waar het is, alleen gaat het van de ene sluis naar de centrale bediening. Er is dus geen enkele reden om dit project voort te zetten, terwijl er wel heel veel veiligheidsproblemen bij komen kijken. Mijn vraag aan de staatssecretaris is dan ook of zij de aanbesteding van de grotere sluisen wil uitstellen en de Kamer snel eerst een uitgebreide notitie wil sturen over de stand van zaken, de noodzaak en de kosten van deze operatie.

Ik rond af. De verbetering van de waterkwaliteit gaat de komende decennia veel geld kosten. Ook moeten kilometers verouderde rioleringen vervangen worden. De waterschapslasten en de rioolrechten lopen hard op. Dat belastinggeld moet onnodig uit de zakken van de burgers geklopt worden. De SP zegt al jaren dat met een andere organisatie van het waterbeheer veel te besparen is. Alleen al het schrappen van de waterschappen als bestuurslaag levert 100 mln. per jaar op. De samenvoeging van het gemeentelijk rioolbeheer en de rioolzuiveringen van de waterschappen levert ook vele miljoenen op. De staatssecretaris kiest hier helaas niet voor. Zij kiest voor vrijblijvende samenwerking en handhaving van de status quo. De Unie van Waterschappen heeft op 4 november haar nek uitgestoken en heeft zelf een plan uitgewerkt voor een besparing van 100 mln. Wat vindt de staatssecretaris van dit plan en ziet zij de noodzaak om het waterbeheer efficiënter te maken om niet onnodig geld uit de zakken van de burgers te kloppen? Neemt zij de door de SP en de Unie van Waterschappen voorgestelde reorganisatie van het waterbeheer mee in het kader van de brede heroverweging?

□

De heer **De Rouwe** (CDA): Mevrouw de voorzitter. Laten wij eens vooruitkijken naar 2015. Op Schiphol is het weer druk. De wereld weet Nederland te vinden en andersom. Bij de vertrekhal staat de directeur van Milieudefensie. Trots vliegt hij naar de VS om daar te spreken over het succesvolle Nederlandse luchtvaartbeleid, dat concurrerend en duurzaam is. Ook kan hij daar melden dat je samen met omwonenden wel degelijk afspraken kunt maken.

Even verderop, op de verbrede A4, rijdt een oud-politicus in zijn elektrische auto naar zijn werk. Laten wij hem voor het gemak "Mark" noemen. Hij komt opnieuw een kwartier eerder op zijn werk. Bij het uitstappen sms't hij oud-minister Eurlings: "Camiel, je had toch gelijk. Anders en eerlijk betalen voor mobiliteit werkt echt."

Dan de eigen regio, het Noorden. Daar fietst op dat moment de 6-jarige Esmée op de fiets naar school. Zij kan weer op de fiets, want het is weer veilig op de weg, doordat er een tandje bij is gekomen. Fietsen is weer leuk geworden.

Voorzitter, u hoort het al en misschien ziet u het ook wel voor zich: Nederland in 2015, een mooi land, waar het goed en veilig wonen en werken is en waar de bereikbaarheid optimaal is. Dat is deze avond ook de inzet van de CDA-fractie.

De **voorzitter**: Mijnheer De Krom.

De heer **Aptroot** (VVD): Nou, dat klopt niet helemaal.

De **voorzitter**: Sorry, mijnheer Aptroot. Ik heb uw collega vanmiddag meegemaakt.

De heer **Aptroot** (VVD): Ik vind het eervol, want dat is een prima collega; dank u wel. Het is natuurlijk heerlijk om te luisteren naar de fantasieën en dromen van de heer De Rouwe, maar hij begon met: "Het is op Schiphol weer druk." Het is nu al een tijdje veel minder druk op Schiphol. Dat is erger dan op andere, buitenlandse luchthavens. Zou dat niet komen door de ticketbelasting die dit kabinet had ingevoerd en een jaar later weer heeft afgevoerd? Was dat ook niet een voorbeeld waarin die "Camiel" niet gelijk had, maar een foutje heeft begaan dat hij een jaar later gelukkig kon herstellen?

De heer **De Rouwe** (CDA): Voorzitter, ik kon wel leven met uw verspreking, want zij staan allebei op de lijst van Sjuul Paradijs; ik snap uw verspreking dus wel. Wat Schiphol betreft: ik denk dat dit kabinet juist heel trots kan zijn op de inzet die gepleegd is om Schiphol concurrerender en duurzamer te maken. Laat ik ook maar eerlijk zeggen dat ik er erg blij mee ben dat die vliegtaks weg is.

De heer **Aptroot** (VVD): U bent dus blij dat een van de fantasievolle nieuwe belastingen – tickettaks, kilometerheffing – na invoering is afgevoerd. Die heeft inmiddels zeker 5000 banen gekost. Zou u er met de VVD eens over willen nadenken of wij niet moeten ophouden met telkens nieuwe belastingen te bedenken? Dat is immers zeer schadelijk voor de Nederlandse economie, net zoals de tickettaks schadelijk was en is voor Schiphol.

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik ben het daarmee eens. Het CDA wil een aantal belastingen afschaffen, maar helaas laat u ons in de steek. Ik wil ze wel noemen.

De **voorzitter**: Daar werd u niet naar gevraagd. De heer Vendrik heeft het woord.

De heer **De Rouwe** (CDA): Volgens mij weet de heer Aptroot precies wat ik bedoel.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Welke belastingen bedoelt u?

De **voorzitter**: Via de voorzitter, mijnheer Vendrik.

De heer **De Rouwe** (CDA): Al die gekke provinciale opcenten waar VVD-gedeputeerden en andere gedeputeerden elke keer maar weer uit graaien om allerlei gekke plannetjes te bedenken. Dat is een van de belastingen die wij graag willen afschaffen.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Oh, dat wist ik niet. Als ik de fantasie van de heer Rouwe goed beluister ...

De heer **De Rouwe** (CDA): De Rouwe is het.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Zei ik niet De Rouwe?

De **voorzitter**: Nee, u zei Rouwe. Mijnheer Vendrik raakt niet snel van zijn à propos, maar het is u wel gelukt, mijnheer De Rouwe.

De Rouwe

De heer **Vendrik** (GroenLinks): In de fantasie van het CDA zou het best zo kunnen zijn dat er in 2015 nog veilig gefietst wordt. Dat heb ik goed begrepen, dat fietsen?

De heer **De Rouwe** (CDA): Ja, ik neem aan dat u bij het debat aanwezig was toen ik die uitspraak deed. Ik heb dat volgens mij duidelijk gezegd.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Mag ik dan misschien het commentaar van de heer De Rouwe op het volgende citaat: "In Nederland wordt in verhouding vele malen meer geïnvesteerd in de auto-infrastructuur dan in fietsvoorzieningen. Kijkend naar het (...) aantal fietsende weggebruikers lijkt de balans zoek. In de onlangs door het Ministerie van Verkeer en Waterstaat gepresenteerde Nota MobiliteitsAanpak staat een aantal belangrijke passages over de fiets. Met deze mobiliteitsnota is in totaal 7 mld. gemoeid, waarvan voor de fiets in deze kabinetsperiode 'slechts' 30 mln. extra wordt uitgetrokken"? De balans lijkt zoek. Er wordt meer in auto-infrastructuur dan in fietsvoorzieningen geïnvesteerd. Dit citaat komt uit de briljante nota van uw zeer gewaardeerde collega Atsma. Wat gaan wij hieraan doen, mijnheer De Rouwe?

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik begrijp dat het voor GroenLinks natuurlijk een beetje zuur was toen die partij zag dat het CDA opkwam voor de fietsers. Ik kan melden dat het CDA zich niet schaamt voor de automobilisten, voor wie het opkomt. Zou ik de heer Vendrik een tegenvraag mogen stellen? Kan hij mij één kabinet noemen dat meer heeft gedaan voor de fietsers in Nederland?

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Volgens mij is dat niet het antwoord op mijn vraag. Ik zal deze vraag beantwoorden in mijn termijn. Ik wil gewoon even een antwoord op mijn vraag. Ik zie een vooraanstaand lid van het CDA, de heer Atsma, die toch echt een kanjer is in CDA-gelederen. Wie kent hem niet? Hij komt met een fietsnota. Hulde voor de heer Atsma! Hij heeft de fiets ontdekt en hij komt met een aantal kwalificaties over het beleid van deze minister die niet misselijk zijn. Wij gaan iets daaraan doen. Ik neem de CDA-fractie serieus. De CDA-fractie zegt dus bij monde van de heer Atsma dat er veel te veel geïnvesteerd wordt in auto-infrastructuur in vergelijking met investeringen in de fiets. De fiets komt er in dit land bekaaid vanaf. Wij hebben vanavond een begrotingsdebat. Het gaat over geld. Vorige week ging het over de principes van de heer Atsma en zijn nota. Vanavond verwacht ik het geld. Ik wil komen cashen bij het CDA. Hoeveel gaat er van de auto naar de fiets?

De heer **De Rouwe** (CDA): Mijnheer Vendrik, het is toch opvallend dat er zulke cynische opmerkingen van uw kant komen terwijl het CDA juist echt een tandje erbij heeft gedaan bij het fietsen. U zou wat minder cynisch moeten zijn. Het is ook opvallend dat u vraagt om extra geld, terwijl de heer Atsma meer geld heeft vrijgemaakt dan u vandaag in het amendement vraagt. Het is nog opvallender dat dit geld toevallig ook van de Atsmagelden moet komen. U shopt niet alleen verkeerd, u bent ook nog eens onnodig cynisch. Laten wij nu een keer blij zijn dat er een tandje bij kan. Dat kan ook. Het is terecht dat de heer Atsma daarvoor eindelijk een keer aandacht vraagt. Het zal u wellicht niet ontgaan zijn dat deze

staatssecretaris, dit kabinet, het allemaal omarmd heeft. Nu bent u aan de beurt. Welk kabinet heeft meer geld uitgegeven voor de fiets?

De **voorzitter**: Mijnheer De Rouwe, wilt u via de voorzitter spreken en niet mijnheer Vendrik rechtstreeks aanspreken?

De heer **De Rouwe** (CDA): Het spijt mij. Ik zal er goed op letten.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Ik wacht op het amendement van het CDA om budget weg te halen bij de auto-infrastructuur en dat te besteden aan de fietsinfrastructuur. Waar blijft dat amendement? U kunt straks aan mij vragen stellen, als ik aan de beurt ben. Nu stel ik de vragen. Waar blijft dat amendement? Het is een groot nummer van de heer Atsma. Ik doe daarover niet zuur. Wij hebben onze vreugde erover uitgesproken dat het CDA de fiets heeft ontdekt. In de ene zaal een beetje vrolijk kletsen over de fiets en vervolgens in deze zaal, bij de begrotingsbehandeling, geen hom of kuit geven, dat geeft echt geen pas. Ik neem het CDA serieus. Mijn vraag blijft dan ook waar het amendement is waarin gelden voor de auto-infrastructuur naar de fiets worden gebracht.

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik constateer dat het CDA haar werk al gedaan heeft met de nota "Fietsen in Nederland ... een tandje erbij. Voorstellen voor actief fietsbeleid in Nederland". Daarin is meer geld vrijgemaakt dan in het amendementje van de heer Vendrik waarin hij bruut pikt van de Atsmagelden. Dat is erg goedkoop. Wij hebben ons werk gedaan. Nu de heer Vendrik nog!

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Ik wil een antwoord op mijn vraag. Anders wordt het wel heel ingewikkeld. Ik vraag waar het amendement van het CDA blijft.

De **voorzitter**: U hebt die vraag nu al drie keer gesteld, maar dit is het antwoord dat u krijgt.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Volgens mij is afgesproken dat de antwoorden moeten aansluiten op de gestelde vragen. Ik vraag dus waar het amendement blijft. Het CDA doet grote uitspraken ...

De **voorzitter**: Nee, mijnheer Vendrik, ik geef u het woord niet. Het woord is aan de heer Roemer.

De heer **Roemer** (SP): Ik wil de heer Vendrik even een handje helpen. Tijdens het debat over de initiatiefnota heb ik mijn welgemeende complimenten gegeven – dat was niet cynisch, echt welgemeend – aan de heer Atsma. Het is heel erg goed als er, vanuit welke fractie dan ook, een goed onderbouwd stuk op tafel komt met maar liefst 45 voorstellen. Heel veel daarvan zullen door decentrale overheden moeten worden uitgevoerd, maar er moeten er ook een heleboel uitgevoerd worden met overheids-geld. Ik heb de heer Atsma letterlijk gevraagd of het budget dat via de begroting 2010 is vrijgemaakt voor de fiets overeenkomt met de ambitie die hij in zijn notitie heeft gezet voor 2010 of dat daar eigenlijk ook een tandje bij zou moeten. De heer Atsma zei heel eerlijk ja. Ik heb hem uitgedaagd om daar zelf een amendement over in

De Rouwe

te dienen en hem gezegd dat ik hem anders met liefde en plezier een handje zou helpen. Ik heb tot dit moment het amendement niet gezien. Als het er toch is, trek ik het mijne met liefde en plezier in. Het is mooi om een notitie te maken, maar dan moet er daarna wel boter bij de vis worden gedaan, of boter bij de fiets zoals mevrouw Van Gent dat zo mooi zei. Wanneer komt de CDA-fractie met boter bij de fiets?

De heer **De Rouwe** (CDA): Laat ik geen opmerking maken over boter op een andere plaats. Ik kan hier vaststellen dat er geen enkele partij is geweest die de laatste tijd zo veel extra beschikbaar heeft gesteld voor de fiets. Hoewel u minder cynisch bent ...

De **voorzitter**: Spreekt u via de voorzitter, mijnheer De Rouwe.

De heer **De Rouwe** (CDA): De CDA-fractie heeft echt haar werk gedaan, heeft dit op de agenda gezet. Daarmee is zij veel verder gekomen dan uw toevallige samenwerking vandaag, mijnheer Roemer.

De heer **Roemer** (SP): Dat is niet waar. Er is geld vrij gemaakt. Daar ben ik blij om. De staatssecretaris heeft ook verschillende keren gezegd dat zij aan de slag wil. Zowel de Fietsersbond als uw eigen fractie heeft aangegeven dat er meer nodig is om de ambitie uit de notitie van de heer Atsma waar te maken, mijnheer De Rouwe. Er zal meer moeten worden gedaan voor meer fietsenstallingen. Wij komen tekort ondanks de flinke inspanningen die de staatssecretaris doet. Daarom hebben wij er bovenop de bedragen die in de begroting zitten, waar wij blij mee zijn, 15 mln. bij gezet. Het gat in 2010 bedraagt eigenlijk 60 mln.

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

De heer **Roemer** (SP): Mag ik ervan uitgaan dat bovenop alles wat dankzij de CDA-fractie al gaat gebeuren, zij ook het amendement-Roemer/Vendrik gaat steunen om er nog een tandje bij te zetten zodat wij in de geest van de bedoeling van de heer Atsma daadwerkelijk een stap verder komen?

De heer **De Rouwe** (CDA): Zal ik dan in de geest van de heer Atsma gewoon een keer met hem overleggen?

Laat ik beginnen met een algemene opmerking over de begroting. De CDA-fractie steunt de extra investeringen en de versnelling die in deze begroting is aangebracht. Naast geld, gaat het ook om procedures. Met de Crisis- en herstelwet pakken wij de kans die de crisis biedt. Mede daardoor wordt 2010 het jaar van de uitvoering. Dat is een compliment voor deze minister, want was hier vorig jaar niet de opmerking: minister mooie woorden, maar waar zijn de daden? Vandaag kunnen wij zeggen dat er een behoorlijke lijst is opgenomen met dingen die daadwerkelijk gaan gebeuren.

Nu wordt de CDA-fractie kritisch. Met de vele projecten die op de rol staan, de vele snelwegen die worden aangepakt, zien wij ook dat er tijdelijke overlast ontstaat. De mensen die daar in de file staan, weten dat er aan hun weg wordt gewerkt. Wat ons betreft moet er echter nog wel wat gebeuren om die overlast fors te beperken.

De heer **Aptroot** (VVD): De heer De Rouwe prijst het kabinet terecht voor de Crisis- en herstelwet. Hij had ook de Spoedwet wegverbreding mogen noemen. Dat zijn echt goede voorstellen van dit kabinet en deze minister. Hoe kan het dan dat de VVD-fractie een beetje alleen stond met haar pleidooi voor een snelle behandeling in de Eerste Kamer, dat de CDA-fractie kennelijk ook vond dat zij extra tijd kon nemen en de wet dus niet per 1 januari kan ingaan?

De heer **De Rouwe** (CDA): Volgens mij is dit de Tweede Kamer, mijnheer Aptroot. Als u vragen hebt over de Eerste Kamer, stelt u die dan alstublieft daar.

De heer **Aptroot** (VVD): Misschien moet u dat ook nog een keer aan de heer Atsma vragen, mijnheer De Rouwe. Ik stel gewoon een vraag. Als u het antwoord niet weet, zegt u dat dan. Dit is een beetje onzin. U hemelt alles op en zegt dat het CDA het allemaal wil. Dan zou de CDA-fractie aan de overkant ook een beetje moeten meewerken. Dat is wat ik u vraag, mijnheer De Rouwe.

De heer **De Rouwe** (CDA): Dat is een prima opmerking. Laat ik die doorgeven. Ik kan u niet beter bedienen, mijnheer Aptroot.

De forse ingrepen juichen wij toe, maar de CDA-fractie wil dat de overlast meer wordt beperkt. Wat gaat de minister doen om het fileleed op deze cruciale trajecten te beperken als de schop daadwerkelijk de grond in gaat? De CDA-fractie maakt zich wel ongerust op dit punt. Als wij bij de informatiediensten langs gaan, zoals de ANWB, horen wij tot nu toe dat zij niet weten wat er in 2010 gaat gebeuren. Als de vaste commissie aan de minister vraagt, een overzicht aan te leveren met wat er in 2010 gaat gebeuren, krijgt zij een briefje van de minister waarin staat dat het kabinet nog niet precies weet wat er gaat gebeuren. Ik denk dan ook dat het goed is dat de minister alles uit de kast gaat halen om met een actieplan te komen met als doel, die overlast te beperken. Ik heb daarover opmerkingen gemaakt. De heer Aptroot deed dat al in de media. Het CDA is nooit te beroerd om even mee te denken. Het geeft de minister dan ook een aantal suggesties mee: geef de bouwers een bonus in het geval van versnelling. Zorg voor realtime informatie met sms, iPhone, twitter en internet. Geef boetes aan bouwers die treuzelen. Zorg ervoor dat op verkeersschermen op grote evenementen wordt aangegeven wat er gaat gebeuren. Ga met de ANWB in overleg om na te gaan of zijn routeplanner op de meest bezochte website van Nederland, ook realtime informatie kan geven in plaats van alleen informatie op vaste locaties.

Integrale afstemming is ook een punt. Vaak werken overheden langs elkaar heen en werkt ProRail toevallig aan het spoor op het moment dat de weg open ligt. Dat zijn van die kleine dingen die wij voor moeten zijn. Wij kunnen die ook voor zijn. Ik heb er vertrouwen in dat de minister daarvoor gaat zorgen, maar hij moet het wel gaan doen.

De vervoersector pleit ervoor om te kijken naar de venstertijden van gemeenten. Als wegen open liggen, geef dan ook de vervoersector de ruimte om op andere momenten zijn goederen af te leveren. Ik begrijp dat dit een taak is voor de gemeenten, maar ik verzoek de minister toch om dat in het overleg met de overheden mee te nemen.

De Rouwe

Ik complimenteer de minister met zijn aanpak bij Eindhoven, de A2. Daar wordt de bouwer inderdaad gedwongen om stroken open te houden, terwijl de automobilisten voorbij komen. De bouwer krijgt bovendien een bonus in geval van versnelling. Goed zo, minister! Zet dat door. Het CDA wil dat graag vaker zien. Geef de markt de ruimte voor het aandragen van oplossingen en om met ideeën te komen en informeer de Kamer over uw aanpak en over de trajecten waar dit ook zal gebeuren.

De projecten en de procedures zijn met de crisis- en herstelwet goed benoemd en vereenvoudigd. Ook zijn de projecten goeddeels gefinancierd, maar een echelon hoger staan wij wel voor de uitdaging om 35 mld. te bezuinigen. De overheid zal dus een stap terug moeten doen. De vraag is echter of wij ook een stap terug moeten doen wat onze ambities betreft. Volgens mij hoeft dat niet altijd. Ook voor infrastructurele projecten geldt dat het mogelijk is dat de overheid een stap terug doet. Er zal dan echter wel iemand moeten zijn die de stap voorwaarts zet. De private sector heeft aangegeven dat hij dat wil. Hoe is het mogelijk dat wij in Europees verband, als het om pps-constructies gaat, achteruit lopen? Hoe is het mogelijk dat beleggers wel willen investeren in Amerikaanse huizen, maar dat zij dat niet willen doen in de Nederlandse wegen? Komt dat omdat de procedures te ingewikkeld zijn, of omdat het kabinet nog koudwatervrees heeft? Laten we het concreet maken.

Een aantal pps-projecten bij het ministerie komen los. Dat erken ik direct. Er moet nadrukkelijker naar de toepassing en de overdracht van het instrument gekeken worden, maar wij willen ook graag weten hoe het zit met pijlerprojecten. Zijn daarover al afspraken gemaakt? En hoe zit het met de provincies die eventueel tot een versnelling kunnen komen als het om pps gaat? Wordt bezien wat zij zelf kunnen voorfinancieren? Ik verwijs gemakshalve naar de motie-Koopmans/Cramer.

In de nota MobiliteitsAanpak staat dat de minister streeft naar een robuust wegennet. Wat ons betreft is dat een heel goede aanpak. Nu wordt daar vaak nog 80 kilometer per uur gereden, maar het CDA vindt dat we over kunnen gaan op 100 kilometer per uur. De minister heeft zich daar ook wel eens over uitgelaten.

Een andere mogelijkheid is, te werken met een "een-plus-twee rijstroken"-systematiek. Per richting zou dat wel eens een heel slimme oplossing kunnen zijn binnen het startprogramma Duurzaam Veilig. Hoe is het dan mogelijk dat wij het eerste de beste voorkeursbesluit voorbij zien komen, namelijk dat over de N18, waarin staat dat het toch 80 kilometer blijft? Waarom kon daar niet 100 kilometer per uur gereden worden? Wat blijft er van de ambitie over om op de N-wegen in Nederland veel vaker 100 kilometer per uur te rijden?

De snelwegen maken ook onderdeel uit van een robuust wegennet. Het wordt hoog tijd dat de snelweg weer een snelweg wordt. Het CDA wil in de toekomst een stap verder gaan. Het wil namelijk komen tot supersnelwegen. Dat zijn aparte rijstroken zonder op- en afritten voor verkeer, opdat er beter en sneller kan worden doorgereden. Bij de A12 bij Utrecht is daarvan al iets te zien en het werkt daar goed. Zorg ervoor dat auto's echt kunnen doorrijden. Ook bij de A2 is dit soort superrijstroken vereist. Volgens het CDA is dat de manier om wegen slimmer en beter te benutten, naast alles wat er al gebeurt en wat in de toekomst staat te gebeuren.

Het CDA vraagt de minister daarom in kaart te brengen welke Nederlandse wegen in aanmerking komen voor dergelijke supersnelwegen. Het CDA vraagt de minister ook om daarbij te vermelden welke hobbels moeten worden genomen.

Ik ben van mening dat het goed is dat wij verder kijken dan 2015. Ik meen dat het goed is dat wij op veel terreinen zaken doen, maar dat het ook een goede zaak is dat wij de doorstroming beter op gang laten komen. Dat kan bijvoorbeeld door deze stroken niet te combineren met het doorgaand verkeer.

De heer **De Mos** (PVV): Supersnelwegen. Tot zo ver het goede nieuws. Waarom wil het CDA deze supersnelwegen bekostigen over de rug van de automobilisten?

De heer **De Rouwe** (CDA): Voorzitter. Misschien is het de heer De Mos opgevallen dat de automobilisten nu vaak geld betalen dat niet terugkomt in de wegen. Daarvan is het CDA geen voorstander. Als mensen betalen voor hun auto, zegt het CDA dat zij dit ook moeten terugzien in infrastructuur. Dat is een behoorlijke trendbreuk ten opzichte van nu. Ik kan niet anders dan van de heer De Mos verwachten dat hij het onderschrijft en ondersteunt.

De heer **De Mos** (PVV): Het CDA melkt de mensen eerst leeg en legt via een omweg snelwegen aan met hun geld. Die omweg heet kilometerheffing. Dat moet je gewoon niet doen.

De heer **De Rouwe** (CDA): Hallo, mijnheer De Mos, niet direct weglopen.

Voorzitter. De term "leeg melken" komt op mij een beetje vreemd over. Misschien kent de heer De Mos de plannen van het kabinet ten aanzien van het anders betalen voor mobiliteit. Wij gaan er juist voor zorgen dat de mensen niet, zoals de afgelopen tijd het geval was, steeds worden geconfronteerd met verhogingen van de provinciale opcenten. Dat wordt ook aangevoerd door VVD-gedeputeerden en CDA-gedeputeerden. Om dat laatste kan ik soms boos worden. Met dit voorstel gaan wij er voor zorgen dat mensen niet meer betalen dan voorheen en wij gaan er ook, mijnheer De Mos, mevrouw de voorzitter, voor zorgen dat de mensen echt waar voor hun geld krijgen. Het geld moet niet naar allerlei gekke hobby's gaan. Het moet niet in één keer naar sociale zaken gaan, hoewel dat op zich heel goed kan zijn. Het geld dat de automobilist opbrengt, moet ook echt onder het rubber van zijn banden terechtkomen, namelijk in asfalt en andere infrastructuur. Dat zou de heer De Mos toch minimaal enigszins moeten aanspreken.

De heer **Roemer** (SP): Ik hoor graag van de heer De Rouwe een toelichting waar hij het geld vandaan wil halen. In de media zegt hij zo mooi dat het geld van de kilometerheffing komt. Maar het geld van de kilometerheffing, waar hij zo'n groot voorstander van is, gaat naar het Infracfonds.

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

De heer **Roemer** (SP): Voor 2010 zit in het Infracfonds een bedrag van 8,6 mld.

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

De Rouwe

De heer **Roemer** (SP): Door de kilometerheffing komt er geen dubbeltje meer of minder in.

De heer **De Rouwe** (CDA): Neen. En dat is maar goed ook, voorzitter.

De heer **Roemer** (SP): Waar haalt u dan al dat geld vandaan? Gaat u dan iets anders schrappen? U doet net alsof er door de kilometerheffing meer geld beschikbaar zou komen. Dat is helemaal niet zo. Sterker nog, het wordt zelfs minder. De exploitatiekosten van de kilometerheffing bedragen 0,5 mld. per jaar. Ik neem aan dat die ervan betaald zullen moeten worden, Wij zullen het dus zelfs met een tandje minder moeten doen.

De **voorzitter**: Via de voorzitter, mijnheer Roemer.

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik ga na zijn eerste interruptiedebatje over de benzineprijs niet meer rekenen met de heer Roemer want toen ging het al finaal mis. Ik zal mij tot de kern beperken. De vraag van de heer Roemer luidt, waar wij het van gaan betalen. Het voorstel dat het CDA vandaag doet, is dat het kabinet in kaart brengt waar wij beter en sneller kunnen rijden. Wij vragen om snellere wegen. We zien dat deze nu al worden aangelegd, bij Eindhoven en bij Utrecht. Het is maar de vraag of dit allemaal wel zoveel extra geld kost. Waarom kunnen de trajecten nu wel uitgevoerd worden, zonder dat ze extra geld kosten? Waarom zouden wij in de toekomst onze plannen niet anders kunnen aanpakken? U praat direct over allemaal extra geld. Het CDA vindt dat het geld dat opgebracht wordt door de automobilisten, terug moet vloeien naar de automobilisten en naar andere mensen die gebruikmaken van infrastructuur. Ik heb het nog niet eens over geld. Het zou wel eens kunnen zijn dat we de plannen gewoon gaan aanpassen, om ervoor te zorgen dat we weer kunnen doorrijden in dit land.

De **voorzitter**: Mijnheer De Rouwe, ik vraag u nadrukkelijk om beperkter te antwoorden.

