

Vergaderjaar 2008–2009

**31 305**

**Mobiliteitsbeleid**

**Nr. 123**

**VERSLAG VAN EEN NOTAOVERLEG**

Vastgesteld 18 februari 2009

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat<sup>1</sup> heeft op 16 februari 2009 overleg gevoerd met minister Eurlings van Verkeer en Waterstaat en staatssecretaris Huizinga-Heringa van Verkeer en Waterstaat over **de MobiliteitsAanpak**.

Van het overleg brengt de commissie bijgaand stenografisch verslag uit.

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

De griffier van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat,  
Sneep

<sup>1</sup> Samenstelling:

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

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



# Stenografisch verslag van een notaoverleg van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat

Maandag 16 februari 2009

Aanvang 11.00 uur

## Voorzitter: Van Heugten

Aanwezig zijn 9 leden der Kamer, te weten:

Aptroot, Cramer, Van Heugten, Koopmans, Madlener, Roefs, Roemer, Van der Staaij en Vendrik,

en de heer Eurlings, minister van Verkeer en Waterstaat, en mevrouw Huizinga-Heringa, staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat, die vergezeld zijn van enige ambtenaren van hun ministerie.

Aan de orde is de behandeling van:

- de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 16 september 2008 over de Nationale Mobiliteitsmonitor 2008 (29644, nr. 92);
- de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 8 september 2008 over de MobiliteitsAanpak (31305, nr. 70);
- de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 26 september 2008 over het voorstel van de Taskforce Mobiliteitsmanagement (31305, nr. 75);
- de brief van de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat d.d. 18 juni 2008 met een reactie op vraag van Tweede Kamerlid De Krom, gesteld tijdens het spoeddebat van 12 juni 2008 (23645, nr. 220);
- de brief van de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat d.d. 18 juni 2008 over de eenmalige impuls om structureel het klimaat voor het streekvervoer te verbeteren (23645, nr. 219);
- de brief van de minister en de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat d.d. 19 juni 2008 over de diverse regelingen die er bestaan ten aanzien van het vervangend vervoer op de gedecentraliseerde treindiensten (29984, nr. 141);
- de brief van de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat d.d. 20 juni 2008 ter herstel van de brief van 18 juni 2008 (23645, nr. 220) (23645, nr. 223);
- de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 23 juni 2008 ter aanbieding van het rapport Mobiliteitsbalans 2008; congestie in perspectief van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) (31305, nr. 41);
- de brief van de minister en de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat d.d. 22 oktober 2008

- met de kabinetsreactie op het voorstel van de Taskforce Mobiliteitsmanagement (31305, nr. 79);
- de brief van de minister en de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat d.d. 22 oktober 2008 ter aanbieding van de MobiliteitsAanpak (31305, nr. 80);
- de brief van de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat d.d. 4 november 2008 met een overzicht van projecten die onder het Actieprogramma Regionaal Openbaar Vervoer vallen (23645, nr. 262);
- de brief van de minister en de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat d.d. 19 juni 2008 over verlenging van de benoeming van mevrouw Jeltje van Nieuwenhoven tot 1 oktober 2008, met samenvatting van het voortgangsverslag OV-ambassadeur (23645, nr. 222);
- de brief van de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat d.d. 28 november 2008 over de Brede Doel Uitkering (BDU) verkeer en vervoer (31700-XII, nr. 16);
- de lijst van vragen en antwoorden inzake de brief van 22 oktober 2008 over de MobiliteitsAanpak, de Dynamische Beleidsagenda en de resultaten van de Quick Scan Gedecentraliseerde Spoorlijnen (31305, nr. 80) (31305, nr. 98);
- de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 15 oktober 2008 met de kabinetsreactie op het advies van de Algemene Energieraad, Raad voor Verkeer en Waterstaat en de VROM-raad: "Een prijs voor elke reis" (31305, nr. 77);
- de brief van de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer d.d. 6 november 2008 over het onderzoek naar Transport Emissies van Alle Modaliteiten (STREAM) (onderzoek milieubelastende emissies verschillende vervoerswijzen) (31700-XI, nr. 9);
- de brief van de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat d.d. 1 december 2008 over de aanpak weesfietsen bij stationsstallingen (31700-XII, nr. 17);
- de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 2 december 2008 over de toezeggingen gedaan in het algemeen overleg Groei op het Spoor (29984, nr. 161).

De **voorzitter**: Goedemorgen. Wij hebben tot 17.00 uur vanmiddag de tijd voor dit notaoverleg. Op die harde

eindtijd zal ik namens de commissie aansturen. Er is een spreekijdverdeling gemaakt over de fracties. In de eerste termijn beperken de sprekers zich wat mij betreft tot vier interrupties. Woordvoerders met korte en snelle interrupties krijgen een interruptie extra, woordvoerders met lange en breedvoerige interrupties krijgen een interruptie minder.

Het woord is aan de heer Koopmans.

De heer **Koopmans** (CDA): Voorzitter. Ik feliciteer namens iedereen de staatssecretaris van harte met haar verjaardag. Dat wil echter niet zeggen dat wij onze kritiek achterwege laten. Dat cadeau krijgt de staatssecretaris nog!

De regering heeft een stuk uitgebracht waarin de minister en de staatssecretaris een vergelijking maken met de ambitie om de Olympische Spelen te organiseren. Hink-stap-sprong is ook een Olympische sport. Is de minister het met mij eens dat de Nota Mobiliteit de hink is, de MobiliteitsAanpak de stap en dat de sprong ligt in het verlengde MIRT 2020-2028? Daaruit volgen immers middelen voor het perspectief om de mobiliteit te verankeren in een uitvoeringsprogramma in plaats van alleen maar in een papieren programma. Wij hebben daar bij de begrotingsbehandeling al een voorschot op genomen. De MIRT-behandeling is al weer twee maanden geleden. Wij zijn benieuwd of minister en staatssecretaris een tipje van de sluier kunnen oplichten over hun gesprekken met de minister van Financiën over het verlengen van het MIRT tot 2028.

De minister spreekt van een bereikbaarheid van olympisch niveau. Hij merkt daarbij op dat voor de mobiliteit geldt dat meedoen niet genoeg is. Wij moeten winnen. Hulde voor deze insteek! De CDA-fractie gaat deze uitdaging ook aan. De minister is echter in zijn stukken vergeten dat wie de Olympische Spelen mag organiseren ook de Paralympics mag organiseren. Wij vragen de minister om in de stukken meer aandacht te besteden aan toegankelijkheid. Ik ben benieuwd of de minister nader kan ingaan op de toegankelijkheid voor iedereen die het lichamelijk wat minder heeft getroffen dan wij.

In de MobiliteitsAanpak worden tien concepten gepresenteerd die ons duidelijk moeten maken hoe de mobiliteit de komende decennia vormgegeven wordt. Kan de minister ons vertellen wat in zijn ogen de exacte waarde is van die concepten? Zijn het maar ideeën of worden die verder vastgelegd in het MIRT? Kan de minister scherper ingaan op wat een robuust mobiliteitsstelsel is? Kan de minister dat concreet maken? Ik kom daar straks bij een passage over de MKBA's nader op terug.

De samenhang met de ruimtelijke ordening is van groot belang. Wij kunnen immers de groei van de mobiliteit alleen goed sturen als wij de ruimtelijke inrichting van Nederland zodanig vormgeven dat wij geen problemen voor de toekomst creëren. Daarvoor is in de Kamer ook de motie-Van Heugten aangenomen waarin staat dat in de MIRT-aanpak ook een "ruimtelijke infraport" moet zitten, om het zo maar even te noemen. Kan de minister bevestigen dat minister Cramer daarvoor al stappen heeft gezet? Ik stel de vraag in deze vorm omdat de minister weet dat het niet onze bedoeling is om geld uit de infragelden over te hevelen naar de ruimtelijke ordening.

De MobiliteitsAanpak is opgesplitst in drie delen. Ik zal mijn betoog ook in drie delen houden. Allereerst de korte termijn tot en met 2012; een belangrijk punt in de nota is de constatering dat de verschillende vormen van vervoer elkaar aanvullen. Samen met de minister zeggen wij altijd: wij moeten investeren in en-en-en-en, dus in zowel het openbaar vervoer, als in wegen, betere mobiliteitsmanagement, beprijzen, enzovoort. Daarom is interactie en informatievoorziening van groot belang. Jan Mastwijk en ik hebben hierover al eens een notitie uitgebracht: De reiziger op een dwaalspoor. Wij kennen de reactie van de minister daarop, maar ik word graag geïnformeerd over de actie die de minister daarop ondernomen heeft. Waar hangen er al betere borden en hoe zit de informatievoorziening nu precies in elkaar? Wij weten dat er geld voor wordt uitgetrokken, maar de treinreiziger ziet nog maar weinig verbeteringen.

Een groot deel van de mobiliteitsaanpak heeft natuurlijk te maken met het hoofdwegenet, en dat is terecht. Dat is de hoofdader van de samenleving en onze economie. Wij vinden het bijzonder dat de files in de afgelopen maanden in een enorm tempo zijn afgenomen. Dat heeft natuurlijk te maken met de economische teruggang. Kan de minister echter bij een aantal trajecten scherper analyseren waarom en op welke wijze files sneller zijn afgenomen dan puur en alleen de economische teruggang is geweest? Zitten er in het wegensysteem misschien meerdere knoppen waaraan gedraaid kan worden – ik doel dan op toeleiding en dergelijke – waardoor het aantal files kan worden teruggebracht? Zitten er leermomenten in waar wij misschien wat mee kunnen, ook als het weer drukker wordt door een ooit weer groeiende economie?

Wij hebben bij de behandeling van de spoedwet al laten weten voorstander te zijn van een structurele regeling en uitbreiding ervan naar provinciale en regionale wegen. Ik vond het heerlijk om vanochtend te lezen dat mevrouw Roefs niet gaat voor aanpakken maar voor doorpakken. Ik kom daar bij haar inbreng ongetwijfeld nog even op terug. In de afgelopen maanden dacht ik wel eens: doe eens wat meer mee. Dat wetsvoorstel hadden wij eerder, sneller en beter volledig ingevoerd kunnen hebben. Geld is ook van belang voor de periode tot 2012. Kennis en risicokapitaal van het bedrijfsleven zijn noodzakelijk. Kan de minister inzicht geven in het aantal projecten dat is aangewezen voor pps? Ik ben er natuurlijk ook benieuwd naar of er in de afgelopen periode van zijn kant of van de kant van de minister van Financiën nog nadere gesprekken zijn geweest met de pensioenfondsen. Zoals bekend, vinden wij dat de Nederlandse pensioenfondsen wel een onsje of tien meer zouden kunnen besteden in Nederland; voor het ABP geldt dat het slechts 5% van de middelen in Nederland besteedt. Ook de commissie-De Waal is in het kader van de MobiliteitsAanpak actief geweest. Intussen zijn er ongeveer tien convenanten gesloten. Wij willen graag een wat uitgebreidere toelichting op die convenanten, met name op het totaal aan ideeën dat daarin zit. In het advies van de commissie-De Waal zitten veel fiscale voorstellen. Op 1 januari 2009 zijn er daar nog maar twee van ingevoerd. De verhuiskostenregeling is wat verruimd, net zoals de mogelijkheid om thuis te telewerken. Wij zien graag dat de minister uit het rapport van De Waal verschillende voorstellen haalt en er met ons voor zorgt dat een aantal van die voorstellen op 1 januari 2010 en 1 januari 2011 zijn omgezet in nieuw

fiscaal beleid. Ik wil daaraan drie punten toevoegen. Ten eerste vinden wij dat de scooter daarin een plaats moet krijgen. Wij spraken laatst met de algemeen directeur van Siemens Nederland. Dat bedrijf heeft een heleboel mensen in dienst, in Den Haag bijvoorbeeld 1400 man, en heeft 80 parkeerplekken. Dat lukt de directeur doordat hij zijn mensen op een heleboel manieren stimuleert om geen gebruik te maken van de auto. De scooter speelt daarin mogelijk een rol. Daarnaast gaf hij zijn medewerkers een bedrag per maand als zij geen parkeerplaats wilden. Daarover moet echter weer belasting worden betaald. Ten tweede wil ik de bewindspersonen dus oproepen om er samen met staatssecretaris De Jager over na te denken of dat soort bedragen onbelast mogen worden uitgekeerd, om te voorkomen dat er in Nederland 6 miljoen parkeerplaatsen moeten worden aangelegd. Ten derde hebben bedrijven en regio's allerlei maatwerkoplossingen en is het misschien goed om ook fiscaal eens te kijken of maatwerkoplossingen mogelijk zijn. De mobiliteitsproblematiek in Amsterdam is namelijk anders dan die in Appingedam. Over het streekvervoer wil ik een aantal opmerkingen maken, die met name gaan over het beleid van de staatssecretaris. Afgelopen herfst is de motie-Mastwijk aangenomen, die gaat over de verbetering van het sociale veiligheidsklimaat in het streekvervoer. Over de uitvoering van deze motie horen wij verschillende geluiden. Wij zijn erg benieuwd welke middelen de decentrale overheden tot nu toe op welke manier hebben aangewend in het licht van deze motie. De Kamer heeft inzake de BDU-middelen brief gekregen van het IPO. Daarbij spelen twee dingen. De regio's zeggen dat de Nota Mobiliteit en de MobiliteitsAanpak niet kunnen worden uitgevoerd met de BDU-middelen die ervoor staan. Daarnaast zeggen zij dat er een circus is ontstaan, dat zij bestuurlijke drukte noemen. De staatssecretaris gaat rond en maakt overal afspraken. Daar waar er geld komt, zal men wel tevreden zijn. Daar waar geen geld komt, spreekt men toch van te veel bestuurlijke drukte. Er gaat ook weer 60 mln. naar trams in Amsterdam-West. Wij hebben geprobeerd om dat na te zoeken, maar hebben niet kunnen vinden wat het nu eigenlijk inhoudt. Graag horen wij van de staatssecretaris wat er gebeurt. Bij de behandeling van de begroting hebben wij gezegd dat wij hiermee toch wat moeite hebben. Er zitten bezwaren aan. Dankzij de verschrikkelijke motie-Roefs zitten wij in drie steden met een onnodig duur gemeentelijk vervoerbedrijf. Daardoor wordt in een aantal regio's in onze ogen te duur en onvoldoende goed openbaar vervoer geleverd. Je ziet dat het in een aantal andere regio's lukt om geweldige verbeteringen aan te brengen. Ik hoor graag een reactie van de staatssecretaris op de kritiek van het IPO. Over het grensoverschrijdende deel van het regionale spoor komen wij in een ander debat te spreken. Ook hebben wij afgesproken dat wij in relatie tot de initiatiefnota van collega Atsma een separaat debat houden over het fietsbeleid. De delen van de brieven die daarover gaan, parkeert onze fractie in elk geval tot dat debat. De MobiliteitsAanpak kent een hoofdstuk tot 2020. Het is mooi om te zien dat de periode in de inleiding al wordt opgerekt tot 2028, alsof het kabinet onze motie al kende ten tijde van het schrijven van de nota, maar dat terzijde. Mijn bijdrage over de lange termijn begin ik met het spoor. Dat ben ik aan mijn stand verplicht, want anders

zegt mevrouw Roefs dat ik dat niet belangrijk vind. Welnu, wij vinden het spoor wel belangrijk en daarom waren wij verrast om van de nieuwe directeur van NS bij diens eerste publieke optreden te horen dat het spoorboekloos rijden eind dit jaar niet gaat lukken. Er is echter geld beschikbaar, en de minister gaat er krachtig voor. Wij hebben het hoogfrequent spoor juist naar voren gehaald in het MIRT, ten nadele van andere projecten. Daarom vragen wij de minister: hebt u al een interessant kennismakingsgesprek gehad met de heer Bert Meerstadt en wat is het resultaat daarvan? Een project uit het programma Hoogfrequent Spoor dat in de verdrinking is gekomen, is het traject-Oost, dat wil zeggen Utrecht-Arnhem. Bij het afblazen van de HSL-Oost is het traject-Oost daarvoor in de plaats gekomen. Nu zijn wij dat er weer uit aan het fietsen; in het MIRT is het naar achteren geschoven. Wij vinden dat niet zo'n goed idee en stellen de minister voor om weer een onderzoek uit te voeren naar de HSL-Oost. Wij denken dat dit past in een eigentijdse aanpak van het spoor. Wij vinden om drie redenen dat de situatie nu anders is dan ten tijde van het afblazen van het project in 2001 door minister Netelenbos. De eerste reden is dat er in de afgelopen tien jaar een sterke groei is geweest van het aantal reizigers op het spoor, en voor de komende tien jaar wordt die groei ook voorzien. Dat is prima, maar die reizigers moeten natuurlijk wel een plek krijgen, in een internationaal concept. In de tweede plaats is er, met het oog op de vermindering van de CO<sub>2</sub>-uitstoot, vandaag de dag een toegenomen waardering voor het spoor in relatie tot de auto of het vliegtuig. De derde reden is dat er, meer nog dan indertijd werd verwacht, economische verbindingen zijn ontstaan tussen Nederland en Midden- en Oost-Europa. Naast het olympische ideaal van de minister en het kabinet zijn dit redenen om de HSL-Oost weer eens goed te onderzoeken en te bezien of het mogelijk is om die te financieren in de verlengde MIRT-periode van 2020 tot 2028.

De heer **Roemer** (SP): Ik heb vanmorgen met nogal wat verbazing gelezen dat de CDA-fractie met dit punt zou komen. Waarom wilt u mogelijk vele miljarden aan een nieuw HSL-drama besteden? Waarom besteedt u dat vele geld niet aan het optimaliseren van ons huidige spoorwagennet, zodat wij al onze reizigers kunnen vervoeren, inclusief 5% groei? Ook zouden wij het bestaande spoor zo moeten verbeteren dat daar met 200 km/u overheen kan worden gereden.

De heer **Koopmans** (CDA): Ik heb het over de periode van 2020 tot 2028. Wij moeten nog een precieze bestemming geven aan enkele tientallen miljarden. Tot 2020 is er op grond van de Nota Mobiliteit en als gevolg van aanpassingen door het kabinet een fors bedrag beschikbaar voor onderhoud aan het spoor en het op orde brengen van stations. Er wordt 4,5 mld. uitgetrokken voor het project Hoogfrequent Spoor, dat wil zeggen spoorboekloos rijden. Het kan best zijn dat wij in de periode van 2020 tot 2028 het spoorboekloos rijden nog een stationnetje doortrekken; daar doe ik niet zo moeilijk over. Maar in hoofdlijnen komt het spoor op orde met de plannen die het kabinet tot nu toe heeft gepresenteerd. Ik vind dat wij moeten nadenken over nieuwe ambities en nieuwe verbindingen die noodzakelijk zijn. Ik heb daarvoor drie redenen genoemd, van situaties die nu

anders zijn dan in 2001, toen de minister van Verkeer en Waterstaat het desbetreffende besluit nam.

De heer **Roemer** (SP): Wij hebben net het drama van de HSL-Zuid achter de rug, dus ik vind dat het van lef getuigt dat u over de HSL-Oost begint. Wij hebben de HSL-Oost echter niet eens nodig. Als wij het spoor geschikt maken voor snelheden van 200 km/u, is dat voor een land als Nederland meer dan genoeg. Het is een illusie, mijnheer Koopmans, om te denken dat het spoor met het geld dat nu beschikbaar is voor een paar corridors en wat perronuitbreidingen, voor 2020 optimaal verbeterd kan zijn en dat wij daarmee de capaciteit in het hele land voldoende uitgebreid zullen hebben. Voor nog niet de helft, mijnheer Koopmans. Wij mogen zelfs hopen dat wij niet nog veel meer nodig hebben.

De heer **Koopmans** (CDA): Gebrek aan lef heb ik niet. Politiek is niet voor bange mensen. Ik vind ook dat wij met elkaar moeten nadenken over vergezichten. Daar gaat dit debat voor een deel ook over. Die neem je met elkaar door en daar maak je mogelijk keuzes in. De HSL-Zuid heeft door een aantal aanwijsbare redenen op investeringsgebied vertraging opgelopen en rijdt nog steeds niet. Het zijn redenen die wij allemaal kennen. De HSL-Zuid rijdt nog niet, terwijl vergelijkbare lijnen in de rest van Europa wel rijden, maar daarom ga ik niet zeggen: ik kijk alleen maar naar het Nederlandse stuk en omdat die daar nog niet rijdt, gaan wij geen HSL-Oost in onderzoek nemen. Natuurlijk zeg ik dat niet. Het lijkt mij een heel goed idee om dat te doen. Tegelijkertijd zeg ik dat er tussen 2020 en 2028 nog veel geld te verdelen is. Dit zou een van de voorstellen kunnen zijn. Dat vinden wij overigens niet voldoende, want wij vinden ...

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Voorzitter. Tot nu toe kan ik mij behoorlijk goed vinden in het pleidooi van de heer Koopmans. Het spreekt mij buitengewoon aan. Hij heeft zinnvolle teksten, onder andere over de HSL-Oost. Ik wil graag precies weten wat hij bedoelt. Om die 4,5 mld. te financieren, is een deel van het geld er al uitgehaald. Ook bij het laatste MIRT zijn weer gelden uit dat budget gehaald om andere zaken te kunnen financieren. Bedoelt de heer Koopmans voorlopig om eerst dat geld terug te krijgen? Of wil hij echt de studies die wij op enig moment in de jaren negentig hebben laten liggen, weer oppakken en ervoor zorgen dat wij die discussie weer op de agenda krijgen?

De heer **Koopmans** (CDA): Het laatste. Een deel van het oosttracé wordt gebruikt voor het hoogfrequente spoor en het is niet onze bedoeling om dat deel van het geld terug te halen dat de minister gebruikt voor het hoogfrequente spoor. Nee, dit is een voorstel voor de periode 2020 tot 2028.

Het lijkt mij goed als wij de minister laten reageren op de mogelijkheden die hij ziet op verbindingen van het Noorden van Nederland met het Duitse ICE-netwerk in Bremen en Hamburg. Het blijft in die zin interessant. Het zou zeker deze minister niet mogen overkomen dat de nota nog vol zit met kaartjes die aan de grens eindigen. Niet afknippen ter hoogte van Zwolle. De wereld draait niet door, maar de wereld gaat door over de grens. Wij zijn benieuwd of de minister nog nieuws te melden heeft over de HST Connect Eindhoven-Heerlen-Aachen en Eindhoven-Venlo-Düsseldorf.