De heer **Roemer** (SP): Ik wil graag met de heer De Rouwe meedenken. Het idee achter een supersnelweg kan heel positief zijn. We zien dat een aantal snelwegen rond Rotterdam op lange stukken geen invoegstroken heeft, waardoor het verkeer beter kan doorrijden. Het is een prima voorstel, maar het kan op maar heel weinig plekken uitgevoerd worden, vanwege ruimtegebrek. Als u supersnelwegen wilt aanleggen op die plekken waar het kan en zonder dat dit een dubbeltje meer kost, zeg ik: you're my man! Dat mag ik natuurlijk niet zeggen van u, voorzitter.

De **voorzitter**: U zou moeten zeggen: He's my man.

De heer **Roemer** (SP): Ik twijfel eraan of het voorstel uitgevoerd kan worden. Als je op een aantal bestaande snelwegen minder in- en uitvoegstroken hebt, betekent dit een extra belasting van het onderliggend wegennet. Het verkeer zal toch ergens naartoe moeten. Wij kunnen daar niet zomaar een aantal stroken bij gooien.

De **voorzitter**: Het kan iets korter, mijnheer Roemer.

De heer **Roemer** (SP): Het is te ingewikkeld om dit heel kort te doen. Hoe goed het idee van de heer De Rouwe

ook is, het is altijd duurder. Mijn vraag blijft dus hoe hij het gaat financieren. Of is het alleen een leuk speeltje en moeten we straks helaas constateren dat het niet gaat?

De heer **De Rouwe** (CDA): Wij vragen het kabinet vandaag om te inventariseren waar supersnelwegen mogelijk zijn. Terecht zegt u dat het op een aantal locaties heel moeilijk of zelfs onmogelijk wordt. "Niet kunnen" hoef ik nog niet te horen, want we moeten ook ambitie tonen. Ik ben het met u eens dat het geen gemakkelijke opgave is.

Ik bestrijd dat dit voorstel geld kost. Wij vragen niet meer en niet minder dan om voor de lange termijn in kaart te brengen waar dit voorstel uitgevoerd kan worden. Ik realiseer mij heel goed dat dit in deze kabinetsperiode niet direct zou kunnen. Ik ben begonnen over 2015. Het wordt tijd dat we in deze Kamer eens verder kijken dan een of twee jaar. De ambitie die het CDA uitspreekt, is heel duidelijk. Daar willen we naartoe. Dank voor uw steun. Laten we eerst eens bekijken wat de inventarisatie oplevert. Daarna kunnen we bekijken wat we willen en kunnen. Dan komt de geldvraag ook direct aan de orde.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Op zich kan ik best begrijpen dat de CDA-fractie, na een paar weken Eurlings en kilometerbeprijzing, behoefte heeft aan een beetje asfalt. Dat snap ik en vind ik niet zo erg. Maar ik had net als de heer Roemer begrepen dat de supersnelwegen betaald worden van de opbrengsten uit de toekomstige kilometerbeprijzing. Zo hebben wij het volgens mij allemaal begrepen. Ik heb hier een ANP-berichtje, waarin dat letterlijk staat.

De **voorzitter**: Wat is uw vraag?

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Ik begrijp nu dat dit eigenlijk niet de bedoeling is en dat er dus geen koppeling is tussen de opbrengsten uit de toekomstige wet kilometerprijs en de eventueel aan te leggen infrastructuur. Is er nu wel of geen koppeling?

De heer **De Rouwe** (CDA): We zouden het ook kunnen betalen uit de milieugelden, maar dan krijg ik weer ruzie met u. Dat doen we dus niet.

De **voorzitter**: Dan krijgt u ruzie met de heer Vendrik.

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik ga het steeds beter doen, hoop ik.

Mevrouw de voorzitter. Het Infrastructuurfonds is bedoeld om infrastructuur aan te leggen. Het lijkt mij dus heel logisch dat we in de toekomst gaan bekijken hoe we onze wegen anders en beter kunnen aanleggen. Natuurlijk vindt het CDA dat van alle opbrengsten, uit de kilometerheffing en uit andere heffingen, geld in het Infrastructuurfonds moet komen. Dat geld moet terug naar de mensen die het geld opbrengen. Daarom is het zo goed om ook hier te pleiten voor gebruik van het Infrastructuurfonds. U hoort mij niet zeggen dat dit vandaag of morgen moet gebeuren. U hebt mij aan het begin van mijn betoog nog iets anders horen zeggen: ook private partijen kunnen hieraan bijdragen. De overheid hoeft niet altijd alles te doen.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): We zullen hierover

De Rouwe

waarschijnlijk nog wel even doorpraten bij de bespreking van het MIRT. Dat is een meerjarig infrastructuurprogramma, waarin voor miljarden honderden projecten staan beschreven. Tot 2020 is alles wel min of meer belegd. Al het geld dat deze minister mag besteden aan infrastructuur is grosso modo echt wel belegd met allerlei projecten. Moeten de supersnelwegen tot 2020 uit het bestaande geld komen? Moeten er projecten voor wijken? Of zegt de CDA-fractie tegen de minister: nee, het geld voor de bestaande infrastructuurprojecten moet omhoog, en uit die plus moeten de supersnelwegen worden betaald? Meer smaken zijn er, denk ik, niet. Wat heeft de voorkeur van het CDA?

De heer **De Rouwe** (CDA): Voorzitter. Zo ver is het CDA nog helemaal niet. Het CDA vraagt vandaag voor het eerst aandacht voor de supersnelwegen. Die zijn nog nooit genoemd in de Kamer. U hebt mij horen zeggen wat er nu al plaatsvindt. Dat is ook uit de MIRT-gelden betaald. Het is niet altijd een kwestie van extra geld. Het is soms ook een kwestie van innovatie, van nieuwe ideeën. En soms is het een kwestie dat de overheid het niet altijd alleen moet doen. Dat is vandaag het pleidooi van het CDA. Ook private partijen kunnen bijdragen. Bovendien is dit niet iets is wat we dit jaar of komend jaar kunnen realiseren. Het CDA denkt verder dan de Crisis- en herstelwet, het CDA denkt verder dan Anders Betalen voor Mobiliteit; dit is een toekomstbeeld waarover wij vandaag voor het eerst willen praten en waar wij een piketpaal voor willen slaan.

De **voorzitter**: Laatste maal, mijnheer Vendrik.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Ik ruik asfalt en ik ruik een lege portemonnee. Dat is mijn korte samenvatting.

De heer **Van der Ham** (D66): Voorzitter, net werd de heer De Rouwe gevraagd of hij overleg had gepleegd met de heer Atsma. Dat bleek niet het geval te zijn, maar ik moet nu constateren, mevrouw de voorzitter, dat hij op dit punt wel met de heer Atsma heeft overlegd. Die is er namelijk altijd heel goed in om iets in de media brengen, bijvoorbeeld door het aan te kondigen op nu.nl. Als je vervolgens in de Kamer vraagt hoe hij zijn voorstel precies gaat aanpakken en betalen, zegt de heer Atsma altijd dat dat minder belangrijk is. Dat haalt dan natuurlijk de kranten niet meer.

De **voorzitter**: Dit debat gaat niet over de heer Atsma.

De heer **Van der Ham** (D66): Nee, het gaat over asfalt. Asfalt, Atsma, het is een soort alliteratie. Mijn vraag aan de heer De Rouwe, mevrouw de voorzitter, is als volgt. U had het over het Infrastructuurfonds. Het is een beetje een ballonnetje, waar u leuk mee wekomt. Prima. U zegt dat het geld uit het Infrastructuurfonds vooral naar asfalt moet. Ik kan mij echter nog herinneren dat in het verleden in moties van de heer Hofstra of de heer Van Hijum, die toen nog woordvoerder was, werd uitgesproken dat er ook een substantieel bedrag naar het openbaar vervoer moest, dat het Infrastructuurfonds daar ook voor was bestemd. Kondigt u namens het CDA nu alvast aan dat het aandeel openbaar vervoer in het Infrastructuurfonds moet afnemen ten gunste van het asfalt? Dat zou echt nieuws zijn, mevrouw de voorzitter!

De heer **De Rouwe** (CDA): Iets in de media brengen heb ik niet van de heer Astma geleerd maar van u, want volgens mij bent u jarenlang het meest geciteerde Kamerlid geweest. Dat hebt u goed gedaan. Mijn complimenten en dank voor de lessen die ik van u heb geleerd. Overigens, voorzitter, hoor ik veel de naam "Atsma". Daar is echter een reden voor, want de zoon van de heer Atsma zit vandaag op de tribune. De invloed van de Atsma's op mijn collega-Kamerleden is groot!

Het is goed om te zeggen dat de heer Van der Ham kennelijk woorden die ik zou hebben uitgesproken nodig heeft om zijn verhaal te onderbouwen. Ik heb echter nooit gezegd dat al het geld naar de wegen zou moeten. Integendeel, we moeten juist én, én, én doen. Ik merkte het zojuist ook al bij collega Vendrik, toen het ging over de fiets en de auto als tegenstelling. Wanneer stappen we in de Kamer eens een keer af van het idee dat het of het een, of het ander is? Laten we én, én, én doen. Daar kunt u het CDA op aanspreken. U hoeft dus niet bang te zijn dat wij de bussen gaan stoppen om van het geld alleen maar asfalt aan te leggen. Ik zie de heer Vendrik nog net geen zucht van verlichting slaken. Ik kan u toezeggen dat wij niet aan de bussen gaan tornen.

De **voorzitter**: Laatste keer, mijnheer van der Ham.

De heer **Van der Ham** (D66): Met alle respect, voorzitter, de heer Roemer had natuurlijk helemaal gelijk met zijn opmerking dat als je vanaf nu of vanaf 2015 tot 2020 of 2025 meer aan supersnelwegen zou willen doen, je soms ruimtelijk in de problemen zult komen. Dan heb je gewoon extra geld nodig. Als u dat uit hetzelfde Infrastructuurfonds wilt halen en dat fonds wordt niet groter, dan gaat het ten koste van iets anders, namelijk van openbaar vervoer. Dat is gewoon een eenvoudige rekensom. Voordat u verdergaat met uw idee, dat ik op zichzelf sympathiek vind – D66 heeft sympathie voor dit soort oplossingen – moet u wel het sommetje maken en de financiën bijleveren. Zeg ik via de voorzitter tegen de heer Rouvoet.

De **voorzitter**: U bedoelt de heer De Rouwe.

De heer **Van der Ham** (D66): Nou ja, hij zit geloof ik op zijn flank in het CDA, dus wat dat betreft ...

De heer **De Rouwe** (CDA): Het is toch maar goed dat ik hier vandaag ben om die namen eens een keer duidelijk te maken. Wellicht dat we daarin een stap kunnen zetten!

Voorzitter. Ik denk dat het duidelijk is dat er in ieder geval veel steun is voor dit plan. Als ik zelfs de heer Roemer hoor zeggen dat hij het sympathiek vindt. Dat heb ik nog nooit van hem gehoord. U vindt het sympathiek. Mijnheer Van der Ham, u hebt mij toch ook horen zeggen dat we niet altijd alleen op die overheid moeten zitten? Wees nu als liberale partij ook een keer enthousiast als het CDA roept om publiek-private samenwerking. Er zijn zo veel bedrijven die willen investeren. Die investeren nu in Amerikaanse huizen en niet in Nederlandse wegen. Laten we nu eens een keer een stap vooruit zetten. Doet u gewoon mee met het CDA!

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

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik maak een grote stap van

De Rouwe

de ambitie die hier is uitgesproken naar een aantal snelle ontwikkelingen die we kunnen realiseren in de regio. Het is ongewenst dat we in de Randstad enorm investeren en over een paar jaar moeten zeggen dat de regio er bekaaid van is afgekomen. Het zit hem soms in heel kleine dingen. Ik ontving onlangs een verhaal over de mooie vissersplaats Makkum, waar de scheepswerf niet meer verder kan ontwikkelen omdat de diepgang van de vaargeul te beperkt is. De provincie wil een bijdrage leveren, maar kan die niet rond krijgen. Het zijn soms van die kleine dingen die ook met de crisisgeldten opgelost kunnen worden. Ik vraag de staatssecretaris om te bezien wat zij met de crisisgeldten kan bereiken. Het gaat soms om kleine bedragen die grote effecten hebben, vooral voor de regionale economie.

Het CDA en ook andere partijen hebben de laatste tijd regelmatig gesproken over de binnenhavens en de binnenvaart. Ik wil graag van de staatssecretaris weten hoe het staat met de quick wins. Is het geld al besteed? Als dat niet het geval is, weten we ook dat er aanvragen liggen die tot nu toe niet gehonoreerd zijn. Ik wijs bijvoorbeeld op de sluis bij Deventer. Zou het geen idee zijn om in het geval van onderuitputting gelden te gebruiken om de quick wins echt van de grond te krijgen, en dan maar met minder strenge eisen, zolang de regio's maar kunnen ontwikkelen? Wil de staatssecretaris zich daarvoor inzetten?

Ik heb al gesproken over minder overheid. Dat kan ook op andere terreinen. De overheid moet namelijk niet altijd overal vooraan willen staan. Geef mensen de ruimte en de verantwoordelijkheid om zelf keuzes te maken. Begin dit jaar vroeg mijn fractie aandacht voor de bemoeizucht van de overheid op de weg. Om die reden pleit het CDA voor minder verkeersborden in dit land. Nederland leidt aan bordenfetisjisme. Je kunt het zo gek niet bedenken of een weg staat vol met 20, 30, 40 borden. Ook gevestigde organisaties, zoals de SWOV en Veilig Verkeer Nederland, steunen onze actie. Onze actie bracht Nederland op dat punt in beweging. Heel veel burgers e-mailden ons met foto's en voorvallen van volstrekt belachelijke bordensituaties.

Niet alles is kommer en kwel, want er kwam goed nieuws van gemeenten, van lokale overheden die hun gebieden compleet opnieuw inrichten volgens het "shared space"-principe. Hierbij streeft men bewust naar meer eigen verantwoordelijkheid voor de weggebruiker. Door het gedeeld ruimtegebruik is een verkeersconcept ontstaan dat multifunctionaliteit, en daarmee de relatie tussen de verkeersveiligheid en de omgeving van de openbare ruimte, centraal stelt. Het zorgt ervoor dat mensen zich weer medeverantwoordelijk voelen en dat de overheid minder aanwezig is. Minder overheid dus, en meer mens.

Het is toch wel gek dat dit project door heel veel landen in de wereld intensief gevolgd wordt en dat heel veel landen – ik wijs op onze buurlanden Duitsland en Engeland – dit principe invoeren, en dat het nog helemaal niet op de rijksagenda staat. Hoe kan het zijn dat een dergelijk project dat zo veel innovatieprijzen heeft gewonnen, nog nooit is voorgekomen in het rijksbeleid? De CDA-fractie zou graag willen dat dit punt prominenter op de agenda komt. Is de minister bereid om eens te kijken naar al die succesvolle projecten? Is hij bereid om de projecten waar vragen over zijn, misschien ook hier in de Kamer, eens op een rijtje te zetten en om

te bezien of we hier veel meer mee kunnen? Is de minister bereid om daar een onderzoek naar te doen?

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Ik ben het eens met wat collega De Rouwe zegt over de shared space. Ik heb daar één vraag bij. Hoe zit het met de juridische implicaties bij een ongeluk? Hoe denkt de heer De Rouwe dat probleem op te lossen? Volgens mij worstelen andere landen daar ook mee.

De heer **De Rouwe** (CDA): Dat klopt. Het pleidooi zal ook nooit kunnen zijn om alle borden weg te halen. Een aantal borden heb je nodig, ook omdat die voorgeschreven zijn. Als je echter kritisch kijkt naar waar Nederland zijn borden plaatst, dan zie je een andere cultuur, een omgekeerde cultuur, een cultuur van overheden en van angst. Een cultuur van overheden die zeggen: wij zijn straks aansprakelijk, wat we niet willen zijn.

De **voorzitter**: Mijnheer De Rouwe, wilt u korter antwoorden? We lopen echt achter op het schema.

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik zal eraan denken, voorzitter.

Voorzitter. Ik geef het voorbeeld van Smalingerland in de gemeente Drachten, waar al die borden zijn weggehaald en de politie zei dat dit kan. Het kan dus wel. Het roept veel vragen op, onder andere de vraag van de heer Cramer. Ik denk dat het daarom goed is als de minister er een landelijk onderzoek naar doet. Dan kunnen we die vragen nadrukkelijker stellen, want de heer Cramer heeft een niet geheel onterecht punt.

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

De heer **De Rouwe** (CDA): In 2010 zet het kabinet in op extra duurzaamheid en innovatie: elektrisch rijden, aangescherpte milieunormen, verbeteringen om de leefomgeving van bijvoorbeeld Schiphol te verbeteren en extra investeringen in vaarwegen. Mijn fractie steunt dit. Wij vragen ons echter af of wij niet meer kunnen doen. Neem de binnenvaart. Deze sector zit allang in zwaar weer door de overcapaciteit en de vraaguival. Het CDA steunt de sector in zijn streven om voor de korte en de middellange termijn een oplegging in te stellen als de NMa dit toestaat. Veel bedrijven zouden veel meer met de binnenvaart kunnen doen. Daarom is het van belang dat de voorlichtingsbureaus blijven bestaan. En wij kunnen meer doen. Er moet meer gebeuren. Veel bedrijven zijn nog onbekend met de voordelen van de binnenvaart. De binnenvaart biedt schoon, betrouwbaar en heel betaalbaar vervoer. Zou het daarom niet goed zijn om de bedrijven in kaart te brengen die gebruik kunnen maken van de binnenvaart, maar dat helaas nog niet doen? Welke kansen liggen er om nieuwe verbindingen te leggen en zo het vervoer van de weg te halen en over te hevelen naar het water? Graag een reactie van de staatssecretaris. Ik krijg graag specifiek een reactie op het plan van de binnenvaartsector om veel meer aan acquisitie te doen. De sector heeft daarvoor een kleine bijdrage van rond 1 mln. gevraagd. Dit zou wel eens een heel goede investering kunnen zijn die ook bijdragen aan de kabinetsdoelstellingen.

De heer **Roemer** (SP): Het pleidooi om meer voor de binnenvaart te doen, is mij uit het hart gegrepen. Als de

De Rouwe

staatssecretaris nu met een lijst komt van vaarwegen die opgeknapt moeten worden, is het CDA dan bereid om geld van de wegen naar de vaarwegen te sluiten?

De heer **De Rouwe** (CDA): Wij hebben daar geld voor gereserveerd. Het kabinet heeft extra geld uitgetrokken en dat steunen wij. Dat vinden wij op dit moment voldoende. Er zal veel meer moeten gebeuren. Wat ons betreft, is de inzet van het kabinet op dit punt prima. Het is meer dan welk kabinet tot nu toe hieraan heeft uitgegeven.

De heer **Roemer** (SP): Dan kan ik alleen meer constateren dat het wederom een lege huls is van het CDA. Een mooi verhaal houden en zeggen dat er iets moet gebeuren, maar geen boter bij de vis. Dit is vanavond nu de vierde keer dat het CDA dit doet. Het maakt mooie sier, maar als ik vraag waar de middelen zijn en of het CDA bereid is om het geld van het ene potje naar het andere te schuiven, is het vier keer "nee". Mijnheer De Rouwe, ik heb hier niet zo veel aan.

De **voorzitter**: Dat is geen vraag. Mijnheer de Rouwe, u vervolgt uw betoog.

De heer **Roemer** (SP): Wie zwijgt stemt toe.

De heer **De Rouwe** (CDA): Als er vragen worden gesteld, dienen ze beantwoord te worden, maar als er alleen maar gekke opmerkingen worden gemaakt, moet je die negeren.

De **voorzitter**: Dat is uitlokking.

De heer **Roemer** (SP): Ik zal specifiek zijn. Het CDA komt met een notitie over fietsen en als wij vragen of er ook geld voor komt, zegt de heer De Rouwe "nee". Het CDA zegt in de media dat er supersnelwegen moeten komen en dat dit betaald moet worden uit de kilometerheffing. Als ik ernaar vraag, zegt het CDA "nee". Het CDA zegt dat er meer moet gebeuren voor de binnenvaartschippers. Op mijn vraag of er daarvoor eventueel ergens geld vandaan gehaald wordt, zegt het CDA "nee". Mijnheer De Rouwe, dat zijn geen gekke verhalen, want dit zegt u zelf. Als er gekke verhalen worden verteld, dan doet de CDA-fractie dat zelf. Het CDA maakt mooie sier, maar doet geen boter bij de vis. Het dient allemaal betaald te worden en ik wil de CDA-fractie graag helpen om daar een potje voor te vinden, maar dan moet die fractie daar wel open voor staan.

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik denk dat de heer Roemer er een potje van maakt en dat het hem nogal hoog zit dat het CDA het opgenomen heeft voor de fietsers. Ons huiswerk hadden wij al gemaakt. Door die notitie hebben wij al geld daarvoor vrijgemaakt. Op dat punt hebben wij meer gedaan dan de SP de afgelopen jaren.

Wat de binnenvaart betreft, moet de heer Roemer toch even naar mijn tekst kijken. Ik vraag aandacht voor acquisitie. Ik vraag om te kijken of wij bedrijven kunnen interesseren voor de binnenvaart. Ik weet – ook de heer Roemer is een binnenvaartman – dat dit punt hem aanspreekt. Ik vraag de staatssecretaris daar geld voor. Mijnheer Roemer, laten wij de volgende deal maken. Als de staatssecretaris dat niet in voldoende mate doet, dan komen wij met een amendement.

De heer **Roemer** (SP): Ik noem concrete voorbeelden. De SP heeft alleen in deze periode veertien notities gemaakt op het terrein van Verkeer en Waterstaat. Mijn voorganger trok er misschien nog wel veel harder aan. In die notities staan concrete voorstellen, inclusief dekking. Hoezo doet de SP-fractie niks? De heer De Rouwe komt nu met mooie verhalen, maar als ik vraag waar dat van betaald moet worden, geeft het CDA niet thuis. De heer Van der Ham zei het zojuist heel mooi en ik constateer met hem dat het wel een erg hoog "nu.nl"-gehalte heeft. Het CDA wil wel de media halen, maar het zegt vervolgens niet: dat gaan wij concreet doen, daar is zo veel voor nodig en dat halen wij daar vandaan.

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik had al gezegd dat het bij de supersnelweg niet direct om extra geld gaat. Er kan ook sprake zijn van nieuwe inzichten bij het aanleggen van wegen. Ik wijs op de wegen die nu al volgens dit principe worden aangelegd. Ik ben blij dat de heer Roemer ons inhoudelijk steunt. Laten wij eens kijken wat wij nog meer kunnen doen. Ik hoop dat wij daarbij ook op de steun van de heer Roemer kunnen rekenen.

De heer **Aptroot** (VVD): Voorzitter. De heer De Rouwe suggereert dat er wat meer voor de automobilist zal gebeuren. De automobilist betaalt per jaar 13 mld. belasting, maar ziet daar in de vorm van wegen slechts 2,9 mld. (22%) van terug. Dat is een schijntje. De heer De Rouwe zegt dat supersnelwegen niet nieuw zijn omdat er al op die manier wordt gewerkt. Het CDA bracht het echter wel als een nieuw punt, maar dat vind ik allemaal prima. Als wij meer aan de wegen willen doen, is er meer geld nodig. De minister heeft een taakstelling van 120 mln.

De **voorzitter**: Maar mijnheer Aptroot ...

De heer **Aptroot** (VVD): Ik ben bijna klaar met mijn vraag, voorzitter, en ik interrumppeer al heel weinig. Ik ben zo bescheiden vandaag.

De **voorzitter**: Daar gaat het niet om, maar u grijpt terug op een punt waar wij het al lang over hebben gehad. Wij zijn nu bij de binnenvaart. Of wilt u nu een vraag over de binnenvaart stellen?

De heer **Aptroot** (VVD): Nee, mijn vraag sluit net aan op de discussie met de heer Roemer.

De heer De Rouwe geeft te kennen wat voor de wegen te willen doen. De minister heeft een taakstelling van 120 mln. Dat bedrag bezuinigt hij op investeringen in infrastructuur. Is de heer De Rouwe het met de VVD-fractie eens dat de minister veel beter ervoor kan zorgen dat hij naar minder dan 14.000 ambtenaren gaat in al die dure gebouwen van Rijkswaterstaat? Als wij een voorstel zouden doen om in ieder geval geen 120 mln. af te halen van het investeringsbudget vanaf 2011, steunt de CDA-fractie het dan?

De heer **De Rouwe** (CDA): De VVD-fractie kan nu toch niet komen met een voorstel voor minder ambtenaren terwijl dat gewoon een coalitieakkoord is?

De heer **Aptroot** (VVD): Ja, dat is het coalitieakkoord maar het is wel typisch CDA, want het is papier. Er komen meer ambtenaren bij en de uitgaven gaan

De Rouwe

omhoog. Daar heb ik dus niets aan. Wij willen daden en niet al die mooie woorden.

De heer **De Rouwe** (CDA): Welnu, dan zal ik hier een primeurtje geven: het verhaal van de supersnelwegen had ik niet van mijzelf, maar dat had ik van het verkiezingsprogramma van de VVD. Aangezien dat echter allemaal in het VVD-programma stond en de VVD-fractie er daarna nooit meer wat over heeft gezegd, dacht ik: laat ik nou eens met de daden komen.

De heer **Aptroot** (VVD): Wij leveren boter bij de vis, want wij hebben een tegenbegroting waarin wij 500 mln. per jaar extra uitgeven aan de wegen. Ik zal weer een amendement indienen en dan reken ik op de steun van de heer De Rouwe. Wij halen honderden miljoenen bij Ontwikkelingssamenwerking weg en die kunnen zo in asfalt worden gestopt. Hij hoeft ons maar te steunen en hij maakt zijn woorden waar.

De **voorzitter**: Mijnheer De Rouwe, ik stel voor dat u antwoordt en uw betoog vervolgt en afmaakt zonder verdere interrupties.

De heer **De Rouwe** (CDA): Het is toch wel opvallend dat de supersnelwegen ooit een keer in een programma en in de media zijn genoemd en nog nooit in deze Kamer. Wat dat betreft, kan de VVD-fractie ook wat van ons leren.

Duurzaamheid en innovatie, ook voor de luchtvaart. Ik zag het al voor mij: de directeur van Milieudefensie die graag vanaf Schiphol vliegt. De luchtvaart is een gegeven en biedt naast nadelen ook ontzettend veel voordelen, zo zeg ik mede tegen de heer Vendrik. Nederland is er groot mee geworden en is niet voor niets een zeer gewaardeerd vestigingsland. Randvoorwaarde nummer één voor veel internationale bedrijven is en blijft immers bereikbaarheid. Schiphol moet daarom verder de ruimte krijgen om duurzaam en selectief te groeien. Een goede concurrentiepositie blijft deel uitmaken van een sterke Nederlandse luchtvaart. Daarom moet verder worden gekeken. Hoe staat het met de veiligheidskosten? Wanneer kunnen die eindelijk omlaag? Wanneer kunnen wij een gezamenlijk voorstel van staatssecretaris en minister tegemoet zien om daarin ook een slag te slaan?

Duurzame innovatie. Daar moet ook een tandje bij. De Kennis- en innovatieagenda luchtvaart moet nu echt handen en voeten krijgen. Wanneer kan de Tweede Kamer die agenda tegemoet zien? In het verlengde daarvan ligt de vraag over de regionale luchthavens, die ook van groot belang zijn voor dit land. Wanneer kunnen wij de adviezen van de heer Alders tegemoet zien over bijvoorbeeld de regio Eindhoven?

Maritieme noodhulp. In haar brieven van 15 februari en 16 juli 2008 kondigt de staatssecretaris aan dat de nota over maritieme en aerodynamische noodhulp na het zomerreces zou komen. Kan de staatssecretaris iets preciezer zijn, aangezien er inmiddels twee zomerrecesen voorbij zijn? Wanneer kunnen wij deze nota echt verwachten? Kan de staatssecretaris tevens toelichten op welk niveau de bijstand aan "search and rescue"-operaties en hulp ter voorkoming van grootschalige evacuaties is geregeld?

De **voorzitter**: Ik heb begrepen dat de vaste Kamercom-

missie vandaag heeft gevraagd naar de stand van die nota.

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

Hulde voor dit kabinet voor de inzet om Groningen Airport Eelde eindelijk de baanverlenging te geven die nodig is. De Europese Commissie heeft daar recent een goed voorstel voor gedaan.