Dan kom ik te spreken op de wegen. Wij zijn het erg eens met de inzet van de minister om te komen tot een netwerk van minstens vier rijstroken tussen de grote steden en versterking van de provinciale wegen die daar parallel aan of die ertussen liggen. Wij zien dat er met name bij provinciale wegen sprake is van een grote afwaardering. De snelheden gaan van 100 naar 80 en van 80 naar 60 of nog verder naar beneden. Wij vinden verkeersveiligheid heel belangrijk, maar de minister is in onze ogen slim genoeg om met de regionale overheden manieren te vinden om de verkeersveiligheid te verbeteren, zonder dat de doorstroming belemmerd wordt.

De **voorzitter**: Kunt u afronden?

De heer **Koopmans** (CDA): Ja, bijna. Ik pak twee minuten van mijn spreektijd in tweede termijn. De minister schrijft in zijn MobiliteitsAanpak: meer aandacht voor de robuustheid van het mobiliteitssysteem vraagt op projectniveau om een betere verankering van het begrip MKBA. Daarin zouden wij de robuustheid van een systeem meer willen meewegen. Wij zijn benieuwd hoe de minister dat wil doen. Ik herhaal dat wij, naast de aan te leggen vierbaanswegen, voor de periode 2020-2028 de Westfrisiaweg, de N35, de A1 en de A67 graag als prioriteit zien.

Voorzitter. Dan het traject tot 2040. De minister geeft een vluchtige doorkijk door de ogen van een forens. Ik heb het allemaal proberen te volgen, maar het lijkt op een beeld van de gebroeders Das. Wij kennen die futurologen, maar ik heb iets meer met de gebroeders Bever. Die kiezen een verstandiger aanpak. Wat is precies de waarde van die doorkijk?

De heer **Madlener** (PVV): Ik heb het verhaal van het CDA aangehoord. Het gaat over 2028 en 2040. Het is allemaal op de lange tot zeer lange termijn. Ik weet niet of wij het nog zullen meemaken; velen van ons waarschijnlijk niet. Wij zitten in een economische crisis. Wij moeten infrastructuur aanleggen. Het kabinet heeft beloftes gedaan. De minister heeft twee jaar geleden al beloofd om 80 kilometerzones af te schaffen. Waar blijft het allemaal? Ik zie er helemaal niets van! Sorry, maar de heer Koopmans bedrijft pure luchtftietserij. Hij laat de ene ballon na de andere op. Nu moet er weer een Sloomst komen, terwijl er nog geen trein over de Sluit rijdt. Het moet mij van het hart dat ik vind dat de heer Koopmans een belachelijk verhaal heeft gehouden. Hij moet het over de problemen van nu hebben, zoals de kredietcrisis, en de belofte van het kabinet om iets aan de files te doen. Het is nu tijd om te investeren, maar daar hoor ik de heer Koopmans niet over. Dat is onbegrijpelijk. Waarom hebt u het hier niet over, mijnheer Koopmans?

De heer **Koopmans** (CDA): Ik heb het volgende probleem met de heer Madlener. Het maakt niet uit waar het debat over gaat. Het kan gaan over vandaag, morgen of 2040. Het kan gaan over het spoor, de luchtvaart of de binnenvaart. Het maakt niets uit, want hij heeft maar één tekst: wij moeten vandaag aan de slag. Wij hebben intensief deelgenomen aan tal van debatten, zoals de behandeling van de Spoedwet wegverbreding. Wij hebben er mede voor gezorgd dat er 30 wegen versneld worden aangelegd. Dat is belangrijk.

Mijnheer Madlener, ik had graag gezien dat u uw rug rechtgehouden had in de procedurevergaderingen waarin het erom ging of die spoedwet voor veel meer wegen mocht gelden. Maar nee, u ging mee in de "Raad van State-juristerij". Dat is oude politiek van uw kant, zeer oude politiek. U moet dat mij niet verwijten. Wij waren toen en zijn nu voor spoedwetten voor meerdere trajecten. Blijft u ons daarin steunen, dan zullen wij eerder wegen kunnen aanleggen, maar dan moet u geen last krijgen van een slappe rug. Ook bij de begrotingsbehandeling hebben wij op tal van fronten voorstellen aangenomen gekregen waardoor op veel plaatsen regionale middelen aan rijksmiddelen konden worden gekoppeld. Ik zal niet alle projecten noemen die daardoor versneld kunnen worden gerealiseerd. Ik volsta met de Buitenring en de N18.

Dat doen wij met alle plezier. Wij hebben antwoorden voor vandaag, voor morgen, voor over tien jaar en voor over twintig jaar. De heer Madlener heeft gelijk met zijn opmerking over 2040. Ik heb al gezegd dat ik daarbij ook een beetje de draad kwijt raak. Dat gevoel delen wij. Wat dat betreft, zit ik meer op de lijn van Ed en Willem Bever.

De heer **Madlener** (PVV): Ik krijg geen antwoord op mijn vraag. Ik ben de politiek ingegaan om iets te veranderen, om iets aan de vastgelopen mobiliteit te doen. Er gebeurt niets. Wij zitten nu twee jaar met dit kabinet te leuteren. Vandaag hebben wij weer een leuterdebat, maar er gebeurt niets. Natuurlijk is het heel interessant wat er in 2040 gedaan moet worden, maar het is nog veel interessanter wat er in deze kabinetsperiode wordt gedaan. Ik houd het heel simpel. Er is beloofd dat de 80 kilometerzones worden afgeschaft als daardoor files worden veroorzaakt. Ik zie er helemaal niets van. De minister kan zelfs de lampjes van de 80 kilometersignalering niet uitzetten. Ik wil weten waar het CDA staat. Wat kunnen wij de komende twee jaar nog verwachten?

De heer **Koopmans** (CDA): Dat hebben wij in een aantal debatten laten weten. Wij zijn groot voorstander van het dynamisch maken van maximumsnelheden. De minister is daar ook mee bezig, maar hij moet daarvoor de wet wijzigen. Op een aantal trajecten worden de maximumsnelheden dynamisch. Wij zijn daar groot voorstander van. Van investeringen, de 30 spoedwetrajecten, zijn wij groot voorstander. Wij zullen de minister op dat punt steunen. Wij vinden dat dit op nog veel meer plaatsen moet gebeuren. Nogmaals, blijf ons daarin steunen.

De heer **Aptroot** (VVD): Ik heb twee korte vragen. Is onderzoek naar de HSL-Oost net zo'n CDA-publiciteitsstunt als het tulpeiland in de Noordzee, waar wij nooit meer wat van hebben gehoord? U spreekt steeds over de periode 2020-2028, maar hoeveel geld bent u bereid, extra uit te leggen voor het opheffen van de knelpunten in wegen en spoor? U kunt de VVD-tegenbegroting steunen waarin vanaf nu per jaar 500 mln., dus 0,5 mld., jaar in jaar uit, wordt vrijgemaakt voor de infrastructuur. U komt met lijstjes met wensen, luchtballonnen, maar er zit niet één concreet voorstel in.

De heer **Koopmans** (CDA): Dat is grote flauwekul. Toont u mij aan wat een luchtballon is.

De heer **Aptroot** (VVD): Een onderzoek lost niets op. De periode 2020-2028 nu in een plan opnemen en een paar

wegen erbij lossen voor 2020 geen extra knelpunten op. Het is allemaal geriedel en geleuter, maar het lost niets op.

De heer **Koopmans** (CDA): Het is te bizar voor woorden. Een Tweede Kamerlid dat zijn taak serieus neemt, vindt dat een kabinet ook op langere termijn moet sturen. Tot nu toe geldt de Nota Mobiliteit tot 2020. Daarvoor hebben wij in de vorige kabinetsperiode keuzes gemaakt. Als het over infrastructuur en ruimtelijke keuzes gaat, is dat echt geen bizar lange termijn. Dat is een korte termijn. Je moet plannen maken en onderzoeken doen, zorgen voor draagvlak, wet- en regelgeving en inpassing. In verschillende debatten, ook dat over Ruding, hebben wij gesproken over de vraag of via voorfinanciering middelen naar voren gehaald kunnen worden uit die periode. Nogmaals, tot 2020 hebben wij alles belegd conform de Nota Mobiliteit, geschreven door mevrouw Peijs en de heer Zalm. Maar dit kabinet heeft dat gelukkig overgenomen. Wij doen er alleen nog 4,5 mld. extra middelen voor het spoor bij. Ook zijn er op de begroting nog een aantal potten bij gedaan. Dat zijn concrete plannen. Om hier te zeggen: ik ga hier lekker niet nadenken over de periode 2020-2028, dan wens ik u veel succes met uw werk hier! Natuurlijk moeten wij erover nadenken. Dat mogen wij niet alleen overlaten aan een aantal ambtenaren hoog in een toren, maar daar heb je ook volksvertegenwoordigers voor nodig. Zij maken opmerkingen, zetten gevoelens en ideeën neer. Er is geen sprake van luchtfietserij. Dat is een serieus voorstel: aansluiten bij het Europese netwerk op dat punt. Daar gaat het om.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Kan de heer Koopmans mij uitleggen wat er mis is met een aantal ambtenaren hoog in een toren?

De heer **Koopmans** (CDA): Ik ben nog tegen de heer Aptroot vergeten te zeggen dat ik hoop dat het met het onderzoek rondom de HSL zo gaat als met het tulpeiland. Dat is geëindigd in de commissie-Veerman met een rapport over de wijze waarop Nederland de komende periode weerbaar gemaakt moet worden op het gebied van klimaat. Daar is het mee begonnen. Het tulpeiland van de heer Atsma is de aanzet geweest voor dat gehele traject, en dat is goed. Ik hoop oprecht dat er eenzelfde werking is.

Mijnheer Vendrik, er is helemaal niets mis met een aantal goede ambtenaren die bij elkaar zitten in een toren, maar laten wij het bestuur van dit land niet alleen daaraan overlaten. Het is ook aan de volksvertegenwoordiging om daarover, in elk geval in reactie op de plannen die het kabinet zelf heeft voorgelegd, maar ook vanuit de samenleving, ideeën naar voren te brengen.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Voorzitter. Afgelopen vrijdag was ik met een collega op werkbezoek in Roelofarendsveen. Ik begaf mij om kwart voor vier in de auto richting Noord-Limburg. Mijn collega werd op station Schiphol afgezet voor de trein naar Enschede. Toen ik op de A12 in een 17 km lange file stond tot aan Maanderbroek, wetende dat mij nog eenzelfde aantal stond te wachten bij de brug bij Ewijk, kreeg ik een telefoontje van mijn collega. Zij zat met wijn en pinda's in de restauratiewagen van de ICE richting Duitsland.

Dit soort verleidingspogingen helpt om mensen te laten besluiten om uit de auto en in het ov te stappen. De mobiliteitsaanpak en het mobiliteitsmanagement moeten in onze ogen bol staan van verleidingen. Er worden vele suggesties gedaan, maar wordt er nu ook doorgepakt? Wat is er sinds november 2008, sinds het verschijnen van de Mobiliteitsagenda gebeurd? Anders dan de heer Koopmans vraag ik mij nog steeds af of er in het nieuwe Belastingplan verruimde verhuiskostenregelingen worden opgenomen en of de onbelaste vaste reiskostenvergoeding inmiddels verruimd is. Een ov-kaart voor iemand met een auto van de zaak die ook voor privédoeleinden ter beschikking staat, zal geen consequenties hebben voor de fiscale bijtelling. Is dat al geregeld? De minister noemt 1 januari 2009 als ingangsdatum. Het kan zijn dat ik het fout heb, maar ik heb niets gezien, in ieder geval niet in het laatste Belastingplan.

Ik ga even door met mijn vragen naar concrete invullingen. Iedereen spreekt overduidelijk uit dat er meer P&R-plekken moeten komen. Is er nu al een toptienlijst voorhanden met een plan van aanpak om ze daadwerkelijk te realiseren?

De PvdA is zeer gecharmeerd van het persoonlijk mobiliteitsbudget. Wat moet er nog gebeuren om dat echt voor elkaar te krijgen? Heeft de minister er een plan voor?

Ergens kom ik de zin tegen: het kabinet vertrouwt erop dat alle partijen zich ervoor zullen inzetten om de voorstellen van de taskforce-De Waal tot een succes te maken, zodat de ministeriële regeling op basis van de Wet milieubeheer niet meer nodig is. Gaan wij alleen met convenanten werken, maar wel op regionaal niveau verplichtend zoals de SER wil? Hoe moet ik mij dat überhaupt voorstellen? Een convenant is niet verplichtend. Hoe lang duurt het dan voor de hele uitrol over de regio's heeft plaatsgevonden?

Het kabinet schrijft dat het de voorkeur geeft aan voorstellen voor het niet vrijblijvend regelen van mobiliteitsmanagement vanuit het bedrijfsleven. Zo'n zin moet je drie keer lezen, maar dan weet je eigenlijk nog niet goed waar je aan toe bent. Kortom, kan de minister opheldering verschaffen en duidelijker maken hoe hij een en ander voor zich ziet? Vooralsnog zien wij nog niet dat hiermee invulling is gegeven aan de motie-Van der Ham/Dijksma over een minder vrijblijvende aanpak van vervoersmanagement.

De Mobiliteitsagenda is eigenlijk slechts een optelsom van alle plannen en al het geld dat al klaar lag op de toegevoegde gelden van de A6/A9 na. Het is mooi dat wij dat hebben. Het is een mooi boekwerk en een fijn naslagwerk. Maar het lukt ons nog steeds niet om het gegoochel met cijfers volkomen te volgen. Duidelijkheid komt blijkbaar in de Voorjaarsnota en in de begroting 2010.

Maar nu de mobiliteitsdoorknop, want daar gaat het in feite om. De staatssecretaris geeft een enorme impuls aan het regionale ov. De 50/50-financiering zorgt ervoor dat er draagvlak is. Wel zijn wij bang – de heer Koopmans noemde het al – voor veel "papiergeneuzel", nu er weer allerlei bestuursovereenkomsten moeten worden getekend. Wij roepen de staatssecretaris dan ook op om hiervoor te waken.

Ik geef een voorbeeld om aan te geven waar wij naartoe willen. Uit het actieprogramma Regionaal ov komt geld beschikbaar voor het doortrekken van RandstadRail naar stedenbaanstation Bleizo. Dat is prachtig, want Bleizo is

in de eerste plaats een overstapplaats van voortransportmiddel – de fiets, de auto, de bus, de lightrail – naar de trein. De vervoersknoop Bleizo speelt een belangrijke rol in de ketenmobiliteit. Zou het niet mogelijk zijn om bij zo'n vervoersknoop ook andere financiële middelen aan te wenden zoals uit het actieprogramma Spoor of uit de algemene mobiliteitsaanpak, bijvoorbeeld om kwalitatief hoogwaardige busroutes en P&R-voorzieningen inclusief ontsluitende routes aan te leggen, zodat je nog meer inhoud geeft aan zo'n vervoersknoop? Als wij namelijk alleen kunnen uitgaan van de middelen voor een basisstation laten wij in de ogen van de Partij van de Arbeid kansen liggen. Zo zijn er vast in heel Nederland meer nieuwe regionale vervoersknoopen die nog een extra impuls verdienen. Is de staatssecretaris bereid, de kansen tot bundeling van middelen die bij dit soort vervoersknoopen liggen te bestuderen? Alleen op die manier tillen wij de huidige plannen naar een hoger niveau. Ik hoef maar te wijzen op de enorme toename van het aantal reizigers met RandstadRail om aan te tonen dat daar de toekomst ligt. Verder vraag ik de staatssecretaris nog meer te investeren in de aanleg van vrije bus- en trambanen en nieuwe perrons voor bussen en trams. Al eerder hadden wij het daarover, toen wij het hadden over de snelbussen. Wij zouden voorzieningen kunnen treffen bij afslagen van snelwegen en in de buurt van bedrijventerreinen, waar sowieso geen trein komt. Minister Eurlings gaat voor de schop in de grond en een robuust onderliggend wegennet. Voor de 30 speedwetracten kan dat hopelijk straks ook. De PvdA heeft niets tegen een robuust onderliggend wegennet, als het maar duurzaam veilig wordt gemaakt en als de belangen van voetgangers en fietsers niet uit het oog worden verloren. Dat is helaas vaak wel het geval. Als het aantal oversteeplaatsen afneemt wordt het voor de fietser omrijden, met vaak als oplossing toch maar de auto nemen, of met gevaar voor eigen leven op de oude plek blijven oversteken. Dat moeten wij niet willen. Graag veel meer aandacht hiervoor. Sowieso moet er bij ontsnippering van ons landschap veel meer gebeuren voor de wandelaars, dat is ook mobiliteit. Het is een heel slecht voorbeeld dat, nu de A73 er al ligt, de noodverbanden voor de wandelpaden, waaronder het Pieterpad, nog moeten worden aangelegd. Wandelpaden en ommetjes horen ook in de planvorming. Wat gaat de minister daaraan doen?

Kan de minister aangeven hoe nu in de praktijk wordt omgegaan met de zevensprong van Verdaas? Wij horen of zien er niet veel meer van. Wij willen hier extra benadrukken dat dit instrument bij elke nieuw aan te leggen weg moet worden ingezet, waarvan verslag moet worden gedaan, ook als wij haast hebben en ook als er een economische crisis is. Een heel mooi plaatje, die minimaal tweemaal vier rijstroken in de Randstad, maar wel pas na toepassing van de zevensprong van Verdaas. De belangrijkste vraag ligt zelfs nog voor de afweging die via de zevensprong moet worden gemaakt, namelijk bij de integrale afweging. Waar komt die nieuwe woonwijk, dat nieuwe bedrijventerrein, die nieuwe jachthaven, welke verkeersstromen brengen die met zich mee en is het dan wel de beste plek? In alle overleggen, of het nu Staf Depla bij WWI of Roos Vermeij bij VROM is, steeds benadrukken wij die integrale afweging, maar de werkelijkheid is halsstarrig. Binnenstedelijk bouwen heeft nog steeds niet de voorkeur. Wij gaan nog steeds bouwen in de Zuidplaspolder, terwijl er geen mobiliteits-



voorzieningen zijn, wij leggen nog steeds bedrijven-terreinen aan zonder ov-voorzieningen. Ik vraag de minister nogmaals hoe hij vorm geeft aan de integrale aanpak. Het is niet alleen een zaak van ruimtelijke ordening, maar ook en misschien nog wel meer van de minister van Verkeer en Waterstaat, want die wil de files oplossen. Als wij het over mobiliteitsaanpak hebben op de middellange en de lange termijn, begint dat met een integrale aanpak.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Op zich ben ik het eens met een belangrijk deel van het betoog van mevrouw Roefs. Maar zij triggerde mij toen zij sprak over de Zuidplaspolder en de bedrijventerreinen. Is zij voor een strakkere sturing vanuit Den Haag om dit te organiseren?

Mevrouw **Roefs** (PvdA): VROM heeft het instrument van de SER-ladder, bijna hetzelfde als de zevensprong van Verdaas. Wij zijn er groot voorstander van dat die SER-ladder goed wordt toegepast, om situaties als bij Edco in Limburg te voorkomen, waar dat niet is gebeurd, terwijl de werkzaamheden toch door mochten gaan.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Ik onderschrijf dat wel, maar dit was niet helemaal een antwoord op mijn vraag. Nu zijn de methodes voor de regio's vrijblijvend. Vindt mevrouw Roefs dat de rijksoverheid daarbij stringenter moet sturen?

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Precies om de reden die de heer Cramer nu noemt, heeft de Partij van de Arbeid indertijd tegen de Nota Ruimte gestemd. Wij vinden dat het rijksbelang boven het provinciale en het gemeentelijke belang moet gaan. Daarvoor hebben wij de SER-ladder, en die moeten wij toepassen. Vervolgens moeten wij ook het lef hebben om "nee" te zeggen.

De heer **Roemer** (SP): Het verhaal van mevrouw Roefs is mij voor een groot deel uit het hart gegrepen. Zolang ik in de Kamer zit, roepen wij al om een integrale benadering. Nu zit ik nog niet zo heel erg lang in de Kamer, namelijk twee jaar, maar het kabinet heeft het in die twee jaar nog niet voor elkaar gekregen om de integrale benadering vast te leggen. Meerdere Kamerleden blijven hier immers over mopperen. Vindt mevrouw Roefs niet net als de heer Cramer dat het hoog tijd is om dit "harder" vast te leggen?

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Ik denk niet dat wij dit harder moeten vastleggen, want wij hebben daar het instrumentarium voor. De Kamer zal er wel veel meer op moeten toezien. Ik heb de minister van Verkeer en Waterstaat daartoe niet voor niks opgeroepen. Ik heb namelijk almaar het gevoel dat wij de verantwoordelijkheid daarvoor te veel neerleggen bij de minister van VROM. De heer Koopmans roept dat geen geld van Verkeer en Waterstaat naar Ruimtelijke Ordening mag gaan. Daarmee richt je je niet op het integrale, maar op de sectoren en juist dat wil ik doorbreken.

De heer **Roemer** (SP): Dan draai ik de vraag om: welk antwoord verlangt mevrouw Roefs nu van de minister?

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Ik verlang van de minister dat wij bij alle voornemens op het vlak van wijken en ontwikkeling van ruimte in Nederland laten zien dat de

zevensprong van Verdaas is toegepast en dat wij de mobiliteit die door deze nieuwe ontwikkeling ontstaat, ook aankunnen. Kunnen wij die niet aan, dan verwacht ik dat de minister aangeeft welke oplossing beter is.