De verkeersveiligheid van één bepaalde groep kwetsbare verkeersdeelnemers is nog niet goed. Hiermee bedoel ik de motorrijders. Begin dit jaar zagen wij weer ontzettend veel ongevallen, doden en gewonden. Wordt het niet tijd dit onderwerp hoger op de agenda te krijgen met een regionaal experiment waarbij wordt ingezet op opleiding door middel van risicoperceptie en -acceptatie? De KNMV heeft de minister hiertoe een voorstel gedaan. De CDA-fractie sluit zich daarbij aan. Kunnen wij niet in samenspraak met de sector en de verzekeraars bezien of wij die risicogroep eindelijk concreet beter kunnen helpen? Graag krijg ik hierop een reactie van de staatssecretaris.

Mijn tijd is bijna op; ik heb nog 17 seconden. Ik ben begonnen met het vooruitzicht naar 2015. Wij hebben nog een lange weg te gaan. Met de ambities die wij hebben, gaan wij een heel eind komen, maar er kan een tandje bij, een schepje bovenop.

De **voorzitter**: Dank u wel. Ik zie dat de heer Roemer en de heer Van der Ham nog een vraag voor u hebben. Ik verzoek hen de interrupties kort te houden. De hoeveelheid interrupties is niet zo erg, maar de woordvoerders hebben er enorm veel tijd voor nodig. Ook voor de beantwoording wordt enorm veel tijd genomen. We hebben nu twee sprekers gehad en we zijn al anderhalf uur verder. We gaan het zo niet halen om 23.00 uur en ik wil de leden liever niet beperken in hun aantal interrupties.

De heer **Roemer** (SP): Ik zal mijn best doen. De heer De Rouwe zei dat de luchtvaart duurzaam en selectief moet kunnen groeien. Wat is selectief? En klopt het dat de CDA-fractie nu niet over de kilometerheffing gaat beginnen, na afgelopen zondag zo veel uitspraken te hebben gedaan?

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik ben er haast mee begonnen. Zojuist werd even de commissie aangehaald. Wij hebben afgesproken dat wij op korte termijn een hoofdlijnen debat gaan voeren. Het is een heel goede zaak om dat gauw te doen. Dan zal de heer Roemer ons hier nog veel meer over horen zeggen dan afgelopen zondag. Als hij vandaag vragen heeft, ben ik natuurlijk bereid om die te beantwoorden, maar ik zag vandaag op de agenda staan: begroting 2010 Verkeer en Waterstaat. Ik heb getracht om daarover wat opmerkingen te maken.

Dan de duurzame en selectieve groei. Laat ik een voorbeeld geven van Schiphol. Dit kabinet heeft gezegd: die heel vieze stinkvliegtuigen hoeven wij niet meer.

De heer **Roemer** (SP): Om u te helpen, voorzitter: duurzaam snap ik. Wat bedoelde de heer De Rouwe met selectief?

De heer **De Rouwe** (CDA): Selectief betekent dat je vliegtuigen gewoon niet meer wilt hebben in dit land.

De Rouwe

De heer **Roemer** (SP): Louter en alleen vervuilende vliegtuigen? Of bepaalde maatschappijen? Chartervluchten? Low carriers? Vrachtvliegtuigen?

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

De heer **De Rouwe** (CDA): De heer Roemer zit niet minder in dit dossier dan ik. Het is al praktisch dat wij een aantal luchtvaartmaatschappijen hier niet willen hebben, omdat ze niet voldoen aan de veiligheidsnormen. Ik vind echter de suggestie van de heer Roemer om ook de "stinkende vliegtuigen" te weren van bijvoorbeeld Schiphol, een heel goede. Dat heeft het kabinet gedaan en wat ons betreft is dat de goede weg.

De heer **Van der Ham** (D66): Ik had dezelfde vraag als de heer Roemer over de kilometerheffing. Zondag hoorden we "geen spitsheffing", toen "wel een spitsheffing, maar dan in Amsterdam", en toen weer "geen spitsheffing". Vervolgens zei de heer Koopmans: nee, toch wel. Kan de heer De Rouwe die meanderende gang in de media van de heer Koopmans, zijn woordvoerder op dit dossier, eens even verklaren aan de D66-fractie?

De heer **De Rouwe** (CDA): Volgens mij was het een redelijk complete uitzending, met verschillende deelnemers. Het is goed om hier te zeggen dat het CDA kritisch is over de spitsheffing en dat wij graag zien wat er gaat gebeuren in Amsterdam. Dat hebben we ook afgesproken en dat staat in het akkoord. Voor ons is heel belangrijk dat wij de kostenneutraliteit waarborgen. Het CDA is daar inderdaad heel erg kritisch over. Het CDA wil niet toestaan dat allerlei regio's zomaar de spitsheffing kunnen gaan invoeren. Wij gaan het netjes doen. Wij gaan het voorzichtig doen. Elke cent die ergens wordt opgehaald met de spitsheffing gaat direct leiden tot een lager basistarief. De heer Van der Ham weet dat wij daar kritisch over zijn. De heer Koopmans heeft dit namens het CDA opnieuw geuit. Er komt een hoofdlijnen debat aan, waarin dit nog een keer geuit zal gaan worden.

De heer **Van der Ham** (D66): Ik kan alleen constateren dat de heer De Rouwe duikt op dit onderwerp, omdat de heer Koopmans de afgelopen dagen ongeveer elk uur een ander standpunt over de spitsheffing heeft ingenomen. Ik begrijp dat hij het even moet afdekken in de fractie. Dat begrijp ik hoor, maar dan toch even een inhoudelijke vraag. Als we die spitsheffing niet gaan doen, als we haar uit het wetsvoorstel zouden slopen of niet zouden invullen bij aanneming van het wetsvoorstel, dan stelt de kilometerheffing toch helemaal niets meer voor?

De heer **De Rouwe** (CDA): Als ik zou duiken in het debat had ik zojuist niet dit antwoord gegeven. Dan had ik gewoon gezegd: kijk naar het hoofdlijnen debat. Dat doe ik niet. Ik heb de heer Roemer uitgenodigd om mij vragen te stellen. Ik nodig de heer Van der Ham ook uit. Hij doet het, dus ik geef nu het inhoudelijke antwoord. Ik weet niet hoe de heer Van der Ham erbij komt dat wij de spitsheffing niet laten doorgaan. De heer Koopmans heeft heel duidelijk aangegeven dat hij met Amsterdam wil beginnen, dat wij wel kritisch zijn en dat we niet toestaan dat er zomaar allemaal spitsheffingen in Nederland worden ingevoerd omdat de een of andere

gedeputeerde dat graag wil. Daar zijn wij heel kritisch over. Dat mag toch in deze Kamer?

De **voorzitter**: Laatste maal, mijnheer Van der Ham.

De heer **Van der Ham** (D66): Als de heer Koopmans nu al zo'n streep in het zand trekt en zegt "Nou, eigenlijk willen we het allemaal niet, maar laat Amsterdam maar lekker zijn gang gaan", werpt hij al een schaduw over het wetsvoorstel. Dit, terwijl de spitsheffing elementair is voor het welslagen van het differentiëren van het autogebruik in Nederland. Als de CDA-fractie nu al zegt dat zij er eigenlijk geen zin in heeft, zegt zij toch eigenlijk dat zij helemaal geen zin heeft in het wetsvoorstel? Wees daar nu eens eerlijk over. De posities van de heer Koopmans vind ook ik onnavolgbaar. Ik begrijp dus dat de heer De Rouwe die niet kan uitleggen, maar hij moet dit eerst zelf eens goed uitzoeken.

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik kan alles prima uitleggen. Voor uw beeld is het misschien goed om te zeggen dat de heer Koopmans en het CDA niet los verkrijgbaar zijn. Ik denk dat wat de heer Koopmans heeft gezegd heel duidelijk was. Als u de hele uitzending hebt gezien, al begin ik daaraan te twifelen, weet u dat hij gezegd heeft dat Amsterdam daar gewoon onder valt. Het CDA is inderdaad kritisch. Wij willen eerst wel eens zien of het echt werkt. Het zou ook goed zijn om na verloop van tijd de minister te vragen naar een evaluatie. Het CDA gaat inderdaad niet toestaan dat de spitsheffing zo maar even wordt ingevoerd. Wij willen dat gewoon via de Kamer regelen en vastleggen in de wet.

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

De heer **De Rouwe** (CDA): Nee voorzitter, ik moet nog één ding toevoegen, anders doe ik de mensen voor wie dit wel belangrijk is tekort.

De **voorzitter**: Doe het dan wat korter.

De heer **De Rouwe** (CDA): Het CDA zegt ook: als er bij een spitsheffing ergens ook maar 1 cent extra bijkomt, gaat die er altijd af bij het basistarief. Het CDA wil namelijk niet meer ophalen dan nu is afgesproken.

De heer **De Mos** (PVV): Het CDA droomt in dit betoog van een druk Schiphol. Is dat een Schiphol met of zonder CO₂-belasting?

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik denk dat u ook hebt meegekregen dat er binnenkort in Kopenhagen een conferentie plaatsvindt. U weet wat de inzet van het kabinet is en dat daar steun voor is. Ik ben erg hoopvol over wat daar gaat gebeuren. Ik zou het toejuichen als wij hier een goed akkoord over kunnen sluiten. Uw uitspraak zou daarop wel eens van invloed kunnen zijn.

De heer **De Mos** (PVV): Beseft u wel dat een luchthaven met CO₂-belasting geen drukke luchthaven wordt?

De heer **De Rouwe** (CDA): Het kabinetsstandpunt hierover is duidelijk. Wij willen dit in een breed verband gaan bespreken in Kopenhagen. Het kan niet zo zijn dat wij in Nederland eventueel zo'n belasting gaan invoeren terwijl het in het buitenland niet zo is. Wat dat betreft is

De Rouwe

het ook goed om lessen te trekken. Het standpunt van het kabinet is denk ik tegemoetkomend aan uw verhaal: zorg ervoor dat de Nederlandse luchthavens een goede concurrentiepositie hebben ten opzichte van het buitenland. Dat zou u in het CDA moeten aanspreken en ik verwacht dan ook uw steun, mijnheer De Mos.

De heer **Aptroot** (VVD): Ik zou de heer De Rouwe willen vragen naar de dagkoersen ... Nee, ik vergis me, naar de uurkoersen van het CDA-standpunt over de spitsheffing. Ik begrijp nu dat spitsheffing in principe akkoord is en dat het begint in Amsterdam. Wat zijn volgens de heer De Rouwe de voordelen van een spitsheffing en welk tarief hoort daarbij?

De heer **De Rouwe** (CDA): Het kabinet heeft nog geen standpunt ingenomen over het tarief. Ik laat dat ook maar bij het kabinet. Ik heb helaas maar één medewerker en het kabinet heeft er tienduizenden. Het kan dat dus veel beter doen. Wat betreft de dagkoersen zou ik toch eens willen vragen hoe het zat met alle VVD-verkiezingsprogramma's. Daar stond het gewoon in, maar toen het puntje bij paaltje kwam, draaide de VVD weg omdat het moeilijk werd. Als wij het hebben over dagkoersen denk ik dat er bij de VVD grotere wisselingen zijn.

De **voorzitter**: U mag echt wel wat korter antwoorden.

De heer **Aptroot** (VVD): Ik kom daar zo op terug.

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

De heer **Aptroot** (VVD): Ik wil wel gewoon iets weten van de heer De Rouwe. Ik heb twee dingen gevraagd. Wat zijn de voordelen van het spitstarief en welk tarief hoort daarbij? De heer De Rouwe kan zich niet verschuilen achter het kabinet. Hij hoort zelf een mening te hebben want het CDA steunt de spitsheffing.

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik ga niet met mijn ene medewerker een tariefje uitrekenen. Ik wacht gewoon af waarmee het kabinet komt. Dat vind ik niet meer dan redelijk. U verwacht van mij toch ook niet dat ik elke belasting van tevoren ga uitrekenen? U hebt misschien hoge verwachtingen van mijn rekenkundige ideeën en kennis, maar die vallen helaas dik tegen. Daarom laat ik het over aan de mensen die dat wel kunnen.

De heer **Aptroot** (VVD): Wij rekenen de voorstellen van het kabinet wel na. Dat hebben wij ook met de ticketbelasting gedaan. Ik wil wel een antwoord op de vraag wat volgens de heer De Rouwe de voordelen zijn van het spitstarief.

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik zou natuurlijk kunnen citeren welke voordelen er genoemd zijn in het wetsvoorstel dat u is toegestuurd. Ik heb het hier trouwens liggen. Ik wil het u zo meteen gerust even geven. Het voordeel van een spitstarief zou kunnen zijn dat je op bepaalde plaatsen een extra maatregel neemt om de files tegen te gaan. Het CDA is echter ook kritisch. Laten wij eerst maar eens beginnen met Amsterdam, want dat wil het zo graag. Laten wij eens bekijken wat daar de effecten zijn en dan praten wij verder.

□

De heer **Mastwijk** (CDA): Voorzitter. De CDA-fractie is tegen het nu al weggeven van de concessie aan de NS. Dat is niet verstandig. De druk is daarmee van de ketel en gemakzucht dreigt. De PSO-verordening heeft verplicht aanbesteden als uitgangspunt en maakt alleen onder strakke voorwaarden onderhandse gunning mogelijk. Als je erin slaagt aan die voorwaarden te voldoen, moet je vervolgens via benchmarking aantonen dat het bedrijf – in dit geval de NS – marktconform werkt. Nu al zeggen dat je ondershands wilt gunnen aan de NS is om twee redenen niet slim. Ten eerste dreigen er conflicten met de PSO-verordening en ten tweede laat je een mogelijkheid liggen om de NS te prikkelen. Ook bij deze minister ligt immers een opgaaf van -20% op het bordje, of wij zouden moeten aannemen dat door deze toezegging de NS op voorhand al buiten schot zou blijven. Naar de smaak van de CDA-fractie kan dat op voorhand niet de bedoeling zijn. Graag hoor ik een reactie van de minister op dit punt.

In de Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse (NMCA) zegt de minister dat hij zal kijken naar multimodale knooppunten. Dat is mooi, maar dit idee mag niet in schoonheid sterven.

De heer **Roemer** (SP): Ziet de heer Mastwijk het voor zich dat er een Franse, Spaanse, Italiaanse of Griekse vervoerder op onze spoorwegen rijdt?

De heer **Mastwijk** (CDA): Dat is niet op voorhand uit te sluiten, al is het alleen maar om de NS scherp te houden. Ik stel vast dat een meerderheid van de Kamer op dit moment anders denkt en ik vind dat niet verstandig.

De heer **Roemer** (SP): Welke voordelen denkt de heer Mastwijk daaruit dan te halen voor het personeel en de reizigers, met al die ellende in de overgang en alle kennis die zo verloren gaat?

De heer **Mastwijk** (CDA): Ik heb namens de CDA-fractie al eerder aangegeven dat wij het niet verstandig vinden om op dit moment al tegen de NS te zeggen: gij zult rijden vanaf 2015 zonder verdere voorwaarden. Ik wil helder hebben wat deze minister gaat doen om het mes scherp te houden. Wij zullen het antwoord van de minister afwachten. Wellicht kan de minister al een aandeel leveren in de 20% die ook Verkeer en Waterstaat moet inleveren.

De heer **Roemer** (SP): Dat was geen antwoord op de vraag. Verder heeft niemand in de Kamer gezegd dat de NS kan blijven rijden zonder voorwaarden.

De heer **Mastwijk** (CDA): Uit de manier waarop verschillende fracties dat hier hebben aangegeven, leid ik toch af dat de concessie al min of meer is weggegeven, maar misschien vergis ik mij daarin. Onlangs in een debat over multimodale reizigersinformatie had ik met mevrouw Van Gent van GroenLinks al de eerste kwestie bij de hand. Ik vroeg haar hoe zij de NS scherp wilde houden, nadat de concessie net was weggegeven. Zij zei dat ik daar een punt had. Dat was nu een voorbeeld waarvan ik denk: als wij het even hadden uitgesteld, dan hadden wij wat meer wapens in handen gehad.

Mastwijk

Voorzitter. In de NMCA zegt de minister dat hij zal kijken naar multimodale knooppunten. Dat idee van de minister mag niet in schoonheid sterven en daarom kom ik namens de CDA-fractie met de regiopoort. Dat idee is op zichzelf niet nieuw, maar het is in de la beland en dat is jammer. Wij hebben de multimodale knooppunten, ofwel de regiopoort, namelijk nodig bij het opvangen van de reizigersgroei, het bestrijden van de congestie en vanwege de milieuaspecten. De regiopoort is een plek waar het hoofdtraject en de autoweg elkaar raken, waar de filevorming begint en waar het dus loont om uit de auto te stappen en de trein te pakken. Ik zou zeggen: kijk naar de kaart, luister naar de fileberichten en je weet precies waar die regiopoorten zouden moeten komen. Je komt dan bijvoorbeeld op plaatsen zoals Heerhugowaard/Alkmaar, Hoogeveen, Harderwijk, Roosendaal/Etten-Leur/Breda en Best/Eindhoven. Ik geef uiteraard mijn voorbeelden graag voor betere. Kernbegrippen zijn: overstappen vóór de files, dynamische reisinformatie, voldoende parkeerplaatsen, veilig en comfortabel, je tijd slim benutten, privé en zakelijk combineren, en natuurlijk een hoogfrequente treindienst. De automobilist moet niet door de bebouwde kom hoeven te rijden op weg naar de P&R-plek, maar uiteraard ruim voldoende parkeerplaatsen moeten zijn.

Bij een regiopoort hebben veel partners belang, zoals de decentrale overheden en de stads- en streekvervoerders. Ik denk daarbij ook aan de kinderopvang, de supermarkt, het benzinestation met een garage voor de APK-keuring, inclusief het vervangen van de zomerbanden door de winterbanden, een hotelfunctie met conferentiemogelijkheden, een uitvalbasis voor Greenwheels, fietsenverhuur inclusief ov-fiets en andere zaken die wij begin volgend jaar nog uit de Fietsnota van mijn collega Atsma gaan oppakken. Er zijn zo nog wel meer dingen te bedenken.

Het is niet simpel om de automobilist over te halen om de trein te pakken. Ik heb zelf een ov-kaart, maar ga af en toe met de auto. Ik betrap mijzelf er dan op hoe snel ik een half uur file voor lief neem in ruil voor het comfort van de eigen auto. Van deur tot deur, geen winderig perron, Radio 3FM aan of Hotel California via de mp3-speler zonder een ander te storen. Mijn boodschap is dus dat wij de verstokte automobilist moeten verleiden, bijvoorbeeld door ervoor te zorgen dat de houder van een ov-jaarkaart een gereserveerde parkeerplek heeft op de P&R-plek. Uiteraard moeten er vrouwvriendelijke plekken zijn en plekken voor eerste-klasreizigers dicht bij de perrons. Als de automobilist niet zeker weet dat hij in de eerste klas kan zitten, dan laat hij de auto echt niet staan. Daar moet de NS ook maar eens over gaan nadenken. Ik vraag aan de minister om met de NS en anderen aan het werk te gaan om het idee van de regiopoort verder gestalte te geven.

Een ander punt. Ondanks de motie-Spies/Boelhouwer, waarin werd gevraagd om niet te sturen op middelen, maar op output, zijn er nog steeds aanbestedende overheden die blijven geloven in bussen op aardgas, ondanks het feit dat de exploitatie van een aardgasbus duurder is en de moderne diesels schoner zijn dan aardgasbussen. Na de komende concessiewisselingen rijden er eind 2010 in Nederland vermoedelijk nog zo'n 2000 dieselbussen rond met vuile motoren. Dat is jammer en dat kan anders. Daarom leg ik het volgende idee aan de staatssecretaris voor. Spreek met de decentrale overheden en de ov-bedrijven af dat die 2000

dieselbussen de komende jaren alle worden voorzien van de nieuwste, schone dieselmotoren. Dat kost ongeveer 100 mln. Dat zou kunnen worden betaald door het Rijk, de decentrale overheden en de vervoerders. Dat is goed voor de luchtkwaliteit en het milieu, voor de aanbestedende overheid, want er komt minder vuiligheid en langere concessies zijn dan mogelijk, voor de vervoerder, want goed voor de restwaarde van de bus, en goed voor de werkgelegenheid in Nederland, want de schattingen geven aan dat dat 500 manjaren werk oplevert.

Wat betreft de dekking van de bijdrage van de rijksoverheid doe ik de suggestie om aansluiting te zoeken bij het NSL, het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit. Misschien heeft de staatssecretaris zelf ook nog wel wat geld beschikbaar. Het NSL is een goed idee, omdat daar ook de decentrale overheden een rol bij spelen. Vanaf 2010 is, zo heb ik begrepen, nog 75 mln. beschikbaar. Ik kan mij voorstellen dat de staatssecretaris minister Cramer en de decentrale overheden ervan kan overtuigen dat dit idee een zeer nuttige besteding kan zijn van een deel van dat geld. Is de staatssecretaris bereid om dit idee verder uit te werken?

De term "zeer ongunstige staat van instandhouding" in het ontwerp-aanwijzingsbesluit Natura 2000 Westerschelde & Saeftinghe heeft in Zeeland tot onrust geleid. Zoals het nu is geformuleerd dreigen zeer grote consequenties voor de regio, waaronder het uitsluiten van iedere verdere havenontwikkeling en nog meer ontpolderingen. De CDA-fractie wil dan ook het verzoek van GS van Zeeland om een heroverweging van de beoordeling krachtig ondersteunen. Wij verzoeken de regering dan ook om niet over te gaan tot een definitief aanwijzingsbesluit Natura 2000 voordat overleg met de Kamer op dit punt heeft plaatsgevonden. Graag krijg ik die toezegging van de staatssecretaris.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Ik was even in verwarring door wat de heer Mastwijk nu zegt. Betekent dat concreet dat het CDA nu daar waar eindelijk duidelijkheid geboden leek te worden, opnieuw het besluit van het kabinet ter discussie gaat stellen?

De heer **Mastwijk** (CDA): Ik stel vast dat de heer Cramer inderdaad wat verward is, want dat heb ik niet gezegd. Ik heb gesproken over het ontwerp-aanwijzingsbesluit Natura 2000 Westerschelde, waarin staat dat er sprake is van een zeer ongunstige staat van instandhouding. Ik vraag aan de regering om niet over te gaan tot een definitief aanwijzingsbesluit Natura 2000 voordat overleg met de Kamer heeft plaatsgevonden. Als dit zo doorgaat, dreigt namelijk uitsluiting van havenontwikkeling en nog meer ontpolderingen.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Collega Mastwijk koppelde dat aan de discussie die wij gevoerd hebben over de Hedwigepolder. Vandaar mijn verwarring. In zijn algemeenheid kan ik de opmerking namelijk wel een beetje plaatsen. Ik zou collega Mastwijk toch willen vragen of dit wel de juiste plek is om dit te vragen, want wij voeren hier het debat over de begroting van Verkeer en Waterstaat en niet over die van LNV. Is het verder niet gewoon in lijn met het regeringsbeleid, dat ook door het CDA is vastgesteld, als het gaat om de aanwijzingsbesluitbevoegdheid van de minister van LNV over Natura 2000?

Mastwijk

De heer **Mastwijk** (CDA): Een van de argumenten die ik heb genoemd, was het mogelijk in de weg staan van havenontwikkeling. Ik stel vast dat dat op het bordje van beide bewindspersonen ligt. Ik denk dan ook niet dat ik een oneerbaar voorstel heb gedaan.

Voorzitter. In de kustprovincies is onrust ontstaan over het zandsuppletieprogramma 2010. Ik noem strand Westduin op Walcheren. Blijkbaar is er, anders dan andere jaren, geen sprake meer van een integrale benadering van veiligheid, ruimtelijke kwaliteit en kustrecreatie. Is de staatssecretaris bereid om Rijkswaterstaat en de waterschappen te vragen om in overleg met de lokale overheden te bekijken hoe de suppletieprojecten in 2010 kunnen worden gecombineerd met versterking van de recreatieve functie van de stranden?

Er is onenigheid tussen Veolia en de NS over de verdeling van de treinomzet in Limburg. De treinen van Veolia zijn een groot succes en zitten steeds voller, maar de opbrengst voor de regionale vervoerder lijkt relatief te dalen. Ik verneem ook bij andere vervoerders onmin over de verdeling van de centjes. De cijfers die de NS hanteert, zijn of gedateerd of ze zijn niet te leveren. Ik vraag de minister en de staatssecretaris hiernaar te kijken, want – zeg ik voorzichtig – mijn fractie heeft sterk de indruk dat regionale vervoerders worden benadeeld en dat lijkt mij niet de bedoeling.

Een mooi staaltje paarse krokodil: Veolia heeft in Limburg voor een bepaald model haltepalen gekozen, en dat ziet er zo uit. Ik weet niet of iedereen dat kan zien. Het is prachtig, maar applaus kan achterwege blijven. Ik vind het een prachtig exemplaar, maar die dingen schijnen niet aan de normen te voldoen. Het is dus geen officiële haltepaal en dat betekent dat ik daar gewoon mijn auto mag parkeren. Als een bus keurig met de richtingaanwijzer aan wegrijdt en ik rijd tegen die bus aan, kan ik de chauffeur aansprakelijk stellen, omdat hij mij geen voorrang geeft. Er is dus sprake van verwarring en een kans op juridisch gedoe.

Nu heb ik hier een verzameling van andere haltepalen die her en der in den lande worden gebezigd, maar die zijn iets kleiner afgebeeld. Daar zitten ook heel mooie exemplaren bij, waarbij ik mij afvraag of zij zoveel afwijken van de haltepaal van Veolia. Zij voldoen blijkbaar wel aan de voorschriften. Dan gaat bij mij het licht uit. Ik zou zeggen: paarser moet die krokodil toch niet worden. We gaan het toch niet beleven dat Veolia in Limburg al deze prachtige haltepalen moet weghalen, tegen heel hoge kosten, zodat dit geld niet ten goede komt aan de reiziger. Ik vraag de staatssecretaris om er morgen mee aan het werk te gaan en er iets aan te doen.

De heer **Van der Ham** (D66): Voorzitter. Ik ben zo gegrepen door de paaltjes van Veolia dat ik graag wil dat al die foto's worden rondgedeeld.

De heer **Mastwijk** (CDA): Ik dacht dat de heer Van der Ham dit nooit zou vragen.

De **voorzitter**: Ik neem aan dat er geen bezwaar tegen bestaat dat dit stuk ter inzage wordt gelegd bij het Centraal Informatiepunt van de Kamer.

(Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt van de Tweede Kamer der Staten-Generaal.)

De heer **Mastwijk** (CDA): Het genoeg is uiteraard geheel aan mijn kant.

De ouderenbonden hebben een brief geschreven waarin aandacht wordt gevraagd voor een aantal aspecten binnen het openbaar vervoer. Wij gaan binnenkort nog met de staatssecretaris spreken over de chipkaart. Er zijn nog meer momenten waarop wij het hebben over de toegankelijkheid. Ik vraag het kabinet om die brief met belangstelling te lezen en daar zijn voordeel mee te doen.

Ik haal er één punt uit. Blijkbaar hebben sommige senioren een mailing gehad over hoe zij de chipkaart kunnen gaan gebruiken. Ik kan zeggen dat dit niet tot opperste vreugde leidt bij de senioren. Ik vraag de staatssecretaris of de minister, want zij zijn allebei een beetje de baas, om met de ouderenbonden en de NS om de tafel te gaan zitten en te zorgen voor een zodanige vertaling dat iedereen goed kan reizen met die kaart.

In Goes wordt gewerkt aan de verdieping van het spoor. Dat lijkt goed te lopen. De regio draagt al flink bij, maar er is nog een probleem van naar ik meen 6 mln. of 7 mln. Met een beetje passen en meten, inschikkelijkheid van ProRail over eisen die worden gesteld door de minister van VROM, en een klein beetje financiële smeerolie zijn we eruit. Ik vraag de minister om dit op afzienbare termijn te regelen, want het gaat eigenlijk helemaal nergens meer over.

Nu we het toch over stations hebben, hoe staat het met de plannen om een evenementenstation Keukenhof te openen. Gaat dit lukken? Er is sprake van dat dit in de pijplijn zit. Dat zou mij als tuinbouwwoordvoerder natuurlijk buitengewoon aanspreken. Het park trekt veel bezoekers en het zou heel mooi zijn als er een paar meer komen met het ov. Dat houdt het bereikbaar. Verder heb ik begrepen dat bij station Hilversum een extra perron en nog wat verbeteringen zouden komen. Ook hier wil ik graag van de minister weten wat de stand van zaken is.

Dan mijn laatste opmerking. Tijdens het begrotingsonderzoek diende rapporteur Koopmans namens de Kamer een motie in over de Nationale Databank Wegverkeersgegevens. Helaas schitterde de minister bij dat wetgevingsoverleg door afwezigheid. De brief met antwoorden was er snel, hulde daarvoor, maar de kwaliteit ervan was niet recht evenredig met de snelheid waarmee ze kwamen. Met andere woorden, namens rapporteur Koopmans zeg ik dat de Kamer de reactie van de minister op die motie buitengewoon onder de maat vindt. Ik nodig hem vriendelijk doch zeer indringend uit om er een volwassen brief aan te wijden en deze richting de Kamer te sturen.

De heer **Roemer** (SP): Deelt de heer Mastwijk ook de zorgen over ontwikkelingen rond de OV-chipkaart? Ik hoorde de Partij van de Arbeid er in bedekte termen al het een en ander over zeggen. Is hij ook van mening dat de landelijke overheid meer moet ingrijpen en de regie moet pakken om de kwaliteit van de OV-chipkaart voor de reiziger te verbeteren?

De heer **Mastwijk** (CDA): In het interruptiedebatje met u heb ik al aangegeven dat de CDA-fractie de ontwikkelingen rond de OV-chipkaart met meer dan gemiddelde belangstelling volgt. Het valt ons ook op dat er discussie is over looplijnen op stations, als je van trein A naar bus B gaat of omgekeerd. Dat moet sneller, beter en eenvoudiger. Het is ons ook opgevallen dat er wordt gediscussieerd over mogelijkerwijs dubbel betalen of

Mastwijk

met dubbel krijgt schrijven, zo u wilt, als het gaat om het instaptarief. Ik was door mijn spreektijd heen, maar ik kan melden dat mevrouw Roefs daar wat langer bij stil zal staan. Ik zal uiteraard goed opletten wat zij erover zegt, maar u mag aannemen dat dit in ieder geval deels overeenkomt met het standpunt van de CDA-fractie. Waar nodig zal ik bij interruptie nog wat duidelijkheid van haar vragen. Hopelijk zal de staatssecretaris morgenavond duidelijkheid geven over het feit dat een aantal dingen wel anders moeten.

De heer **Roemer** (SP): Die laatste opmerking knoop ik in mijn oren: het zal anders moeten. Ik kan de heer Mastwijk echter moeilijk een vraag stellen als mevrouw Roefs daar staat. Daarom doe ik het toch maar nu, want volgens mij zijn hun partijen nog niet gefuseerd. Is het de heer Mastwijk bekend dat provincies via het IPO en ook vervoerders hebben aangegeven dat zij het juist zouden omarmen als het Rijk de regie en een stuk zeggenschap over de ontwikkeling van de ov-kaart veel meer naar zich toe zou halen?

De heer **Mastwijk** (CDA): In de termen zoals u het beschrijft, is dat mij nog niet geworden. De rijksoverheid kan natuurlijk wel goede diensten bewijzen bij het stroomlijnen van een aantal dingen. Als de staatssecretaris op enig moment wordt gevraagd om in een deel van het land de strippenkaart, het papieren vervoersbewijs, uit te zetten, kan ik mij bijvoorbeeld voorstellen dat zij dat pas doet wanneer de kwestie van het al dan niet dubbel te betalen instaptarief is opgelost en wanneer de looplijnen op de NS-stations in de richting van de treinen van Syntus of naar het busstation voldoende duidelijk zijn. Daar wil ik morgen graag antwoord op van de staatssecretaris.

De heer **Roemer** (SP): De heer Mastwijk zegt dat de staatssecretaris meer zou moeten doen – misschien wil zij dat wel; dat horen we nog – maar dat kan zij niet. Wij hebben hier immers met elkaar afgesproken dat de hele verantwoordelijkheid en de hele zeggenschap niet bij de staatssecretaris liggen, met uitzondering van de strippenkaart. Wil het CDA meedenken met de SP om de staatssecretaris te helpen en om er gezamenlijk voor te zorgen dat zij daadwerkelijk meer zeggenschap krijgt, zodat zij de wensen die ook de CDA-fractie heeft, daadwerkelijk kan uitvoeren?

De heer **Mastwijk** (CDA): De heer Roemer noemt zelf het wapen van het uitzetten van de strippenkaart, het papieren vervoersbewijs. We hebben onlangs een debat met de staatssecretaris gevoerd over de kwaliteit van de aanbestedingen. Toen heeft zij gezegd dat zij daarover in gesprek gaat met de decentrale overheden en dat zij, als de uitkomst daarvan haar niet bevalt, niet zal schromen om met een wetsvoorstel te komen tot wijziging van de Wp 2000. Met andere woorden: ik denk dat de staatssecretaris wel degelijk van plan is om een aantal dingen te gaan sturen. Zoals gezegd: zij heeft daar een aantal instrumenten voor. Maar goed, we zullen morgen de antwoorden horen.

De **voorzitter**: Het woord is aan mevrouw Roefs van de PvdA-fractie. Excuus, het woord is aan de heer Aptroot van de CDA-fractie. Ik ga dit opnieuw doen: het woord is aan de heer Aptroot van de VVD-fractie. Mijnheer

Aptroot, het lijkt wel alsof ik u vanavond echt moet hebben.

□

De heer **Aptroot** (VVD): Voorzitter. Als u mij "Hofstra" noemt, vind ik dat een geuzentitel, maar dat u mij nu al indeelt bij het CDA, vind ik wel ernstig.

De VVD-fractie is positief over de inhaalslag die minister Eurlings maakt. Langslependede procedures worden afgerond en de schop gaat de grond in. Dat vinden wij prima. Helaas gaat de minister vanaf 2011 het budget voor het Infrastructuurfonds met 120 mln. per jaar korten. Daar zijn wij tegen. In de VVD-tegenbegroting wordt veel meer geld voor infrastructuur uitgetrokken, met name voor de wegen: komend jaar 250 mln. en vanaf 2011 structureel 500 mln. per jaar. Er komt van ons een amendement – dat kan nog tot en met de behandeling van het MIRT – waarin wij volgend jaar een flink bedrag weghalen bij Ontwikkelingssamenwerking ten gunste van wegeaanleg.

De automobilist wordt door deze coalitie van het CDA, de PvdA en de ChristenUnie steeds meer kaalgeplukt. De automobilist betaalt inmiddels 13,1 mld. aan specifieke autobelastingen. Dat is een enorme verhoging. De afgelopen drie jaar is er 1,5 mld. extra bij gekomen. Van die 13,1 mld. gaat slechts 2,9 mld. naar het hoofdwegenet. Dat is slechts 22% van de autobelastingen. Van de autobelastingen gaat meer naar het spoor dan naar de wegen. Ook het openbaar vervoer, de vaarwegen, de hoofdwatersystemen en allerlei andere zaken worden betaald door de automobilist. De lasten voor de automobilist zijn extreem hoog. In onze buurlanden betaalt de automobilist veel minder en is het wegennet beter. Hogere lasten voor de automobilist zijn voor ons dan ook onbespreekbaar. Er mag geen procentje of euro meer bij.

De heer **De Rouwe** (CDA): Dat is ferme, stevige en stoere taal. Dat klinkt natuurlijk prachtig. Ik snap dat u met dit soort uitspraken op de lijst van Sjuul Paradijs terecht komt. Zegt u dit nou ook tegen uw collega's in de provincie, de gedeputeerden? Ik noem er eentje: Hooijmaijers. De autobelastingen zijn bij hem in de afgelopen drie of vier jaar met 54% gestegen. Zegt u dit ook tegen de heer Dijkema van Flevoland, lid van uw partij? Bij hem zijn de autobelastingen sinds 2004 met 40% gestegen. Zegt u dat tegen al die VVD'ers die het nog vele malen erger doen dan wat u hier voorstelt?

De **voorzitter**: Mijnheer De Rouwe. Ten eerste verzoek ik u wederom via de voorzitter te spreken. Ten tweede hebt u dit punt al in uw eigen termijn gemaakt.

De heer **Aptroot** (VVD): Dank u voorzitter, maar ik antwoord toch even. Het is waar dat provincies fors de lasten hebben verhoogd. Mijnheer De Rouwe, u noemt wel de provincie Noord-Holland die deze periode veel minder ambtenaren heeft en relatief enorm lage opcenten heeft. Desondanks zijn wij niet blij met die autobelastingen. Als u voorbeelden van provincies geeft, noemt u dan Limburg. Daar zit de VVD niet in het college en het CDA wel. Daar zijn de opcenten gebruikt voor oplichting, omkoping, storting in partijpotten en dergelijke. Als u met de vinger wijst naar een ander, wijs dan eerst eens met de vinger naar uzelf.

Aptroot

De **voorzitter**: Ook u moet via de voorzitter spreken.

De heer **De Rouwe** (CDA): Laten wij die vuile trukendoos die u hier opentrekt, maar niet opentrekken.

De heer **Aptroot** (VVD): U begint.

De heer **De Rouwe** (CDA): Er zijn daar dingen gebeurd waarover het CDA heel kritisch en boos was en de rechter zal zich daarover uitspreken. Daarvoor hebben wij de heer Aptroot niet nodig. Het punt dat ik wil maken, is dat de heer Aptroot met zijn vinger weliswaar wijst naar het kabinet dat met eventuele verhoging van de lasten komt. De gedeputeerden van de VVD zijn echter geen haar beter. Sterker nog, zij zijn vele malen erger. Die gedeputeerden hebben laten zien wat het betekent om te graaien bij de automobilist. Ik heb de percentages genoemd. De heer Aptroot kan makkelijk zeggen dat deze gedeputeerden op ambtenaren bezuinigen. Ze halen het geld echter wel bij alle automobilisten vandaan en geven het allemaal aan gekke hobby's uit, ook aan linkse hobby's. Het zou de heer Aptroot sieren om daarover een keer iets te zeggen. Is hij bereid om de ferme taal die hij hier uitspreekt ook eens over de heren Klaassen, Dijkzma, Hooimajers en Van Heijningen uit te spreken? Ik zei al in mijn termijn dat er ook andere provincies zijn die dit gedaan hebben. De provincies waar de VVD in het college zit, zijn wel de allerergste.

De **voorzitter**: Ik wil er ook op wijzen dat ik denk dat uw partijen ook vertegenwoordigd zijn in alle provincies. Zij kunnen daar natuurlijk die aanklacht kwijt. Wij voeren hier niet het debat over de provincies.

De heer **Aptroot** (VVD): Dank u voorzitter. Wij praten over colleges waarin het CDA ook zit. Daar zitten over het algemeen de gedeputeerden met de grote uitgaven. Ik blijf Limburg noemen. Mijnheer De Rouwe, u kunt praten over de splinter in het oog van de ander, maar kijk eens naar de balk in uw eigen oog. Ik bezig een beetje uw taalgebruik.

De VVD kiest dus voor fors extra investeren in het wegennet, zodat de files fors verminderen. Dat is goed voor de economie en het milieu. Auto's die doorrijden, vervuilen namelijk weinig. Een aantal van de huidige plannen vinden wij voortreffelijk. De ring om Eindhoven is bijvoorbeeld in aanbouw. De minister heeft nu ook plannen voor het ontbrekende deel. Dat is prima. De recent gepresenteerde plannen voor de Ring Utrecht en de uitloop van de Ring Amersfoort zien er goed uit. Wij steunen die plannen met de verbreding van de A12, A27 en A28 en aanleg van de autoweg aan de noordkant van Utrecht. Amsterdam zal baat hebben bij de Tweede Coentunnel die wordt aangelegd. Dat is allemaal prima en goed. De vooruitgang is geboekt.

Er moet echter meer gebeuren. Wij moeten doorpakken. Wij moeten veel meer investeren in het wegennet. De achterstand is enorm. Daarnaast moet het openbaar vervoer beter worden, met name in de steden. Als de kilometerheffing niet doorgaat, bespaart dat 4 mld. aan invoeringskosten. Tezamen met de 500 mln. per jaar extra voor infrastructuur uit de VVD-tegenbegroting, betekent dit dat wij daarmee 9 mld. extra beschikbaar hebben voor infrastructuur tot het jaar 2020, zonder dat de belastingen met een euro moeten worden verhoogd.

Ik geef onze prioriteiten voor de besteding van de 9 mld. die wij extra zouden kunnen investeren als de VVD zou regeren. Onze eerste prioriteit is een dubbeldeks IJmeerbrug Almere-Amsterdam voor de auto en het openbaar vervoer. Wij hebben vandaag weer daarover gesproken. Overigens is het interessant dat de meningen in de Kamer over de opties verschillend zijn. De partijen aan de linkerzijde willen in ieder geval een extra verbinding, met een wat ander gebruik dan wij. Het CDA is de enige partij die geen enkele nieuwe verbinding wil. Daarmee is het echt onrealistisch bezig en maakt het de schaa sprong van Almere onmogelijk, terwijl die nodig is. Mensen hebben namelijk een plek nodig hebben om te wonen. Als wij het in Almere doen, hoeven wij niet idioot te verdichten in de steden en hoeven wij geen grote aantallen woningen in het Groene Hart te bouwen. Wij willen van de regering horen of niet sneller tot een besluit gekomen kan worden. De keuzes zijn duidelijk en de voorwaarden van Almere ook.

Wij willen ook fors investeren in de ring Rotterdam omdat de Tweede Maasvlakte goed mogelijkheden biedt voor economische groei. De ring is nu al overbelast. De verbinding A13/A16 moet er wat ons betreft komen. Rotterdam heeft in een raadsbrede motie aangegeven dat het deel bij het Bergsche Bos ondertunneld moet worden. Er is al 1 mld. voor het project beschikbaar. Dat is niet voldoende om het qua inpassing helemaal goed uit te voeren. Wij vragen de minister te bekijken of het mogelijk is dat de ondertunneling mede door het Rijk wordt gefinancierd. Ook willen wij zo snel mogelijk de tweede westelijke oeververbinding.

Wij willen ook dat zo snel mogelijk de tweede westelijke oeververbinding wordt aangelegd. Het maakt ons niet zo veel uit of het de Oranjetunnel of de Blankenberg tunnel is. Dat laten wij vooral over aan de deskundigen en de mensen in de regio. Deze verbinding is nodig om de Rotterdamse haven groeimogelijkheden te geven en deze is nu al nodig voor de ontsluiting van bijvoorbeeld Voorne-Putten, de Maasvlakte en voor de verdere doorvoer richting Zeeland. Hoe staat het met de plannen hiervoor en de financiering hiervan?

In de derde plaats willen wij graag dat de lightrailverbindingen in Rotterdam, Utrecht en Den Haag worden uitgebreid. Dat is hard nodig. Rotterdam werkt hard aan het eigen openbaar vervoer en wil de metrolijnen uitbreiden. Wij zien de noodzaak daarvan in, met name om Rotterdam-Zuid beter te ontsluiten vanuit de stad en naar de stad toe. De eerste tramlijn in Utrecht, waar nu sprake van is, is echt nodig in deze compacte stad. Je kunt dat niet allemaal meer met autobussen en auto's doen. Wij vinden ook uitbreiding van RandstadRail in Den Haag een logische volgende stap. Hoe denkt de minister over deze in onze ogen noodzakelijke investering? Als je de VVD-tegenbegroting zou nemen en je hebt 9 mld. extra, zou je dan niet een deel in wegen moeten stoppen en een deel in deze lightrailverbindingen waardoor het goed leven blijft in de grote steden en de economie daar verder kan groeien?

In de vierde plaats vinden wij dat de stad Den Haag meer steun moet krijgen bij verkeersoplossingen. Een ring Den Haag is niet mogelijk door de ligging aan zee. Daarom moet het hoofzizer worden versterkt en een soort voorconstructie worden gemaakt met een aantal goede in- en uitgangswegen die op dat hoofzizer aansluiten. Omdat de ring, een rijksweg, niet kan, vinden wij dat het Rijk wat meer verantwoordelijkheid kan nemen voor de

Aptroot

wegen die de stad in gaan. De Rotterdamsebaan, die vroeger Trekvliesstracé werd genoemd, moet er komen. De bouw is gepland voor 2013 met realisatie in 2017, maar de financiering ontbreekt nog voor een deel, mede doordat het Rijk alleen maar financiert op basis van het prijspeil 2007. Wij vinden dat niet reëel. De Rotterdamsebaan moet er komen, inclusief de aanpassing van de Neherkade want anders krijg je een soort Utrechtsebaan, die doodloopt. De schattingen zijn dat er nog 135 mln. ontbreekt. Is de regering het met de VVD-fractie eens dat dit project moet doorgaan? Is de minister bereid om een extra bijdrage te geven voor deze Haagse projecten? Als je dan in een volgend stadium de Noordelijke Randweg en de N44, die in Wassenaar in een tunnelbak moet komen te liggen, van gelijkvloerse kruisingen verlost, zal het verkeer redelijk kunnen rijden rond de stad Den Haag. Als dit wordt gecombineerd met de RijnlandRoute, is deze regio behoorlijk bediend.

Wij maken ons zorgen over de RijnlandRoute. Dat is niet omdat de minister het besluit heeft genomen dat die er moet komen, maar omdat de inpassing in het woon- en leefmilieu en in de natuur absoluut onvoldoende is. Wij willen een goed ingepaste en complete RijnlandRoute. Die moet niet gefaseerd worden aangelegd, maar in één keer. Dat betekent dat die in een bak moet liggen bij de Leidse wijk Stevenshof om de overlast voor Leiden te verminderen, dat er een langere tunnel moet komen in Voorschoten en dat er een aansluiting bij Rijnsburg moet komen die minder natuur aantast.

Ik kom nu op de kilometerheffing. Men zou het mij kwalijk nemen als ik er niets over zou zeggen. De VVD-fractie is tegen het voorstel. Er is namelijk niet voldaan aan de eerder in de motie-Hofstra/Van Hijum, VVD en CDA, gestelde eisen. Ik zal ze noemen.

1. Geen lastenverhoging voor de automobilist: de lasten zijn nu al, in de aanloop naar de kilometerheffing, met 1,5 mld. verhoogd en dat wordt nog meer.

2. De opbrengsten komen uitsluitend het Infracfonds ten goede zonder een meer dan evenredige daling van de voeding uit de algemene middelen: er is nu al besloten tot vermindering van de storting vanaf 2011.

3. De invoeringskosten zijn aanzienlijk lager dan toen werd geraamd: de invoeringskosten zijn aanmerkelijk opgelopen; zij lopen nu op richting 4 mld. en dat zal wel meer worden.

4. De uitvoerings- en handhavingskosten zijn zo laag mogelijk met een maximum van 5%: die worden nu geschat op percentages richting de 10, terwijl niet eens alle kosten, zoals vervanging en onderhoud van 9 miljoen kastjes en andere investeringen, zijn meegenomen.

Aan de vier oorspronkelijke voorwaarden wordt niet voldaan, aan geen van de vier. Het project kan dus niet doorgaan, ook niet als de CDA-fractie consequent is. Er zijn echter ook andere zwaarwegende bezwaren. Ik noem er enkele.

5. Het systeem is zo complex en groot dat het nooit zal functioneren.

6. De hardwerkende Nederlander wordt extra gepakt met de spitsheffing.

7. Automobilisten met een bestaande auto betalen de bpm nog een keer door de verhoogde motorrijtuigenbelasting, die maar liefst wordt verdrievoudigd: betaalde men € 100 per kwartaal, gaat men de komende jaren naar € 300 en dan komt de kilometerheffing.

8. De minister rekent met 15% vermindering van het verkeer. Dat percentage wordt als een konijn uit de hoge hoed getoverd. Het effect zal hooguit enkele procenten zijn. Zo is in alle scenario's met de ring van Utrecht gerekend.

9. De privacy van de automobilist is in gevaar doordat alle ritten, zowel het traject als de tijd, worden geregistreerd. En de regering spreekt zichzelf tegen als zij zegt dat de rittenadministratie niet toegankelijk is, want zij geeft justitie en politie bevoegdheden om deze gegevens onder bepaalde omstandigheden uit het systeem te halen.

Het meest schokkend is echter de manier waarop de regering voorlichting geeft over de kilometerheffing. Er is geen sprake van een fatsoenlijke informatievoorziening, maar van propaganda en onwaarheden. Het is een schande dat rekenmodellen van geen kant kloppen en dat automobilisten wordt voorgerekend dat ze goedkoper uit zijn, ondanks dat dit niet het geval is. Neem de typische gezinsauto.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): De heer Aptroot fulmineert nogal tegen het bedrag van 4 mld. aan invoeringskosten. Heeft hij scherp voor ogen wat het kost als de kilometerbeprijzing uit de nota Mobiliteit gehaald wordt?

De heer **Aptroot** (VVD): Er is ooit gezegd dat je voor 6 mld. extra wegen zou moeten aanleggen als je dat niet deed. Dat is weliswaar nattevingerwerk, maar goed. Ik zeg dus: laten we dat maar doen, want die 4 mld. aan invoeringskosten heb je meteen terugverdiend. Dan houd je 2 mld. over. Maar als je nu met de beperkte kosten van de huidige systemen naar 300 mln., 400 mln. of 500 mln. per jaar gaat, heb je dat binnen een paar jaar terugverdiend als die kilometerbeprijzing niet wordt ingevoerd. En daarna ben je spekkoper. Dan houd je over.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Ik zei ook al tegen de heer De Rouwe dat, als het gaat over die uitvoeringskosten, we die nu ook kwijt zijn aan het verzenden van de acceptgiro's voor de motorrijtuigenbelasting. De heer Aptroot is zeer inconsequent. Hij zegt namelijk dat hij tegen die 4 mld. aan kosten is en dat hij liever 6 mld. uitgeeft.

De heer **Aptroot** (VVD): Ja, ik geef liever 6 mld. uit, want dan weet ik zeker dat de auto's kunnen rijden. Of de kilometer- en de spitsheffing werken, is zeer de vraag. Ik denk dat dit niet het geval is. Iemand heeft gezegd dat een voorwaarde is dat mensen keuzemogelijkheden hebben, maar dat die in de praktijk veelal ontbreken. Anders zouden automobilisten niet dagelijks in de file aanschuiven. Die persoon zei dat hij daarom tegen een kilometerheffing en een gedifferentieerde kilometerheffing is. Die uitspraken zijn van het Kamerlid Eurlings. Hij deed die op 6 juni 2001.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Dit is de laatste keer wat mij betreft. Collega Aptroot komt met negen fabels over de kilometerbeprijzing, maar gelukkig ontkracht hij met een fabel zijn eigen verhaal, namelijk die dat de files met zijn voorstel zullen verdwijnen.

Aptroot

De **voorzitter**: Dat was geen vraag, maar de heer Aptroot mag kort reageren.

De heer **Aptroot** (VVD): Nee, maar ik antwoord daar wel op. Wij verbreden de A4 en trekken die door, omdat wij ervan overtuigd zijn dat het aantal files fors afneemt. We hebben veel meer auto's gekregen en het wegennet is achtergebleven. Mensen gaan niet twee keer naar het werk, dus als er voldoende uitbreiding komt, kan het verkeer weer rijden. Dan is het probleem opgelost, maar ik weet dat de ChristenUniefraction anti auto is.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Er zijn veel punten om op te reageren. Laat ik er twee uitpikken. De heer Aptroot vindt dat men eindeloos kan doorgaan met het verbreden van wegen. Ik geloof dat vrienden van de heer Aptroot, namelijk de lieden van het Koninklijk Nederlands Vervoer, vorig jaar al een belangrijke conclusie naar buiten brachten. Zij stelden namelijk dat het verbreden van snelwegen geen effectief middel is om bijvoorbeeld de uitstoot van broeikasgassen aan te pakken. Met zulke vrienden heeft de heer Aptroot naar mijn idee niet veel vijanden nodig. Zie ik het verkeerd als ik zeg dat we deze hele oefening, het wetsvoorstel kilometerprijs van deze minister, deze hele politieke operatie, aan één man te danken hebben? Ik doel op Pieter Hofstra, woordvoerder Verkeer van de VVD. Hij kwam met de motie op grond waarvan de heer Nouwen aan het werk is gegaan. Dat platform kwam met een voorstel. Vervolgens kwam er een nieuwe coalitie die dat voorstel verzilverde en die dat op de tafel van de minister van V en W neerlegde. Pieter Hofstra van de VVD, aan hem hebben we dit allemaal te danken! Het is dan ook vreemd dat uitgerkend de VVD zo hard tegen de plannen van de heer Hofstra is.

De heer **Aptroot** (VVD): Ja. Er is wel eens gedacht dat een simpele kilometerbetaling ... Er werd toen gedacht dat het zou kunnen helpen als je naar de kilometerteller of zo iets keek. Inmiddels is duidelijk dat dit niet helpt. En het voorstel voldoet niet aan de voorwaarden. Uiteraard heb ik de afgelopen tijd regelmatig met de heer Hofstra gesproken. Hij zegt dat we groot gelijk hebben. Hij is het dus volstrekt met ons eens dat dit er nooit moet komen. De heer Vendrik plaatst een opmerking over het KNV dat zegt dat het verbreden van wegen niet helpt bij het tegengaan van de broeikasgassen. Dat is logisch. Tegen het broeikas effect helpen modernere motoren, het vernieuwen van het wagenpark, van de bussen en van de vrachtwagens. Dat helpt. Het verbreden van wegen helpt daarentegen niet. Dat zijn wij allemaal met elkaar eens. Maar ik vind het jammer dat de heer Vendrik dat niet begrijpt.

De **voorzitter**: De heer Vendrik, korter.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Als er één reden is om dit wetsvoorstel met de grootst mogelijk spoed door de Tweede Kamer te jagen, is het dat ik nu al uitzie naar het politieke debat in de Eerste Kamer tussen de minister van Verkeer en Waterstaat en de heer Hofstra. Ik zie daarnaar echt nu al uit. Naar mijn mening is de heffing van de minister een redelijke vertaling van hetgeen de heer Hofstra in 2005 wilde.

Ik wil nog een andere vraag stellen. Die gaat over privacy. Ook daartegen loopt de VVD te hoop. Hoor ik het

goed dat de VVD zegt dat het een schande is dat politie en justitie met de gegevens uit het kastje straks strafrechtelijke vervolging kunnen instellen? Is dat de nieuwe schande van de VVD?

De heer **Aptroot** (VVD): Ja. Dat kunt u zo wel stellen. Wij vinden het echt niet nodig dat van elke Nederlander elke rit die hij maakt en het tijdstip waarop dit gebeurt worden bijgehouden zodat de overheid die gegevens op elk gewenst moment zou kunnen checken. Het gaat alleen ten koste van de gewone brave Nederlanders. De heer Vendrik denkt toch niet dat een terrorist of een crimineel zou doen wat hij en ik doen: een auto kopen en deze vier, vijf of zes jaar op je naam laten staan totdat je – nieuw of tweedehands – een volgende koopt. Dan ben je te volgen. De echte crimineel weet wel andere wegen te vinden. Het is volstrekt duidelijk dat als dit wordt ingevoerd, de gewone burger degene is die met alles de klos is.

Ik heb het al gehoord. De heer Cramer van de ChristenUnie heeft al eens in het openbaar gezegd dat men deze gegevens natuurlijk voor allerlei zaken zal gaan gebruiken. Dat is dus zeer gevaarlijk. Wij willen niet dat dat gebeurt.

De **voorzitter**: De heer Vendrik, voor de laatste maal.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Ik hoor het de Teeven van de VVD ongeveer elke dag zeggen: als je niks te verbergen hebt, wat is het probleem dan? Vanuit die optiek zouden de gegevens dus overal beschikbaar voor kunnen komen. Ik snap het punt van de heer Aptroot.

De heer **Aptroot** (VVD): Gelukkig! Dat valt mij van u mee.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Zullen wij samen een amendement indienen op de wet over de kilometerprijs om te voorkomen dat politie en justitie wat al te gemakkelijk een greep doen in de geliefde data die dankzij de wet kilometerprijs beschikbaar komen, zoals dat op dit moment al dagelijkse praktijk is met zo veel andere bestanden? Zullen wij daaraan samen paal en perk stellen?

De **voorzitter**: Uw vraag is helder.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Dan sluiten wij toch nog een beetje positief af.

De **voorzitter**: Zoals ik al zei, uw vraag is helder.

De heer **Aptroot** (VVD): Als de heer Vendrik en ik het op maar één onderdeel eens zouden kunnen worden, zal ik graag samen met hem optrekken. Dat doet echter niets af aan het feit dat wij de kilometerheffing een waarde-loos voorstel vinden en het wetsvoorstel uiteindelijk niet zullen steunen. Als wij een klein stukje van de ellende eruit zouden kunnen halen, dan doen wij dat natuurlijk.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Mijn vraag aan de heer Aptroot is, welke structurele oplossing hij heeft voor de files in Nederland. U zegt dat u de 4 mld. die het kost om het in te voeren, anders gaat besteden. U gaat daar wegen mee aanleggen. De A4 Midden-Delfland wordt zeven kilometer lang. Dat kost 880 mln. Voor 4 mld. kunt u dus

Aptroot

veertig kilometer aanleggen. Dezelfde mensen die nu tegen de kilometerheffing zijn, protesteren straks, als er een weg door hun achtertuin aangelegd moet worden. Laten we wel wezen, u geeft helemaal geen structurele oplossing voor het fileprobleem. Dat neem ik u kwalijk. Op bredere wegen, van tien rijbanen, de stad inrijden, kom je er ook niet.