De heer **Koopmans** (CDA): Mevrouw Roefs begrijpt toch wel dat ik dat niet roep, maar dat dit is vastgelegd in het regeerakkoord. Daarin staat dat de Nota Mobiliteit wordt uitgevoerd. Bovendien is daarin afgesproken dat de minister van VROM 1 mld. krijgt voor de uitvoering van de Nota Ruimte. Dat geld is bestemd voor de integrale aanpak. Geeft de minister van Verkeer en Waterstaat zijn geld uit, dan is het heel goed om integrale afwegingen te maken. Dat is echter wat anders dan geld dat beschikbaar is gesteld voor infrastructuur, bovenop de keuze die is gemaakt in de Nota Mobiliteit, nog te besteden aan ruimte.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Dat de heer Koopmans niet wil schuiven tussen potjes, duidt erop dat er juist geen sprake is van een integrale aanpak. Wij hebben niet voor niks van het MIT een MIRT gemaakt. Dat betekent dat een integrale afweging moet worden gemaakt. In mijn ogen wordt daar nog te weinig inhoud aan gegeven. De conclusies van de drie raden in Een prijs voor elke reis luidt dat de overheid een veel krachtiger CO<sub>2</sub>-beleid zou moeten voeren. Anders is de gehele ruimte voor CO<sub>2</sub>-emissie rond 2050 in beslag genomen door de transportsector. Het lijkt mij dat de minister iets met deze conclusie moet doen. Eigenlijk heb ik daar nog heel weinig van gezien.

Vorig jaar hebben wij eenmalig 16 mln. vrijgemaakt voor de commerciële vervoersmaatschappijen om het klimaat voor het streekvervoer structureel te verbeteren. Er zouden afspraken worden gemaakt: brandstofclausules, basisafspraken over indexering en verdere vergroening. Hoe staat het daarmee? Is dit geld al door de decentrale overheden naar de vervoersmaatschappijen door-gesluisd? Ik heb begrepen dat het nog staat te wachten om doorgesluisd te worden. Dat is niet voor het eerst.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Ik wil even terug naar de vraag over "Een prijs voor elke reis". Wat vindt de Partij van de Arbeid dat er in deze kabinetsperiode zou moeten gebeuren om dat angstwekkende toekomstvisioen van een almaar groeiende transportsector met almaar meer uitstoot radicaal te keren? Wat moet deze minister doen in deze kabinetsperiode?

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Wij moeten het programma Schoon en Zuinig ook echt uitvoeren. Ik kom hierop terug. Ik verwacht het een en ander aan stappen als wij het hebben over de maatregelen rondom de economische crisis.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): In januari 2008 lag Schoon en Zuinig er al, en dat wisten die raden ook, maar desondanks komen zij met een aantal zeer krachtige aanbevelingen aan het kabinet. Het is dus niet genoeg. Er moet meer gebeuren om dat toekomstvisioen dat zij schetsen te vermijden. Ik herhaal mijn vraag wat er dan moet gebeuren.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): In het rapport wordt een hele serie opties genoemd, zoals P&R, carpoolen en andere dingen die in mijn termijn al aan de orde zijn geweest. Ik

verwacht dan ook het een en ander van de minister. Als wij kijken naar het verhaal in Europa over het internaliseren van externe kosten verwacht ik ook het een en ander voor Schoon en Zuinig.

Informatievoorziening over mobiliteit is cruciaal. De ontwikkeling van de auto/ov-planner bleef tot nu toe steken door de scheiding van publieke en private belangen. Is deze impasse nu opgelost? De overheid trekt 30 mln. uit voor het project reisinformatie. Hoe wordt rekening gehouden met een bijdrage van commerciële partijen zoals leveranciers van routenavigatiesystemen? Wat denken we dat er van die kant kan komen?

De komende tijd spreken we nog heel vaak over mobiliteit: naar aanleiding van de wetgevingsnota-Elverding, de nieuwe Tracéwet, de modernisering van de MER, de Voorjaarsnota en natuurlijk de versnellingsagenda, het pakket maatregelen dat wordt ingezet vanwege de economische crisis. Ik snap dat de minister en de staatssecretaris daarop niet vooruit willen lopen, maar ik wil toch de volgende verwachtingen uitspreken: dat de binnenvaart er niet zo bekaaid vanaf komt als nu lijkt in de nota Mobiliteitsaanpak; dat het lijstje van minister Eurlings niet alleen maar wegen bevat, maar een overgrote dosis spoorprojecten en onderhoud van het spoor; dat de staatssecretaris volop heeft ingezet op slimme ov-projecten, vooral in de Randstad; dat gebruik wordt gemaakt van de verlenging van het MIRT en dat met concrete maatregelen wordt ingezet op terugdringing van CO<sub>2</sub> in de transportsector.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Mag ik mevrouw Roefs commentaar vragen op het volgende voorbeeld? Stel dat deze bewindslieden van de partijleider van mevrouw Roefs 1 mld. extra te besteden krijgen, boven alles wat in 2009 en 2010 is afgesproken? Mag ik de PvdA dan zo verstaan dat daarvan 950 mln. naar spoor en binnenvaart gaat en misschien nog 50 mln. naar een kleine trajectverbreding die per ongeluk over de rand van de tafel is gevallen? Is dat ongeveer de verhouding waar de Partij van de Arbeid aan denkt?

Mevrouw **Roefs** (PvdA): We hebben natuurlijk een heleboel plannen in het MIRT staan. Dat lijkt me voldoende wat wegen betreft. Het grote probleem is niet dat er geen plannen zijn of geen middelen, maar het feit dat we vastlopen in procedures. Ik heb niet het idee dat we allemaal nieuwe wegen moeten plannen, en als we die zouden plannen, zou dat na 2020 moeten, maar ik zie echt een wereld te winnen in beter regionaal ov, vooral in de Randstad.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Dan wordt het nog beter. Stel dat er 1 mld. komt, dan gaat er dus niets naar wegen en alles naar openbaar vervoer en binnenvaart, als het aan de PvdA ligt? Zie ik het zo goed, mevrouw Roefs?

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Dat klinkt heel goed, maar ik ben in de PvdA niet de enige die hierover gaat.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): O, wie gaat er dan nog meer over?

Mevrouw **Roefs** (PvdA): We zijn met drieëndertigen.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): U bent toch de woordvoerder?

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Ja, maar als er 1 mld. te verdelen is, staan ze natuurlijk met z'n allen op de stoep. Dat ga ik dus niet zomaar toezeggen, maar laat duidelijk zijn dat er ontzettend veel wegenplannen op de plank liggen. Daar moeten wij dus mee door.

De heer **Roemer** (SP): Je zou op dit onderdeel bijna roepen "Mevrouw Roefs partijleider", maar dat even ter zijde.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): U zit gewoon te charmeren.

De heer **Roemer** (SP): Ja, als ik u daarmee kan binnenhalen voor het steunen van goede voorstellen, moet ik dat natuurlijk blijven proberen.

Voorzitter. De SP-fractie vindt het lastig om vandaag met het kabinet te spreken over een mobiliteitsaanpak, omdat wij het gevoel hebben dat het kabinet onvoldoende in staat blijkt om de mobiliteit echt aan te pakken. Het uitgangspunt "mobiliteit mag" blijft fier overeind, maar de invulling hiervan – zoals die in de Nota Mobiliteit staat – wordt nauwelijks voortvarend bekeken. Als dat wel zou gebeuren, zou de aanpak van de mobiliteit er wat ons betreft immers anders uit zien. Dan zouden wij beseffen dat collectiviteit kan leiden tot meer mobiliteit. Minister Eurlings komt altijd krachtig over, maar het krachtigste van de mobiliteitsaanpak zijn tot nu toe de woorden en de plannen. In mooie woorden en in mooie voornemens kunnen wij nu eenmaal niet vervoerd worden.

Nederland mist het doorpakken bij wat echt nodig is, het op onderdelen maken van andere keuzes voor de komende periode en een echte integrale visie voor de middellange en langere termijn. Een mobiliteitsaanpak vereist een integrale visie. Nu wij gaan kijken naar de periode tot 2028 zullen wij de visie voor die periode moeten aanpassen. Ik wil dan ook graag van de minister weten welke visie hij daarop heeft. Ik wil daartoe graag een aanzet geven waarop geen copyright ligt; kopieer dus gerust! Ik denk gewoon even met de minister mee. In 2028 heeft Nederland de Olympische Spelen. Jawel, ik droom daarbij graag met het kabinet mee. Dit sportevenement en het volksfeest zullen duizenden sporters, begeleiders en bezoekers trekken. Met een goed mobiliteitssysteem hoeft Nederland zich daarover geen zorgen te maken. Een openbaarvervoernet zoals wij kennen in de grotere steden, zal uitgerekt worden naar de gehele Randstad. Lightrail zorgt ervoor dat hoogfrequent alle woonkernen met elkaar verbonden zijn, zoals nu de metro's de wijken in Amsterdam en Rotterdam verbinden. Natuurlijk is deze lightrail aangesloten op het metronet, zodat reizigers niet telkens over moeten stappen om op de plaats van bestemming te komen. Wij hanteren een goed en snel openbaarvervoernet, zoals Parijs dat al enigszins kent met de metro en de RER. Wij doen dat echter op een grotere schaal: de Randstad als één geheel. Het moet niet alleen gaan om makkelijk reizen van Amsterdam-Noord naar Amsterdam-West, maar ook om makkelijk reizen van Almere-Oost naar Den Haag-West.

Van de Olympische Spelen willen wij uiteraard niet alleen een Randstadfeestje maken. Ook in de rest van het land moet meegedaan worden. Als wij het Olympisch

dorp na 100 jaar laten terugkeren in Nederland, moet het zwembad volgens de regels van het olympisch comité op maximaal 45 minuten reistijd liggen. Eindhoven is natuurlijk onze zwemstad. Een goed treinnet moet zorgen voor een korte reisafstand. Daarbij moet het gaan om treinen die 200 km/u hoogfrequent rijden tussen alle grotere steden. Verder moet er buiten de Randstad een goed spoornet komen dat de steden verbindt, met daartussen bussen die de dorpen goed verbinden: geen buslijnen die de provinciegrenzen volgen, maar buslijnen die de reiziger brengen waar hij moet zijn. Ook de buslijnen moeten dus worden aangepast aan deze tijd, ook wat comfort en prijs betreft.

Dit openbaarvervoernet maakt niet alleen de olympische droom realiseerbaar, maar zorgt er ook voor dat het openbaar vervoer weer echt aantrekkelijk wordt. Daar wil iedereen gebruik van maken: luxe, snel en overal naartoe vervoerd worden waar je wilt zijn. De wegen breken wij natuurlijk niet af, want niet alles kan met openbaar vervoer, maar dit openbaar vervoer zal wel meer ruimte op wegen geven. Zonder een treiterende filebelasting komen wij dan af van de ergste filelast. Dat klinkt heel aantrekkelijk. Ik hoop dat de minister die visie gaat steunen.

Helaas kiest het kabinet met haar zogenaamde "mobiliteitsaanpak" onvoldoende voor het integraal aanpakken van mobiliteit. Het kabinet kiest slechts voor doorgaan op dezelfde vastgelopen weg. In termen van geld ziet het er wat ons betreft onluisterend uit. De verdeling in miljarden tussen wegen, spoorwegen en vaarwegen zou wat ons betreft een andere moet zijn. Hoezo verstandig mobiliteit bevorderen? Waar is de integrale aanpak? Juist goederen moeten wij veel meer over vaarwegen vervoeren en personen waar het kan met het openbaar vervoer.

De minister probeert mooie sier te maken met extra geld voor het spoor. Hoezo extra? Het geld haalt hij voor het grootste deel uit het spoorvervoer om het weer terug te geven. Nauwelijks extra geld voor het spoor dus. Alleen het geld dat de reizigers opbrengen wordt uitgegeven. Met echt nieuw geld voor het spoor of wegen naar het spoor hadden wij de Zuiderzeelijn niet geschrapt, de lijn Breda-Utrecht kunnen omarmen – hoe staat het daar overigens mee – en waren wij allang begonnen met capaciteitsuitbreiding van het spoor via spoorverdubbeling en inhaalsporen en was er sneller werk gemaakt van invoering van een beter beveiligingssysteem, waardoor de capaciteit ook fors toeneemt. Naast de corridors geeft de minister geen enkele duidelijkheid over waar het overige spoor op korte termijn aan toe is. Ik wijs daarbij nogmaals op de plannen die de SP bij de begrotingsbehandeling aan de minister heeft gegeven. Het kan dus wel, maar dan moet er wel voor gekozen durven worden.

De heer **Koopmans** (CDA): De heer Roemer heeft het over een totaalpakket dat nu en niet in 2028 moet worden uitgevoerd. Voor de Zuiderzeelijn hebben wij 1 mld. extra nodig, voor de lijn naar Breda 4,5 mld. Dat wordt dus 5,5 mld. Welke wegen wil hij in deze periode niet aanleggen? Welke verschuivingen wil hij aanbrengen?

De heer **Roemer** (SP): Ik zou sowieso andere keuzes hebben gemaakt bij de forse verbreding van de snelwegen rond Amsterdam. Ik zou de A4 Midden-

Delfland niet laten doorgaan. Dat scheelt miljarden. De kilometerheffing kunnen wij schrappen. Dat levert ook miljarden op. Ik weet dus wel een paar miljard te halen. Vervelend is dat het kabinet nauwelijks aandacht heeft voor het openbaar vervoer in de steden en in het buitengebied. Waar blijft bijvoorbeeld het project van de snelwegbussen, volgens de ruim aangenomen motie van anderhalf jaar geleden? De staatssecretaris blijft alles overlaten aan andere overheden, die daar onvoldoende geld voor hebben en die helemaal geen zicht hebben op de beschikbaarheid in gebieden waar de reiziger heen moet. Zij laat het ook over aan vervoersbedrijven die gewoon aanbestedingen willen winnen om winst te maken en aan allerlei tussenlagen die mooie baantjes verdelen of gouden bergen verdienen, zoals alle juridische adviseurs en onderzoeksbureaus in het aanbestedingstraject. Dit kunnen wij oplossen. De minister heeft daarbij een paar keuzes. De gemakkelijkste is natuurlijk om paal en perk te stellen aan de marktwerking of nog liever om die terug te draaien. Ook kunnen minister en staatssecretaris de aanbestedingen in eigen hand nemen, met grote vervoersregio's langs logische lijnen om de samenhang te bewaken. Ook kan een basismobiliteit ingevoerd worden met minimale normen voor de beschikbaarheid van openbaar vervoer. Ik ben benieuwd welke keuzes het kabinet durft te maken. Of wil het kabinet de problemen gewoon laten voortbestaan? Op deze manier pakt het kabinet geheel niets aan en laat zij lagere overheden aanmodderen en het openbaar vervoer steeds verder uithollen. Na de lokale miskleunen van RandstadRail en Noord/Zuidlijn is het nog maar de vraag of lokale overheden voortaan nog durven investeren in nieuwe ov-verbindingen zonder dat het kabinet daarvoor garant staat. Met de continue vrees van bezuinigingen op het geld voor het openbaar vervoer via de BDU stimuleert het kabinet verdere ontwikkelingen in het openbaar vervoer natuurlijk ook niet.

De mobiliteitsproblemen op de weg nemen momenteel iets af. Helaas niet door regeringsbeleid, maar door de economische recessie. De uitdaging is natuurlijk om de kansen die de recessie biedt te grijpen. Hoe voorkomen wij dat na de recessie opnieuw een forse toename van de filedruk te zien is? Die uitdaging ligt voor ons, zeker op de korte termijn.

Nu bijna een jaar geleden kwam de SP met de notitie Van stilstand naar vooruitgang, die aantoonde dat filebelasting helemaal niet nodig is om het verkeer fors beter te laten doorstromen. Wij bieden alternatieven voor de file in de vorm van openbaar vervoer, vaarwegen, thuiswerken, veiligere snelwegen, aangepaste snelheden, kortere reisafstanden en echt mobiliteitsmanagement. De voorstellen liggen er, klaar om gebruikt te worden. Stop dus met deze vorm van kilometerheffing en gebruik dat geld om de mobiliteit in Nederland echt een dienst te bewijzen.

Tot onze grote tevredenheid slaat de Taskforce Mobiliteitsmanagement grotendeels dezelfde richting in als de notitie van de SP. De verhuiskostenregeling en de openbaarvervoerkaart zijn eerste, goede zetten van de regering. Daar blijft het echter tot nu toe wel een beetje bij. Een reactie van de regering op mobiliteitsmanagement klinkt goed, maar wat wordt er concreet gedaan? Wij kennen allemaal het belang ervan, maar wat doet de regering op de korte termijn om dit te bevorderen? Het persoonlijk managementbudget lijkt goede kansen te

bieden. De regering heeft hiertoe een handreiking gegeven. Is er zicht op of deze handreiking voldoende is? Hetzelfde geldt voor flexibele werktijden; de overheid speelt daarbij als grote werkgever slechts een rol, maar dat is natuurlijk mager. Gelukkig is aangegeven dat het vervolg wordt bewaakt. Wanneer horen wij wat de concrete stappen en gevolgen zijn van deze taskforce? De fiets ontbreekt vrijwel helemaal terwijl deze juist een erg populair vervoermiddel is. Dat past goed in die sportieve gedachte van de Olympische Spelen en is goed als toeristische attractie en voor de gezondheid. Waarom ontbreekt dit belangrijke vervoermiddel in de MobiliteitsAanpak? Juist met de fiets is het probleem met de gebrekkige ruimte te minimaliseren. Daar is ook de luchtkwaliteit bij gebaat. Bovendien wordt de mobiliteit op korte afstanden ermee bevorderd. Is de minister bereid om de fiets op te nemen in mobiliteitsplannen? Het gaat dan niet alleen om stationsfietsenstallingen maar ook om overige fietsenstallingen en de strijd tegen de fietsendiefstal. Wat worden de plannen daarvoor? Overigens ben ik er ook benieuwd naar wanneer de minister eindelijk met het vervolg op Ruimte voor de fiets komt.

Nederland in beweging krijgen vergt keuzes, maar het kabinet maakt niet de keuze voor beter gebruik en uitbreiding van de capaciteit. Het kabinet zet in op beide. Dat kan, en misschien moet dat ook wel, maar dan moet er wel een logische en integrale benadering aan vooraf gaan. Via een mobiliteitsladder zouden wij duidelijkere prioriteiten kunnen en moeten stellen om vervolgens verantwoorde en samenhangende keuzes te maken. Ik denk daarbij aan de volgende volgorde: ruimtelijk beleid, mobiliteitsmanagement, openbaar vervoer optimaliseren, benutting van infrastructuur uitbreiden, bestaande infrastructuur verbeteren en pas tot slot nieuwe infrastructuur aanleggen. Wat vindt de minister van dit rijtje? Kan dit hem niet verder helpen bij zijn keuzes? Voorzitter. Ik hoop niet dat dit mijn enige debat met het kabinet is in deze periode over integrale visie op mobiliteit. Dat is niet zozeer omdat ik deze minister graag tot 2020 op Verkeer en Waterstaat aantref, maar meer omdat ik hoop dat het kabinet vandaag geïnspireerd raakt tot het komen tot een nieuwe visie. Een visie waarmee wij de mobiliteit echt integraal aanpakken.

De heer **Aptroot** (VVD): Voorzitter. Ik noem een paar feiten. Dat is misschien wel nodig na drie fracties alleen over het openbaar vervoer te hebben gehoord. Het personenvervoer in reizigerskilometers vindt voor 75% met de auto plaats, driekwart. Het goederenvervoer in tonkilometers: 46% over de weg en 36% via de binnenvaart; het spoor levert hieraan helaas slechts een bijdrage van 6%. De files zijn in 2006 met 12% gegroeid en in 2007 met 8%. Desondanks is de luchtkwaliteit verbeterd; de uitstoot NO<sub>x</sub> is in 2006 met 5% gedaald en in 2007 met 3%. Ook is de aanwezigheid van fijnstof in de lucht niet gegroeid. De conclusie luidt dan ook: auto- en vrachtautovoer zijn en blijven essentieel. Wanneer wordt dat eens erkend door de regering en de coalitie? Ondanks de toegenomen vertragingen verbetert de luchtkwaliteit en blijft het fijnstofgehalte gelijk. De auto's en de vrachtauto's worden schoner en dat werkt. Als de vertragingen verdwijnen door het weghalen van de knelpunten in het wegennet, dan zal de luchtkwaliteit, ook als gevolg van de verdere ontwikkeling van auto's en vrachtauto's, enorm verbeteren.

Het kabinet heeft mooie, dikke nota's geschreven. Als nieuwe woordvoerder op dit terrein liet ik alle stukken nog maar eens bij elkaar op een stapeltje leggen om in het weekend mee te nemen ter voorbereiding op dit overleg. Het was een enorme stapel; je wordt er knettergek van. Het doel is op zich goed: Nederland in beweging krijgen. Wij hebben de Nota Mobiliteit en de Taskforce Mobiliteitsmanagement, en dan komt het kabinet nog met het geweldige idee van de kilometerprijs, de kilometerheffing, om mensen aan te zetten tot andere keuzes. Het spoor wordt zwaar gesubsidieerd met 4,5 mld. extra. De VVD-fractie vindt dat zij, in tegenstelling tot het kabinet, toch een beetje nuchter en realistisch moet blijven. Mensen laten zich niet de auto uit pesten of praten. Goed openbaar vervoer is belangrijk, maar wij kunnen er niet mee toe om met een slakkengangetje nog wat wegen aan te leggen en te verbreden, zoals het kabinet wil. Spreiden over de dag is volgens ons wel mogelijk, maar dat is een taak en verantwoordelijkheid van werkgevers en werknemers. De Staat is echt verantwoordelijk voor de infrastructuur. Wij moeten stoppen met allerlei flutplannetjes. Vandaag komt er weer dergelijk dwingendiajnplannetje van GroenLinks, terwijl dat helemaal niet onze bevoegdheid is. Laten wij nu gewoon eens aan het werk gaan.