De **voorzitter**: Dit is geen interruptie, maar een betoog. Dat kunt u ook in uw eigen termijn houden.

De heer **Aptroot** (VVD): Je moet de A4 Midden Delfland, een van de duurste stukjes weg, niet als maatstaf nemen voor alles. Zo denkt de Partij van de Arbeid wel altijd. Zo duur mogelijk, huylakee! Er zijn een heleboel wegen in het land waar je eenvoudig een strook bij kunt leggen. Dat is helemaal niet zo duur. Nu leggen we er vaak maar één strook bij. Als je er gelijk twee aan elke kant bijlegt, is het helemaal niet zoveel duurder. Wij hebben veel geld. Wij hebben de 4 mld. die dit verderfelijke systeem kost, ter beschikking, omdat wij dit systeem niet willen. Wij hebben bovendien in onze tegenbegroting 500 mln. per jaar vrijgemaakt. Wij hebben tot 2020 dus 9 mld. extra te besteden. Daar kun je een boel problemen van oplossen.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Dat is geen structurele oplossing voor het fileprobleem. De heer Aptroot zegt dat je door meer wegen aan te leggen vanzelf de files oplost. Zo werkt het niet. Dat is allang uitgezocht. Ik begrijp niet hoe de heer Aptroot het fileprobleem structureel wil oplossen.

De heer **Aptroot** (VVD): Het verschil tussen de Partij van de Arbeid en de VVD is duidelijk. Wij willen investeren, zowel in de wegen, als in de lightrailverbinding voor openbaar vervoer. De Partij van de Arbeid wil de files voorkomen door de lasten maar op te schroeven. Ik geloof daar geen spetter van. Mensen moeten naar hun werk en willen in het weekend hun familie bezoeken. De Partij van de Arbeid kan er 5 cent bijdoen, 15 cent of 70 cent. Dan zullen straks een paar mensen inderdaad niet meer rijden. Dat zijn mensen met een beperkte portemonnee. Die kunnen dan niet meer naar hun werk en kunnen hun familie niet meer bezoeken. Die mensen pakt u daarmee.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Het is heel duidelijk wat de heer Aptroot zegt. Hij zegt dat het allemaal duurder wordt voor de mensen. Laat ik duidelijk zijn. Ik weet niet of de heer Aptroot nog over het spitstarief gaat praten, maar de bedoeling is dat het spitstarief 300 mln. gaat opleveren. De kosten van de files voor het bedrijfsleven, dat zo hoog in het vaandel staat van de heer Aptroot, bedragen ongeveer 3 mld. Met een spitstarief van 300 mln. kunnen dus de kosten voor het bedrijfsleven, de achterban van de heer Aptroot, die overigens ook voor 40% voor kilometerheffing is, met 3 mld. verminderd worden.

De heer **Aptroot** (VVD): Als iemand denkt dat je de files oplost door automobilisten met een paar honderd miljoen extra te belasten, doet hij aan dagdromerij en sluit hij zijn ogen voor het probleem. De enige manier om de files op te lossen is door ervoor te zorgen dat we het wegennet op voldoende capaciteit brengen.

De **voorzitter**: Ik geef de heer Cramer even de gelegenheid om te reageren op de opmerking die u over hem plaatste.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Collega Aptroot sprak mij rechtstreeks aan door middel van een citaat. Dat citaat was volstrekt uit zijn verband gerukt en onjuist. De heer Aptroot was volgens mij ook niet aanwezig bij het AO waar dit gewisseld is. Tijdens dit AO heb ik gezegd dat, als de gegevens al gebruikt kunnen worden – daarover gaan we de discussie nog aan met de minister – dit alleen kan met de uitdrukkelijke toestemming van de rijder zelf, en op geen enkele andere wijze. De heer Aptroot heeft mij verkeerd geciteerd.

De heer **Aptroot** (VVD): Ik ben blij dat dit rechtgezet is, maar de gegevens gaan dus eventueel gebruikt worden.

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik wil graag weten wat er misgegaan is in uw partij, de afgelopen jaren. Waar is het fout gegaan bij u? Ik heb de afgelopen dagen uw verkiezingsprogramma's, teruggaand tot 1989, erbij gepakt. Ik heb de paginanummers erbij gezet, u kunt ze van mij krijgen. In al die programma's, staat "rekeningrijden", "anders betalen voor de mobiliteit", "efficiënter door lastenveranderingen", "het afschaffen van de motorrijtuigenbelasting of het verlagen daarvan".

De **voorzitter**: Uw vraag is helder. Zou u via de voorzitter willen spreken?

De heer **De Rouwe** (CDA): Wat is er in hemelsnaam misgegaan bij deze VVD?

De heer **Aptroot** (VVD): Er is niets misgegaan, maar er is wel zoiets als voortschrijdend inzicht. De invoeringskosten van dit voorstel zijn 4 mld., de uitvoeringskosten zijn 700 mln. tot 800 mln., er zijn 9 miljoen kastjes nodig en 9 miljoen facturen. 3% tot 4% van de mensen maakt bezwaar als het elke maand voor elk ritje moet worden doorgerekend. Dan heb je dus 450.000 bezwaarschriften per maand. Het is volstrekt duidelijk dat dit systeem niet zal werken. De minister zegt niet voor niets dat het nergens ter wereld bestaat en dat wij vooroplopen.

De **voorzitter**: Dat hebt u allemaal al verteld.

De heer **Aptroot** (VVD): Voor de hsl hebben we treinen gekocht die nog nergens bestonden. We zien de ellende nu. Dit moeten we nooit doen.

De heer **De Rouwe** (CDA): Mevrouw de voorzitter. De krokodillentranen ...

De **voorzitter**: Mijnheer De Rouwe, ik ga u echt nogmaals vragen om korter te interrumperen en korter te antwoorden, want anders loopt dit hele debat uit de klauwen.

De heer **De Rouwe** (CDA): Het standpunt van de VVD over krokodillentranen doet mij helemaal niets. Sinds 1989 pleit u al voor rekeningrijden. Wilt u nu zeggen dat de VVD gewoon twintig jaar lang de weg kwijt is geweest? Mijn conclusie is dat u vandaag de weg echt bent kwijtgeraakt. Ik heb één vraag, voorzitter. Wat gaat

Aptroot

de VVD doen met maar liefst de 40% van de VVD-leden die dit wel ziet zitten?

De heer **Aptroot** (VVD): Voorzitter, ik kom eerst even op de krokodillentranen. Het CDA was mordicus tegen en is nu ...

De heer **De Rouwe** (CDA): Correctie, voorzitter! Het stond duidelijk in ons verkiezingsprogramma.

De heer **Aptroot** (VVD): Ja, maar ik heb allemaal citaten van woordvoerder Eurlings uit 2001, toen de regering het wilde. Hij was toen tegen een kilometerheffing. Ik neem het u niet kwalijk dat het ...

De heer **De Rouwe** (CDA): Mevrouw de voorzitter, kan de heer Aptroot één keer de waarheid spreken?

De heer **Aptroot** (VVD): Voorzitter ...

De **voorzitter**: Mijnheer De Rouwe, ik heb u het woord helemaal niet gegeven! U spreekt gewoon door de heer Aptroot heen. U stelt hem een vraag, hij begint met zijn antwoord en u praat daar doorheen. Wij zijn in dit huis gewend om elkaar te laten uitspreken. Als u daarna nog iets te vragen hebt, kunt u dat via mij doen.

De heer **Aptroot** (VVD): We kunnen tegen elkaar zeggen dat het standpunt is veranderd. Dat is waar. Wij hebben goede argumenten. Aan alle vier de voorwaarden waaraan het systeem moet voldoen, wordt niet voldaan. Verder zijn er allerlei zaken in het geding, zoals de privacy van burgers. Dat is de reden dat we tegen zijn. Wij vinden dat we er niet aan moeten beginnen. Stop het geld gewoon in de wegen.

De **voorzitter**: Laatste maal, mijnheer De Rouwe.

De heer **De Rouwe** (CDA): Voorzitter. Ik maak mijn excuses aan u. Ik breng er graag verbetering in.

Er is maar één conclusie mogelijk: twintig jaar lang heeft de VVD-fractie de mensen in dit land voor de gek gehouden door elke keer in haar verkiezingsprogramma juist dit punt te noemen. Twintig jaar lang heeft de VVD zichzelf voor de gek gehouden. Wat is er misgegaan met de VVD? Er is maar één conclusie mogelijk: u bent echt de weg kwijt in dit land.

De heer **Aptroot** (VVD): Er is één partij die niet de weg kwijt is, maar juist wegen wil aanleggen en dat is de VVD. Het CDA is volstrekt gedraaid. Ik vind dat echter niet erg. Het mag. Naarmate het systeem duurder en complexer wordt en de privacy ter discussie staat, wordt het CDA enthousiaster over dat systeem, dat het in 2001 bij monde van woordvoerder Eurlings nog te vuur en te zwaard heeft bestreden. Laten we maar eens kijken of er nog draagvlak is voor dit systeem. Dat blijkt binnenkort wel. Als de heer De Rouwe op peilingen afgaat, moet hij maar eens in de gaten houden wat er aan het gebeuren is in dit land.

De heer **Van der Ham** (D66): Ik heb een korte vraag De heer Aptroot zegt dat het niet kan en dat het allemaal slecht is. De heer De Rouwe geeft terecht aan hoe lang de VVD voor het systeem was. Het is wel heel toevallig dat de VVD tegen dit systeem is geworden toen zij in de

oppositie ging. Als de VVD in een volgende regering plaatsneemt, is dit dan een breekpunt?

De heer **Aptroot** (VVD): Dit is een afbreekpunt. Dit voorstel moet je zo snel mogelijk tot de bodem afbreken, verschroten, weg ermee. Wat ons betreft is het: kilometerheffing, no way!

De heer **Van der Ham** (D66): En anders gaat de VVD niet in een volgend kabinet zitten.

De heer **Aptroot** (VVD): Ik reken eerlijk gezegd op de steun van D66. D66 heeft namelijk altijd de mond vol van privacy. Nou, ik barst van de e-mails van burgers die zeggen: wij vonden D66 het overwegen waard omdat die partij net als de VVD hecht aan privacy, maar ze zijn het spoor volstrekt bijster want als het gaat om automobilisten pesten, mag opeens alles.

De heer **Van der Ham** (D66): Wij zijn voor het verbreden van wegen, voor openbaar vervoer en voor een kilometerheffing die ervoor zorgt dat de motorrijtuigenbelasting en de bpm worden afgeschaft. Dat is allemaal heel goed voor de burger en voor het oplossen van de files. Wat de privacy betreft: het is heel interessant dat de VVD zich daar nu opeens ook zorgen over maakt. Dat is heel goed. Ik ben dankbaar dat de VVD nu in ons kamp zit. Reken er maar op dat wij de minister zeer scherp zullen bevragen over dit onderwerp. Als het niet blijkt te deugen, willen we aanpassingen. Daarin staat u helemaal aan onze kant, maakt u zich maar geen zorgen.

De heer **Aptroot** (VVD): D66 is de laatste weken wel erg stil, omdat die partij natuurlijk hunkert naar het flink bezijden van personenauto's en vrachtauto's. De heer Van der Ham heeft al gezegd dat de tarieven te laag zijn, dat er een fors spitstarief moet komen en dat de vrachtauto's te weinig betalen. Ik zie die linkse ellende van D66 dus tegemoet.

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

De heer **Aptroot** (VVD): Voorzitter. In de berekeningen van het ministerie gaan de kosten voor een Astra, een Golf en dergelijke van € 645 naar € 636 per maand. De bpm is echter op nul gezet, maar die is wel betaald en die krijgen automobilisten niet terug. Ze moeten die afschrijven. Dat is € 12 per maand. De provinciale opcenten worden volgens het kabinet – dat is besproken met de provincies – omgezet in een nieuwe provinciale belasting die de VVD never nooit wil, maar die ongeveer € 85 per ingezetene gaat kosten. Dat is voor een gezin met twee personen € 14 per maand. De spitsheffing zit er niet in. Nou, laat die weinig zijn: 20 dagen à € 2,50 is € 50 per maand. De kosten van het kastje zijn op nul gezet. Alleen voor het eerste kastje krijg je subsidie. Daarna moet je betalen voor reparatie, onderhoud of vervanging. Stel, dat is € 5 per maand. Dan worden de kosten niet € 636 per maand, maar € 717. Je gaat niet € 9 minder betalen, maar € 72 meer. Zelfs zonder spitsheffing is het € 22 meer.

Dat zijn reële schattingen. Die kunnen nooit exact zijn, want ik heb de echte cijfers niet. Maar wat de minister doet, dit kabinet, is vier kostenposten die zich in ieder geval zullen voordoen, op nul zetten. De flauwekul dat 58% van de automobilisten minder gaat betalen, klopt

Aptroot

van geen kant. Kosten worden bewust weggemoffeld. Wij vinden dat de minister zich moet schamen voor deze desinformatie die ordinare propaganda is. Wij verwachten excuses van de minister aan automobilisten en eisen dat met onmiddellijke ingang de bestaande informatie op de website van het ministerie wordt vervangen door kloppende informatie en cijfers en desnoods door vraagtekens als de minister deze nog niet weet.

Minister **Eurlings**: Voorzitter, als ik een punt van orde mag maken?

De **voorzitter**: Dat mag u.

Minister **Eurlings**: Dit is voor de zoveelste keer de afgelopen week dat de heer Aptroot dit soort woorden bezigt. Dat mag hij, dat komt hem toe, maar als hij mij onware informatie en eigenlijk het voorliegen van mensen verwijt, dan wacht hem maar één weg en dat is of nu of morgen een motie van wantrouwen tegen mij indienen. Ik werp dit verre van mij. Als de heer Aptroot hier deze grote woorden bezigt, zal hij ook die motie van wantrouwen hier moeten voorleggen. Dan zullen we zien hoe deze Kamer daar in totaliteit over denkt.

De **voorzitter**: Ik geef de heer Aptroot de gelegenheid om op dit punt van orde te reageren.

De heer **Aptroot** (VVD): Ik wacht eerst maar eens de verdediging van de minister af. Het is al een week heel erg stil. Ik kan niet anders dan concluderen dat vier kostenposten bewust op nul zijn gezet. Dat vind ik, inderdaad, het onjuist informeren van burgers. Als de minister kan aantonen dat die kosten echt nul zijn, maar dat kan hij volgens mij niet, zullen we opnieuw zien. Ik wacht de beantwoording af. Ik vind dat de minister excuses aan 7,5 miljoen automobilisten, vrachtrijders en dergelijke zou moeten uitspreken.

Voorzitter. We zijn wel blij dat het CDA ...

De **voorzitter**: Een moment, want dit was een punt van orde. Dat betekent dat we even over zijn gegaan tot een kort ordedebat. Ik vraag de minister of hij hiermee een voldoende antwoord heeft gehad van de heer Aptroot.

Minister **Eurlings**: Het was eigenlijk geen antwoord. Dat zegt op zich ook genoeg. Ik vond wel dat ik dit punt moest maken. Ik baseer mij op goede, gedegen informatie, onafhankelijk verzameld, zoals bij alle stelselwijzigingen. Ik vind het geen pas geven dat keer op keer wordt gezegd dat dingen worden weggemoffeld. Ik vind het prima als mensen het met zaken oneens zijn. Je kunt op inhoud met elkaar van mening verschillen. Prima! Ik stel mij daar kwetsbaar in op. Maar elkaar voor leugenaar uitmaken en verwijten onwaarheden te vertellen, dat vind ik eigenlijk een lid van de Kamer onwaardig. Ik wacht gewoon morgen af. Ik zal mijn best doen bij de beantwoording. Als de heer Aptroot aan het eind van het debat werkelijk nog vindt dat ik de burger en de Kamer voorlieg, dan zou het hem mooi staan als hij een motie van wantrouwen indient. Dan is hij ook aan het eind van het debat een vent.

De **voorzitter**: Ik stel voor dat de heer Aptroot morgen de beantwoording afwacht, nu u de kans krijgt om uw cijfers te staven.

Daartoe wordt besloten.

De **voorzitter**: Ik sluit hierbij het ordedebat.

De heer **Aptroot** (VVD): Voorzitter. Ik heb gewoon van de website van het ministerie van Verkeer en Waterstaat de cijfers gehaald. Daar worden kostenposten die zich in ieder geval zullen voordoen, op nul gezet. Geen vraagteken, geen p.m., maar gewoon nul, en dan wordt geconcludeerd dat iedereen goedkoper uit is. Ik vind dat volstrekt onjuist en een minister onwaardig.

De heer **De Rouwe** (CDA): Ook ik erger mij aan alle suggestieve opmerkingen van de heer Aptroot. De heer Aptroot kan wel zeggen dat hij de beantwoording afwacht, maar hij heeft de afgelopen week ook allemaal dingen gezegd die hij nu zou moeten waarmaken. Misschien mag ik één voorbeeld geven van iets waarvan ik echt niet snap hoe hij daar bij komt. Dat betreft het bedrag van de tarief voor de spitsheffing. De heer Aptroot heeft toch het wetsvoorstel gelezen? Ik heb het erbij gepakt. Hij kent toch paragraaf 9.6.2? Laat ik het nog maar een keer herhalen: 9.6.2. Mijnheer Aptroot, ik zou u een ding willen vragen. U gebruikt zulke grote woorden, maar leest u alstublieft eerst het wetsvoorstel een keer door voordat u naar buiten stapt. Dat zou u echt sieren.

De **voorzitter**: Het wetsvoorstel staat vanavond niet op de agenda. Wij behandelen de begroting van Verkeer en Waterstaat. Ik verzoek u het debat op hoofdlijnen te voeren en niet op deze details.

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

De heer **Aptroot** (VVD): Ik begrijp de vraag van de heer De Rouwe wel, maar ...

De heer **De Rouwe** (CDA): Voorzitter. Ik heb een punt van orde.

De **voorzitter**: Dat ontging mij.

De heer **De Rouwe** (CDA): U wijst mij terecht op het hoofdlijnen debat dat nog plaats zal vinden. U wijst mij er ook op dat de wet apart behandeld wordt. Er wordt echter de hele avond al over gesproken. Het kan toch niet dat de heer Aptroot allemaal gekke dingen mag zeggen en als ik hem daar even op aanspreek, u direct zegt dat het er niet bij hoort.

De **voorzitter**: Ik geef hem gelegenheid om te antwoorden. Ik verzoek u beiden om zich daarbij te beperken. Ik zeg ook niet dat u die vraag niet mag stellen. Ik zeg alleen dat dit niet het onderwerp van het debat is. Ik geef nu het woord aan de heer Aptroot en ik hoop dat daarmee deze discussie voorbij is.

De heer **Aptroot** (VVD): Voorzitter. Er worden allerlei voorwaarden aan het spitstarief verbonden, maar als je 's ochtends en 's avonds in de file staat om naar je werk en weer naar huis te gaan, moet je daarvoor gaan betalen. Als het aan het CDA ligt, moet men dat in ieder geval rond Amsterdam doen. Je kunt tegen de mensen zeggen: ik maak een berekening zonder spitstarief en, ziet u wel, dan bent u goedkoper uit. Je zou moeten

Aptroot

zeggen: als het spitstarief erbij komt, bent u duurder en zonder spitstarief wordt het misschien wat goedkoper. Dit is een suggestie: spitstarief op nul, de bpm die je al betaald hebt, ineens op nul – alsof die na een paar jaar verdwenen is – provinciale belastingen op nul, kosten van het kastje tot in de eeuwigheid op nul. Dat is gewoon een oneerlijke voorstelling van zaken.

Wij zijn blij dat het CDA twijfelt aan de spitsheffing en daar heb ik al genoeg over gezegd.

Dan het woon- en leefmilieu langs het spoor. Wij vinden dat dit meer prioriteit moet krijgen. Het beleid met betrekking tot het spoor is goed: meer personen- over het spoor en meer goederenvervoer over het spoor. Wij hopen dat de hsl-noord en de Betuwelijn straks een succes worden. En dat gaat op termijn heus gebeuren. Wij zijn bezorgd over de milieuproblemen langs het bestaande spoor. Wij hebben als politiek veel aandacht voor eventuele milieuproblemen langs de wegen, maar de rijkswegen lopen over het algemeen niet zo dicht langs woonwijken. Het spoor gaat vaak dwars door woonwijken en kernen. Afgelopen week was ik op bezoek in Velp, gemeente Rheden. De IJssellijn – ooit een spoorlijntje voor een paar passagierstreinen – loopt dwars door kernen en woonwijken, soms op tien tot vijftien meter en soms op dertig tot veertig meter van woningen. Volgens de inwoners veroorzaakt de nieuwe sprinter meer geluid dan de hondenkop. Zij klagen er echter vooral over dat het aantal goederentreinen enorm toeneemt. De bewoners zeggen dat er veel geluidsoverlast is. Ik heb de huizen gezien en daar zitten joekels van scheuren in die kennelijk de laatste jaren door het toegenomen gebruik van het spoor zijn ontstaan. ProRail houdt volgens de bewoners claims af. Er is tien jaar geleden gevelisolatie toegezegd, maar die wordt steeds vooruitgeschoven. De bewoners zeggen tegen mij zich belazerd en in de steek gelaten te voelen. Ook langs de hsl bij de gemeenten Kaag en Braassem en Landsingerland is er een groot probleem met het geluid. Wat ons betreft, kan dit zo niet langer. Wij denken dat het goed is om te meten in de gebieden waar er klachten zijn. Dat heeft de minister bijvoorbeeld in Landsingerland al laten doen. Ook op andere plaatsen waar dit speelt, zou moeten worden gemeten. Moet er geen norm voor trillingen worden ontwikkeld? Als je een norm hebt, kan je meten en objectief bepalen of de klachten terecht zijn of dat het geluid binnen acceptabele normen blijft. Is de minister bereid om te kijken hoe de overlast van het spoor aangepakt kan worden?

Er wordt gewerkt aan het basisnet voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. Dit zou aan het eind van dit jaar klaar zijn. Graag hoor ik van de minister of dit inderdaad gaat lukken. In steden zoals Dordrecht is er sprake van een situatie die eigenlijk op lange termijn niet verantwoord is. Dat verander je niet in een dag, maar dit moet wel zo snel mogelijk gebeuren.

Wij hebben al vaak over de binnenvaart gesproken. Wij weten dat dit een ingewikkeld probleem is. Van de staatssecretaris vernemen wij graag de stand van zaken. Wij begrijpen dat Brussel er nog maanden over gaat doen. Ik wil een aspect aan de discussie toevoegen en daar vraag ik de mening van de staatssecretaris over. Wij horen van veel schippers die de laatste jaren fors hebben geïnvesteerd dat de kredieten moeten worden gefinancierd, en dat de banken moeilijk doen en een zeer hoge opslag hanteren. Als die percentages oplopen en de markt is slecht, dan komen die schippers echt in de

problemen. Is de staatssecretaris bereid om bijvoorbeeld samen met haar collega van Financiën of van Economische Zaken eens met de banken te praten om te kijken of er verstandig met de binnenvaart kan worden omgegaan? Als die percentages nu fors stijgen, dan duwen wij velen over het randje.

□

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Voorzitter. Misschien word of ben je woordvoerder verkeer en waterstaat omdat je een praktisch mens bent en houdt van concrete resultaten, tastbare zaken voor mensen in Nederland die allemaal verstand hebben van verkeer en op hun wenken bediend willen worden. Maar in deze tijd van files, crisis en heroverwegingen past het mij om eerst even in de toekomst te kijken; geen pragmaticus zonder visie.

Ik stel mij zo voor dat wij in 2030 te maken hebben gehad met een verandering in vervoermiddelen. Er wordt meer met tram en trein gereisd en de mobiliteitsvraag is afgenomen omdat er veel binnenstedelijk is gebouwd en omdat wij de ruimtelijke ordening hebben bijgesteld om de vervoervraag actief te remmen. Er rijden heel wat elektrische auto's rond, die zorgen voor heel wat minder investeringen om luchtvervuiling en geluid binnen de perken te houden. Als wij dat echter voor elkaar willen krijgen, moet er nog wel wat veranderen. Het gaat om zaken waarvan ik aan de minister vraag of hij die wil meenemen bij de heroverwegingen.

Op dit moment vragen wij van de regio's al om met gebiedsanalyses te komen. Ze maken netwerkanalyses en vragen zich af: wat is het probleem, wat is de oplossing? Denk bijvoorbeeld aan de bereikbaarheid van Utrecht, de draaischijf van Nederland. Wij benaderen het hele probleem dus integraal: wat is er nodig aan wegen-, fiets- en ov-infrastructuur? Maar de manier waarop wij de budgetten hebben georganiseerd, heeft nog niets met integraliteit van doen. Er is een infrafonds met geld voor wegen, spoor en vaarwegen, er is een ruimtebudget, dat helaas slechts tot 2014 is gevuld, en dan zijn er nog gelden voor regionale ov-impulsen en BDU-gelden. Kortom: er zijn vele verschillende potten, die een integrale benadering in de weg staan. Als een gebiedsanalyse andere oplossingen dan wegen vraagt, is er geen budget te vinden, bijvoorbeeld als er een impuls voor ov nodig is zoals bij de "vertramming" van de Utrechtse binnenstad. Dat geldt ook wanneer nieuwe woongebieden binnenstedelijk worden gebouwd, waar extra ov-infrastructuur voor nodig is.

Dit vraagt om een heroverweging. Als mensen er straks voor kiezen om hun auto thuis te laten staan en een alternatief zoeken, moet de overheid daar wel in investeren. Hoe denkt de minister daarover?

De heer **Roemer** (SP): Mevrouw Roefs geeft een aardig beeld van waar wij in de toekomst naar toe willen. Zij zegt eigenlijk dat wij alles niet met losse potjes moeten behandelen, maar dat wij moeten bezien wat een gebied nodig heeft om zowel leefbaarheid als mobiliteit goed te organiseren. Misschien zijn er nog wel meer dingen zoals duurzaamheid, maar laat ik het even zo kort samenvatten. De PvdA-fractie zou er dan ook voor moeten openstaan dat wij in de toekomst niet meer zo strak vasthouden aan de verdeling van de budgetten in wegen, spoorwegen en vaarwegen. Is het voor de PvdA-fractie denkbaar dat wij op zeer korte termijn het

Roefs

enorm strak vasthouden aan dingen als "er zit nu eenmaal zo veel in het potje voor wegen" gaan loslaten? Wordt het voor de PvdA dan bespreekbaar om in het kader van een omgevingsdiscussie te gaan schuiven met die potten?

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Ik heb de minister gevraagd of hij dit wil betrekken bij de heroverwegingen. Daar vind ik het ook heel goed bij passen. De heer Roemer weet dat er is afgesproken dat de opbrengst van de kilometerheffing gaat worden uitgegeven aan infrastructuur. Ik heb net al in één adem genoemd: wegen-, ov- en fietsinfrastructuur. Daarmee zijn wij al in staat om een integrale oplossing te zoeken voor een gebied waarvan wij de problemen heel goed in kaart hebben gebracht. In de praktijk zoeken wij al integraal, alleen zijn de potten nog niet integraal.

De heer **Roemer** (SP): Dat is helder. Is het voor de PvdA-fractie dan op korte termijn denkbaar dat wij daar heel snel een slag in maken? Of het voor het kabinet denkbaar is, horen wij te zijner tijd wel, maar ik vraag het rechtstreeks aan de PvdA-fractie. Daarmee zouden wij bijvoorbeeld ons voordeel kunnen doen bij een spoorlijn zoals de lijn Breda-Utrecht. In zo'n discussie zou een dergelijke spoorlijn misschien meer kans maken dan nu.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Laat ik daar heel eerlijk over zijn. Wij hebben op dit moment een coalitieakkoord waarin staat dat wij tussen de potten voor wegen en ov niet zomaar gaan schuiven. Ik heb het over een langetermijnblik waar wij zeker naar toe moeten. De heroverwegingen komen eraan. Dat betekent dat je nieuwe plannen gaat maken. Ik koppel deze visie aan de kilometerheffing. Voorlopig staat die voor 2012 gepland. Daarmee kom ik al redelijk in de richting van de heer Roemer.