Dan nog even de stand van zaken met betrekking tot de kilometerheffing oftewel Anders Betalen voor Mobiliteit. 1. Het systeem wordt veel duurder. Alles wijst erop dat er veel meer dan 5% aan exploitatiekosten zullen zijn. Het wordt een veelvoud daarvan en dus veel weggegooid geld. 2. De belofte was dat de automobilist er niet op achteruit zou gaan. Echter, het kabinet heeft de lasten voor de automobilist inmiddels al met 1 mld. verhoogd. De belofte wordt niet waargemaakt. 3. Rekeningrijden wordt een gigantische investering. Het kost 3,5 mld. aan kastjes, computers en dat soort dingen. 4. De Europese Unie is bezig met het eurovignet. Als wij nu een eigen systeem invoeren, zou dit straks strijdig kunnen blijken met wat de EU voorschrijft, zodat al het geld is weggegooid. 5. Wij verwachten enorme problemen. 8 miljoen kastjes moeten worden geplaatst, elke maand moeten 8 miljoen facturen worden verstuurd en er is een gedifferentieerd systeem met aparte tarieven voor drukkere wegen, voor vervuilde gebieden en tijdens de spits. Buitenlandse auto's zullen aan het systeem ontsnappen. Het wordt na de Betuweroute en de HSL weer een enorm debacle. Het zal met miljarden worden overschreden en wij krijgen er bijna niets voor druk. Mijn fractie blijft zich tegen zo'n derde mislukt project verzetten. De investering van 3,5 mld. dient te worden gebruikt voor het wegnemen van verkeersknelpunten. Er is 4,5 mld. extra voor het spoor en 35 mln. extra voor de wegen. Doe nu deze 3,5 mld. bij de wegen en ga door met de verbetering van het openbaar vervoer. Kom met een goede sloopregeling voor oude, vervuilde personenauto's en vrachtauto's. Dat helpt echt. Met betrekking tot de Taskforce Mobiliteitsmanagement hebben wij de indruk dat de effectiefste maatregelen ontbreken. De regering kan op eenvoudige wijze helpen om beter met mobiliteit om te gaan. 1. Geen cao's meer algemeen verbindend verklaren waarin strakke werktijden of dagvensters worden voorgeschreven, zoals in veel bedrijven tussen 08.00 uur en 18.00 uur. Laat het aan de mensen in de bedrijven over wanneer zij werken. Dat geeft spreiding en zal de files dus doen verminderen. 2. Verhoog, zoals de VVD in haar tegenbegroting deed,

de kilometervergoeding voor woon-werkverkeer. Dan kunnen mensen ook buiten de gebruikelijke werktijden bedrijfsterreinen bereiken. Dat is nu met het openbaar vervoer vaak niet mogelijk. 3. Verlaag de overdrachtsbelasting, want dan wordt het financieel aantrekkelijker om dichterbij het werk te gaan wonen. Het is niet nieuw dat de VVD fors wil investeren in wegen. Zij vindt dat het Rijk, de provincies en de gemeenten dit samen moeten doen.

De heer **Koopmans** (CDA): Ik was nog even bezig om de door de heer Aptroot genoemde maatregelen achter elkaar te zetten. Zit daar niet wat inconsistentie in? Enerzijds verwijt de heer Aptroot GroenLinks dat zij per wet een recht op thuiswerken wil afdwingen. Hij zei dat niet wij, maar de werkgevers en werknemers dat moeten doen. Anderzijds draagt hij de minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid op om cao's niet verbindend te verklaren als er niet instaat wat wij hier willen. Dat is toch een beetje inconsistent?

De heer **Aptroot** (VVD): Nee. Wij zeggen dat het de verantwoordelijkheid is van werkgevers en werknemers en dat het eigenlijk per bedrijf moet worden ingevuld. Dat is de essentie van ons verhaal. Daarom moeten er geen cao's zijn die het de leiding en de werknemers van een bedrijf onmogelijk maken om andere werktijden te hanteren. De bindende dingen moeten er dus uit worden gehaald. Laat men het zelf invullen. Wij zeggen dus niet hoe zij het moeten doen, maar wij zorgen er wel voor dat de ouderwetse knellende voorschriften verdwijnen, zodat men het per bedrijf kan invullen.

De heer **Koopmans** (CDA): Ik probeer het echt te doorgronden. De heer Aptroot geeft de minister toch opdracht om daarin eisen te stellen. Zijn eis is dat er geen dwingende regels in mogen. Laat dat nu gewoon over aan het bedrijfsleven, dat zijn handtekening al dan niet zet onder een cao.

De heer **Aptroot** (VVD): Hierin blijkt een verschil tussen CDA en VVD. Als het CDA het heeft over het bedrijfsleven, dan moeten alle werkgevers in de bedrijfstak met de bonden een afspraak maken. Dat wordt voor iedereen dwingend voorgeschreven. Wij zeggen nu juist: laat het aan het bedrijfsleven zelf over en laat men per bedrijf invulling geven aan de wijze waarop men met werktijden en mobiliteit omgaat. Het CDA wil via de organisaties in het maatschappelijk middenveld één dwingende regel voor iedereen binnen de bedrijfstak, maar wij zeggen: doe dat nu niet en laat het per bedrijf over aan de mensen die daar werken.

De heer **Koopmans** (CDA): U gaat helemaal voorbij aan uw eigen punt, want u zegt: de minister moet een cao niet algemeen verbindend verklaren. Of die nu geldt voor een hele sector of voor een individueel bedrijf, het blijft een cao. U zegt: die moet niet algemeen verbindend worden verklaard. Dat is uw punt. Daarmee stelt u Haagse regels voor bedrijfsleven en vakbonden.

De heer **Aptroot** (VVD): Nee hoor, wij willen juist minder opleggen. De heer Koopmans weet heel goed dat er maar weinig cao's per bedrijf zijn. De meeste gelden voor bedrijfstakken, waardoor duizenden en tienduizenden bedrijven worden gebonden. Wij zeggen: zorg

ervoor dat dit niet gebeurt en laat men het per bedrijf bezien. Maar voor het CDA is het heel moeilijk om de verantwoordelijkheid over te laten aan de mensen die in de bedrijven werken, in plaats van aan een paar grote organisaties.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): U had het over verhoging van de reiskostenvergoeding. Zou u de redenering die u daarbij had nog eens kunnen herhalen?

De heer **Aptroot** (VVD): Als je files wilt vermijden door flexibele werktijden in te voeren, wordt het voor medewerkers onmogelijk om met het openbaar vervoer naar hun werk te gaan, omdat vele bedrijventerreinen in ons land buiten de nu bestaande werktijden geen openbaar vervoermogelijkheden hebben. Dat is een van de redenen waarom de kilometervergoeding zou moeten worden verhoogd. Ook de medewerkers in de thuiszorg zouden dat willen, want zij kunnen vaak niet anders reizen dan met particulier vervoer. Het aardige is dat de verhoging van de kilometervergoeding ook wordt gesteund door de FNV, een organisatie die voor de Partij van de Arbeid niet onbekend is.

Voorzitter. Wij willen weten wanneer er wordt gestart met de 30 wegtrajecten van de Spoedwet wegverbreding. Wij hebben de indruk dat de minister aan het duiken is. Er zou in deze kabinetsperiode worden gestart met de 30 projecten. Tien zouden er klaar zijn. In een interview dat ik las heeft de minister het niet over 2011, maar 2012. Hij schuift dus alweer een jaar, en dat is onaanvaardbaar voor de VVD. Wij willen een actuele planning, waarin staat welk traject wanneer wordt aanbesteed en wanneer de bouw start. Als de minister die nu niet kan geven, verwachten wij deze nog deze week schriftelijk.

De minister heeft beloofd dat hij de laatste minister is die zich nog zal bezighouden met de A4-Noord, achter Delft langs. Hij rondt het project af en laat de asfalteer-machines rijden. Graag krijg ik een toezegging dat hij de eerdere toezegging gestand doet, want ook daaromtrent is het stil.

MKB Nederland heeft goed werk verricht door een lijst op te stellen met 55 knelpunten in het provinciale wegennet. Wij vinden dat MKB Nederland gelijk heeft met de vaststelling dat investeringen in provinciale wegen achterblijven en eigenlijk bijna nihil zijn. Het Rijk en de provincies hebben het de afgelopen jaren laten afweten. Wij willen een gezamenlijke inspanning. Wij willen die inspanning niet volgens de lijstjes van wenselijkheid, maar volgens die van realiseerbaarheid. Wij zeggen: begin nu te bouwen wat er gebouwd kan worden. Ook het Rijk heeft de afgelopen jaren elk jaar een kleine miljard in de pot laten zitten, niet omdat wij niet wilden, maar omdat het door procedures niet kon. Wij willen dat de volgende zeven punten worden geregeld:

1. Trek 500 mln. per jaar extra uit voor wegen en spoorwegen. Dit is keurig gedekt in de tegenbegroting van de VVD.
2. Er komt geen kilometerheffing. De 3,5 mld. wordt gebruikt voor infrastructuur.
3. Laten het Rijk en de provincies de projecten aanpakken die uitgevoerd kunnen worden en waarvan alle procedures zijn afgerond. Ik geef een voorbeeld: Het schijnt dat alle bezwaren rond de A28 Meppel-Zwolle zijn afgehan-

deld. Dit project staat wat later in het schema, maar wij zeggen: gewoon nu doen.

4. De 30 projecten van de Spoedwet wegverbreding moeten nu echt worden gerealiseerd.

5. Geef de provincies meer vrijheid om te realiseren wat zij kunnen. Wij moeten dus niet telkens aan de strakke lijstjes vasthouden in het kader van de financiering uit de BDU; gewoon bouwen wat kan en na afloop van het jaar verantwoording afleggen en definitief afrekenen.

6. Ik heb de 55 knelpunten in het provinciale wegennet genoemd.

7. Het lijkt ons aardig dat de regering eens met de provincies gaat praten, in de zin dat, als de provincies de energiebedrijven zouden verkopen, zij de honderden miljoenen en miljarden die dit oplevert vooral gebruiken om te investeren in infrastructuur. Een alternatief is natuurlijk om het terug te geven aan de burgers, maar je hoort nu dat er allemaal leuke dingen op het gebied van cultuur gebeuren. Het is aan de provincies om daarover te beslissen. Een beetje overtuigingskracht vanuit het kabinet zou niet verkeerd zijn.

Met betrekking tot het milieu zien wij veel mogelijkheden in het programma Auto van de toekomst. Wij zien milieuvooruitgang niet in het verminderen van mobiliteit, maar gewoon in innovatie. Wat dat betreft, vinden wij de komst van Euro 6 heel belangrijk. Wij zijn er voorstander van dat wij in Europa blijven pleiten voor het versnellen van de invoering van nieuwe milieunormen.

Ik wil de aanbesteding van bussen in het openbaar vervoer nog een keer noemen. Het stoort de VVD-fractie zeer dat er in een aantal regio's – ik noem Haaglanden en Nijmegen – blind wordt gesteld dat er aardgasbussen moeten worden aangeschaft, zonder dat men een objectieve aanbesteding heeft op basis van normen.

Onder de druk van de lobby van een enkele busleverancier en van milieufanaten die steeds "aardgas" roepen, worden veel duurdere bussen aangeschaft. Wij vinden dat aanbestedingen objectief horen te zijn en dus uit moeten gaan van normen in plaats van producteisen. Ik heb daar al eerder vragen over gesteld, maar men gaat maar gewoon door. Wij denken dat de regering nu aan zet is. Overigens vinden wij een aantal maatregelen van het kabinet op milieugebied heel positief. De regeling omtrent zuinige auto's, het vrijstellen van bpm en dergelijke zijn goed en blijken effectief te zijn. Wat nog ontbreekt, maar daar praten wij in een ander overleg wel over, is een goede sloopregeling.

Er wordt 1 mld. geïnvesteerd in regionaal spoor en het programma hoogfrequent spoort kent een budget van 4,5 mld. Wij steunen de regering in die plannen. Dat is goed, maar wij vinden het wel gek dat er allemaal nevenprogramma's zijn, zoals het klantenbindingsprogramma van NS. Zijn al die zaken nu wel zinvol? De enige manier om klanten te binden, is gewoon een goed aanbod. De collega's hebben daar ook een aantal goede voorstellen voor gedaan. Er is behoorlijk aandacht voor fietsparkeerplaatsen, maar het auto parkeren bij de stations schijnt langzamerhand vergeten te zijn. Als wij automobilisten uit de auto willen halen, dan kan dat vaak alleen in combinatie met openbaar vervoer. Wij denken dat hier wat meer aan zou kunnen gebeuren.

Collega De Krom heeft afgelopen jaar vragen gesteld over de manier waarop de maatregelen van het Rijk met hun financiële consequenties doorvertaald worden naar de streekvervoerders. Er was een programma – mevrouw Roefs heeft erover gesproken – om het streekvervoer een

beetje te helpen. Het omvatte een brandstofclausule, indexering en een verdere vergroening van het wagenpark en er was 16 mln. mee gemoeid. Met twee van de zeven stadsregio's zijn goede afspraken gemaakt. Ik sluit mij aan bij de vragen van mevrouw Roefs over de vorderingen daarin.

Tot slot: het gaat spannend worden, vooral als het kabinet binnenkort in het kader van de kilometerheffing met een kilometerprijs komt. Dan krijgt de burger eindelijk te horen wat voor rekening hij gepresenteerd krijgt. Wij willen graag duidelijkheid van de minister. Wat ons betreft is de enige echte duidelijkheid dat die onzinnige plannen worden ingetrokken en dat de 3,5 mld. goed in knelpunten in de wegen en in het ov worden geïnvesteerd.

**De voorzitter:** Dank u wel. Voor degenen die zich afvragen hoe het met een middagpauze zit: wij proberen de eerste termijn van de kant van de Kamer af te ronden. Dat zal iets voor 13.00 uur gebeuren en dan hebben wij een lunchpauze van minimaal een half uur. Het woord is aan de heer Cramer.

**De heer Cramer (ChristenUnie):** Voorzitter. Met de MobiliteitsAanpak is de Nota Mobiliteit aangescherpt. Het miljard voor het regionale ov en 90 mln. voor regionaal spoor als uitwerking van een motie van de ChristenUnie zijn voorstellen waar de fractie van de ChristenUnie zeer content mee is. Hulde. De plannen van het kabinet sluiten goed aan op het pleidooi van de ChristenUnie om mobiliteit meer te bezien als ketenoplossing. Op welke termijn denken de bewindspersonen dat deze aanpak ook effectief kan gaan worden? Ik weet genoeg projecten die uit de verlenging van het MIRT gefinancierd zouden kunnen worden. Ik denk maar even bijvoorbeeld aan mooie projecten zoals een spoorlijn Utrecht-Breda of een HSL-Oost. Wij moeten het echter eerst hebben over de kaders. Volgens het kabinet vormt de MobiliteitsAanpak de inhoudelijke basis voor de verlenging, maar wat wordt daarmee precies bedoeld? Wat betreft de ChristenUnie komt er voor het nieuwe geld van de MIRT-verlenging ook een nieuwe verdeelsleutel. Ik wil daarvoor drie criteria noemen. Meer integraal en minder sectoraal. Collega Roefs zei ook al dat de zevensprong van Verdaas moet worden toegepast, inclusief afspraken over locatie- en concentratiebeleid. Er moet ook structureel een substantieel bedrag komen voor ruimte en voor de grote infrastructuur voor regionaal openbaar vervoer. In dat kader kan ik het niet nalaten om een project zoals Stedenbaan als een prachtig voorbeeld daarvan te noemen. Het tweede criterium is voldoende budget voor de aanleg van spoor bovenop de nu geplande 4,5 mld. Als derde criterium noem ik duidelijke afspraken over de budgettaire ruimte per jaar met een goede verhouding tussen quick wins en langetermijnprojecten.

Er is 30 mln. extra voor fietsbeleid. Dat kan direct worden uitgegeven. Tot hoever wordt het tekort aan stallingen bij stations met dit geld teruggebracht? De NS stelde recent dat het gratis stallen van fietsen rondom stations in de toekomst niet meer mogelijk zal zijn. De fietsenstalling moet juist meer worden gezien als het verlengde van de treinreis en zou dus gratis moeten zijn. Het probleem van de weesfietsen kan worden voorkomen door het stallen alleen gratis te maken voor bijvoorbeeld de eerste drie dagen.

Nog deze kabinetsperiode wordt er door de staatssecretaris 500 mln. geïnvesteerd in hoogwaardig openbaar vervoer en daarnaast is er nog 90 mln. als gevolg van de motie over de quick scan voor het regionaal spoor. Dat is een geweldige impuls. De fractie van de ChristenUnie heeft een motie ingediend waarin wordt gevraagd om een visie op te stellen op de verdere doorontwikkeling. Er liggen nog veel kansen voor het realiseren van snelle busbanen en lightrail. Hoe staat het met de uitvoering van de genoemde motie?

Bovenop de Nota Mobiliteit komt er 4,5 mld. voor het spoor en is de groeiambitie verhoogd tot 5%. Dit is een trendbreuk van dit kabinet. Of, zoals de president-directeur van de NS vorige week vrijdag zei: een renaissance op het spoor, daar ben ik trots op. Dat was ook hard nodig gezien de groei die afgelopen en de ons inziens scheve verdeling in het aanlegbudget tussen de weg en het spoor. Wij moeten daarnaast wel verder kijken. Voor de ChristenUnie staat vast dat na de 4,5 mld. nieuwe investeringen op het spoor nodig zijn. Graag daarop de reactie van de bewindspersonen. Het oplossen van het mobiliteitsprobleem in Nederland is niet alleen een taak van de overheid, maar ook van bedrijven en van werkgevers- en werknemersorganisaties. Wij kunnen allemaal ons steentje daaraan bijdragen. De Kamer doet dit al jaren door de vergaderingen pas na 10.00 uur te laten beginnen en regelmatig door te gaan tot in de late uurtjes.

De heer **Aptroot** (VVD): Ik wil wel om 7.00 uur beginnen.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Dat kan ook. Ten behoeve van het draagvlak voor het mobiliteitsmanagement moet voorkomen worden dat er te veel freeriders zijn. Wanneer kunnen wij bij de eerste monitoring in 2010 spreken over een succes? Uitgangspunt was een reductie van 5% van het aantal auto-kilometers, maar ten opzichte waarvan? Nu wordt er gesproken over de te verwachten effecten per regio. Ik krijg de indruk dat het alleen om de kilometers van deelnemende bedrijven gaat. Dan is er echter geen drive meer om bedrijven en regio's te laten aansluiten. De fractie van de ChristenUnie stelt voor, een landelijke doelstelling vast te stellen en de ministeriële regeling wel van stal te halen voor alle bedrijven met meer dan 50 werknemers die niet mee willen doen in convenanten. Voor het halen van de CO<sub>2</sub>-doelen is meer nodig dan alleen de Euro 6-normen. Met de kredietcrisis is er nu een kans om innovaties in de autosector te stimuleren en de marktintroductie van elektrisch vervoer te versnellen. Ik roep de minister op om maatregelen hiervoor op korte termijn te onderzoeken en om dit tevens met de Europese collega's af te stemmen. De kredietcrisis moet worden gebruikt voor een duurzame sprong voorwaarts en niet voor nationaal protectionisme. Ook op het spoor zou meer kunnen. In de feitelijke vragenronde is gesteld dat de milieueffecten van elektrificatie van regionale lijnen beperkt onderscheidend zijn. De CO<sub>2</sub>-uitstoot van de elektrische trein is volgens CE Delft echter zo'n 40% lager dan van een dieseltrein. Dat lijkt mij wel degelijk onderscheidend. In de MobiliteitsAanpak staan alleen CO<sub>2</sub>-doelen van de NS. Ik lees niets over ProRail. De ChristenUnie is ervan overtuigd dat een hogere ambitie haalbaar is als gekeken wordt naar het hele spoorstelsel. Ik roep het kabinet op om hierover afspraken met de spoorsector te maken.

De ChristenUnie pleit voor meer uniforme afspraken voor vervangend vervoer bij het regionale spoor, zodat de reiziger altijd en overal weet waar hij aan toe is. Ook hier gaat het om een ketenbenadering. Ik stelde eerder Kamervragen over een gestrande trein bij Harderwijk waarin passagiers drie uur opgesloten zaten. Ik snap niet waarom reizigers in de trein moeten blijven zitten als de stroom is uitgeschakeld. Heeft de evaluatie van dit incident al wat opgeleverd? Begin januari hebben in Zeeland passagiers uren in de vrieskou op het perron gestaan. Door de omroep aangekondigde treinen kwamen niet. De informatievoorziening moet in dit soort gevallen echt beter. Ik verzoek de minister om ook dit geval te evalueren en met de vervoerders tot een draaiboek te komen.

Het robuuste vaarwegennetwerk spreekt ons erg aan. De maatregelen die de staatssecretaris heeft genomen om de onderhoudsachterstand in te lopen en om de mogelijkheden uit te breiden, zijn daarbij ook van toepassing, evenals het klimaatcrisisbestendig maken van de vaarwegen. Het is een regelrecht succes van de staatssecretaris dat dit netwerk robuust moet zijn, dus in plaats van de bos bloemen die collega Koopmans uitdeelt voor zijn tulpeiland, moet dit compliment toch echt naar het voorstel van de staatssecretaris. Op haar initiatief heeft de regering al voor de zomer van 2007 de commissie-Veerman ingesteld. Dat is toch een ander verhaal dan dat van de heer Koopmans. Ik heb wel een vraag aan de staatssecretaris over de binnenvaart. Is de einddatum van 2028 voor het vaarwegennetwerk niet te ver weg om echt een rol te kunnen spelen in het wegnemen van de druk op het goederenvervoer over de weg?

De heer **Madlener** (PVV): Voorzitter. Soms ga je met plezier naar je werk en soms met tegenzin. Vandaag ging ik met tegenzin, en ik stond niet eens in een file.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Is vandaag een dagje thuiswerken een optie?

De heer **Madlener** (PVV): De files lossen zichzelf nu enigszins op door de economische crisis, maar dat moet ons niet blij maken.

Voorzitter. Dit debat heeft weer een ontzettend hoog leutergehalte. Ik keek hiernaartoe rijdend eens om mij heen en vroeg mij af wat er nu eigenlijk gebeurt. Waar zijn ze aan de weg aan het werken? Waar worden de beloftes van Eurlings ingelost? Op het traject hiernaartoe, zo'n 65 km, zag ik helemaal niets gebeuren, en ik zie in de stukken ook eigenlijk niets.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): En je reed gewoon door?

De heer **Madlener** (PVV): Ik reed nu wel door.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Dan is er ook niks nodig.

De heer **Madlener** (PVV): Het lijkt of er nu niets nodig is, maar ik ben bang dat als de economische crisis achter de rug is, wij weer met dezelfde ellende te maken hebben. Overigens waren er vorige week nog erg veel files, bijna elke dag 300 tot 400 km. Het is echt tijd dat er wat gebeurt. Het laat zo op zich wachten. Wij horen allemaal mooie plannen voor 2028, olympische ambities, maar ik

wil zo graag dat wij nu laten zien wat wij gaan doen. Dat wij nu laten zien dat het kabinet opkomt voor de transporteurs en voor de economie en de belofte om infrastructuur versneld aan te leggen ook echt waarmaakt. Elke keer weer vraag ik, en ik word daar ook best wel moe van, waar de plannen blijven. Waarom wachten? Waarom wachten tot de economische crisis weer voorbij is? Iedere week is er een. Kom nu eens met die plannen. Niet wachten op deze of de volgende voorjaarsnota. Mijn verhaal is duidelijk: ik vind dat er te weinig gebeurt. Ik zie niets. Ik hoor allerlei plannen voor 2028, maar ik wil het nu ergens anders over hebben. De VVD heeft het mooie staatje gemaakt van de wijze waarop de mobiliteit wordt ingevuld. De auto is gewoon enorm belangrijk. Gelukkig maakt die auto ook een enorme technische ontwikkeling door. Straks rijden wij allemaal in een elektrische auto. Vandaar dat ik herhaal dat het investeren in wegen, een investering in de toekomst is. Die auto moet je niet weg willen denken. Je moet de automobilist niet pesten, maar faciliteren. Ik ben het dus met de VVD eens. Ik roep nogmaals op om de wegen, die wij zo nodig hebben, ook aan te leggen. Wanneer worden de 80 kilometerzones opgeheven? Twee jaar geleden heeft de minister bij zijn aantreden gezegd dat hij daar snel werk van ging maken. Voor het omzetten van een knop was er weer een wet nodig. Niemand begrijpt dat, maar de minister misschien wel. De minister heeft gezegd dat het twee jaar zou duren. Hoe staat het er nu mee? Ik verwacht dat deze lichten snel uitgezet worden op de plekken waar daardoor files worden veroorzaakt, zoals op de A13. Het uitwijken naar Duitsland om te gaan vliegen veroorzaakt veel extra kilometers. De minister heeft gezegd, de tickettaks af te zullen schaffen. Hoe staat het daarmee? Ik heb dat nog niet gezien.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Dat komt er ook niet.

De heer **Madlener** (PVV): Binnenkort bespreken wij de Tracéwet. Zal de minister een verkorte procedure voorstellen? Zo nee, dan zal ik een amendement daarvoor indienen, maar de minister kan dit beter snel in het kabinet regelen. Wij moeten het hebben over het onderzoek naar de HSL-Zuid, mijnheer Koopmans, en niet over de HSL-Oost. De kosten zijn al enorm overschreden en nu gaat de exploitatie ook nog eens flink de mist in. Daar moet inderdaad een onderzoek naar komen; dat steunen wij. Ik kom bij de Olympische Spelen van 2028. De Olympische ambitie van de minister is op zichzelf prima: vierbaanswegen tussen de steden. Fantastisch, ik werd echt enthousiast. Maar toen ik de datum erbij zag, 2028, was ik ineens minder enthousiast. Ik heb een motie ingediend om dat naar voren te halen: niet de Olympische Spelen 2028, maar de wereldkampioenschappen voetbal in 2018, tien jaar eerder. De motie werd helaas niet gesteund door het CDA, dus zoveel lef en ambitie heeft het CDA niet. Maar ik wil het herhalen. Is de minister bereid om 2018, de WK voetbal, als uitgangspunt te nemen voor die prachtige plannen? Dat duurt nog heel lang, maar een termijn van tien jaar kunnen wij in ieder geval nog een beetje overzien. Kan de staatssecretaris mij vertellen hoe het staat met de motie binnenvaart van onze hand om de kansen te onderzoeken van het nieuwe Seine-Scheldekanaal voor de binnenvaart? Dat kanaal, dat nu wordt gegraven, lijkt

grote kansen te bieden voor de binnenvaart. Wij moeten er nu op inspelen, wij moeten nu al nadenken: biedt dat nieuwe kanaal kansen, zo ja welke en hoe moeten wij onze infrastructuur daarop aanpassen?

Ik heb nog een concrete vraag aan de minister. Wij hebben ieder jaar een file top-50. Ieder jaar zie je daarin dezelfde trajecten voorkomen waar die enorme files staan. Is hij bereid die file top-50 tot beleidsinzet te maken en ieder traject in die file top-50 van plannen te voorzien om de files aan te pakken? Hij kan daar bij de Voorjaarsnota mee beginnen door voor ieder traject dat in die file top-50 voorkomt te vertellen wat hij op korte termijn gaat doen. Dat lijkt mij een fantastische inzet. Iedereen kan dan heel duidelijk in de eigen file zien waar het kabinet en de minister mee bezig zijn, compleet met data et cetera. Uiterste datum is dan niet 2028, maar 2018.

Dat de dertig spoedwettetrajecten nu al vertraging oplopen, is een slechte zaak.

Als wij nog niet eens kunnen regelen dat er voldoende gratis fietsenstallingen bij de stations zijn, zijn wij natuurlijk geen knip voor de neus waard. Ik wil mijn buurman bijvallen: maak dat gewoon gratis en zorg ervoor dat er genoeg fietsenstallingen zijn. Zo moeilijk moet dat toch niet zijn?

De heer **Van der Staaij** (SGP): Voorzitter. Wij spreken vandaag niet alleen over knelpunten op de korte termijn, maar ook over de mobiliteitsambities op de langere termijn. Het is goed om in dat kader kritisch over onze uitgangspunten na te denken. Zou er niet eens een geschiedenisboekje worden geschreven, zo vroeg ik mij af, waarin de auteur zijn verbazing uitspreekt over onze eeuw, waarin zo veel rust, ruimte, landschap, energiebronnen, schone lucht en ook mensenlevens, verkeersslachtoffers, zijn opgeofferd louter aan mobiliteit? De MobiliteitsAanpak neemt de enorme drang tot mobiliteit als uitgangspunt; de rol van de overheid is vooral faciliterend. Zou het geen meerwaarde hebben gehad, als de welhaast absolute mobiliteitsvrijheid en onafhankelijkheid inhoudelijk ter discussie waren gesteld en er gekozen zou worden voor het concept "Verantwoord mobiel" met de gedachte dat het op de langere termijn ook een keer ophoudt? Graag krijg ik een reactie op deze kritische reflectie op de uitgangspunten.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Dit is natuurlijk een bijzonder uitdagende gedachte. Bedoelt de heer Van der Staaij dat wij in de toekomst gaan naar een systeem van persoonlijke vervoersrechten: je mag als burger 10, 20, 50.000 km per jaar reizen en dat is het dan; als je over hebt verhandel je dat en als je tekort komt moet je bijkopen? Is dat een idee?

De heer **Van der Staaij** (SGP): Die verhandelingsgedachte kom je al tegen in nota's. Ik wil mij niet vastleggen op een bepaalde vorm. Ik hoor de VVD al zuchten: vreselijk. Je kunt zeggen dat alles maar moet kunnen, maar is dat op de langere termijn een redelijk uitgangspunt? Of is dat meer om te kijken wat goed scoort? Houdt het niet eens op in ons kleine, dichtbevolkte land? Welke consequenties verbind je daaraan?

De heer **Koopmans** (CDA): Een half jaar geleden ging de VVD naar de kant van groenrechts, waarvan ik vandaag overigens niets meer heb gemerkt! Het idee van de heer



Van der Staaij lijkt wel wat op groenrechts, want uiteindelijk zul je dan iemand moeten aanwijzen die minder gebruik mag maken van de mobiliteit. Wie zijn dat? Amsterdammers?

De heer **Van der Staaij** (SGP): Een concreet voorbeeld: als ik vanuit een dorp 20 km van Den Haag vandaan met de auto naar Den Haag kom, is dat dan op den duur nog hanteerbaar en doenlijk? Nu heb je 's avonds laat nog nauwelijks een alternatief, want het ov is dan erg laagfrequent. Misschien moet je in bepaalde regio's bepalen dat niet iedereen met de auto naar het werk kan komen, maar dan zal dat als consequentie moeten hebben dat er een hoogwaardig en hoogfrequent ov-alternatief moet komen. Dan maak je dus een keuze, terwijl wij nu te makkelijk doen alsof alles mogelijk is en iedereen zelf moet kunnen kiezen. Is het doenlijk dat de A12 op dat kleine stukje tussen Zoetermeer en Den Haag altijd door iedereen kan worden gebruikt?

De heer **Koopmans** (CDA): U vindt dat de uitvoerende macht voor die mensen mag gaan kiezen

De heer **Van der Staaij** (SGP): In essentie beperken wij de keuzevrijheid van mensen enorm door de modaliteiten in de vorm van het aantal wegen en het ov. Indirect ben je altijd bezig de individuele keuzevrijheid in te perken.

De heer **Koopmans** (CDA): Indirect is logisch, maar wilt u het direct doen?

De heer **Van der Staaij** (SGP): Indirect is logisch, maar zeggen wij dat altijd hardop? Moet dat niet bespreekbaar worden gemaakt? In een bepaald dichtbevolkt gebied moeten vooral de ov-mogelijkheden de norm zijn. Als je dat hardop durft te zeggen, kun je ook hogere eisen stellen aan het ov.

De heer **Roemer** (SP): Een interessante gedachte, maar ik probeer het zuiver te krijgen. Bedoelt u dat wij de totale mobiliteit moeten gaan verminderen? Of bedoelt u dat wij ons vooral moeten richten op de individuele mobiliteit, dus rijden in de auto? U houdt wel een pleidooi voor hoogwaardig ov, maar dan pleit u eigenlijk voor verschuiving van de auto naar collectief vervoer, waar ik mij veel bij kan voorstellen. Maar als u vindt dat wij minder mobiel moeten worden, geldt dat ook voor het ov, zodat mensen dicht bij hun werk moeten gaan wonen. Kunt u iets duidelijker zijn: is het een verschuiving, of moeten wij minder mobiel worden?

De heer **Van der Staaij** (SGP): Beide. Als je kijkt naar de problemen op langere termijn zul je het dicht bij het werk wonen in het kader van transportpreventie moeten gaan stimuleren. Tegelijkertijd moet je binnen het aanbod van mobiliteit kijken hoe dat kan worden verruimd.

De heer **Roemer** (SP): Een groot deel vind ik heel interessant, want dat roepen wij ook, zeker als het gaat om verschuiving naar meer collectief vervoer. Maar zou het dan niet logisch zijn als wij van de SGP-fractie vanaf nu meer terughoudendheid mogen verwachten als het gaat om aanleg van nieuwe wegen?

De heer **Van der Staaij** (SGP): Niet helemaal, of helemaal niet, want misschien moet ik juist zeggen dat wij in het verleden altijd heel erg op die mix hebben ingezet, maar ons te weinig sterk hebben gemaakt voor de aanpak van infrastructurele knelpunten. Wij zitten nu in grote delen van het land met een situatie waarin er nauwelijks goede ov-alternatieven zijn, terwijl de mensen wel in de file staan en wachten tot er een baan bij komt.

De heer **Madlener** (PVV): Het pleidooi van de heer Van der Staaij leidt uiteindelijk tot grote steden. Als je in de stad woont, woon je dicht bij je werk en dan is er minder mobiliteit. Vindt de heer Van der Staaij het gewenst dat iedereen in de stad woont en werkt en zich niet te veel verplaatst? Heel veel mensen willen niet in de stad wonen en voelen zich veel lekkerder op het platteland, met een beetje ruimte om zich heen. Vindt de heer Van der Staaij dat slechte mensen of zo?

De heer **Van der Staaij** (SGP): Dat is wel een heel grappige vraag, want ik woon in een dorp en volgens mij woont de heer Madlener in de stad.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Hij is verhuisd.

De heer **Van der Staaij** (SGP): Oké. Dan is het fijn dat de heer Madlener het kan waarderen dat het ook buiten de stad goed leefbaar is.

Vanuit het dorp waar ik woon, kun je prima in zes minuten RandstadRail bereiken en vervolgens kun je met het openbaar vervoer naar Den Haag. Daar is echter wel wat voor nodig. Er moet zelfs worden nagedacht over de slimme fietspaden, die het een stuk eenvoudiger maken. Dat "spul" moet wel rijden met een hoge frequentie, maar dan heb je ook een fantastisch alternatief. Ik denk dat heel veel mensen de mogelijkheden om op een snelle manier van A naar B te reizen op een rijtje zetten en daarbij helemaal niet zo gebonden zijn aan de auto.

De heer **Madlener** (PVV): Ik begrijp dit pleidooi niet. Mensen die niet in de stad wonen, krijgen vaak per definitie te maken met reistijd. Het werk bevindt zich immers in de steden. De heer Van der Staaij moet naar zijn werk in Den Haag reizen, en ik moet dat ook. Hij kiest zelf voor de manier waarop hij dat doet. Hij kan die 65 km ook iedere dag lopen, maar ik denk niet dat hij dat gaat doen. Deze afstand heb je gewoon te overbruggen; die kilometers moet je reizen. Hij wil de keuze beïnvloeden, maar het moet neem ik aan toch wel een vrije keuze blijven.

De heer **Van der Staaij** (SGP): Het moet een vrije keuze blijven. Wij gaan de mensen niet voorschrijven hoe zij moeten reizen, maar je kunt wel verleiden. Als je een goed openbaarvervoernet aanlegt, zoals de RandstadRail die ik net noemde, is het een stuk aantrekkelijker om daarvan gebruik te maken. Ik ben dus niet voor moraliseren – gaat u allemaal met het openbaar vervoer – terwijl er in een bepaald gebied geen goede alternatieven zijn. Ik wil wel per gebied de beste verplaatsingswijze stimuleren.

De gepresenteerde MobiliteitsAanpak borduurt voort op de Nota Mobiliteit en vormt in een aantal opzichten een aanscherping en aanvulling. Er wordt extra ingezet op landelijke infrastructuur, die ook hard nodig is. De inzet op vaarwegen vinden wij nog aan de bescheiden kant.

De Nota Mobiliteit hecht veel waarde aan een uitgekiend ruimtelijk beleid om mobiliteit te verminderen. Waarom wordt daar niet een extra slag gemaakt, op het gebied van fiscale maatregelen of op het terrein van transportpreventie? Deze keer wil ik vooral de klemtoon leggen op een nog steviger inzet op regionaal openbaar vervoer. Ik zie overigens dat daar het nodige aan gebeurt en dat waardeer ik ook.

Juist bij het regionale vervoer is nog veel te winnen. Ik verwijs korthedshalve naar de inhoudsvolle reactie van de provincie Zuid-Holland. Terecht wordt daarin de vinger gelegd bij het feit dat de mobiliteitsaanpak niet primair werkt vanuit de gebiedsbenadering die nodig is. Niet de vervoersvraag moet leidend zijn, maar juist de ambitie om regionaal openbaar vervoer op te plussen tot een samenhangend netwerk van openbaar vervoer in de stedelijke netwerken. Juist in dichtbevolkte gebieden, zoals Zuid-Holland, is veel te winnen. Aanzetten zijn er genoeg, maar de samenhang is nog onvoldoende. Er moet voortvarend worden gewerkt aan de RijnGouweLijn West, maar ook aan het programma Stedenbaan of aan het viersporig maken van het traject Den Haag-Rotterdam.

Het is helder dat de staatssecretaris het belang van een goed regionaal openbaar vervoer erkent, maar door de decentrale overheden is erop gewezen dat er een kloof gaapt tussen de ambities en de financiële middelen die de decentrale overheden ontvangen. Het IPO heeft becijferd dat deze tekorten ongeveer 600 mln. per jaar bedragen. Hoe wordt dit opgelost?

Daarnaast lijkt er een sluipende centralisatie te zijn, die niet spoort met de intentie van de Nota Mobiliteit. Er zijn bezuinigingen doorgevoerd bij de brededoeluitkering. Nu komt er extra geld beschikbaar, maar dat loopt niet via de BDU en is vooral geoormerkt of voorzien van allerlei scherpe criteria. Is dit geen bewuste beleidsmatige koersverlegging?

In de MobiliteitsAanpak wordt geopteerd voor het zogenaamde concept "robuust wegnen". Dit impliceert onder meer een verplaatsing van verkeer van de rijkswegen naar het onderliggende wegnen. Dit zal gaandeweg moeten worden uitgewerkt. Een belangrijk onderdeel waarvoor ik aandacht vraag, zijn de effecten van dit concept voor kwetsbare verkeersdeelnemers zoals fietsers en voetgangers. Ook de SWOV heeft expliciet gewezen op de mogelijke consequenties van dit concept voor de verkeersveiligheid. Hoe zal dit worden meegenomen en verwerkt?

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Voorzitter. Omdat de tijd schaars is, sla ik mijn algemene deel over. Ik verwijs naar de behandeling van de begroting en van het MIRT, waarbij ik in algemene zin mijn kritiek heb gegeven namens de fractie van GroenLinks op het mobiliteitsbeleid van deze bewindslieden.

Mijn fractie zou wensen dat dit kabinet in het kader van de crisisaanpak komt met een snelle green deal. Ook al moet er bezuinigd worden, je weet nooit wat de heer Bos in de plooiën van zijn jaszak heeft zitten. Stel dat er 1 mld. of 2 mld. op tafel komt, is de minister van Verkeer en Waterstaat het dan eens met mevrouw Roefs dat dit bedrag volledig naar spoor en binnenvaart gaat? In de mist van het kabinetsberaad hoor ik de asfaltmachine alweer brommen, maar dit signaal van de PvdA biedt hoop. Steunt minister Eurlings mevrouw Roefs?

Mijn tweede vraag betreft de kabinetsreactie op de taskforce van de heer De Waal. De taskforce was prima, maar de kabinetsreactie was een tikje mager. Deze was niet onmiddellijk helemaal verkeerd, maar op één punt zien we een omissie, namelijk dat de werkgevers in Nederland wel wat indringender erop aangesproken mogen worden om filebestrijdend bezig te zijn, omdat zij zelf een grote verantwoordelijkheid hebben in verband met woon-werkverkeer van hun werknemers en het verplaatsen van allerlei spullen die deel uitmaken van hun bedrijvigheid.

Ik heb twee verzoeken aan het kabinet. Ten eerste verzoek ik de bewindslieden om contact op te nemen met de staatssecretaris van Economische Zaken, die is belast met het buitengewoon belangrijke dossier maatschappelijk verantwoord ondernemen. Ik heb de staatssecretaris ook al eens gevraagd om de bijdrage van Nederlandse bedrijven om het Nederlandse wegnen te ontlasten deel te laten uitmaken van de aanpak in het kader van de brede mvo-agenda. Vraag niet alleen wat u voor die bedrijven kunt doen, zeg ik tegen minister Eurlings, vrij naar Kennedy, maar ook wat zij voor dit land kunnen doen als bijdrage aan het bestrijden van files en als follow-up bij de taskforce-De Waal.

Ten tweede presenteer ik een nieuw voorstel voor een wet op het thuiswerken. Wij willen dat werknemers in Nederland ongeveer een dag per week het recht krijgen om thuis te werken, mits geen zwaarwegend bedrijfsbelang dat in de weg staat. We zullen dit wetsvoorstel uiteraard indienen bij de Raad van State, die daarover adviseert en dan komt het hier terug. Via de voorzitter geef ik twee exemplaren aan beide bewindslieden. Misschien kan er ondertussen een kopietje worden gedraaid voor de collega's, maar het kleurexemplaar gaat natuurlijk naar het kabinet. Wij hopen te zijner tijd natuurlijk op een positieve reactie van het kabinet, maar eerst is het woord aan de Raad van State en de Kamer.

De heer **Aptroot** (VVD): Het plan van GroenLinks is al in de media duidelijk naar voren gekomen. Medewerkers krijgen het recht om een dag te telewerken en het bedrijf heeft een zware bewijsplicht om te bewijzen dat dit niet kan. In de praktijk gebeurt dit veel. Waarom moet er een extra wet voor komen? Dat is weer extra wet- en regelgeving. In het mkb is er toch een probleem met de bewijslast. Alleen al met betrekking tot verkeer en vervoer betekent uw alternatieve begroting 3,6 mld. lastenverzwaring. Ook het door u gewenste extra ouderschapsverlof zou extra regeldruk betekenen, maar is gelukkig door de Kamer afgewezen. U blijft echter bezig met eenzijdig ondernemers pesten. Wanneer houdt dat nou eens op bij GroenLinks?

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Als ondernemers ergens blij mee zouden moeten zijn, is het dat wij de files echt aanpakken, in tegenstelling tot de VVD.

De heer **Aptroot** (VVD): U bezuinigt op de wegeaanleg.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): U weet een klein beetje geld vrij te spelen voor de weg en wilt vervolgens de kilometerheffing afschaffen. Daardoor creëert u een gat van 7 mld. aan extra mobiliteitsbehoefte. Dat lost u niet op. Met de VVD worden de files alleen maar erger en worden de bedrijven alleen maar moeilijker bereikbaar. Ik zou dus zeggen: mijnheer Aptroot, zing nou even een

toontje lager. Wij zeggen niet dat werkgevers ten koste van alles een recht hebben om thuis te werken, maar het gaat nu allemaal uit van bedrijven die de ruimte al bieden. Dat is een omissie in de kabinetsreactie op het rapport-De Waal. Dat is allemaal prima; daar doet het wetsvoorstel niets aan toe of af. Als het al gebeurt, is dat uitstekend, maar duizenden bedrijven en honderdduizenden werknemers in dit land hebben op dit punt nog een ouderwetse werkgever tegenover zich. Dan kun je een wet zoals deze, een heel mooie, kleine en bescheiden wet, gebruiken om een cultuurverandering teweeg te brengen. In die wet leg je dan als norm vast dat werknemers het recht hebben om een dag per week thuis te werken. Als daarop een uitzondering gemaakt moet worden omdat het bedrijfsbelang dat vraagt, is dat oké. In dit overvolle land waarin wij veel te veel in de auto zitten en veel te veel heen en weer rijden, behoort de regel echter te zijn dat mensen in de toekomst steeds meer niet alleen de mogelijkheid hebben om buiten de deur op flexibele werktijden te werken, maar ook steeds meer de mogelijkheid hebben om vaker zelf de locatie te kiezen waar zij werken. Dat is de vernieuwing met dit wetsvoorstel. Dat richt zich precies op de werkgevers die niet willen. Die worden daarmee aangepakt.