De heer **Roemer** (SP): Een opmerking: ik ben het mevrouw Roefs eens dat het goed is dat wij dan snel verkiezingen hebben.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Ik had het over 2012. Volgens mij hebben we dan net verkiezingen achter de rug.

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

Mevrouw **Roefs** (PvdA): De PvdA voelt zich de bewaker van het spoorboekje in de richting van de revolutie op het spoor die zich de komende tien jaar moet voltrekken. Het blijkt nodig om als een bok op de haverkist te zitten, getuige de lastminutebrief over de invulling van de 4,5 mld., waar mijn fractie keer op keer om heeft gevraagd. We doen het echter met liefde en gelukkig zijn de resultaten bemoedigend. Natuurlijk kan een 5%-groeiambitie niet worden waargemaakt in een krimpende economie, maar wij houden onverkort vast aan de hoofddoelstelling: het spoor moet voorzien in een veel groter aandeel van de totale vervoersvraag in Nederland. Aan die doelstelling wordt nog steeds voldaan. Waar alle andere vormen van vervoer krimpen in de recessie, stijgt het vervoer per trein nog steeds en verovert het dus marktaandeel. Het zal echter niet eenvoudig worden om dit vast te houden in de komende jaren. Het laaghangende fruit is geplukt. Op tijd rijden, met schone treinen met genoeg wagons zodat iedereen

een beetje kan zitten, dat krijgt NS wel aardig onder de knie, al blijven we streng op iedere uitglijder. Wereldtop of niet, het kan en moet altijd beter.

Nu komen echter de moeilijke maatregelen om meer reizigers tot de trein te verleiden. Maak alle stations tot een feest. Proefstation Leiden Centraal smaakt echt naar meer. Bij één mooi station mag het niet blijven. Boor nieuwe groepen reizigers aan, bijvoorbeeld zakelijke reizigers, door veel meer treinen toe te rusten met stopcontacten en draadloos internet. Dat is een oude en heel hardnekkige wens van de PvdA-fractie die veel te langzaam wordt ingelost. Er zijn natuurlijk ook nieuwe ideeën nodig, nieuwe concepten. Alleen al de recessie noopt tot een herbezinning op de oorspronkelijke plannen, maar ook los daarvan kan mijn fractie zich niet aan de indruk onttrekken dat het Actieplan Groei op het Spoor aan een update toe is. Geen voortgangsrapportage, maar nieuw elan. Wij laten de ambitie voor groei op het spoor niet los en vragen de minister of hij zich samen met NS en andere vervoerders aan een vernieuwing van het Actieplan Groei op het Spoor wil zetten. Als voorzet noemen we de noodzakelijke maatregelen rond het metro- en treinstation Amsterdam Zuid. Daar is meer nodig en daar moet dus worden geleverd.

De heer **Mastwijk** (CDA): Ik ben het helemaal eens met wat mevrouw Roefs tot nu toe zegt. Ik heb één vraag. Past in haar perceptie van dat nieuwe concept ook het idee van de regiopoorten dat ik uit de la heb opgediept? Ik heb daarin een heleboel dingen verwoord die ik mevrouw Roefs ook hoor zeggen.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Volgens mij kunnen wij ons daar zeer redelijk in vinden.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Is de gewenste update gratis?

Mevrouw **Roefs** (PvdA): We hebben 4,5 mld. liggen. Daar gaan we fiks mee aan de slag. We gaan nieuwe plannen en nieuwe concepten maken. Het zal beslist niet gratis zijn, nee. Dat kan ik me niet voorstellen.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Dat snap ik, want die 4,5 mld. wordt voor een deel door NS zelf betaald. NS gaf al in 2008 aan minstens 8 mld. nodig te hebben om de meest minimale uitvoering van de beschikbare plannen ter hand te nemen. Als 4,5 mld., wat dus te weinig is, niet voldoende is voor de update, hoeveel moet er dan bij en waar komt het vandaan?

Mevrouw **Roefs** (PvdA): We kennen de getallen die NS heeft genoemd. Ik heb het zojuist over heroverwegingen gehad. Ik heb ook gezegd dat we, als we met kilometerheffing gaan beginnen, ook alternatieven moeten hebben. We kunnen natuurlijk zorgen voor die alternatieven, en die moeten we ook zoeken op het spoor. Tenslotte is een reizigerskilometer op het spoor nog steeds goedkoper dan een op de weg.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Dit zijn allemaal grote waarheden, maar ze vormen geen antwoord op mijn vraag. Ik begrijp dat de PvdA-fractie een update wil. Die is niet gratis; die kost geld. Er moet dus meer geld naar het spoor, prima. Mijn vraag blijft: hoeveel is het en waar komt het vandaan? Als mevrouw Roefs namelijk verwijst

Roefs

naar de heroverwegingen, weet ik één ding, namelijk dat het alleen maar minder wordt. Ik hoor hier van de PvdA-fractie dat het meer moet worden. Dan moet zij ook zeggen waar het vandaan komt.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Ik ben daar heel duidelijk in geweest. Ik heb het over heroverwegingen, maar onder andere ook over het bij elkaar brengen van diverse potten. Binnen die potten kun je verschuiven en dat kunnen we vanaf 2012 ook doen, om het spoor een betere positie te geven.

De heer **Van der Ham** (D66): Mevrouw Roefs begon haar verhaal met te zeggen dat ze idealistisch is, maar ook praktisch. Nou, dat herken ik. Dat ben ik eigenlijk ook. Elk jaar neemt het Infrafonds toe met een bepaald bedrag. In onze tegenbegroting stellen wij voor die toename toe te voegen aan het ov. Dat is heel praktisch. Het groeit steeds door en het is een klein bedrag dat steeds groter wordt. Waarom doet mevrouw Roefs dat voorstel niet?

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Ja, dat klinkt heel reë ... Het klinkt heel mooi en heel prachtig wat de heer Van der Ham zegt, maar de werkelijkheid is anders. Wij gaan namelijk 120 mln. bezuinigen op het Infrafonds. Wij voeden het minder vanaf dit jaar, zoals in het crisisakkoord staat. Bovendien hebben wij afgesproken dat het vanaf 2020 op hetzelfde niveau blijft. Daar is de winst niet zo maar te halen.

De heer **Van der Ham** (D66): Mevrouw Roefs begon haar antwoord met "dat klinkt reë ..." Zij wilde eigenlijk zeggen dat het "realistisch" was. Daarna kwam zij met "mooi". Het is echter wel realistisch. Het is namelijk een heel kleine, maar belangrijke, goede en substantiële bijdrage aan het openbaar vervoer. Zelfs in deze tijden van bezuinigingen kan dat iets extra's opleveren. Misschien niet voor alle mooie projecten, maar wel voor een aantal projecten waarvan zij en ik voorstander zijn.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Ik begrijp niet dat de heer Van der Ham hieraan vast blijft houden. Tot 2020 is het MIRT belegd en na 2020 groeit het niet meer met die automatische groei van 2,8% per jaar. Het is afgesproken dat wij dit niet meer doen. Ik heb dus niets over. Ik kan het alleen uit herverdeling halen. Op zich ben ik daar een voorstander van.

De heer **Van der Ham** (D66): Die afspraak die mevrouw Roefs heeft gemaakt, is natuurlijk niet mijn afspraak. Wij hebben dat anders berekend. Wij komen op 280 mln. extra voor het openbaar vervoer. De heer Vendrik zei ook al dat zij wel kan gaan herschikken, maar dan moet ze ook duidelijk zijn over de vraag welke wegenprojecten naar achteren moeten worden geschoven om ov-projecten te intensiveren. Anders is het aardig en leuk, maar zal het voor het openbaar vervoer niets extra's doen.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Ik maak toch heel duidelijk dat wij een heroverweging willen? Als de kilometerheffing er is, praten wij over andere zaken. Ik zeg niet voor niets dat wij alternatieven moeten bieden. Het heeft wel degelijk gevolgen, ook voor de verdeling van het geld over de diverse onderdelen van de infrastructuur.

De heer **Roemer** (SP): Ik had net al de kritiek op de CDA-fractie dat ze mooie dingen vertelt waar iedereen blij van wordt, maar vervolgens geen boter bij de vis geeft. Ik wil voorkomen dat dit bij mevrouw Roefs ook gaat gebeuren. Ik ben heel blij dat zij zegt dat er meer voor het spoor gedaan moet worden. Ik deel die visie van de PvdA-fractie. Kan mevrouw Roefs mij garanderen dat haar inzet bij de heroverwegingen van het kabinet waarbij 20% bezuinigd moet worden, erop gericht is dat het spoor daar niet bij zit? Anders krijgt de revolutie van het spoor waar de PvdA op doelde, wel een heel wrange nasmaak.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Ik dacht dat ik heel duidelijk was. De heroverwegingen moeten er wat mij betreft voor zorgen dat in ieder geval de schotten tussen alle potjes uit gaan. Daardoor kunnen wij beter dan nu accenten leggen. Volgens mij ben ik daar heel duidelijk over. Ik vraag nu in verband met de groei op het spoor om een update van het actieplan.

De heer **Roemer** (SP): Als ik mevrouw Roefs goed begrijp, zegt zij: stel dat er een heroverweging komt van het Infrafonds, dan staat de PvdA daar zo in dat er behoorlijk geschoven moet worden, maar niet vanaf het spoor.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Ik denk dat ik heel duidelijk ben geweest. Als de kilometerheffing werkt en meer mensen hun auto laten staan, moeten wij ook zorgen voor alternatieven. Ik heb al aangegeven dat wij veel meer binnenstedelijk moeten bouwen. Dan moet je ook zorgen voor een infrastructuur met goede tram- en metroverbindingen. Wij willen niet meer aan de rand van de stad bouwen waardoor wij daar weer nieuwe wegen moeten aanleggen. Ook het binnenstedelijk bouwen roept om een andere vraag voor het vervoer.

De heer **De Mos** (PVV): Ik zat te luisteren en kwam op de volgende gedachte. De PvdA staat voor de Partij van de Arbeid. Ik ben benieuwd waarom de Partij van de Arbeid al die arbeiders betaald in de file laat staan.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Dat is helemaal niet de bedoeling. De bedoeling van de kilometerheffing is dat er geen files meer zijn. De arbeiders staan dan dus ook niet betaald in de file. Het is de bedoeling dat het filevrij wordt. Dat betekent dat de zzp'er, bijvoorbeeld de timmerman, geen tijd meer kwijt is aan het vaststaan in de spits. Die kan in dezelfde tijd gewoon een klus aannemen en daarvoor geld vangen. Hij is dan dus veel beter uit.

De heer **De Mos** (PVV): Vaststaan in de spits. Denkt u nu echt dat al die mensen die vaststaan in de spits, daarvoor de lol staan? Die gaan naar hun werk en moeten bij uw beleid gewoon aftikken.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Ik begrijp niet wat de heer De Mos zegt. De kilometerheffing is bedoeld om de file op te lossen. Er staat dus niemand in de file. Er is ongelofelijk veel onderzoek gedaan naar wat er gebeurt als je gaat betalen voor gebruik in plaats van voor bezit. De kilometerheffing kan ervoor zorgen dat je met een aantal procent minder auto's op de weg een spits hebt waarbij je gewoon kunt doorrijden.

Roefs

De **voorzitter**: Mijnheer Aptroot, eigenlijk hebben wij het hierover al gehad.

De heer **Aptroot** (VVD): Ik zou een korte vraag willen stellen aan mevrouw Roefs, die zegt dat de files gaan verminderen. Ik geloof dat niet, maar iedereen heeft recht op zijn mening. Maar vermindert de file door een platte kilometerheffing, of door een kilometerheffing met een spitstarief?

Mevrouw **Roefs** (PvdA): De file vermindert sowieso al door het basistarief. Dat mensen zich heel bewust zijn van de kosten van een kilometer, zorgt ervoor dat zij extra nadenken of zij al dan niet met de auto gaan. Nu zijn wij ons daarvan niet bewust. De bpm hebben wij al betaald; daaraan denken wij niet meer. Heel veel mensen weten niet hoeveel de mrb precies is. Dat gaat een keer in de drie maanden en tel je ook niet mee. Eigenlijk denk je dus alleen maar aan de benzine die je moet betalen. Nu krijg je heel keurig aangegeven hoeveel het kost per kilometer. Uit onderzoek blijkt dat mensen daarmee dan rekening gaan houden. Het basistarief heeft dus al veel effect. Vervolgens zou het spitstarief ervoor kunnen zorgen dat mensen nog veel bewuster worden. In samenspraak met hun werkgever kunnen zij bijvoorbeeld op andere tijdstippen gaan werken. Dat zal niet zomaar voor iedereen lukken, maar je kunt ook denken aan thuiswerken. Er is een hele hoop mobiliteitsmanagement mogelijk.

Voorzitter. Ik ga nog even verder over het spoor, want wij kunnen het niet bij stations en treinstellen laten. Treinen rijden over spoor en aan dat spoor moet veel gebeuren. Er is al heel veel gezegd over de middellange-termijnplannen, 4,5 mld., de planstudies en het Programma Hoogfrequent Spoor. Maar mijn fractie ziet ook kansen op de korte termijn. Kansen door de crisis. Elders in de bouw blijft capaciteit onbenut, die kan worden ingezet voor een versnelling van het spooronderhoud en uitbreiding. Daarmee slaan wij twee vliegen in een klap: wij helpen mensen aan het werk en versnellen de revolutie op het spoor.

De minister en ProRail laten ons bij herhaling, bijvoorbeeld bij de brief van 21 september, weten dat het actieplan, inclusief een klein versnellingspakket van 35 mln., volgens schema verloopt. Maar deze tijd vraagt niet om op schema te draaien. Deze buitengewone recessie vraagt om voor te lopen op schema. Wij willen in 2010, het jaar dat de werkgelegenheid de hardste klap te verwerken zal krijgen, alles op alles zetten om meer mensen aan het werk te krijgen. Het liefste aan publieke werken, zoals het spoor. Alles wat ook maar enigszins mogelijk is, moet naar voren worden gehaald. De Crisis- en herstelwet kan een handje helpen, maar ook zonder die wet moeten er mogelijkheden zijn. Het gaat dan dus niet om extra geld, maar om eerder geld. Wij vragen de minister om ProRail een spoedopdracht te verstrekken, de gehele spoororderportefeuille leeg te schudden en binnen drie weken te laten weten welke mogelijkheden er voor 2010 nog benut kunnen worden. Wat ons betreft is daarbij alles mogelijk. Als de minister een amendement nodig heeft om het geld tussen de jaren te schuiven, moet hij het maar zeggen. Daarbij geldt overigens wel dat ProRail een fatsoenlijke opdrachtgever moet blijven en geen aannemers en werknemers uit moet knijpen nu die om orders verlegen zitten. Gebruik de crisis, misbruik haar niet!

De heer **Roemer** (SP): Maandag was ik bij een bijeenkomst van spoorwerkers die aan het demonstreren waren voor de voordeur van ProRail. De heer Klerk van ProRail heeft toen gezegd dat de tandjes af moeten van de vermarkting en de marktwerking. Deelt mevrouw Roefs die mening?

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Ik heb een interview gelezen met de heer Samsom, die ook bij de spoorwerkers was. Volgens mij waren zij het daarover eens.

De heer **Roemer** (SP): Ik heb een aantal voorstellen gedaan, bijvoorbeeld rond de 120-minuteneis. Steunt de PvdA die als ik die in een motie opneem? Ik heb daar in mijn betoeg over gesproken.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Daar wil ik niet op vooruitlopen.

Voorzitter. Van de trein naar de OV-chipkaart is maar een kleine stap. Het ziet er naar uit dat datgene waar mijn fractie steeds bang voor is geweest, nu bewaarheid wordt: een lappendeken aan tarieven, aan amendementen en onnodig overstapgedoe. Ik roep de NS, de vervoersbedrijven en de decentrale overheden op om de eigen belangen opzij te zetten en de reiziger als uitgangspunt te nemen. Die mag geen last hebben en niets merken van het feit dat hij een concessiegrens over gaat. Lukt dat niet, dan zal ik niet schromen om bij de wijziging van de Wp 2000 in het voorjaar een amendement in te dienen, waarin geregeld wordt dat Den Haag weer de tarieven gaat betalen. Desnoods schaffen wij dat opstaptarief dan maar af. De samenwerking tussen de NS en andere vervoersbedrijven kunnen wij vastleggen in bijvoorbeeld de spoorwetgeving. Wat vindt de staatssecretaris hiervan?

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Ik snap het heel goed. Sterker nog, GroenLinks snapte het in januari ook al. De puinhoop met die tarieven moet echt tot ingrijpen van de staatssecretaris leiden. Wij hebben een motie op dat punt ingediend, maar die werd niet gesteund door de PvdA. En nu krijgen wij dit verhaal. Wat is er sinds januari gebeurt dat de PvdA nu wel snapt dat het anders moet?

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Laat ik duidelijk zijn. Ik heb steeds gewaarschuwd en gezegd: dadelijk komen alle tarieven en dan zul je wellicht zien dat ze het niet met elkaar eens zijn geworden. Maar dat zou niet zo zijn, want iedereen zou in zijn hok gaan zitten. Nu worden de tarieven pas duidelijk en nu worden de amendementen duidelijk. Dat betekent dat er nu voor gezorgd moet worden dat het in orde komt. Ik geef de diverse partijen daarvoor de tijd tot het voorjaar. Ik heb vandaag al van veel mensen gehoord dat het een goede zaak was dat die stok achter de deur staat. Men is wel degelijk van plan om te zorgen dat het in orde komt.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Volgens mij leidt het project nu elke dag schade en verliest het steeds meer goodwill bij reizigers, die niet meer snappen – de heer Roemer heeft daar zeer uitgebreid over gesproken in zijn eerste termijn – waar dit nog over gaat. Wij gaan toch niet nog tot het voorjaar wachten, totdat deze ellende zich verder verdiept en verbreed? Wij gaan toch nu ingrijpen?

Roefs

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Ik heb een stok achter de deur gezet. Dat betekent dat men nu aan de gang moet om te zorgen dat het overzichtelijk wordt. Er zijn al bewegingen. Die stok achter de deur helpt dus blijkbaar. Ik ga er voorlopig nog van uit dat het kan.

De heer **Roemer** (SP): Het helpt helemaal niets. Twee jaar geleden hebben wij al geroepen om meer regie. Maar meer regie is niet mogelijk als je niet meer zeggenschap hebt. De provincies en zelfs de vervoerders hebben beaamd dat het een verbetering zou zijn als wij meer mogelijkheden bij het Rijk neerleggen. Waarom blijft u daar dan op wachten? Al twee jaar lang zien wij wat er gebeurt!

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Ik was erbij, toen de heer Roemer en ik beiden hoorden dat er opgeroepen werd om wellicht meer vanuit Den Haag te regelen. Er was een vervoerder die deze oproep deed. Ik denk dat ik heel duidelijk heb aangegeven dat wij bij de wijziging van de Wp 2000, als het dan nog niet in orde is, kunnen zeggen: en nu doen we het zelf. Volgens mij haal ik daar gewoon een meerderheid voor in de Kamer.

Laten we eerlijk zijn, de tarieven en abonnementen zijn niet van de afgelopen twee jaar, maar pas de laatste tijd is duidelijk geworden dat het een lappendeken wordt, waar we zo bang voor waren. We zijn heel klein begonnen in Rotterdam en Amsterdam en nu wordt het pas uitgerold. Nu zien we pas dat die problemen er zijn met de tarieven en de abonnementen. Nu zien we pas dat het problemen oplevert als iemand de reis met de trein onderbreekt en met een andere vervoerder gaat. Dat hadden we eerder nog niet kunnen vinden. Ik was ervan overtuigd dat dit gewoon goed zou komen.

De heer **Roemer** (SP): Dat is de essentie van de hele operatie. Laat ik helder zijn. De financiële belangen van de vervoerders zijn natuurlijk enorm groot. We worden er regelmatig op gewezen door die bedrijven dat het problemen oplevert en dat zij al in de knoei zitten. Provincies zeggen ook dat het verschrikkelijk moeilijk is en dat die stok achter de deur de oplossing niet is. De oplossing is dat er centraal een aantal afspraken worden gemaakt waar iedereen zich verplicht aan moet houden. Mijn vraag is of de fractie van de Partij van de Arbeid de motie van de SP steunt waarin de staatssecretaris wordt opgeroepen om nu al te beginnen met het voorbereiden van dat voorstel, inclusief alle consequenties, en niet te wachten tot het voorjaar, want die maanden verlies gaan ons klauwen met geld en vooral draagvlak van de bevolking kosten.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Ik heb heel duidelijk gemaakt waar de Partij van de Arbeid aan denkt. Zo nodig willen wij dit bij de wijziging van de Wp 2000 regelen. Dat is regie.

De fiets is ook een belangrijk alternatief als wij per kilometer voor de auto gaan betalen. Ik verzoek de staatssecretaris om een langetermijnaanvalsplan voor de fiets te maken, met vernieuwende concepten en een kostenplaatje erbij. Van het amendement-Koopmans/Roefs resteert nog een bedrag van 6 mln. Wij zouden dat graag inzetten voor een bijdrage aan twee fietssnelwegen, namelijk Rotterdam-Dordrecht en de Hofpleinroute van Rotterdam naar Den Haag, en indien nodig voor het

tegengaan van fietsendiefstal. Hoe denkt de staatssecretaris hierover?

Mijn laatste, niet onbelangrijke punt is de positie van slachtoffers en nabestaanden van slachtoffers in het verkeer. Deze laat nog veel te wensen over. Soms hebben we het voor de daders heel wat beter geregeld dan voor de slachtoffers. Ik vraag de minister om te onderzoeken of daar verbeterlagen te maken zijn, in overleg met andere ministeries.

Ik wil daarbij alvast twee punten aanleveren. Het maximale letselschadebedrag bij de NS moet omhoog. In de rest van het ov is dat bedrag 1 mln. en bij de NS is het € 188.000. Ik vind dat dit echt omhoog moet. Verder vraag ik de minister om het creëren van een persoonlijke kluis mogelijk te maken. Achter het burgerservicenummer zouden een of twee persoonlijke digitale internetkluisen moeten komen waar alle hulpverleners bij een verkeersongeval hun bevindingen kwijt kunnen. Nu is het voor nabestaanden en slachtoffers heel moeilijk om aan informatie te komen, die vaak cruciaal is voor het verwerken van het verlies of voor het letselschadedossier.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Afgelopen zondag was er wat rumoer rond de uitspraken van de heer Koopmans van de CDA-fractie over hoe het nu moet met de spitsheffing. Mevrouw Roefs heeft er waarschijnlijk kijk op wat de heer Koopmans bedoelde. Zij zei maandag dat de woorden van de heer Koopmans begrepen moeten worden als een waarschuwing aan al te gretige gemeenten, om te voorkomen dat Zwolle en Apeldoorn denken: hè, dat willen wij ook wel.

De **voorzitter**: Mijnheer Vendrik, gaat u nu aan iemand anders vragen naar de woorden van de heer Koopmans?

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Nee, dit is een citaat van mevrouw Roefs. Haar werd gevraagd om de woorden van de heer Koopmans te duiden. De kilometerheffing is ingewikkeld, voorzitter.

De **voorzitter**: U kunt uw vraag vast wel korter stellen. Ik ken u.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Wat is de positie van de PvdA bij de spitsheffing? Wat moet er nu gebeuren?

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Datgene wat we afgesproken hebben.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Tijdens het laatste overleg was mevrouw Roefs juist heel bang dat de spitsheffing echt achter de horizon verdwijnt en dat steden niet met eigen initiatieven kunnen komen, maar nu geeft zij kennelijk de heer Koopmans gelijk. Hij stelt zich al op voorhand teweer tegen mogelijke initiatiefrijke steden die het komende decennium graag ergens een spitsheffing willen invoeren. Hoe zit het nou?

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Ik heb in het laatste AO niet gezegd dat ik een voorstander ben van initiatieven van allerlei steden. Helemaal niet. Ik zou het te gek vinden als iedereen in Nederland zou kunnen beslissen om eens een leuk spitstarief te heffen. Ik heb in het AO gezegd: als de ongunstigste voorspelling uitkomt en als wij dus pas in december 2019 klaar zijn met de invoering van de

Roefs

kilometerheffing en dan pas gaan beginnen met het spitstarief, vind ik dat wel heel laat. Ik zei al dat ik ook graag wat geld wil hebben voor het spoor. We kunnen er met een spitsheffing misschien voor zorgen dat er ergens een rijbaan minder komt. Ik heb de minister dus gevraagd of hij mij, als de kilometerheffing zover uitloopt – daarover horen wij in juni meer – in juni wil vertellen hoe de spitsheffing volgens hem eerder kan worden ingevoerd.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Mevrouw Roefs had het over een kluis die achter het burgerservicenummer gekoppeld kan worden. Ik begrijp niet precies waar zij heen wil. Heeft dat uitsluitend te maken met informatievergaring voor de nabestaanden? Of is het ook bedoeld om helderheid te krijgen over hoe het ongeluk mogelijk is gebeurd? Ik snap even niet waar mevrouw Roefs heen wil.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Het idee is in ieder geval dat de nabestaanden weten hoe bij wijze van spreken de laatste minuten in het leven van iemand zijn gelopen. Er zijn ook ideeën om – niet in dezelfde kluis; daarom had ik het over een of twee digitale kluisen – de toedracht van het ongeluk weer te geven. Dat kan gebruikt worden als letselschadedossier. Slachtoffers van een verkeersongeval hebben immers ongelooflijk veel problemen om de juiste informatie te krijgen om een ander aansprakelijk te kunnen stellen. Die mensen hebben echt een achterstand. Een dader heeft een advocaat en kan de informatie overal opvragen. Dit idee leeft in Friesland. Friesland zou erg graag een pilot willen hebben met dit verhaal. Ik denk dat het heel erg de moeite waard is om de minister te vragen of wij in die richting iets zouden kunnen gaan doen.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Ik zou haast zeggen: het zou Friesland eens een keer niet wezen. Voor de duidelijkheid heb ik toch nog twee vragen. Volgens mij hebben wij voor het systeem van letselschade een proces-verbaal. Nog even los van een heleboel gegevens moet dat proces-verbaal compleet zijn. Anders hebben wij ook in strafrechtelijke zin een punt. Mijn tweede opmerking heeft te maken met het feit dat bij een ongeluk – ik denk bijvoorbeeld aan wat op de laatste Koninginnedag is gebeurd – de laatste woorden onderzoek zijn van een strafrechtelijk onderzoek. Dan zouden die wel eens helemaal niet in zo'n kluis kunnen. Hoe denkt mevrouw Roefs daarmee om te gaan?

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Wat die laatste vraag betreft: ik denk niet dat dit geschikt is voor alles. Ik zie het als iets extra's. Wat het eerste punt betreft: we zien steeds vaker borden boven de weg die aangeven dat men bij schade zo snel mogelijk naar een parkeerplaats moet gaan. Daar komt heel vaak geen politie meer aan te pas. Als je twee dagen later merkt dat je toch een whiplash hebt, kan er een heel groot probleem zijn en dan is er geen proces-verbaal opgemaakt. Dat geef ik als voorbeeld.

De heer **De Mos** (PVV): Voorzitter. Daar liggen ze, de duizenden reacties die de Partij voor de Vrijheid binnen een paar dagen heeft binnengekregen op ons meldpunt geenkilometerheffingpvv.nl. Ik hoor de staatssecretaris

fluisteren: "Ik zie niets." Daar liggen ze. Het zijn mails van ongeruste burgers die het over één ding eens zijn: never nooit kilometerheffing. Bij dezen willen wij al die mails aan de minister aanbieden. Wellicht dat deze hem alsnog ertoe bewegen om af te zien van het ridicule plan om rekeningrijden in te voeren. De hamvraag van vanavond is natuurlijk wat de nieuwe bijnaam van minister Camiel Eurlings zal worden: Eurolinks, Camilometer of toch Treurlings? Op 5 november van dit jaar, toen het wetsvoorstel kilometerheffing nog niet op tafel lag, heb ik de minister al gevraagd of hij stiekem op zijn lange reizen tussen Limburg en Den Haag naar de muziek van Mieke Telkamp luistert. Waarheen leidt de weg? Het lijkt nu duidelijk welke weg de minister is ingeslagen. Hij wil de automobilist laten betalen voor het in de file staan. Sinds jaar en dag wordt de automobilist al uitgeknepen door de overheid. Ook bij deze minister is die de klos. En hoe! Het is volop kassa bij deze regering. De overheidskas moet subiet gespekt worden en wel door de automobilist via CO₂-tarieven en spitstarieven. Ook gaan provincies inwonerstaks heffen. En dan te bedenken dat de automobilist al per kilometer betaalt en wel bij de benzine. De benzineprijs bestaat namelijk voor 70% uit accijnzen en btw.