De heer **Aptroot** (VVD): Ik zou willen dat maandag de vaste thuiswerkdag van de heer Vendrik was, want dan had hij hier deze flauwekul niet naar voren kunnen brengen. De werkgeversorganisaties hebben gezegd dat zij niet willen dat dit dwingend wordt opgelegd, met bewijslast voor de werkgever. Ook de vakbeweging heeft gezegd dat de overheid dit niet moet afdwingen. De enige die dwingeland wil zijn, is dus GroenLinks. Wanneer houdt dat een keer op?

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Als er een groot maatschappelijk belang is ten gunste van de vrijheid van werknemers ... Het is heel gek dat aan een liberaal zoals de heer Aptroot moet worden uitgelegd dat het hier gaat om het bevorderen van de vrijheid van miljoenen werknemers. Een groot aantal van die werknemers heeft op dit punt helaas tot op de dag van vandaag een onwillige werkgever tegenover zich. Wij vergroten de keuzevrijheid van mensen. Zij moeten niets, maar krijgen een recht als dat in hun situatie past en uitkomt en als dat de files helpt te reduceren. Dan krijgen zij een recht om van die vrijheid gebruik te maken. Ik begrijp echter dat de liberalen van de heer Aptroot alleen bezig zijn met de vrijheid van de werkgevers in dit land en nooit met de vrijheid van de werknemers. Daarom wordt het tijd voor evenwicht en is het tijd voor dit wetsvoorstel. Mijn derde punt is de ruimtelijke ordening, die ontbreekt in de langetermijnvisie van dit kabinet. Ik noem drie zorgwekkende ontwikkelingen, ten eerste de opkomst van weidewinkels. Naarmate wij die meer toestaan aan de randen van de stad of zelfs in grotere kernen op het platteland, waar dozen ontstaan voor de verkoop van spullen aan het winkelende publiek – op zondag of op een andere dag; dat maakt even niet uit – wordt er steeds meer nieuwe mobiliteit uitgelokt. Niemand let daarop let en niemand gaat daarover, maar het gebeurt en heeft desastreuze consequenties voor de mobiliteit van morgen. Het kabinet zwijgt echter. Het tweede zorgwekkende punt is dat steden kampen met het probleem dat het, hoezeer zij ook compact willen bouwen, altijd fijner, leuker, attractiever, prettiger en een

stuk makkelijker is om weer uit te breiden en de steden dus groter te maken. Ook op dat punt moet het kabinet de gemeenten helpen om de stad in te breiden en niet steeds uit te breiden, met als gevolg nieuwe mobiliteitsbehoeften.

De derde zorgwekkende ontwikkeling betreft het bouwen bij stations. Ik kom al jaren langs station Sloterdijk. Het verrast mij al die tijd hoeveel plek daar nog is en, voor zover er al gebouwd is, hoeveel kantoren daar op dit moment leegstaan. Ook daar past dus een verantwoordelijkheid van het Rijk: zorg ervoor dat er zo veel mogelijk mobiliteitsvriendelijk gebouwd wordt in dit land. Neem daarvoor de regie.

Een ander punt is de gezamenlijke brief van de stichting Natuur en Milieu en het KNV. Het gaat om dertien punten, waarvan er een door mij zo-even is genoemd. Ik vind echter alle punten uitstekend. Ik teken zo bij het kruisje. Doet het kabinet dat ook? Graag een reactie op de dertien uitstekende punten in deze brief. Deze bijzondere combinatie moet ook door het kabinet worden gewaardeerd.

Het vierde punt is het klimaatbeleid, dat deze minister als een graat in de keel steekt. De CO<sub>2</sub>-uitstoot van vrachtwagens en luchtvaart is niet onder controle te krijgen. Je weet bij deze minister ook niet of die dat wel wil. De drie raden schetsen een buitengewoon dramatisch toekomstbeeld in Een prijs voor elke reis. Laten wij het zoals het is, dan wordt alle beschikbare CO<sub>2</sub>-ruimte in Europa voor 100% opgevreten door de transportsector. Dat vraagt volgens de raden om een veel gericht en krachtadiger beleid, voorbij Schoon en Zuinig. Waar blijven de toezeggingen?

Een bijzonder punt in dit verband is de vliegtaks. In de brief van oktober van het kabinet, een reactie op het rapport van de drie raden, wordt de vliegtaks nog genoemd. Wij doen toch iets, staat er dan. Wordt de vliegtaks een beetje afgeschaft of een klein beetje afgeschaft, een klein beetje meer afgeschaft of helemaal afgeschaft? Wij zijn dan weer terug bij af. De minister weet vervolgens weer niets op de mat te leggen bij het CO<sub>2</sub>-beleid. De minister moet niet achteruit, maar vooruit. Hoe zit het nu? Leg dat eens uit.

De **voorzitter**: Afronden alstublieft.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Voorzitter, ik pak een minuutje af van mijn tijd voor de tweede termijn. De minister kent ons pleidooi voor investeren in het spoor. Hoe staat het met de laatste plannen? De economische recessie zal het superdividend dat bij de NS wordt weggepakt voor de spooragenda wellicht doen verdampen. Een ander punt is het spoorboekloos rijden. Dat staat ineens op de tocht. Ik heb een interessant pleidooi van de directeur van ProRail gelezen voor een spoedwet voor spoorwegverbreding. Kijk, dat zijn mensen waarmee wij kunnen praten. Neemt de minister dit pleidooi over?

Bij de behandeling van de begroting voor 2009 heb ik al met de staatssecretaris gesproken over het ondersteunen van het regionaal openbaar vervoer. Daar ligt een gigantisch potentieel. Er is een motie aangenomen van mijn voorganger, de heer Duyvendak, die het kabinet vraagt om meer aan te sluiten en om meer te doen. Wij draaien echter rond in cirkels. Ik vraag het kabinet om dit onderdeel te maken van de Green Deal. Ik vraag het kabinet om de plannen die er liggen in Nijmegen,

Maastricht, Kampen en Zwolle, voor een snelle uitrol van trams in deze middelgrote steden, te ondersteunen. Ik krijg echter weer dezelfde reactie als bij de begrotingsbehandeling: het halve miljard voor spoorinitiatieven is op. Dat is niet goed genoeg. Ik vraag om een extra inzet van het kabinet. De steden wachten op het kabinet. In de middelgrote steden kan voor de trams de schop de grond in.

De vergadering wordt van 13.04 uur tot 13.45 uur geschorst.

**Minister Eurlings:** Voorzitter. Excuses voor mijn late binnenkomst. "Ziekte is een keuze" zegt onze DG Mobiliteit altijd en daar heeft hij gelijk in, maar het hindert soms wel een beetje.

Ik zal allereerst ingaan op de reden van de mobiliteitsaanpak en de plaats ervan ten opzichte van tal van andere beleidsinitiatieven. Vervolgens ga ik in op inhoudelijke aandachtspunten die mijn portefeuille raken. Daarna kan het woord zo gezwind als mogelijk is worden doorgegeven aan de jarige staatssecretaris. Ik begin met de opgave die wij hebben, juist in deze tijd, om een robuust mobiliteitssysteem te ontwikkelen. Ik zal daarin vier speerpunten benoemen: ruimte en mobiliteit, het samenhangend openbaar vervoer ook in relatie tot het spoorboekloos rijden, een robuust wegennet en ten slotte mobiliteitsmanagement en een bewuste mobiliteitskeuze.

We leven in een moeilijke tijd; dat behoeft geen enkele toelichting. Het is een tijd van recessie en van economische achteruitgang. Dat mag echter op geen enkele manier onze ambitie voor de toekomst van Nederland verbloemen. Wij willen Nederland klaar maken voor de groei van de toekomst. Daarom moet juist nu al hetgeen worden gedaan wat ons in staat stelt om de groei van morgen vol te grijpen. Dan zit Nederland, wanneer Europa weer in een spiraal van economische groei komt, in de positie om een groot deel van die groei naar zich toe te halen. Een toekomst dus van verdere groei van welvaart van ons land. Daarvoor zijn een goede infra en ruimte voor mobiliteit een absolute randvoorwaarde. Zonder goede infra geen grote economische groei. Uit ieder onderzoek blijkt hoe belangrijk die infra voor Nederland distributieland is. Dat de files nu wat afnemen – ik hoorde iemand zeggen dat de files waren toegenomen in het afgelopen jaar maar ze zijn afgenomen – doet niets af aan de grote lijn van de afgelopen jaren dat de mobiliteit structureel groeit. Het is een wetmatigheid dat bij economische groei ook altijd de mobiliteit groeit. Wij proberen die relatie natuurlijk te verminderen met mobiliteitsmanagement, maar bij het nastreven van economische groei moet ook een groeiende mobiliteit geacommodeerd worden.

Ons mobiliteitssysteem heeft nu te weinig kwaliteit. Onze ambities moeten verder reiken dan hier en daar wat knelpunten oplossen. Ik heb eerder het beeld gebruikt van Nederland als een land dat veel te veel als een brandweermannetje achter brandjes aanloopt; het brandje woedt al een jaar of tien en dan beginnen wij het met schuim te blussen in de hoop dat het dooft. Wij moeten gewoon een gebouw ontwerpen voor de toekomst dat brandbestendig is. Dat betekent dat wij files en mobiliteitsknelpunten voor moeten zijn in plaats van elke keer jaren te laat achter de problemen aan te lopen en met deeloplossingen voor de korte termijn wat te

bereiken. Als wij overigens de groei van de toekomst willen grijpen, dan moeten wij beseffen dat andere landen ook niet stil zitten. Het gaat om de relatieve positie.

Wat zijn de feiten? Het hoofdwegennet in de Randstad verwerkt 17.400 voertuigen per rijstrook. Dat is veel en veel meer dan vergelijkbare Europese regio's. In vergelijkbare regio's is trouwens het onderliggend wegennet vijf keer zo uitgebreid, aldus TNO. Bij ons is sprake van een overbesteden hoofdwegennet en te weinig net eronder. Ons hoofdwegennet heeft trouwens ook de meeste op- en afritten in Europa. Door het intensieve gebruik en het ontbreken van een back-up is ons hoofdwegennet erg kwetsbaar geworden. Dat is een probleem voor het totale wegennet. In andere landen is er vaak een alternatief, een parallelle verbinding. In ons land is die er nauwelijks en in de Randstad eigenlijk helemaal niet. Het is een analyse die dus zeer geldt voor de Randstad, maar op veel punten ook voor de regio's buiten de Randstad. In Frankrijk kun je, als je de omgeving van Nancy-Metz hebt gehad en bij de eerste tolpoort komt, de Route Nationale nemen. De Route Nationale is in Frankrijk een tamelijk serieus back-upnetwerk waar je ook op de langere afstand redelijk kunt doorrijden. Het zijn lange routes door het land heen. Dat is in ons land absoluut niet het geval. De dreiging van een onsamenvangend ov-netwerk, waarvoor de OESO ons nadrukkelijk heeft gewaarschuwd, ook in relatie tot een kwetsbaar wegennet, is een onacceptabel risico. Daarom moeten wij zowel in het ov als op de weg werken aan meer samenhang. Die samenhang moet robuust en duurzaam zijn. Het gaat daarbij trouwens niet alleen om samenhang binnen het openbaar vervoer, maar nadrukkelijk ook om samenhang tussen alle vervoersvormen. Het is echt en-en, niet in de zin van "wij doen een beetje hier en een beetje daar", maar in de zin van dat wij veel meer gaan kijken hoe wij het een in het ander kunnen laten overlopen. Ik heb het voorbeeld wel eens genoemd van de poorten in de Randstad. Dat is echt een voorbeeld van modern denken van NS: trek de automobilisten van de weg af op het moment dat zij de file dreigen in te gaan. Tegelijkertijd gaat het nog veel verder. In de verkenning van Utrecht en omgeving wordt de trein bijvoorbeeld nadrukkelijk als een alternatief voor de weg ingebracht en op effect bekeken, dus niet als doel op zich, maar op effect. Het gaat erom wat het beste is om de problemen in dat gebied op te lossen. Zo willen wij op lange termijn de mobiliteitsbehoefte blijven faciliteren, schoon, zuinig en – zo zeg ik met een vriendelijke knipoog tot de heer Vendrik – met zo min mogelijk CO<sub>2</sub>-uitstoot.

**De voorzitter:** De heer Roemer wil een vraag stellen. Ik heb eerst nog een punt van huishoudelijke aard. Wij mikken erop dat de eerste termijn van de regering om 15.30 uur is afgerond. Ik kijk ook even naar de bewindspersonen of zij hun spreektijd daarbinnen kunnen proberen te verdelen. Ik stel voor dat wij vier interrupties per Kamerlid doen, waarbij u met korte en puntige interrupties een bonus krijgt van één. Zijn uw interrupties lang, inhoudelijk en beschouwelijk, dan gaan wij terug naar drie.

**De heer Aptroot (VVD):** Een punt van orde: er stond twee uur voor de beantwoording van de regering in eerste termijn. Laten wij dat nu eens proberen. Ik hoor

heel veel inleiding, maar ik zou gewoon graag antwoord op de vragen willen. Dat moet in twee uur kunnen.

De **voorzitter**: Dat is precies de reden waarom ik de bewindspersonen vroeg, hun spreektekst en de beantwoording tegen 15.30 uur af te ronden.

De heer **Roemer** (SP): De minister had het over een samenhangend ov-netwerk. Steeds als wij het daarover hebben, komt hij niet verder dan de samenhang tussen het autobedrijf, fietsgebruik en treingebruik. Een samenhangend ov-netwerk betekent echter vooral een samenhang van het gehele openbaar vervoer. Daar zitten wij nu juist met 26 kikkers in een kruiwagen, of met nog veel meer. Juist daar is de complete samenhang heel ver te zoeken. Ik had gehoopt dat de minister daar nu eens werk van zou maken.

Minister **Eurlings**: Dat doe ik zeker. De staatssecretaris doet dat vanuit haar portefeuille ook nadrukkelijk. Ik kom er later in mijn verhaal op terug, met verwijzing naar de opmerking van de heer Roemer. Dat is het probleem van een inleiding; ik ga zo dadelijk de diepte in.

De heer **Roemer** (SP): Voorzitter. Ik neem aan dat ik mijn vervolgvraag dan ook straks kan stellen.

De **voorzitter**: Akkoord.

Minister **Eurlings**: Voorzitter. Het is van groot belang om de ambitie die ten grondslag ligt aan de MobiliteitsAanpak vandaag met de Kamer te bespreken en vast te stellen. Want waar hebben wij het hier over? Wij hebben het hier over het beantwoorden van de vraag die zo ongeveer op de eerste dag van mijn ministerschap in een krant, ik meen NRC Handelsblad, werd gesteld. Zijn de doelstellingen van de Nota Mobiliteit nog wel te halen of vormen zij een papieren werkelijkheid en weet iedereen dat het terugdringen van de files niet realistisch is? Onze constatering is tweemaal. De eerste constatering is dat wij er met ongewijzigd beleid niet komen. Wij zullen er dus een schep bovenop moeten doen. De tweede constatering is dat Nederland meer nodig heeft dan het bereiken van de doelstellingen van de Nota Mobiliteit. Daarom pakken wij door en daarom leggen wij de ambitie op een hoger niveau. Dat vind ik van belang in dit debat. Ik kom nog op de financiën terug, maar wij hebben nu extra geld. Het is het eerste stukje van de puzzel. Die puzzel gaan wij de komende jaren steeds verder leggen. Moet die puzzel zich op het hogere niveau bevinden, of kunnen wij de ambitie laag houden? Ik zeg: laten wij met elkaar de ambitie op het hogere niveau vaststellen wat betreft de reistijden en de integraliteit. Ik ga nog nader in op alle onderdelen hiervan. De door de Kamer gedragen ambitie is hard nodig, niet alleen om burgers en bedrijven vertrouwen te geven met een consequente en daadkrachtige aanpak, maar met name om vanaf nu echt richting te geven aan alle beslissingen die wij nog moeten nemen. Ik ga nu in op de vier speerpunten. De eerste is ruimte en mobiliteit. In de omgeving van Utrecht werken wij met een nieuwe MIRT-verkenning. Datzelfde geldt voor Rotterdam. Ruimte en mobiliteit gaan echt samen; dat zeg ik mevrouw Roefs na. Dit betekent: betere besluiten en meer synergie. Zo willen wij het ook gaan doen in de gebiedsagenda's die wij de Kamer dit najaar in den

brede zullen sturen. Ik heb dat ook afgesproken met mevrouw Vermeij in het debat dat wij hebben gevoerd over het spelregelkader voor het MIRT. In het kader van "Elverding" is de gebiedsgerichte benadering heel nadrukkelijk in beeld. Ook de zeven elementen van de mobiliteitsladder van de heer Verdaas worden opgenomen in de gebiedsgerichte integrale verkenningen, dat wil zeggen in de gebiedsagenda's en de nationale markt- en capaciteitsanalyse, de NMCA. De ladder bevat alle relevante elementen die bij een integrale analyse serieus moeten worden meegenomen.

Het tweede punt is het samenhangend ov en het spoorboekloos reizen. Tegen de heer Roemer zeg ik dat het ov echt een impuls verdient. Wij willen dat onder andere realiseren door een spoorboekloos systeem in een groot gebied en door spinnenwebstructuren in het ov die goed op het spoor zijn aangesloten. Ik zal een paar concrete vragen beantwoorden, maar voor de staatssecretaris is dit voor een groot gedeelte een kernpunt van haar inbreng.

Het derde punt is het robuuste wegennet. Wij hebben geconstateerd dat het hoofdwegennet overkwetsbaar is. Het wordt veel drukker bereden dan waar dan ook in Europa en er zijn veel minder alternatieven dan waar dan ook elders in Europa. Ook hebben wij veel meer op- en afritten. Het piept en kraakt dus aan alle kanten. Als wij de files van de toekomst willen vermijden en als wij willen voorkomen dat onze opvolgers weer op een A4 Leiderdorp stuiten – een idiote flessenhals, die structureel fileknooppunt nummer 1 of 2 van het land is – dan zullen wij volgens een bepaald profiel die verbindingen moeten maken. Wij komen er niet met een paar meter driebaans, dan vierbaans en dan weer tweebaans. Dan loopt het verkeer continu onnodig vast op het hoofdwegennet zelf. Dat is slecht voor de bereikbaarheid en slecht voor het milieu. Dat zal de heer Vendrik mij toch moeten nageven. Er is niets voor om op het wegennet zelf allemaal opstoppen en flessenhalzen te laten bestaan. Het hoofdwegennet heeft op veel plaatsen in ons land nog dezelfde wegstructuur als in 1965, zelfs in de Randstad: flessenhalzen. Op sommige plekken is wel wat gedaan, maar met lapmiddelen. Daar heb je het weer: met de brandblusser achter de ellende aan. Op andere stukken is weer niets gedaan en daar ontstaan dan problemen. Daarom zeggen wij nu: een robuust wegennet betekent gewoon: twee keer vier rijstroken in de Randstad en twee keer drie rijstroken tussen de Randstad en de landsdelen.

Tegen de heer Madlener zeg ik: het is niet zozeer maar een plannetje waar wij in 2020 eens mee beginnen en dat klaar moet zijn in 2028. Het is de marsroute voor alle beslissingen die wij vanaf nu gaan nemen, als de Kamer – wat ik hoop – de hogere ambitie kan accorderen. Vanaf nu is dat dan gewoon de manier waarop wij werken, zowel qua wegennet als qua integraliteit met het ov. Verder noem ik de kwaliteit van het ov. Het spoorboekloos rijden moet als het kan op veel meer plekken worden ingevoerd dan langs de vier corridors. De staatssecretaris zal straks ingaan op het regionale ov. Dat is het hogere ambitieniveau dat wij met deze mobiliteitsaanpak willen vaststellen.

De heer **Madlener** (PVV): Ik heb nadrukkelijk mijn steun uitgesproken voor uw "olympische ambitie". Maar 2028 is pas over 20 jaar. Het moet toch ook in 10 jaar kunnen? Als u nu echt ambitie hebt, zegt u: wij doen het gewoon

in 10 jaar. Dat is de VOC-mentaliteit, om maar een kreet van het CDA te noemen. Kunt u op zijn minst uitzoeken of het sneller kan en wat het kost, en dat aan de Kamer voorleggen? Dan kunnen wij daarover met elkaar spreken.

Minister **Eurlings**: Ik probeerde zojuist tegen de heer Madlener te zeggen dat wij helemaal niet wachten tot 2028. Wij beginnen daar nu gewoon mee. Als u de A6/A9 neemt – ik vroeg het net nog even na, wij zijn het plan verder aan het uitwerken – dan zijn daar wegstukken bij van twee keer zes. Sommige neigen zelfs naar twee keer tien.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Pardon?

Minister **Eurlings**: Kijk, ik dacht al even: het duurt een paar seconden! Ik zie toch een glimlach op het gezicht van de heer Vendrik.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Deze snelweg is dan ook geschikt voor gebruik door Schiphol, begrijp ik?

Minister **Eurlings**: Wat ik wil zeggen is: wij beginnen vanaf nu om meer vanuit het netwerk te denken. Wij gaan gewoon de ambities hoger zetten. Dat doen wij niet alleen rond die vier corridors, maar ook kijkend naar het ov, om de heer Vendrik een beetje gerust te stellen. Het gaat niet alleen om die vier corridors. Wij zijn met NS aan het bezien waar wij in het land naar hogere frequenties kunnen gaan. Dit jaar rijden er 100.000 extra treinen. Wij willen dat blijvend accommoderen en samen met de heer Meerstadt bezien hoe wij de ov-prestatie verder kunnen opvoeren. Dat moet simpelweg vanuit de constatering dat als wij de economische groei van de toekomst willen pakken – en dat willen wij volgens mij van links tot rechts in de Kamer, want zonder economische groei kun je geen goed milieu- of sociaal beleid voeren en is je hele welvaartsstaat aan erosie onderhevig – dan heeft zeker een land als Nederland mobiliteit nodig. Natuurlijk doen wij dat vervolgens zo groen en zo afgewogen als mogelijk.

De **voorzitter**: Dan snappen wij allemaal weer waar de nummering van de A6, de A9 en de A10 vandaan komt. De heer Vendrik had nog een vraag.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Voorzitter. De minister spreekt mij rechtstreeks aan in verband met zijn pijler van het robuuste wegennet. Hij zegt dat het wegnemen van de flessenhals ook het milieu dient. Waarom laat de minister in zijn weergave van wat die operaties betekenen, stelselmatig twee substantiële effecten weg die vorig jaar ook uit het rapport van CE naar voren zijn gekomen, dat is opgesteld in opdracht van KNV? In eerste instantie treedt bij het wegwerken van flessenhals-effecten een positief effect op het milieu op, maar die wordt in tweede instantie volledig en meer dan teniet gedaan door de extra mobiliteit die het opruimen van flessenhalzen aantrekt. Elke flessenhals die je verwijdert, leidt bovendien tot een knelpunt verderop. Kijkt u naar de A4 Midden-Delfland. Dat wordt één grote pan op het Kethelplein straks. Of het gaat weer een punt verderop knellen, bij de ingang naar de steden. De grote steden kijken niet voor niets met grote zorg naar uw plannen, minister Eurlings. Het gaat daar dan weer vastlopen. U

kunt de groeiende automobilititeit in dit land niet eindeloos accommoderen. U wandelt van knelpunt naar knelpunt. Dat is niet oplossen, het is verplaatsen van files. Reageert u daar nu eens op!

Minister **Eurlings**: Met alle graagte. Uw pleidooi geeft nu juist aan waarom het zo belangrijk is dat u deze maandag geen thuiswerkdag hebt gekozen en dat u hier met ons deze vergadering aangaat. Dat is nu net de kern van de nieuwe aanpak. Wij moeten inderdaad voorkomen dat je een flessenhals oplost met je brandblussertje, terwijl je er 20 km verderop weer een volgende hebt. Wij moeten de hele corridor bekijken. Het tweede punt is dat VNG en IPO, de vertegenwoordigers van de gemeenten en de provincies, heel enthousiast waren, met name omdat de aanhechting van het hoofdwegennet op het onderliggende wegennet zo'n belangrijke plek krijgt, ook in het landelijke beleid. U hebt dus gelijk met uw constatering, mijnheer Vendrik, maar juist om dat in de toekomst te voorkomen, pakken wij het dus structureler aan met de MobiliteitsAanpak. Dat is nu precies wat wij aan het doen zijn en ik verwacht daar positieve effecten van. Wij voorkomen zo immers de suboptimale benadering van een probleempje oplossen hier en jaren later weer een probleempje oplossen daar.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Opnieuw negeert de minister het punt dat met hij met zijn aanpak van steeds meer wegen uitbreiden, meer stroken aanleggen en de Spoedwet wegverbreding ook weer meer mobiliteit uitlokt. Lok je meer mobiliteit uit, dan heb je de files die je gisteren wilde bestrijden, morgen weer terug, misschien op een ander punt, maar het netto-effect is hetzelfde: je houdt de files, je verplaatst ze alleen maar en dat kost miljarden aan overheidsgeld. Graag een reactie van de minister.

Minister **Eurlings**: Ik heb eerder gezegd dat ik zeer voor milieubeleid ben, maar dat dit de mobiliteit niet mag frustreren. In de eerste plaats moet een goed alternatief geboden worden, dus een goed openbaar vervoer. In de tweede plaats moet de gebruiker betalen. Iemand die extreem veel rijdt, moet een iets groter deel van de lasten opbrengen dat iemand die heel weinig rijdt. Ook dat helpt. In de derde plaats is TNO op ons verzoek bezig om de CO<sub>2</sub>-effecten van de MobiliteitsAanpak te onderzoeken. Ik kan niet vooruitlopen op de resultaten daarvan. Het definitieve rapport komt over een maand of twee, in april, maar de eerste resultaten zijn uitermate bemoedigend. Een duidelijke reductie van de CO<sub>2</sub>-uitstoot als gevolg van het totale pakket van maatregelen is niet alleen nodig – daarover zijn wij het eens – maar lijkt ook zeer realiseerbaar. Differentiatie in de kilometerprijs naar CO<sub>2</sub>-uitstoot blijkt bovendien zeer effectief, zeker als dit gekoppeld wordt aan technologische vernieuwingen in voertuig en infrastructuur. Je moet mensen voldoende stimuleren om een goede keuze te maken. Dat is meer dan alleen het advies om de auto eens te laten staan. Als men een nieuwe auto wil kopen, moet er een stimulans zijn om een goede auto aan te schaffen. Er moeten ook goede afspraken met de werkgevers worden gemaakt over het rijden van de spits. Op die manier kan een goede mobiliteit wel degelijk hand in hand gaan met een goed duurzaamheidsbeleid. Wij moeten voorkomen dat milieubeleid wordt vertaald in het continu dwarsbomen of afknijpen

van mobiliteit. Wij moeten geen cultuur creëren waarin je blij bent met flessenhalzen omdat mensen daardoor worden ontmoedigd om te reizen. Dat kan natuurlijk je opvatting zijn, maar dan moet je ook niet klagen over de crisis. Dan moet je zeggen dat die slechte economische situatie nog heel lang mag duren. Maar als je echt economische groei wilt, zul je het van een wat moderner milieubeleid moeten hebben. Een milieubeleid waarbij men zich verkleunt over tal van flessenhalzen in de mobiliteit, is naar mijn stellige overtuiging geen milieubeleid.

De heer **Aptroot** (VVD): Ik ben het eens met de woorden van de minister, maar ik wil het over de daden hebben. Hij gebruikt de begrippen "integraal" en "in samenhang". Rond Utrecht wordt het bekeken. Rond Rotterdam wordt het bekeken. Mijn betoog was erop gericht om keiharde data te horen. Wanneer wordt de noordtak van de A4 afgerond? Wanneer worden de 30 spoedtrajecten uitgevoerd? In een interview met de minister las ik dat er alweer een jaar vertraging zal optreden. Wanneer worden samen met de provincies de 55 provinciale knelpunten aangepakt? Wij hebben genoeg mooie woorden gehoord en nu willen wij daden. Die ontbreken nog.

Minister **Eurlings**: Dan mag u blij zijn dat u in deze periode woordvoerder op dit terrein bent. Maakt u uw borst maar nat. Ik kom straks graag terug op alle vragen die hierover zijn gesteld, maar ik geef nu alvast een voorbeeld. Deze week zal het OTB over de A4 bij Leiderdorp naar buiten komen. Er wordt wel degelijk doorgesproken. U weet dat de Eerste Kamer de spoedwet nog moet behandelen. Ik hoop dat dit in maart gebeurt. Het is duidelijk dat wij tot dat moment niet stilzitten. De wet treedt met terugwerkende kracht in werking. Wij zijn volop bezig om langs de nieuwe lijn door te pakken. De A4 bij Leiderdorp is het icoon van alle file-ellende. Daarom zeg ik met plezier dat ik deze week het OTB naar buiten laat gaan. Er zal nog veel meer volgen. Ik ga ervan uit dat de Eerste Kamer de spoedwet aanneemt. Daarna zal ik met alle graagte de tijdspaden van de tientallen projecten melden. De heer Koopmans heeft mij daar tijdens een procedurevergadering naar gevraagd. Kortom, het wordt nog leuk.

De heer **Aptroot** (VVD): Wij hopen dat het lukt met de 30 trajecten, de 55 provinciale knelpunten en de doortrekking van de A4. Als dat het geval is, krijgt de minister lof en applaus van ons. Het is echter allemaal nog procedureel. Een ontwerpbesluit is leuk, maar wij willen lijstje met data van de momenten waarop de schop de grond ingaat bij al die projecten. Dat hoeft overigens niet vandaag. Vanmorgen las ik in de krant dat de minister het al niet meer over deze kabinetsperiode heeft en dat hij al een jaar is opgeschoven. Houdt hij zich aan de afspraak dat al die 30 projecten in uitvoering worden genomen en dat er 10 nog in deze kabinetsperiode, dus uiterlijk in 2011, zijn afgerond?

Minister **Eurlings**: Dat is inderdaad onze marsroute. Ik had bij het ontbijt de krant van wakker Nederland voor me. Ik keek ook even op van wat er op pagina 3 stond, maar dat gebeurt soms. Ik ben niet gewend om dingen te zeggen waar ik even later weer van wegloop. Mijn ambitie is: 30 schoppen de grond in en 10 projecten klaar in deze periode.

De heer **Koopmans** (CDA): Ik hoop dat u betere zin kreeg van pagina 1.

Minister **Eurlings**: Ja, het bericht rechtsboven over de supersnelle trein. Ik zie de heer Cramer ook met plezier knikken.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): De minister antwoordt vrij uitgebreid op verschillende vragen, maar ik worstel met de volgorde in zijn beantwoording. Op vragen van collega Roefs en mij zegt hij dat het voorstel van Verdaas over de SER-ladder wordt betrokken bij de beoordeling. Op korte termijn vindt er discussie plaats over de voorstellen van de commissie-Elverding. Dat is dus een soort van integrale benadering vooraf. Daarnaast zegt de minister echter met een vrij stellige absoluutheid dat de wegen er ook komen. Dat is nog maar de vraag, want dat zal van dat soort processen afhangen. De integrale beoordeling zal leiden tot de beste oplossingen. Dat kan de wegbreiding zijn, maar dat hoeft niet per se. Ik worstel dus met de wijze waarop de minister dit nu formuleert.

Minister **Eurlings**: Ik hoop dat ik kan uitleggen wat ik bedoeld heb. Ik noemde Utrecht en Rotterdam als plaatsen waar de verkenning zeer integraal zal plaatsvinden. Dat is van belang. Ik heb vorige week vanuit de trein tussen Leeuwarden en Buitenpost via het draadloze internet het startsein gegeven voor de verkenning in Rotterdam. Jeannette Baljeu zat aan de andere kant van de verbinding. Wij gaan breed kijken, maar aan het eind van het jaar proberen wij door te pakken, want rond Rotterdam loopt het helemaal vast. Wij kijken naar wegen, naar oeververbindingen, maar ook naar openbaar vervoer. Dit in reactie op de vraag of met het ov een groot deel van de mobiliteit kan worden opgevangen. Hetzelfde gebeurt rondom knooppunt Utrecht. Dat is dus een kant van het verhaal. Het gaat dan om knooppunten waar alles vastloopt.

Een andere vraag is wat er tussen knooppunten in gebeurt, of het nu over de trein of over de weg gaat. Het is zeer onlogisch dat er tussen twee stations in, op een gedeelte van het spoor veel capaciteit is en op een ander gedeelte extreem weinig. Bij uitzondering kan dat wel eens, omdat de dienstregeling op die wijze net in elkaar gevlochten kan worden, maar ideaal is het allerm minst. Hetzelfde geldt voor de weg. Het is heel gek dat er tussen twee knooppunten in flessenhalzen zijn. Op de weg kun je uitgaan van een soort standaardprofiel, maar het effect van het openbaar vervoer zal bij de beantwoording van de vraag over de wijze waarop met de knooppunten, de meest kwetsbare plekken, wordt omgegaan integraal worden meegenomen. Dat is een andere manier van denken. Dat doen wij bij de knelpunten rond Utrecht en ook Rotterdam. Dat zijn de eerste mooie testcases om na te gaan hoe dit uitwerkt. Integraal en breed kijken leidt ook tot participatie, en dat is maar goed ook. Als er voor sommige oplossingen geen draagvlak is, is dat ook een helder signaal.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Ik begrijp wel waar de minister naartoe wil, maar hij laat achterwege dat in de afweging andere modaliteiten kunnen helpen bij het oplossen van het probleem van de wegen. 5% minder autoverkeer zal waarschijnlijk al een drastische oplossing zijn voor de fileproblematiek. Dan is de infrastructuur

voldoende en hoeft deze niet robuuster te worden. Daarover hoor ik de minister niet. Hij volgt een soort tweesporenbeleid, maar de sporen komen nergens bij elkaar, en dat vind ik jammer.

Minister **Eurlings**: Wij moeten vol inzetten ook op de rol van het ov. Ik heb eerder gezegd dat ik met name denk aan de grote corridors tussen de landsdelen en de Randstad, maar ook binnen de Randstad zelf. Het ov speelt daar een grote rol. Het kan daar ook nog sterk toenemen. Als wij dat niet doen, dan kan het standaardprofiel tussen stedelijke netwerken in wel eens veel te klein zijn tussen 2020 en 2028. Wij hebben het dus volop nodig. U kunt mij daar altijd op aanspreken, ook in de uitwerking. Wij investeren niet voor niets 4,5 mld. in de corridors. Dat is veel geld. Ik heb in een discussie met de heer Samsom, enkele debatten geleden, erop gewezen dat de heer Veenman, president-directeur van de NS, er ook van overtuigd is dat met de 4,5 mld. zes intercity's en zes stoptreinen per uur op een traject mogelijk moet zijn. Hij denkt ook dat er vraag voor is. Wij zullen moeten bezien of er vraag voor is en of 4,5 mld. daarvoor voldoende is. Als dat niet het geval is, dan staan wij weer voor een andere vraag. Ik wil hiermee aangeven dat wij echt doorpakken op het spoor. Er zijn al wensen en ideeën geuit voor extra investeringen als er extra geld is. Die discussie gaan wij voeren. Wij hebben dat kei- en keihard nodig. Wij willen echter af van de flessenhalsbenadering in de zin van: knijp maar weer af en een stukje hier en een stukje daar. Wij proberen meer samenhang tot stand te brengen tussen de stedelijke gebieden.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Ik kom terug op de zevensprong van Verdaas of de mobiliteitsladder. Ik herinner mij dat wij die steeds hebben toegepast bij de netwerkanalyses. Dat is een van de redenen waarom iedereen zo enthousiast is over de oplossingen rondom Eindhoven. Dat is zo goed in beeld gebracht en daar gaan wij dus precies aanleggen wat nodig is. De minister verwijst naar bijvoorbeeld de startnotitie over Utrecht, waarin zichtbaar is hoe wordt omgegaan met de zevensprong van Verdaas. Als wij over de wetgevingsnota-Elverding praten, hoop ik dat wij heel goed op een rij zetten wat wij van een dergelijke startnotitie verwachten. In de startnotitie is inderdaad de zevensprong van Verdaas beschreven, maar de halve startnotitie gaat over stap 7 en niet over stap 1, 2, 3 enzovoorts en de afweging. Het is voor mij heel belangrijk dat er nog een opening is voor de wijze waarop wij ermee omgaan. Ik ben ook benieuwd naar antwoord van de minister, want dit is een zeer aangelegen punt. Wat dit betreft ligt ook een motie klaar.

Minister **Eurlings**: Mevrouw Roefs heeft gelijk als zij bedoelt dat alle zeven stappen aandacht verdienen en dat in een bepaalde volgorde moet worden geanalyseerd wat mogelijk is. Dat wil echter niet zeggen dat je in elke situatie allereerst je heil hoe dan ook moet vinden in stap 1 of stap 2. Je moet die stappen wel afwegen en aangeven waarom je in een bepaalde situatie vindt dat het echt niet op een andere manier kan worden opgelost. Er is dus wel een bewijslast; je moet goed uitleggen waarom je vindt dat stap 1, stap 2 of stap 3 niet voldoende soelaas biedt. Je kunt dus ergens anders op uitkomen. Het is geen wet van Meden en Perzen.

Ik heb al eerder gezegd dat de beprijzing die wij willen, niet is beprijzen in plaats van bouwen. Anders – ik heb er een gekscherend interruptiedebat met de heer Vendrik over gehad – zou je in de spits € 100 per kilometer kunnen rekenen en dan heb je geen probleem meer. Dan staat het land wel echt stil, maar om een andere reden. Je zult dus de zaken altijd in balans moeten zien. Al die stappen moeten wel tot hun recht komen. Daarmee maakt de regering zich kwetsbaar, niet alleen tegenover de volksvertegenwoordiging, maar ook tegenover de bevolking. Dat zij kan laten zien om welke reden zij in een bepaalde situatie wat meer in de ene stap ziet dan in de andere is de grote meerwaarde, in de zin dat je niet sluipenderwijs sommige misschien betere of gemakkelijker oplossingen over het hoofd ziet of wegmoffelt. De bewijslast ligt bij de regering om elke keer aan te tonen dat zij alle stappen in volgorde bekijkt op een mogelijke oplossing.

Wat Utrecht betreft weet je gewoon dat je uiteindelijk niet om een capaciteitsuitbreiding heen kunt. Wij hebben echter wel alle stappen geanalyseerd. Vervolgens is de vraag dan waar die capaciteitsuitbreiding moet worden gerealiseerd. Het is duidelijk dat er in de regio bepaalde voorkeuren en "anti-voorkeuren" zijn.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Stap 4 is de invloed van kilometerbeprijzing bekijken. Het is overigens nog de vraag of wij dat de oplossing vinden. In de startnotitie staat dat de gevoeligheidsanalyse nog moet worden gemaakt, maar vervolgens worden zeker vijf alternatieven genoemd voor wegen. Dat is stap 7. Ik zie dus de volgorde niet. Ik zie echt niet hoe in de startnotitie de zevensprong van Verdaas wordt toegepast.

Minister **Eurlings**: Ten eerste zullen wij bij de echte verkenning van Elverding bekijken hoe wij u beter daarvan kunnen overtuigen. Ten tweede zal er altijd pragmatisme in moeten blijven, als wij tenminste de effecten van Elverding ook echt willen bereiken. Je moet jezelf niet een halfjaar bewijslast per stap opleggen, voordat je naar de volgende stap door kunt gaan. Dat is de relativering bij de zevensprong. Wel moet écht voorkomen worden dat bij een dergelijke grote beslissing, die niet alleen financieel maar ook ruimtelijk met alles wat erbij hoort, heel veel effect heeft, niet oprecht en afdoende is geanalyseerd of het op een andere manier had kunnen worden opgelost. En men weet dat rond Utrecht iedere keuze gevoelig zal zijn, de ene misschien wat gevoeliger dan de andere. De kern is dus om heel bewust ook de andere zaken te bekijken, voordat je – ik zeg het gekscherend – met de oogkleppen op richting meer asfalt gaat. Bij de uitwerking van Elverding zal ik erop letten dat het stap na stap beter tot zijn recht komt. Maar ook dan blijft pragmatisme nodig om te voorkomen dat wij dadelijk, na het werk van Peter Elverding, weer in de vertraging raken. Ik vind wel dat u gelijk hebt dat je al die stappen overtuigend moet kunnen beantwoorden.

De heer **Roemer** (SP): Ik vind dat het een beetje verwarrend wordt. De minister zegt nu heel mooi: wij moeten en-en-en, wij moeten die stappen allemaal achter elkaar doen. In de praktijk zie ik dat echter niet terug. Wat is een integrale aanpak van het mobiliteitsvraagstuk, als je die stappen allemaal zou willen volgen? Dan kijk je hoeveel filedrukvermindering wij bereiken door andere



zaken te regelen, door de plannen van De Waal uit te werken en door het openbaar vervoer fors uit te breiden. Aan het eind van het verhaal kijk je wat er nog nodig is aan infra. Rondom Amsterdam doen wij precies het tegenovergestelde. Eerst gaan alle wegen naar 10-, 20- of 25-baans. Ik weet niet hoe breed de minister ze wil hebben; maar het wordt met de week meer en erger. Daarna kijken wij naar verbetering van openbaar vervoer, rechtstreekse verbindingen tussen Amsterdam en Almere en noem maar op, terwijl wij nog helemaal niet weten wat de effecten daarvan zijn. Eigenlijk moet de minister zeggen: ik stop nu met het hele project van wegen verbreden rondom Amsterdam, ik ga de rest volgens diezelfde ladder doen zoals mevrouw Roefs vraagt en vervolgens gaan wij kijken wat wij strikt nodig hebben. Ik kan hem op een briefje meegeven dat wij dan miljarden overhouden.

**Minister Eurlings:** Was het maar zo mooi, dan hadden wij hier een fijne dag. Dan zou ik waarschijnlijk ook vanzelf van mijn griep af zijn, maar helaas, zo snel klaart de hoofdpijn niet op. In dit voorbeeld zie je precies de uitdaging. "Integral" betekent dat de planvorming voor het ov en de planvorming voor de weg samen moeten rennen in plaats van samen moeten remmen. Bij de A6/A9 was al jaren geleden bekend dat hoe dan ook de hele weg vastzat en dat er sowieso iets aan de weg moest gebeuren. Dat is een conclusie van een voorganger van de minister van VROM geweest. De heer Winsemius heeft geanalyseerd dat er sowieso ook iets aan de weg moest gebeuren. Als het zo verslonsd is, ga je en-en doen, maar moet je niet meer kunstmatig het een op het ander laten wachten. De mensen waren echt toe aan een oplossing en ook de regio: de stad Amsterdam, de stad Amstelveen en alle gemeenten eromheen ...

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Diemen was dol-enthousiast.

**Minister Eurlings:** Absoluut. Het is goed dat de heer Vendrik Diemen noemt. Men heeft inderdaad ingestemd met de plannen die er bij de begrotingsbehandeling lagen. Ik ben daar natuurlijk zeer content mee. Ik heb veel middagen met de gemeentebestuurders doorgebracht om daar een bescherming te creëren die echt bovenwettelijk is en waarop veel mensen in Nederland jaloers zullen zijn. En dat is maar goed ook. Bij de A6/A9 was sowieso bekend dat er echt iets aan die weg moest gebeuren. Vervolgens pakten wij stevig door met het ov. Dat was niet slechts een keer. Wij komen dit jaar alweer te spreken over de tweede klap in de positieve zin van het woord. Wij gaan met het ov verder. Er zullen weer honderden miljoenen weggezet worden. Dan gaat het niet alleen over de hoofdlijn, maar ook over de aantakkingen richting die hoofdlijn, zodat je op de hoofdspoorverbinding Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad kunt geraken. Maar het zou jammer zijn als integraliteit zich zou vertalen in nog verdere vertraging. Wij hebben het net nodig om in deze periode door te pakken.

De heer **Roemer** (SP): Het is niet jarenlang bekend dat er iets aan de weg moet worden gedaan; het is jarenlang bekend dat er een probleem is op het gebied van mobiliteit. De minister pakt er vervolgens een ding uit.