De kilometerheffing is in het leven geroepen om files te bestrijden. De filedruk moet in 2020 terug naar het niveau uit 1992, aldus het kabinet. Dit systeem zal de files echter met nog geen millimeter korter maken. Het aantal motorvoertuigen is in vergelijking met 1992 bijna verdubbeld, van 6 miljoen in 1992 naar 10,2 miljoen nu. De capaciteit van het Nederlandse wegennet stamt echter nog uit de tijd van het Polygoon Journaal.

Een alternatief voor de auto is er niet. De minister wil ons massaal uit de auto, maar in het openbaar vervoer is geen plaats. Je wenst het je ergste vijand niet toe om in de spits de trein te nemen. Na een hele dag werken, mag je daar lekker gaan staan. Zelfs als de invoering van het ridicule rekeningrijden doorgaat, is het openbaar vervoer amper een interessant alternatief. Het openbaar vervoer is duur, kent weinig comfort en een blaadje op het spoor op een gure herfstdag zorgt al voor de grootste vertragingen. Probeer 's nachts of op het platteland eens een bus te pakken! Nee, dan liever de auto. Rijkswaterstaat zegt ook dat 85% van de verkeersbewegingen van meer dan 10 kilometer plaatsvindt per auto.

Wij hebben in het openbaar vervoer ook nog te maken met het systeem van de OV-chipkaart. Volgens de staatssecretaris is het een systeem met kinderziekten, maar volgens de PVV is het een puber vol met zwerende jeugdpuistjes.

De heer **Van der Ham** (D66): Ik vind het op zich fantastisch dat de heer De Mos van de PVV het openbaar vervoer ineens zo'n warm hart toedraagt. Dat vind ik heel goed. Hij zegt heel terecht dat mensen in een goed openbaar vervoer willen zitten als ze niet in de auto willen zitten. Wat gaat de PVV nou aan extra investeringen doen om het openbaar vervoer te versterken?

De heer **De Mos** (PVV): Dat is heel simpel. 85% van de vervoersbewegingen van meer dan 10 kilometer wordt per auto gedaan. Daarop leggen wij onze focus.

De heer **Van der Ham** (D66): In de Randstad is de keuze van de reizigers verdeeld. 50% zit in de auto en 50% zit in het openbaar vervoer. Voor het hele land heeft de heer

De Mos

De Mos gelijk, maar in de Randstad, waar de drukke treinen rijden, is het fiftyfifty. In de Randstad staan mensen in de auto in de file, maar in de spits moeten de reizigers soms ook in de trein staan. Wat gaat hij voor die treinreizigers doen?

De heer **De Mos** (PVV): Dit kabinet wil een ongebreidelde groei van 5%. Wij willen eerst inzetten op de kwaliteit en dan op de kwantiteit. De kwaliteit in de Randstad zou nog kunnen verbeteren.

De heer **Van der Ham** (D66): Dat is een beetje een vaag antwoord. De heer De Mos zegt terecht dat het openbaar vervoer belangrijk is. Dat is de eerste keer dat ik de PVV daarover hoor. Ik tel mijn zegeningen. Wat gaat de PVV concreet financieel extra doen voor het openbaar vervoer, vooral ook in de Randstad?

De heer **De Mos** (PVV): Ik ben daarover duidelijk geweest. De ongebreidelde groei van het openbaar vervoer moet aan banden worden gelegd. Er moet eerst kwaliteit komen. Eerst dus in de Randstad de kwaliteit van het openbaar vervoer aanpakken.

De heer **Van der Ham** (D66): Niks dus.

De heer **De Rouwe** (CDA): Mijnheer De Mos, ik heb erg moeten lachen om al uw grappen en grollen. Het is echter wel goed om even bij de inhoud stil te staan.

De **voorzitter**: Via de voorzitter, mijnheer De Rouwe.

De heer **De Rouwe** (CDA): Voorzitter. Ik heb de heer De Mos veel grappen en grollen horen vertellen in zijn inbreng. Ik wil echter graag ingaan op de inhoud. Ik heb de heer De Mos vanochtend gezien bij Goedemorgen Nederland, waar hij zijn plannen presenteerde. Ik vraag hem met hoeveel procent hij de files terug gaat brengen met zijn plannen.

De heer **De Mos** (PVV): Zonder in te gaan op procentjes, wij gaan gewoon wegen aanleggen. Als die er liggen, karren wij gewoon door met zijn allen!

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik blijf toch een beetje lachen. Zou de heer De Mos kunnen aangeven hoeveel files er minder komen met zijn plannen? Kan hij dat concreter duiden? Tot nu toe zijn het namelijk wel heel makkelijke uitspraken van hem.

De heer **De Mos** (PVV): Ik zou bijna zeggen: ga het mijnheer Atsma vragen. Maar goed, dat is een beetje een flauwe opmerking na het debat van hedenavond. Wij gaan op wegen inzetten: het verbreden van bestaande wegen en het aanleggen van nieuwe wegen. Dat is onze oplossing: wegen, wegen en nog eens wegen.

De **voorzitter**: Laatste maal, mijnheer De Rouwe.

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik zal de laatste maal de vraag stellen die ik al de hele tijd stel: hoeveel procent van de wegen en hoeveel procent van de files gaat u nu echt aanpakken, mijnheer De Mos? Kom nu een keer met duidelijke cijfers, met een duidelijke onderbouwing. Het is mooi dat u de supersnelwegen van het CDA ook ziet

zitten, maar ook ik erken dat deze niet voldoende zijn. Wat gaat u nu concreet doen?

De heer **De Mos** (PVV): Het is toch wel grappig dat het CDA ineens heel stoer gaat doen met procentjes. Het is hier geloof ik jaren aan de macht geweest en in het hele land staan files. Ga nu hier niet flink doen met procenten.

Ik vraag de staatssecretaris wanneer wij kunnen spreken van een OV-chipkaart die de veiligheid verbetert, die zwartrijden tegengaat, die niet duurder is, die geen bedragen afboekt bij passanten en die gebruiksvriendelijk is.

Voorzitter. Kent u die uitdrukking, een gewaarschuwd mens telt voor twee? Er zijn waarschuwingen te over, waarschuwingen om vooral niet te beginnen met de kilometerheffing. Die komen uit Duitsland, waar men al nare ervaringen heeft met een kilometerheffing. Toen verkeersminister Peter Ramsauer daar twee weken geleden het idee voor een kilometerheffing op de Autobahn lanceerde, werd hij direct op de vingers getikt door bondskanselier Angela Merkel. Ze weten het dus wel in de christendemocratische hoek.

De Raad van State waarschuwde voor de betrouwbaarheid en de satelliettechniek van het kastje. Volgens het kabinet is het systeem echter onfeilbaar. Dat doet mij denken aan 1912 toen de onfeilbare Titanic uitvoer. Wij weten allemaal waar die terecht is gekomen.

De directeur van Siemens, een bedrijf dat kandidaat is voor het leveren van de apparatuur, waarschuwt ervoor dat het kastje niet voldoende is uitgetest, dat er geen draagvlak is en dat het enorm kostbaar is. Dat laatste is zeker een feit. De totale invoeringskosten bedragen 5,7 mld.

Als kleine jongen zat ik voor de buis toen twintig jaar geleden de Berlijnse Muur door enthousiaste Oost-Duiters aan stukken werd gehakt. Eindelijk waren zij verlost van een overheid die zich schuldig maakte aan een ziekelijke controle van haar burgers. De staatscontrole is echter terug van weggeweest en nu in Nederland. Via het spionagekastje in de auto weet het politiebureau van Verkeer en Waterstaat waar u bent en op welk tijdstip. De minister noemt dit indianenverhalen van de PVV. Ot van Daalen van privacywaakhond Bits of Freedom wijst echter op de risico's van de zogeheten function creep.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Dat zijn krakers, Bits of Freedom, heel linkse activisten!

De heer **De Mos** (PVV): Dan sluiten wij ze alsnog op, mijnheer Vendrik.

Function creep is het op sluipende wijze veranderen van functionaliteit bij technologisch geavanceerde apparatuur. Hierbij kan worden gedacht aan het opsporen van voertuigen of het uitvoeren van snelheidscontroles. De PVV-fractie vraagt zich af of het opsporen van een auto niet hetzelfde is als weten waar de bestuurder is. Zelfs een woordvoerder van het ministerie laat weten dat er altijd justitiële uitzonderingen mogelijk zijn.

Over justitie gesproken: wie het waagt om met een kapot kastje in zijn auto te rijden, loopt de kans om een poosje te moeten brommen in de nor. Als de automobilist niet binnen acht uur bij de jongens van de Rijksdienst voor het Wegverkeer het defect meldt, riskeert hij een

De Mos

gevangenisstraf van een halfjaar en een boete die kan oplopen tot € 18.500 met daarbij een strafblad voor tien jaar.

De overheid zou het begrip betrouwbaarheid hoog in het vaandel moeten hebben. Maar helaas, niets is minder waar. Zo zijn de eigenaren van zogenaamde groene auto's ...

De **voorzitter**: Mijnheer De Mos, wilt u zich beperken tot de hoofdlijnen? Wij bespreken hier niet de details van het wetsvoorstel. Vervolgt u uw betoog.

De heer **De Mos** (PVV): Volgens mij ga ik over mijn eigen inbreng.

De **voorzitter**: Nou nee, u moet zich wel een beetje aan de agenda houden.

De heer **De Mos** (PVV): Ik ga over mijn eigen inbreng. De kilometerheffing was een streven van het kabinet.

De **voorzitter**: Ja, absoluut.

De heer **De Mos** (PVV): Wij bespreken hier de begroting van Verkeer en Waterstaat.

De **voorzitter**: U mag het aan alle kanten over de kilometerheffing hebben, maar treedt u niet in de details.

De heer **De Mos** (PVV): Ik ben bijna klaar met de kilometerheffing. Ik zal mijn stinkende best doen.

De overheid – ik herhaal het nog even, want anders zijn de mensen thuis het kwijt – zou het begrip betrouwbaarheid hoog in het vaandel moeten hebben. Maar helaas, niets is minder waar. Zo zijn de eigenaren van zogenaamde groene auto's voor het lapje gehouden door vader staat. Bezitter van hybride auto's, zoals de Toyota Prius, zijn vanaf 1 januari vrijgesteld van motorrijtuigenbelasting. Dit lokkertje moet ervoor zorgen dat meer mensen hybride gaan rijden. Bij de invoering van de kilometerheffing, waarbij de motorrijtuigbelasting wordt afgeschaft, gaan de ruim 30.000 eigenaren gewoon aftikken. Dus: niet doen, geen kilometerheffing! Ik herhaal: niet doen, geen kilometerheffing!

Voorzitter, dan de rest van de begroting. De PVV-fractie zou graag met matrixborden ...

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

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Ik ga ervan uit dat de Partij van de Vrijheid ...

De heer **De Mos** (PVV): De Partij voor de Vrijheid.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Ik ga ervan uit dat de Partij voor de Vrijheid haar achterban heel goed kent. 21% van deze achterban is voor de kilometerheffing. In de huidige peilingen zijn dat 0,5 miljoen Nederlanders. Dus 0,5 miljoen mensen die misschien op de PVV gaan stemmen, zijn voor de kilometerheffing. Hebben al die mensen het niet goed begrepen?

De heer **De Mos** (PVV): Misschien is het een verdwaalde peiler geweest. De mailberichten komen binnen. Die zijn allemaal positief. Ik heb nog niemand uit de PVV-hoek gehoord die negatief is over onze inbreng in dit debat.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Ik geef aan wat de peilingen zijn die recent bekend zijn geworden. Ik neem aan dat de PVV die ook kent en herhaal mijn vraag: 21% van de PVV-stemmers is voor de kilometerheffing. Bij de huidige stand zijn dat ongeveer 0,5 stemmers. 500.000 Nederlanders willen graag hun stem uitbrengen op Grote Geert en zij zijn voor de kilometerheffing. Wat zegt de heer De Mos tegen deze PVV-stemmers?

De heer **De Mos** (PVV): De heer De Mos gaat niet uit van de peilingen. In 2006 was de peiling: één zetel voor de PVV, maar het zijn er negen geworden. Peilingen kloppen dus niet altijd.

Dan de rest van de begroting.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Nee, zo komen we niet weg.

De **voorzitter**: Ja, zo komen we wel weg, want ik geef u het woord niet meer. U hebt twee keer dezelfde vraag gesteld en dit is het antwoord dat u van de heer De Mos krijgt.

De heer **De Mos** (PVV): De PVV-fractie zou graag met matrixborden een flexibilisering zien van de snelheid op snelwegen tot een maximum van 140 kilometer per uur. Verder wil zij dat twee zaken worden gerealiseerd die de verkeersveiligheid ten goede komen. De eerste zaak is het afschaffen van flitspalen op snelwegen. De tweede is het terugbrengen van het aantal verkeersborden.

Automobilisten trappen massaal op de rem op het moment dat radarcontroles worden gehouden. Dat is niet alleen gevaarlijk, maar dat leidt ook tot onnodige files. In het bos van de verkeersborden ziet men het bedoelde verkeersbord niet meer. Dat leidt tot enorme verwarring bij de automobilisten. Wij verzoeken de minister om daar eens scherp naar te kijken.

Er zijn gelukkig ook positieve dingen in het leven: het gaat goed met het milieu in Nederland. Er is vier maal meer bos dan in 1700 en diersoorten gedijen weer prima in dit land. De duurzaamheidsagenda kan wat ons betreft dus uit de begroting worden geschrapt. Kap bijvoorbeeld met die gekke milieuzones en zie af van de subsidie van 65 mln. voor elektrisch rijden. De minister heeft met de "snel-en-beter"-besluiten en met de Crisis- en herstelwet, met de tijdelijke maatregelen, een aanzet gegeven om infrastructurele projecten te verwezenlijken. Wetgeving die ervoor zorgt dat de aanleg van infrastructuur wordt versneld, moet naar de mening van de PVV-fractie permanent worden.

We kennen de minister als een man die van snelle auto's houdt.

De **voorzitter**: Mijnheer Vendrik.

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

De **voorzitter**: O, sorry, mijnheer Van der Ham. Ik dacht dat u de heer Vendrik was.

Minister **Eurlings**: De man zonder haar!

De heer **Van der Ham** (D66): Precies, de man zonder haar. Nou ja, ik heb nog wel een beetje haar aan de zijkanen. Dat koester ik.

De Mos

Wij horen in dit soort debatten vaak van de heer De Mos dat het allemaal onzin is, dat milieu enzovoort. Maar hij weet toch wel dat een heel groot deel van zijn achterban in wijken woont die dicht bij snelwegen liggen. Die wijken vangen die uitlaatgassen, die het probleem van luchtvervuiling veroorzaken, als eerste op. Daardoor ontstaan er grote gezondheidsproblemen. Die PVV-stemmers worden door de heer De Mos toch op een ongelofelijke manier in de steek gelaten?

De heer **De Mos** (PVV): Ik krijg bijna tranen in mijn ogen, omdat de heer Van der Ham zich zo veel zorgen maakt over de achterban van de PVV. Chapeau daarvoor! Onze achterban is het betalen van al die milieubelastingen helemaal zat. Die springt dus een gat in de lucht, omdat ik in de Kamer ben gekomen om tegen die milieuhokjes aan te schoppen.

De heer **Van der Ham** (D66): Misschien zijn ze heel blij met minder belastingen. D66 is ook voorstander van lagere belastingen, maar zijn ze zo blij met die roet op de ramen en in hun longen? En zijn zij zo blij met die kortere levensverwachting?

De heer **De Mos** (PVV): De heer Van der Ham voert drama op. Ik geloof dat hij de toneelschool heeft gedaan. Hij speelt zijn rol dan ook goed. Maar schone auto's, Euro 5-normen en Euro 6-normen. Ik zou zeggen, ga rustig slapen.

De heer **Van der Ham** (D66): Ik zat op de toneelschool in Maastricht. Ik woonde aan een heel drukke weg, de Statensingel. Ik denk dat minister Eurlings die wel kent.

Minister **Eurlings**: Zeker.

De heer **Van der Ham** (D66): Daar stond echt de roet op de ramen. Dat was echt heel ongezond. Ook uw kiezers wonen daar. Die van mij overigens ook. Zij hebben daarvan heel veel last. De heer De Mos kan het hebben over CO₂ en over Al Gore, maar daarover worden we het niet eens. Daar gaat het echter niet over. Dit gaat over NO_x en roet. Dit gaat over meetbare, echte vervuiling waarvan mensen direct gezondheidsschade ondervinden. Wat doet de PVV daartegen?

De heer **De Mos** (PVV): Mijn oom heeft toevallig een café aan het Vrijthof in Maastricht. Die man is 83 jaar oud en blaakt van gezondheid. Kom eens een pilsje drinken.

We kennen de minister als een man die houdt van snelle auto's. Het onderzoek van het Ruimtelijk Planbureau van twee jaar geleden toonde aan dat het geld dat bestemd is voor de kilometerheffing, naar de aanleg van wegen moet. Ik roep de minister op om zich te focussen op het verbreden van het bestaand wegdek en het aanleggen van nieuwe wegen, opdat hij in zijn auto – met PVV-kenteken – heerlijk kan doorkarren.

□

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Voorzitter. Na alle plannen van de afgelopen jaren worden de resultaten van het kabinetsbeleid zichtbaar. De Wet kilometerprijs is bij de Kamer ingediend. Dat is een peilpaal in de verduurzaming van het autoverkeer. Ruim 1 mld. wordt

nog deze kabinetsperiode in de spoedprojecten regionaal openbaar vervoer gepompt. Er komt een visie op het regionaal openbaar vervoer. In het spoor wordt 4,5 mld. geïnvesteerd. De besluitvorming rond projecten is versneld door wetgeving en een nieuwe aanpak via Randstad urgent. De deltacommissaris is benoemd. Binnenkort komt de deltawet en het deltafonds waarmee de financiering van de langetermijndoelen voor waterveiligheid worden geregeld. Met betrekking tot dit laatste punt heb ik een vraag aan de staatssecretaris. Kan zij al zeggen wanneer het eerste deltaprogramma verschijnt?

Natuurlijk blijven er ook wensen. Maar de realiteit gebiedt ook mijn fractie om eerst te spreken over de heroverwegingen. Een makkelijke manier om dat te doen, is het uitstellen van projecten. We moeten echter meer fundamenteel bekijken hoe wij omgaan met de inframijarden. Wat kan er anders? Wat kan er beter?

De fractie van de ChristenUnie hanteert bij zijn overwegingen de volgende uitgangspunten.

Als eerste punt: niet beknibbelen. Wij moeten infrastructuur toekomstgericht aanleggen. En wij moeten durven te gaan voor kwaliteit. Liever één goed ingepaste weg dan twee slecht ingepaste wegen. Misschien kan het echter wel goedkoper wanneer wordt gekozen voor een andere aanpak. Wat dat betreft sluit ik mij aan bij collega De Rouwe. Hij sprak over de pps-constructies.

Het tweede punt: pak de echte knelpunten aan. Dus: eerst benutten en dan pas bouwen. Niet denken in modaliteiten, maar gebiedsgericht. En los mobiliteitsproblemen integraal op.

Een derde punt: maak het MIRT-projectenboek de helft dunner door meer integraal en gebiedsgericht te werken en door het stellen van prioriteiten. Laat projecten met elkaar concurreren in plaats van de sinterklaaslijstjes bij het MIRT-debat. Het is nodig dat er financiële ruimte komt om vooruit te kijken, maar laten wij de tijd ook gebruiken om te optimaliseren. Dat betekent: meer verkenningen doen en accepteren dat er ook wel eens een voorkeursbesluit uit kan rollen dat er geen project komt.

Het vierde punt: onderhoud gaat boven aanleg. Het opknappen van versleten autobruggeten, spoorbruggeten en sluisen kost de komende jaren miljoenen. Asphalt gaat minder lang mee dan wij dachten. Wij gaan het niet redden met alleen risicomanagement en trucs.

Een vijfde punt. Doe lokaal wat lokaal kan. Ik vraag om een reactie op het voorstel van Fryslân om kleine projecten te realiseren via de Wro, in plaats van via de Tracéwet, om zo tijd te winnen.

Een zesde punt. We moeten kritisch kijken naar kleinere budgetten. Ik zie regelmatig grote advertenties in de krant staan over de werkzaamheden aan wegen. Dit soort advertenties staat niet in verhouding tot de advertenties over werkzaamheden in het ov. Ook daarvan heb ik een advertentie opgesnord. Dit laat zien wat de verhoudingen zijn in de communicatie. Aan het spoor geeft ProRail volgend jaar 1 mln. uit, terwijl Rijkswaterstaat 8 mln. spendeert. Dat van die wegen kan wel minder, en wellicht ook multimodaal.

Of het nu gaat om de aanleg van wegen of om een trein, we horen niet graag dat er vertraging is. De ChristenUniefractie heeft zich het afgelopen jaar eraan geërgerd dat het woord "vertraging" heel vaak gebruikt wordt als dat misschien niet eens terecht is. De spoorlijn Utrecht-Breda zou de aanleg van de A27 vertragen. Maar

Cramer

de financiering voor de weg is nog niet rond, laat staan de planning. OV SAAL, de verdubbeling van het spoor naar Almere, is twee jaar vertraagd. Versnelling zou niet mogelijk zijn. Ik was dan ook verbaasd toen ik las dat er ineens sprake is van een planningsbuffer van een jaar. Cobouw vermeldt zelfs dat gedacht wordt aan een versnelling van drie jaar. Dat wordt onderzocht. Hoe moet ik dat rijmen? Er moet volgens de ChristenUnie één lijn komen in het spreken over vertraging en vooral in het sturen op en communiceren over risico's.

Ik kom te spreken over het spoor. Deze week demonstreerden honderden spoorwerkers in Utrecht. Inmiddels zijn 800 van hen ontslagen. Daarover heb ik al een aantal keer schriftelijke vragen gesteld en in een debat met de minister gesproken. Komen de spoorambities van het kabinet niet in gevaar? Er dreigt een concurrentieslag om prijs, waarbij het de vraag is of de kwaliteit van het spoor gewaarborgd is. Ik begrijp van spooraannemers dat het mandaat van de voorzitter van de taakgroep vitaliteit spoorsector, die er dankzij mijn motie is gekomen, nog steeds mager is. De minister heeft ProRail hierop aangesproken. Graag krijg ik vandaag de toezegging van de minister dat ProRail hieraan gehoor geeft en dat de Kamer binnen een halfjaar een eindrapport krijgt.

Er is nog 35 mln. in het actieplan Spoor. De ChristenUnie stelt voor, een deel hiervan in te zetten voor de uitbreiding van de treindienst tussen Zwolle en Leeuwarden/Groningen en voor verbreding van de perrontunnel in Zwolle, waarover ik eerder al een motie heb ingediend. Ik heb met de heer Koopmans een amendement ingediend voor het grensoverschrijdend spoor Sittard-Heerlen-Aken, zodat we de beschikbare 20 mln. zo efficiënt mogelijk kunnen inzetten.

De heer **Roemer** (SP): Ik was maandag bij de spoorwerkers. Ik heb de vragen en de antwoorden daarop gelezen. De heer Cramer kan volgens mij niet tevreden zijn met deze antwoorden. Er moet volgens mij meer gebeuren, om te voorkomen dat de spoorwerkers allemaal heel snel op straat komen te staan. Heeft de heer Cramer nog suggesties hoe we dat samen kunnen voorkomen? Onder andere door de marktwerking op het spoor liggen de bedragen zo laag dat bedrijven alleen al daardoor mensen eruit moeten gooien.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Een belangrijke oorzaak voor de ontslagen was dat er überhaupt geen projecten op de markt kwamen. Daar hebben we de minister op aangesproken. Hij heeft gezegd dat hij dat gaat versnellen. Wij hebben gezegd dat er geld op de plank blijft liggen en dat dit geld extra besteed zou moeten worden. Nu blijkt dat een deel van de marktwerking op de verkeerde manier zijn werk doet. ProRail brengt nu versneld projecten op de markt, waardoor er een overvloed is en de prijs zakt, omdat ze het allemaal niet aankunnen. Ik ben het met collega Roemer eens dat er meer moet gebeuren. Vandaar ook de vragen in mijn tekst.

De heer **Roemer** (SP): Als ik de heer Cramer goed begrepen heb, zijn wij het met elkaar eens. Wij dagen de minister uit om morgen in de beantwoording aan te geven hoe hij wil voorkomen dat die mensen ontslagen worden.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Ik aarzel even over een antwoord. Volgens mij kunnen wij namelijk nooit van de minister verlangen dat hij voorkomt dat mensen ontslagen worden. Er zijn meer actoren die daarbij een rol spelen. Maar ik snap de vraag van de heer Roemer wel. Daarom vraag ik of de spoorambities van het kabinet niet in gevaar komen, als de overheid er niet voor zorgt dat er geregeld projecten op de markt komen, zowel voor onderhoud als voor nieuwbouw of aanpassingen, die ervoor zorgen dat de markt optimaal kan functioneren.

De heer **Roemer** (SP): Volgens mij is de boodschap aan de minister helder.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Dat dacht ik al.

Vorig jaar is mijn motie aangenomen, waarin ik vroeg om de verbinding Den Haag-Eindhoven via de HSL-Zuid te onderzoeken. Het onderzoek volgt pas als deze hogesnelheidslijn volledig in gebruik is. Dat is echt onvoldoende. In mijn motie vroeg ik hsl Brabant mee te nemen in de lopende planstudie. De minister schrijft hier nu niets over. Onderzoek naar financiële consequenties, juridische mogelijkheden en capaciteit had allang kunnen plaatsvinden. Volgend jaar wordt een nieuw contract gesloten met NS voor het hoofdrailnet. Voor die tijd moeten de mogelijkheden voor het traject Den Haag-Eindhoven duidelijk zijn, want anders wordt het juridisch nog lastiger.

Het kabinet zet 65 mln. in voor elektrisch rijden om Nederland gidsland te maken. Prachtig. Wat gaat de minister doen om ook een transitie te bereiken in het vrachtvervoer? Is de minister bereid om in samenwerking met de sector een praktijkproef voor diesel-elektrische distributievrachtauto's te ondersteunen?

In de huidige crisis is het belangrijk dat de binnenvaartsector ondersteund wordt. De staatssecretaris heeft dit ook toegezegd. Mijn fractie vindt het opmerkelijk dat de subsidies voor de voorlichtingsbureaus shortsea, binnenvaart en spoor worden afgebouwd. Ik heb daarom een amendement ingediend, op stuk nr. 14, om dit te repareren. De ChristenUnie is een groot voorstander van het bereiken van een model shift van land naar water. Ziet de staatssecretaris extra mogelijkheden om dit te stimuleren?

Voor de grote wateropgaven van de toekomst is samenwerking tussen kabinet, medeoverheden en waterschappen cruciaal. Het aanbod dat de waterschappen daarover eerder deze maand hebben neergelegd, is betekenisvol. Hiermee bewijzen de waterschappen dat zij oog hebben voor het brede maatschappelijk belang.

Ik rond af met het regionaal ov. Het IPO heeft deze week een notitie overhandigd over de successen in het provinciaal openbaar vervoer. Het is een prachtig boekwerk waarin prachtige resultaten staan beschreven. Ik hoop dat de provincies ook elkaars successen overnemen. In dat verband heb ik een vraag. De provincie Groningen heeft de website ontdekhetov.nl en drie andere provincies hebben ervarhetov.nl. Zou het niet efficiënter zijn als er een landelijke promotiewebsite komt voor het ov? De ChristenUnie ziet met belangstelling uit naar de langetermijnvisie van de staatssecretaris over het regionale ov-net, die komend jaar zal worden gepresenteerd. Misschien kan zij dan ook wat zeggen over een dergelijke website.



De heer **Vendrik** (GroenLinks): Mevrouw de voorzitter. Doet-ie het of doet-ie het niet? Bijna drie jaar lang heeft minister Eurlings de spanning erin gehouden. Onze coming man werd in februari 2007 besteld voor een politiek dramatisch dossier; voer de kilometerheffing in. Kon deze oud-woordvoerder van de CDA-fractie die draai maken? Wilde deze verklaarde tegenstander van rekeningrijden doorpakken? Durfde deze asfaltliefhebber het werkelijk over een andere boeg te gooien? Het antwoord, mevrouw de voorzitter, is "ja". Hij doet het!

De aanstaande premier van Nederland heeft zijn ei gelegd: de wet kilometerprijs ligt in de Kamer. Hè, hè. Poeh. Ik zeg het ronduit uit mijn hart: de fractie van GroenLinks spreekt haar grote waardering uit voor zo veel politieke moed. Een volbloed CDA'er die uitvoert wat GroenLinks al jaren bepleit: hulde! Wat de dames Kroes, Maij-Weggen, Jorritsma, Netelenbos en Peijs niet is gelukt, krijgt deze man wel voor elkaar. Dat is slecht nieuws voor het feminisme, maar goed nieuws voor Nederland. Eindelijk een minister die echt iets aan de files wil doen en eindelijk een minister die echt snapt dat de mobiliteit niet eindeloos kan groeien. Sterker nog, die snapt dat de milieu-, leefbaarheids- en bereikbaarheidsproblemen die het auto- en vrachtverkeer genereert gewoon een keer moeten worden aangepakt. Dat is goed voor onze economie, dat is goed voor de leefbaarheid van de steden en dat is ook goed voor het milieu. Het is eigenlijk heel simpel; het verhaal vertelt zichzelf.

Het is ons niet ontgaan dat De Telegraaf onder leiding van de heer Paradijs, toch een soort Berlusconi van de lage landen, al is begonnen met een grootschalige campagne tegen. Wat vindt de minister hiervan? Waar de chocoladeletters op de voorpagina van deze krant steevast worden gereserveerd voor het signaleren van verzet waartoe men vooral zelf oproept, worden de voorstanders van de wet kilometerprijs, bijvoorbeeld uit Nederland Distributieland – pikant! – alvast weggeschreven naar onbeduidende uithoekjes of achterpagina's van deze krant. Nou ja, met objectieve berichtgeving heeft het, denk ik, niet heel veel te maken.

De fractie van GroenLinks laat Camiel Eurlings niet in de steek. Er is van alles aan te merken op de wet kilometerprijs, maar dat Nederland welvarender en schoner wordt van een kilometerheffing, staat voor GroenLinks als een paal boven water. Daarom bied ik deze minister graag een bumpersticker aan voor zijn auto. Ik kan u vertellen, mevrouw de voorzitter, dat ze inmiddels niet zijn aan te slepen. Nederland zit hier echt op te wachten!

De **voorzitter**: Maar, mijnheer Vendrik, ik heb het hier eerder met u over gehad, u weet dat u geen geschenken mag aanbieden aan de minister. Ik moet u dus helaas verzoeken om de bumpersticker weer mee te nemen.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Ik zal hem morgen zelf op de auto van de minister plakken!

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

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Voorzitter. Wat de GroenLinksfractie betreft, zet de Tweede Kamer vaart achter de behandeling van het wetsvoorstel kilometer-

prijs. Op veel punten, ik zei het al, is een stevig debat nodig. Ik noem alvast een vijftal punten.

Punt één. Het kabinet gaat zijn klimaatdoelen voor 2020 niet halen. Ook de sector verkeer en vervoer lukt dat niet. Deze minister heeft laatst toegezegd dat hij gaat leveren. Ik vraag hier opnieuw en voor de zoveelste keer: wat gaat hij extra doen en welke rol speelt de kilometerheffing hierin om de doelen van Schoon en Zuinig te halen?

Punt twee. De spitsheffing: waar blijft die, wanneer komt die en hoe hoog wordt die?

Punt drie. Eerlijkheid is een mantra van deze minister. Laat hem mij dan vertellen wat er eerlijk is aan een kilometerprijs die ertoe leidt dat vrachtauto's minder gaan betalen dan personenauto's. Ik snap dat niet.

Punt vier. Waar is het geld van de provincies gebleven? Wij wensen geen nieuwe belasting voor provincies, maar wij vragen de minister wel om het gewoon netjes te regelen en een nette oplossing te vinden voor de kwestie van de opcenten, anders dreigt Anders Betalen voor Mobiliteit uit te draaien op minder betalen voor mobiliteit. Dat is ook niet de bedoeling.

Punt vijf. De invoering van de kilometerprijs leidt, zo lezen we, tot het overstappen van mensen naar het openbaar vervoer. Prima, 6% per jaar extra, maar waar blijven dan de investeringen die broodnodig zijn om deze extra vraag naar ov te dekken?

Graag vijf keer een pakkend antwoord van de minister van doorpakken.

Voorzitter. Het kabinet voert twee aangenomen moties van GroenLinks over de elektrische auto uit. De eerste is ingediend met de VVD en de tweede met de PvdA. We praten er binnenkort over door hier. Ik stel wel één vraag. Wat zijn de perspectieven voor NedCar sinds de reis van de minister-president naar Japan? Rollen de eerste elektrische auto's daar al van de band?

Vanavond lazen we op de website van het FD dat de import van benzineslurpers per ongeluk heel lucratief wordt. De bpm wordt lager, maar de slurptaks wordt niet geheven op auto's van voor februari 2008. Dit gaan we toch niet meemaken? Ik wil graag een snelle en kordate reactie van de minister.

De fractie van GroenLinks maakt zich al jaren sterk voor meer, beter en kwalitatief hoger openbaar vervoer. Deze minister wilde 5% groei per jaar op het spoor, maar hij komt niet verder dan 1,2%; alweer verlies voor het klimaat en meer uitstoot van CO₂ dan nodig. Wat gaan we dus nu doen?

Het kabinet zegt tot 2020 4,5 mld. uit te trekken voor het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer, maar een derde is dividend van de NS zelf en de rest is voor het merendeel oud geld. Ik zei het al in een interruptie: de NS vroeg vorig jaar het dubbele, 8 mld., om de meest minimale investeringen uit te voeren, bijvoorbeeld spoorboekloos rijden. Om zes sprinters naast de IC's in de Randstad te laten rijden, is al 6 mld. nodig. De kilometerprijs leidt tot 6% extra ov. Waar blijven dan al die extra noodzakelijke miljarden voor openbaar vervoer? Ik zie ze niet in de begroting.

Ik stel een vraag aan de staatssecretaris. Door de voorgenomen prijsstijging van 4,3% in het stad- en streekvervoer dreigt in 2010 opnieuw krimp van ongeveer 2%, 2,3%. Dat is wat betreft mijn fractie zeer onwenselijk en bovendien in strijd met de aangenomen motie-Duyvendak uit december 2007, 31200-XII, nr. 57.

Vendrik

Die motie moet worden uitgevoerd. Ik vraag de staatssecretaris om een reactie.

Over de tram is vorig jaar, met steun van de heer Koopmans, een motie van GroenLinks aangenomen. We zijn de heer Koopmans nog altijd dankbaar daarvoor. In Maastricht en in Zwolle gaat het volgens mij vrij goed, maar in Nijmegen gaat het niet goed, even afgezien van de kwestie van het college daar, en wordt de boel – ik zeg het maar even huiselijk – getraïneerd. Ik vraag om een verklaring van het kabinet en een positieve bejegening van dit project. Aan onze wethouder daar zal het echt niet liggen.

De fiets is vorige week flink besproken. De heer Atsma heeft een prachtige nota geschreven. Hij wil een krachtige verschuiving van de investeringen van auto naar fiets. Ik zit nog te wachten op dat amendement. Wij vragen op onze beurt steun van het kabinet voor de actie Een fiets voor een nummerplaat. Collega Van Gent heeft het plan gepresenteerd en de minister kent ons voorstel. Ik krijg graag een positieve reactie.

Collega Roemer sprak al over de fietsstallingen bij de stations. Ook de heer Atsma trouwens: die wil er zelfs 60 mln. bij; dat is nog niet geregeld. Wij beginnen volgend jaar met 15 mln. Dan moet het eigenlijk rond zijn, zo zeg ik ook tegen de heer De Rouwe. Wij gaan die extra 15 mln. samen met de heer Atsma, samen met de hele CDA-fractie regelen. Toch?

Dan de puinhoop bij de OV-chipkaart. Wij hebben er al vele malen voor gewaarschuwd, maar de staatssecretaris heeft consequent geweigerd om in te grijpen. Ik zei al: de motie van mevrouw Van Gent is niet alleen afgewezen door de Kamer, maar ontraden door het kabinet. Nu dreigt de burger het spoor helemaal bijster te raken. Wat gaat de staatssecretaris nu doen, dus niet volgend jaar, maar nu?

Ten slotte de duurzame snelweg. Ik constateer herhaaldelijk tot mijn grote spijt dat minister Eurlings overal de schop de grond in jaagt. Tsjja, laat het dan minimaal een duurzame snelweg zijn. Ik heb er eerder vragen over gesteld. Een duurzame snelweg overdekt en wel, en mogelijk te gebruiken voor nieuwe systemen van duurzame energie. Zeker, de aanleg is flink duurder, maar je bespaart behoorlijk op geluidswallen en je kunt er flink op verdienen door de exploitatie van de grond. Ik vraag de minister op dit moment om een experiment aan te gaan, bijvoorbeeld op de A74 bij Venlo, in het Limburg van deze minister. Het is een te mooie ontwikkeling om nu "nee" tegen te zeggen. Het is nog te experimenteel om volmondig "ja" te zeggen, dus doe een experiment. Als het zo uitkomt, kan ik helpen met een motie.

De heer **De Rouwe** (CDA): Voorzitter. Ik verstond het niet helemaal. Was het nu een duurzame snelweg of een supersnelweg? Het lijkt een beetje op de discussie die ik eerder deze avond met de heer Vendrik had over de kosten van plannen. Misschien kan ik op dit punt wat van hem leren.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Voor zover er een misverstand is: ik heb het niet over de supersnelweg. De heer De Rouwe moet mij geen dingen vragen waar ik niet in geloof. Ik vond een interessant experiment op mijn bureau, namelijk voorstellen voor een overkapte duurzame snelweg. De infrastructuur, de tunnels die worden aangelegd, kun je gebruiken om duurzame energiesystemen aan te leggen. Daarmee ben je meteen

van een aantal lokale hinderproblemen af, bijvoorbeeld op het gebied van uitstoot. Misschien is het uiteindelijk toch niks, maar volgens mij zijn er voldoende zielen bij Rijkswaterstaat die dit een interessante optie vinden. Het enige probleem is dat het in de aanleg vrij duur is. Je moet iets integraler denken over de beantwoording van de vraag hoe je de duurzame snelweg van de toekomst overkapt en wel met name op gevoelige trajecten rondom de steden zou kunnen aanleggen. Ik vraag heel simpel: doe een experiment. Ik vraag niet om grote bakken met geld. Daar hoeft ik dus ook niet naar op zoek. Ik vraag alleen om te kijken of er een experiment kan worden gehouden om na te gaan of wij ervan kunnen leren en of dit perspectief voor de toekomst biedt. Dan ga ik al heel ver: een duurzame snelweg! Dat had ik een jaar geleden echt niet durven uitspreken.

De heer **De Rouwe** (CDA): Voorzitter. Ik ben erg blij met de vooruitgang die in dit debat geboekt wordt. Wij kunnen ook kijken naar een duurzame supersnelweg. Ik heb nog wel een vraag over de kosten, want die worden niet genoemd en dat snap ik ook wel. Dit is wellicht een gevoelig punt, gezien de eerdere interrupties aan mijn adres. Kan de heer Vendrik aangeven wat zo'n ietepietig experimentje zou kosten? Stel dat dit een supersucces wordt, wat kost het dan om het in Nederland in te voeren?

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Ik heb geen cijfers over de complete invoering van de duurzame snelweg in Nederland. Ik heb wel cijfers over een schatting, maar die liggen nog op mijn bankje. Het kost ongeveer 70 mln. om een kilometer duurzame snelweg aan te leggen. Dat is meer dan de aanleg van een reguliere kilometer asfalt. Je verdient er echter ook op. Je hoeft bijvoorbeeld geen geluidsschermen aan te leggen. Wij doen dit natuurlijk vooral op gevoelige plekken, waar je anders die geluidsschermen moet plaatsen. Dat bespaart 20 mln. Dan kun je ook nog extra verdienen met grondexploitatie. Het hangt er een beetje van af hoe je dat inricht, maar uit berekeningen van TU-Delft blijkt dat je daar ook 20 mln. tot 25 mln. en misschien wel 30 mln. mee kan winnen. Met andere woorden: je geeft meer uit, maar er komt ook veel terug en je kunt voor een deel besparen. Ik wil zien of dit in de praktijk allemaal zo werkt. Ik wil ook zien of het uit milieuoogpunt zinvol is. Ik wil ook zien of de combinatie van een glazen tunnel met duurzame-energiesystemen waardoor het ook nog kan renderen, lukt. Daarom stel ik een experiment voor.

□

De heer **Van der Ham** (D66): Voorzitter. Ik heb heel weinig spreektijd, dus ik zal het zeer kort houden. Wij hebben het al uitgebreid gehad over de Crisis- en herstelwet en wij krijgen nog de behandeling van het MIRT. Daarvoor hebben wij veel meer spreektijd.

Kort samengevat zou de inbreng van mijn fractie in dit debat kunnen zijn: kom op, Camiel! Kom op, zet door, hartstikke goed. De D66-fractie is wat de kilometerheffing betreft "Her Majesty's most loyal opposition". Absoluut, wij hebben de invoering van de kilometerbeprijzing altijd gesteund. De heffing zal een effect hebben op de vermindering van files. De uitstoot van CO₂ en fijnstof zou erdoor kunnen dalen. De kostprijs van auto's daalt. Autorijden wordt voor een groot percentage van de

Van der Ham

automobilisten goedkoper. Dat is allemaal hartstikke goed.

De minister moet zich ook niet laten afleiden door de lijst Sjuul Paradijs. De heer Vendrik had het er al over. Hij is een soort Berlusconi: hij heeft al een eigen krant en een eigen zender. Nu heeft hij ook al een soort politieke partij. Je merkt dat een aantal fracties daardoor zwakke knieën krijgt. Ik hoop dat de minister zich niet daardoor laat vermurwen. Dat wil niet zeggen dat wij helemaal zonder vragen zijn over de kilometerheffing.

Het spitstarief. Het is al een beetje langsgelopen in dit debat. De hoogte daarvan is nog niet bekend. Wanneer krijgen wij die? Dit tarief is voor de D66-fractie een cruciaal onderdeel van het wetsvoorstel. Het is de manier om de last van de drukke trajecten te verlichten. Mensen kunnen door deze heffing zelf invloed uitoefenen op hun kosten. Hoe belangrijk vindt de minister dit tarief? Bestaat er voor hem een kans dat dit sneuvelt en, zo ja, gaat dit wetsvoorstel dan nog wel door? Hoe belangrijk is het voor de CDA-fractie? Is dit een breekpunt voor steun aan het wetsvoorstel?

Het vrachtverkeer. De heffing daarop is zo laag dat zij nauwelijks een prikkel kan inhouden. Zeker op de trajecten waar ook goed ander verkeer is, bijvoorbeeld via het water of het spoor, mag er wel degelijk worden geheven om die prikkel scherper te laten uitkomen bij het vrachtverkeer om ervoor te zorgen dat het van andere modaliteiten gebruik maakt.

De claim van 15% vermindering van het wegverkeer klinkt prachtig, maar ik wil daar een nadere onderbouwing van.

De heer **Aptroot** (VVD): Het uitgangspunt was dat de lasten niet zouden toenemen. De tarieven voor het vrachtverkeer zijn ogenschijnlijk laag, maar dat is niet alle andere lasten kwijt, los van accijnzen, die ook voor de gewone automobilist in de personenauto blijven gelden. De heer Van der Ham pleit voor een heel forse toename voor de transportsector. De VVD-fractie is daar absoluut niet voor. Wil de heer Van der Ham het echt voor zijn rekening nemen dat hij de sector over het randje duwt en in de problemen brengt?

De heer **Van der Ham** (D66): Wij zijn ervan overtuigd dat de logistiek een heel belangrijk onderdeel is van onze economie. Die willen wij niet de nek omdraaien. Wij willen het gebruik van de andere modaliteiten die ter beschikking zijn zoals vaarwegen en het spoor, bevorderen. Denk aan de Betuwelijn. Je ziet nog steeds vrachtwagens naar Duitsland of andere delen van Europa, terwijl daar alternatieven voor zijn. Het is heel logisch dat je in het kader van dit wetsvoorstel beziet op welke manier je prikkels kunt inbouwen zodat het "tipping point" om meer gebruik te maken van dat soort modaliteiten, wordt gepasseerd.

De heer **Aptroot** (VVD): Gaat D66 net als GroenLinks straks proberen om de kilometerheffing voor vrachtauto's fors te verhogen?

De heer **Van der Ham** (D66): Ik ben ervoor dat wij een systeem ontwikkelen waarmee wij het vrachtverkeer kunnen verminderen, doordat het gebruik maakt van andere modaliteiten. Dat lijkt mij alleen maar heel goed, want dat kan helpen om het wegverkeer een beetje te verminderen. Juist het vrachtverkeer zorgt voor heel veel

files. Als het af te leveren goed er net zo snel is of op tijd kan zijn met minder kosten, wat is dan het probleem? Bij de minister leg ik het volgende neer. Zorg ervoor dat je een extra prikkel inbouwt voor het vrachtverkeer dat een alternatief kan vinden in andere modaliteiten, en dat die prikkel ook wordt gevoeld.

De heer **Aptroot** (VVD): Ik wil graag een kort antwoord op een korte vraag. De heer Van der Ham zegt: extra prikkel. Is hij er net als GroenLinks voor dat straks de kilometerheffing voor vrachtauto's naar boven gaat?

De heer **Van der Ham** (D66): Dat is afhankelijk van het traject. Als er geen alternatief is voor het vrachtverkeer waar ik het over heb, dan kun je dat niet zomaar doen. Dan is er immers geen alternatief. Bij trajecten waar een alternatief is in spoor- of vaarwegen, zou het gek zijn als je dat niet zou doen.

Voorzitter. Ik noem heel kort een paar principes van ons. Het verhogen van de provinciale lasten is niet bespreekbaar. De privacy, waar ik het al in interruptiedebatjes over heb gehad, is voor ons van groot belang. Ik weet ook dat de minister die van groot belang vindt, maar daar zullen wij op blijven letten. Het openbaar vervoer. Er is veel gesproken over de alternatieven voor de mensen die gebruik maken van de weg. Wij kunnen de Nederlandse mobiliteit alleen optimaliseren als wij het ov erbij betrekken. Wij kunnen en moeten daar meer in investeren. Daarom hebben wij in onze tegenbegroting 290 mln. extra geïnvesteerd in het openbaar vervoer. Ook daar krijg ik graag een reactie op.

Voorzitter, ik heb nog een paar punten. Ten eerste het milieu. Wij vinden dat de ontwikkeling van de kilometerheffing goed gemonitord moet worden, zodat ook de CO₂-winst die ervan te verwachten is, daadwerkelijk wordt behaald. We willen in dit debat al horen hoe in het kader van Schoon en Zuinig wordt gedacht over het mogelijk compenseren van het niet halen van de CO₂-doelen.

Wij zijn voorstander van de OV-chipkaart, maar vorige maand bleek dat het betaalsysteem bij NS niet waterdicht is. De staatssecretaris zou hiernaar kijken. Wat is de stand van zaken? Mevrouw Roefs wil niet dat overstappende reizigers dubbele instaptarieven betalen. Zij vindt het vervelend dat vervoerders veel verschillende tarieven hanteren. Ik ben het daarmee eens. Op welke manier wordt toezicht gehouden op de tarieven?

Bij elke behandeling van een begroting van Verkeer en Waterstaat heb ik het over de gehandicapten. Ik heb begrepen dat de fiscale behandeling van de verschillende soorten vervoer van gehandicapten verschilt. Hoe zit dat precies? Is dat wel eerlijk gezien de verschillende soorten indicaties waarmee gehandicapten te maken hebben? Op dit punt krijg ik graag verduidelijking.

Ten slotte de Hollandse Brug. We hebben daar verschillende vragen over gesteld. Er is heel laat uitbetaald en dat is ten koste gegaan van het bedrijfsleven. Wij vinden dat raar. We hebben de minister van BZK vaak gevraagd om rijksbreed sneller te komen met betalingen aan welke organisatie dan ook die afhankelijk is van de overheid. Ik hoop dat de minister in zijn eerste termijn kan aangeven welke lessen hij heeft getrokken uit het probleem rond de Hollandse Brug en hoe we bij toekomstige geschillen met het bedrijfsleven versneld kunnen betalen, zodat de ondernemers niet zo lang hoeven te wachten.



De heer **Van der Staaij** (SGP): Voorzitter. Het is al laat, maar er staan nog steeds files. Nu echter niet vanwege topdrukke, maar vanwege wegwerkzaamheden. De schop is de grond ingegaan en 2010 belooft ook in dat opzicht weer een druk jaar te worden. Er staat veel op stapel. Wij hebben daarvoor op zichzelf veel waardering, maar de beperking van overlast, waarvoor anderen al suggesties hebben gedaan, blijft natuurlijk een belangrijk aandachtspunt.

Binnenkort zet de Kamer zich aan de behandeling van het wetsvoorstel kilometerheffing. Daarbij wil ik nu dus niet uitvoerig stilstaan. Ik stel echter wel vast dat naarmate de plannen concreter worden, ook het verzet ertegen groeit. Veel automobilisten beschouwden zich al als de melkkoeien van de staat, maar nu voelen zij zich ook nog eens bespioneerde melkkoeien. Dit sentiment wordt hier en daar ook gretig gevoed. Dit soort gedachten krijgen zomaar hun eigen dynamiek, met alle consequenties van dien voor het draagvlak. Voor mij is de belangrijkste vraag dus eigenlijk: wat ziet de minister voor mogelijkheden om het draagvlak voor deze ingrijpende maatregel op peil te houden of verder op peil te brengen? Het is natuurlijk lastig; het is een complex project. Het kent ook de nodige onzekerheden, maar wij waarderen de politieke moed die wordt opgebracht om de plannen hier toch te presenteren. Zoals gezegd, zullen we ons er binnenkort nader over buigen.

De minister is zeer gemotiveerd om zoveel mogelijk infrastructurele knelpunten weg te werken. Daar steunen wij hem graag in. In dit licht zijn wij er ook tevreden over dat de minister 422 mln. ter beschikking heeft gesteld voor de zogenaamde Rijnlandroute. Dat is hard nodig voor de bereikbaarheid in deze belangrijke economische regio met zijn vele bouwopgaven. Het is aansprekend dat er een mooi integraal plan ligt met ov, wegen, inpassing, woningbouw en cetera, gedragen door alle bestuurlijke partners. In totaal is er echter ruim 800 mln. nodig. Vanuit de regio wordt vanuit een breed draagvlak hard gewerkt aan het bij elkaar schrapen van aanvullende financiering. Kan ook het Rijk nog een flinke duit extra in het zakje doen? De Rijnlandroute overstijgt verre de regionale belangen. Mede daarom maakt deze route deel uit van het kabinetsprogramma Randstad Urgent. Ik vraag de minister om voor de MIRT-behandeling in een brief nog eens uiteen te zetten op welke wijze de integrale uitvoering van de voorliggende plannen financieel mogelijk zal zijn. We hebben het idee dat er nu echt knopen moeten worden doorgehakt en dat het moment benut moet worden.

Mijn volgende punt is de binnenvaart. Alle inspanningen op de weg ten spijt zal het nodig blijven om ook andere vervoermodaliteiten beter te benutten. Dan denk ik primair aan shortsea, binnenvaart en spoor. In dat licht heeft het mij verbaasd dat de bewindslieden hebben besloten om de subsidies voor het Voorlichtingsbureau Shortsea Shipping, het Bureau Voorlichting Binnenvaart en Rail Cargo Information Netherlands in drie jaar naar nul af te bouwen. Dat vind ik niet logisch, temeer daar uit recente evaluaties blijkt dat deze bureaus hun geld dubbel en dwars opbrengen. Ik steun daarom ook van harte het amendement van collega Cramer, dat ik mee heb ondertekend, dat de subsidie in stand laat.

Ik kom bij de waterschappen. Er lopen op dit ogenblik grote wateropgaven en er komen nog veel meer

uitdagingen aan op dit terrein. Uitdagingen die alles te maken hebben met onze veiligheid. Uitdagingen dus waarbij wij ons geen grote fouten kunnen permitteren. De waterschappen spelen in dit verband een heel belangrijke rol. Ik vind het dan ook heel merkwaardig dat onze vicepremier, de heer Bos, heeft aangeduid dat de waterschappen wel kunnen worden opgeheven. Juist als van bepaalde bestuurlijke gremia grote inspanningen worden gevraagd, ga je dat toch niet verknopen met een discussie over het bestaansrecht van diezelfde gremia? Dat is toch fnuikend voor de gewenste resultaten? Wij moeten er toch niet serieus aan denken dat wij in het licht van de grote wateropgaven die er liggen gaan beginnen aan zo'n ingrijpende structuurdiscussie? Wil de staatssecretaris klip-en-klaar bevestigen dat het bestaansrecht van de waterschappen voor haar niet ter discussie staat?

Elektrisch rijden krijgt van alle kanten aandacht. Dit betreft primair het personenvervoer, terwijl juist het vrachtvervoer zorgt voor een relatief grote vervuiling. Elektrische vrachtauto's zijn voorlopig geen reële optie. Wel is de sector druk bezig met dieselelektrische toepassingen voor vrachtauto's die worden ingezet in het distributieverkeer. Is de minister bereid dit te ondersteunen via bijvoorbeeld een grootschalige praktijkproef voor dieselelektrische distributievrachtauto's? Biedt de begroting ruimte om zo iets in 2010 op te zetten?

Ik heb nog een opmerking over de mogelijkheden om plaats- en tijdonafhankelijk te kunnen werken, ook vooruitlopend op de naderende invoering van de kilometerprijs. Uit onderzoeken van Capgemini blijkt dat in vergelijking met het bedrijfsleven overheden nog erg achterlopen met het plaats- en tijdonafhankelijk laten werken van ambtenaren. Ziet de minister het niet op zijn weg liggen om binnen het kabinet de ambitie neer te leggen dat vanaf 2011 minimaal 25% van alle medewerkers in overheidsdienst structureel mobiel, thuis of op afstand moet kunnen werken?

Aan de hand van vele grote advertenties van Rijkswaterstaat in de verschillende dagbladen kun je zien dat met grote regelmaat sprake is van grootschalige werkzaamheden in de weekenden, inclusief de zondag. Hoe ontwikkelt zich het werken van Rijkswaterstaat in de weekenden, inclusief de zondag? Is hier sprake van een stijgende lijn? Wat is het beleid ter zake? Wij zouden graag het kabinet ertoe oproepen het werken op de zondagen zo veel mogelijk tegen te gaan.

De heer **Van der Ham** (D66): Ik begrijp uw gehechtheid aan de zondag, maar juist als het gaat over de files en de wegwerkzaamheden is het toch van belang dat er wat meer in de weekenden wordt gewerkt. Wij doen dat bij allerlei andere zaken ook. Hoe wilt u het begin en het eind van uw betoog aan elkaar knopen?

De heer **Van der Staaij** (SGP): Het begin en het eind van mijn betoog passen heel goed bij elkaar. Wij moeten namelijk de overlast zo veel mogelijk beperken. Die overlast kan ook betrekking hebben op het feit dat je op heel veel bedrijven en mensen een beroep moet doen om op zondag te werken, terwijl daartegen bij velen bezwaren bestaan, zoals u weet. Dat debat hebben wij pas ook rond de Winkeltijdenwet gevoerd.

De heer **Van der Ham** (D66): Je moet dus een afweging maken. Als wij doordeweeks geen overlast willen hebben

Van der Staaij

van wegwerkzaamheden zullen wij het op een ander tijdstip moeten doen, bijvoorbeeld 's avonds of op zaterdag en zondag. Mensen die niet op zondag willen werken, hebben steun van overheids- en rechtswege om dat werk te weigeren.

De heer **Van der Staaij** (SGP): Laat ik royaal eindigen. Ik refereerde al aan het debat over de winkeltijden. Daar hebben wij wat beperktere mogelijkheden overdag. Laten wij dan zeggen dat wij voor het oplossen van de knelpunten niet kijken naar de winkeltijden, maar dat wij wel wat ruimere mogelijkheden hebben, ook op vele andere dagen en in de nacht, om daarvoor een oplossing te verzinnen.

De algemene beraadslaging wordt geschorst.

De **voorzitter**: Hiermee zijn wij gekomen aan het eind van de eerste termijn van de kant van de Kamer. De minister en de staatssecretaris zullen morgenmiddag antwoorden.

Sluiting 23.10 uur