Hij gaat enorm veel banen asfalt erbij leggen en verwijst vervolgens de rest van het mobiliteitsvraagstuk naar een later plan. Ik vertraag niet. De minister pakt er maar een onderdeel uit en dat is selectief shoppen. Ik kan hetzelfde argument geven. Jaren geleden was ook bekend dat Almere heel slecht met het openbaar vervoer bereikbaar was en dat er veel te weinig banen in de Flevopolder werden gecreëerd om het groeiende aantal mensen op te vangen dat daar ging wonen. De minister pakt het nog steeds niet integraal aan. Dat is de kern van de discussie van vandaag. Op deze manier blijven wij leuk potjes noemen – de minister noemt heel graag al die potjes – maar is er van enige echte samenhang nog steeds geen sprake. Ik hoop dat wij dat na vandaag eindelijk eens omgooien.

**Minister Eurlings:** Dat ben ik fundamenteel met u oneens. Ik zou het heel gek vinden als integraliteit zich in de praktijk zo vertaalt dat je een constatering van de toenmalige milieuminister Winsemius dat er sowieso wat moet gebeuren aan de weg daar, in de prullenbak gooit. Ik ben bang dat integraliteit dan door mensen echt aan de kant wordt gegooid. Je moet niet afremmen, je moet snel tot integrale planvorming komen. U weet dat er heel veel gebeurt in het ov van Schiphol naar Lelystad. Het traject naar Almere gaat naar twaalf treinen per uur. Alsjeblieft, dat is niet niks, dat is giga! Wij pakken door met een nieuwe tranche van honderden miljoenen. Maar moet nu werkelijk de constatering van zoveel jaar geleden dat er aan de weg daar iets moet gebeuren, jarenlang worden vertraagd onder het mom van integrale benadering? Ik denk dat het laatste juist inhoudt dat je moet versnellen. Maar wellicht kun je bij Utrecht en/of Rotterdam een heel stuk van de druk op de weg wegnemen door extra dingen in het ov te doen, waar heel nadrukkelijk naar wordt gekeken. Bij Amsterdam-Almere weet je gewoon dat daar zoveel doorgaand verkeer is dat daar iets aan de weg moet gebeuren. Dat is niet mijn constatering, maar die van de toenmalige milieuminister Winsemius. Hij heeft dat klip en klaar geanalyseerd en met deze Kamer gewisseld. De mensen daar willen oplossingen zien, zij het niet alleen op de weg.

Er is verwezen naar een artikel in de krant over een poging van de spoorsector om al op korte termijn extra treinen te laten rijden tussen Amsterdam en Eindhoven. De schriftelijke vragen hierover van de heer Cramer moet ik nog beantwoorden, maar ik kan wel een tipje van de sluier oplichten. Zoals bekend wordt met een aantal planstudies gewerkt aan de uitbreiding van de capaciteit op deze corridor en nog drie andere om hoogfrequent spoorvervoer mogelijk te maken. De spoorsector heeft geprobeerd om vooruitlopend op het realiseren van extra spoorcapaciteit alvast extra treinen te laten rijden op de genoemde corridor. Gebleken is echter dat dat niet goed kan op het huidige spoor. Dit geeft alleen maar de grote noodzaak aan van de 4,5 mld. die wij hierin investeren. Men had het idee dat dat met een beetje passen en meten wel kon worden bereikt op het huidige spoor, maar dat blijkt niet zo te zijn, aangezien het te druk is. Daarom doorpakken met die planstudies. In de schriftelijke beantwoording zal ik daar verder op ingaan. Hoe staat het met de HSL-Oost? Ik heb daarover goede gesprekken gevoerd, onder andere met gedeputeerde Van Haaren. Wat hebben wij met haar afgesproken? Eerste stap is frequentieverhoging op de corridor

Utrecht-Arnheim, in combinatie met een vlotte doorstroming van de ICE naar Duitsland, waarbij het er met name om gaat dat de treinen volgens schema ongehinderd kunnen rijden, wat nu een groot probleem is. Dit wordt gezien in de lopende planstudie voor deze corridor. Voor de zomer van 2010 zullen hierover besluiten worden genomen. Wij kunnen dan ook bezien of dit aanleiding is voor verdere stappen na 2020. Daarbij wordt gedacht aan verhoging van de frequenties en van de kwaliteit van de verbindingen. Op de heel korte termijn gaat het om het gebruik van het bestaande spoor, niet om een nieuwe lijn, aangezien de ICE ook zal stoppen in Arnhem, een van de Nieuwe Sleutelprojecten. Verhoging van de maximumsnelheid tot bijvoorbeeld 160 km/u of meer is tot nu toe op deze corridor niet effectief gebleken. Dit bleek uit de uitgebreide studies in het kader van de HSL-Oost en de kabinetsbesluiten daarover. Daarom zit dit nu niet in stap 1. Wij hebben samen met mevrouw Van Haaren gezegd: laten wij nu eerst zorgen dat stoptreinen en intercity's elkaar niet meer in de weg zitten, zodat men daar 130 kan rijden. Er werd gesproken over verlenging van het MIRT, maar dat zal zich eerst nog moeten materialiseren: first things first. Maar als dat komt, ben ik best bereid om in lijn met wat er is gevraagd te kijken of, als wij richting 2010 gaan en de eerste stap vastpinnen, onze inzichten met betrekking tot de snelheidsverhoging kunnen worden geactualiseerd om te zien of er niets mogelijk is in die richting. In die zin kan ik de heer Koopmans daarin tegemoetkomen. Hij ging in zijn pleidooi echter ook al uit van de premisse dat er extra geld is. Ik ken de motie van de PvdA en het CDA, waarin wordt gevraagd om het MIRT te verlengen tot 2028. Dat is echter nog niet gematerialiseerd in besluitvorming ter zake. Als dat gebeurt, is er wellicht sprake van een wat andere situatie.

De heer **Koopmans** (CDA): Dit is maar een heel klein beetje en betreft slechts het bestaande plan. Wij hebben uit het MIRT de aanpassing van het bestaande spoor gehaald, ter financiering van die 4,5 mld. Ik hoor u nu niet zeggen dat u daarop terugkeert. Daar heb ik overigens ook niet voor gepleit. Ik wil het graag iets preciezer horen.

Minister **Eurlings**: U verwees zelf al naar mevrouw Netelenbos. Het beeld was toen dat een paar minuten reistijdverkorting een paar miljard zou kosten. Wij hebben daarop gezegd dat wij ons geld wel beter konden besteden. Wij hebben nu gekozen voor een hogere frequentie, met om de aantal minuten een trein langs die belangrijke corridor. Daar verwacht ik veel van: 5% groei enzovoort. Maar laten wij nu – ervan uitgaande dat het MIRT verlengd wordt en dat er meer mogelijkheden komen – richting de besluitvorming rond de eerste stap, de exercitie opnieuw maken en kijken wat de kosten en baten zijn van een mogelijke snelheidsverhoging. Ik wil het op die manier meenemen. Of dat anders uitpakt en voor welke fase, dat weet ik niet, maar ik wil het wel constructief oppakken en niet zeggen: toen was het beeld gitzwart en laat ik maar gitzwart houden en het sowieso afserven. Wij zullen tegen die tijd wel opnieuw moeten kijken wat de kosten en baten daarvan zijn. Ik zeg daarbij, vanuit de premisse die de heer Koopmans zelf naar voren heeft gebracht, dat wij niet afdoen aan het plan voor een hoogfrequent spoor, die 4,5 mld., en dat er sowieso, ook als er betere kosten en baten zouden zijn,

geld gevonden moet worden. De heer Koopmans verwees zelf al naar de discussie over de verlenging van het MIRT. Ik denk dat ik hiermee aangeef het redelijk serieus op te pakken. Ik heb de woorden van de heer Meerstadt ook gehoord, maar wij kennen de cijfers van een aantal jaren geleden. Wij zullen daarom opnieuw moeten kijken naar de kosten en baten.

De heer Koopmans heeft terecht aandacht besteed aan nog meer grensoverschrijdend vervoer. Hij weet dat ik daar een groot voorstander van ben. Medio maart staat een AO gepland over dit onderwerp. Daarbij ligt de initiatiefnota van de heren Koopmans en Cramer voor. De verbinding vanuit Groningen met Duitsland heeft onze aandacht. In het najaar van 2008 heeft Noord-Nederland het initiatief genomen om een verkenning te starten naar een mogelijke verbetering van de spoorverbinding Groningen-Leer-Oldenburg. Het starten van deze verkenning heb ik ondersteund, onder meer door daarover een brief te sturen aan minister-president Wulf van Niedersachsen en zo het overleg hierover tussen Noord-Nederland en de Duitse collega's mede op gang te helpen. Dat heb ik ook met de Kamer afgesproken. Ik zal altijd, waar dat nodig is, er als minister in positieve zin ingaan als het helpt met de contacten met de Duitse deelstaat of de Belgische vrienden. Over de uitkomsten van de verkenning zal worden overlegd met Noord-Nederland om te zien of en op welke wijze verdere ondersteuning door het ministerie aan de orde is. Dat proces loopt dus.

Verder is gevraagd naar HST Connect Eindhoven-Heerlen-Aachen, respectievelijk Venlo-Mönchengladbach. Wij komen hier in maart ook op terug. Ik kan wel zeggen dat op dit moment betrokken overheden en vervoerders aan businesscases van beide varianten van deze verbinding uitwerken. Die zullen naar alle waarschijnlijkheid – ik heb dat gehoord bij de opening van het transferium in Heerlen – vrij binnenkort gereed zijn. Als die gereed zijn, zullen betrokken partijen keuzes maken over de verdere invulling van de verbinding, routeplanning, realisatie enzovoort. Bij de ontwikkeling van deze verbinding heb ik nadrukkelijk al meerdere malen mijn steun uitgesproken, onder andere op een bijeenkomst in Eindhoven, waar de heer Koopmans ook aanwezig was. Mochten de reeds betrokken partijen meer steun van mijn kant vragen, dan zal ik dat nadrukkelijk met een positieve grondhouding bezien. Ik kom hier dus graag nog eens op terug.

Mevrouw Roefs, de heer Aptroot en anderen vroegen naar de P&R-plekken. Hoeveel worden er nu eigenlijk gerealiseerd? In het Actieplan Spoor is, zoals u weet, opgenomen dat er tot 2012 tussen de 7500 en 10.000 extra parkeerplaatsen zullen komen. Dat is dus grosso modo in deze periode. Hiervoor is 30 mln. beschikbaar. Wij hebben reeds een voorlopig overzicht van de NS gekregen met daarop de stations waar extra plekken hard nodig zijn. Op dit moment wordt samen met de decentrale overheden nog eens geïnventariseerd wat hun wensen en plannen zijn, zodat het beeld van Utrecht en Den Haag ook echt overeenkomt met hetgeen de decentrale overheden in hun regio meemaken. Vervolgens zullen wij samen met de decentrale overheden, die ook meefinancieren, en de NS definitief bepalen om welke plekken het zal gaan. Dat kan ik de Kamer in maart laten weten. Dat is dus al volgende maand. Er wordt echt hard gewerkt. Dit is van belang om de automobilisten naar het station te trekken, zodat zij vanaf daar het

grootste deel van hun reis met de trein kunnen vervolgen.

Bij de behandeling van de milieueffectrapportage in december 2008 heeft de heer Cramer in de vorm van een notitie aanvullende vragen gesteld over het spoorproject Breda-Utrecht. De Kamer heeft mij om een reactie gevraagd omdat moest worden gestemd over moties van de heren Cramer, Roemer en Vendrik. Ik heb toen aangegeven de aanvullende vragen van de heer Cramer goed te zullen bekijken en dus niet hals over kop, hul-euver-trul, zoals men dat in het zuiden zegt, te reageren. De moties zijn vervolgens aangehouden. De Kamer kan de antwoorden op de aanvullende vragen van de heer Cramer binnenkort verwachten.

De heer **Roemer** (SP): Is dit alles wat de minister hierover vandaag zegt?

Minister **Eurlings**: Ja.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Komen deze voor de carnaval of daarna?

Minister **Eurlings**: De carnaval is al in het land. Als de griep niet had toegeslagen, zat deze misschien zelfs al in het bloed. Het zal na de carnaval zijn, mijnheer Vendrik. Het duurt niet meer lang. Het is een groot onderwerp en ik heb de Kamer toegezegd hierop serieus te reageren. Ik heb ook begrepen dat de heer Cramer het goed vond dat wij hierbij de diepte in gingen.

De heer **Aptroot** (VVD): Vooral met de carnaval!

Minister **Eurlings**: Als deze vergadering in het zuiden had plaatsgevonden, zou dit als een uitlokking worden gezien tot een carnavalsact tijdens de optocht. Het is bekend dat politici, volksvertegenwoordigers en anderen tijdens de carnaval nogal eens worden uitgebeeld, en dat is niet altijd positief.

De spoorplannen van de SP voor de toekomst zijn bekend. Ik mocht deze bij de begrotingsbehandeling ontvangen. Ik ben er toen al in de schriftelijke beantwoording op ingegaan. Bij de MER-behandeling heb ik een nadere reactie op een aantal punten toegezegd. Die reactie zal uiterlijk in maart, dus binnen een paar weken, worden gegeven. Duidelijk is dat wij het op onderdelen met elkaar eens zijn, maar op een aantal punten zullen wij echt andere keuzen maken. Dat is niet erg. Iedere partij, en iedereen hier aan tafel, maakt zo zijn eigen afweging. Wij zullen wel helder aangeven waarom wij het op sommige punten anders zien.

De ChristenUnie is ervan overtuigd dat een hogere ambitie voor CO<sub>2</sub> haalbaar is als het hele spoorstelsel wordt bekeken. De heer Cramer roept het kabinet op hierover afspraken te maken met de sector. In 1997 zijn door de spoorwegen en de oude NS-dochters afspraken gemaakt volgens de systematiek van de meerjarenafspraken. Deze lopen tot 2010. De partijen die deelnemen aan deze afspraken zijn NS Reizigers, ProRail, NS Spoor en NedTrain. Er zijn dus al afspraken met ProRail gemaakt. De bedrijven binnen de spoorsector hebben de volgende resultaatsverplichtingen op zich genomen: een efficiencyverbetering van 10% op tractie-energie en een efficiencyverbetering van 16% op de facilitaire energie. 5% van de tractie-energie zal in 2010 hoe dan ook duurzaam zijn ingekocht. Deze meerjarenafspraken zijn

tot nu toe succesvol. De doelstelling van 11% verbetering – dit is het gewogen gemiddelde van 10% op tractie-energie en 16% op facilitaire energie – is al in 2004 gerealiseerd. Daarmee is een belangrijke eerste stap gezet. NS heeft vervolgens in 2004 besloten om zichzelf een hogere doelstelling op te leggen. De eerder afgesproken efficiencyverbetering is van 11% verhoogd naar 20%. In 2008 is het aandeel groene stroom in dit verband al op 10% gekomen. Gezien deze resultaten kan geconcludeerd worden dat de afgesproken aangescherpte doelstellingen – dubbel zo goed als eerder is afgesproken – in 2010 worden gehaald. Daarnaast heeft de NS zich tot doel gesteld om ondanks de groei van het spoorvervoer de CO<sub>2</sub>-uitstoot in 2020 met 20% vermindert te hebben ten opzichte van 1990. Men is over de CO<sub>2</sub>-reductie dus even enthousiast als ik en velen hier.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Dan is er ten minste één vervoerssector die zijn CO<sub>2</sub>-doelen haalt. Dat is winst. Ik neem aan dat de minister hierover veelvuldig spreekt met de spoorwegen. Goed voorbeeld doet goed volgen. Is hij bereid om de invoering van klimaatneutrale kaartjes met de NS te bespreken, waarbij reizigers de mogelijkheid hebben de CO<sub>2</sub>-uitstoot te compenseren die onvermijdelijk ook aan het treinverkeer vastzit?

Minister **Eurlings**: Ik wil best aan de Nederlandse Spoorwegen voorleggen of men dat als een optie ziet, maar ik weet niet of dit haalbaar is. In dit verband is het ook wel grappig om te melden dat dit al kan in de luchtvaartsector. Dat moet toch ook bij u tot enig enthousiasme leiden. De KLM loopt hierin voorop en is een toonvoorbeeld van groen vliegen. Als je daar een kaartje koopt via internet, staat er dat je voor één euro zoveel CO<sub>2</sub>-neutraal vliegt en intercontinentaal voor een euro of acht. Dit is ook een bedrijf waarvan de groei geheel CO<sub>2</sub>-neutraal is. Dat hebben zij vorig jaar met het Wereld Natuur Fonds afgesproken. Chapeau! Ik kijk graag of dit ook mogelijk is bij de Spoorwegen. Ik weet alleen niet waar dat per kaartje toe zal leiden. Ik zal graag kond doen van de reactie van de Spoorwegen op deze vraag.

De heer **Koopmans** (CDA): Ik zou tegen de minister zeggen: zou u dat wel doen? Moet het treinkaartje nog ingewikkelder worden gemaakt? Het is al niet goedkoop. De trein loopt niet altijd precies waar je wilt. Ze serveren geen koffie, geen nootjes, geen wijn, en nu gaat u ook nog boomstammen op de weg ernaartoe leggen. Dat zou ik niet doen, maar dat even als vraag.

Minister **Eurlings**: De vraag was om deze vraag door te geleiden en dat doe ik an sich graag. Het is inderdaad de vraag of dit doenlijk is. De NS doet veel op klimaat-terrein, bijvoorbeeld aan klimaatbossen, etc. Dit geeft de NS weer eens de kans om dat aan te geven. Ik wil de NS graag in staat stellen om nog eens krachtig neer te zetten waar men mee bezig is. Mocht men zelf heil zien in zoiets, dan kan dat worden aangeboden. Ik weet dat de NS op tal van vlakken goed bezig is en dat zal dan worden benadrukt. Mijn bedoeling was niet om te vragen om onmogelijke operaties.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Een belangrijk onderdeel in het plan van de NS is om energie terug te leveren, maar dat cijfer is een beetje opgepimpt. Dat is zo

theoretisch geformuleerd dat het in de praktijk niet haalbaar zal blijken te zijn. We hebben er een beetje problemen mee dat daarmee wordt geschermd. Ik heb ook gezegd dat een elektrische trein een 40% lagere CO<sub>2</sub>-uitstoot heeft dan een dieseltrein. Mijn vraag is of er niet meer moet worden ingezet op het overgaan van diesel- naar elektrische treinen. De minister heeft deze vraag wat ontwijkend beantwoord, maar ik denk dat dit een wezenlijke bijdrage is aan het bereiken van de doelstellingen; bovenop de 20% die de minister noemt, maar die ook al in de planning zat.

Minister **Eurlings**: Ik weet dat er met cijfers een Q&A is voorbereid, dus ik kom er zo op terug, als u dat goed vindt.

De heer **Aptroot** (VVD): De heer Vendrik wil het spoor CO<sub>2</sub>-neutraal maken en de heer Cramer zegt terecht dat elektrische in plaats van dieseltreinen daarbij kunnen helpen. Zou het niet verstandig zijn, gezien het feit dat het kabinet toch al een aantal draaien aan het nemen is, om te regelen dat het spoor op den duur volledig draait op elektriciteit uit kernenergie? Dan is de CO<sub>2</sub>-uitstoot nul.

De **voorzitter**: De minister kan volgens mij doorgaan met zijn beantwoording.

De heer **Aptroot** (VVD): In zijn antwoord over de ticketbelasting is hij aan het draaien, dus misschien komt hier ook iets positiefs uit.

Minister **Eurlings**: Ik ben geen milieuwetenschapper. Volgens mij is kernenergie redelijk CO<sub>2</sub>-neutraal, maar heeft ze weer andere nadelen. De afspraken binnen de coalitie hierover zijn bekend, net als de opmerkingen die na de coalitievorming door collega's zijn gemaakt. De heer Vendrik vroeg naar mijn weten niet om het hele spoor klimaatneutraal te laten zijn, maar op welke manieren de CO<sub>2</sub>-uitstoot kan worden gecompenseerd, als mensen dat willen. Om de vraag wat te verbreden: op welke manieren doet de NS dat zelf? Ik wil daar graag een reactie op vragen van de NS en dan communiceer ik daarover.

Er is gevraagd naar het investeren van 4,5 mld. in het spoor. Dit is absoluut nodig. De vervolgstappen zijn in de Mobiliteitsaanpak genoemd: het verder uitbreiden van hoge frequenties op langere en nieuwe corridors, goede internationale verbindingen, etc. Deze internationale verbindingen profiteren sowieso van die viersporigheid, bijvoorbeeld wanneer de ICE minder achter de boemel hoeft te hangen.

De heer Cramer heeft het wachten van reizigers in de trein bij verstoringen zoals in Harderwijk en in Zeeland genoemd.

Bij echte calamiteiten stelt de NS steeds meer de reizigers centraal in plaats van het logistieke proces van de treinen. Denk bijvoorbeeld aan het als stoptrein gaan rijden van intercity's, zodat mensen bij alle stations worden opgehaald of afgezet. Dan redt men wat er te redden valt en wordt er geprobeerd om mensen toch nog te vervoeren. Daarnaast blijft de veiligheid natuurlijk centraal staan. Mensen moeten dus in de trein blijven als bijvoorbeeld het risico van aanrijding bestaat of als de elektriciteit een gevaar vormt bij draadbreuken. Dan gaat de veiligheid altijd voor alles.

De NS heeft contracten voor busvervoer bij uitval van treinen door calamiteiten. Bij Harderwijk zaten er echter ongeveer 1400 mensen in de trein. Zo veel buscapaciteit kon niet worden geboden. Als men echt veel te weinig bussen heeft voor de reizigers, wil men voorkomen dat er een grote scrimmage ontstaat bij het openen van de busdeuren. Daarom heeft men ervoor gekozen om dat niet als oplossing in te zetten. Ik kan wel zeggen dat de NS elke calamiteit evalueert, dus ook het voorval in Zeeland.

In 2008 waren er van de 1,4 miljoen treinen overigens 450 langer dan een uur gestremd. In 50 van die treinen zaten na een uur nog reizigers. Het gaat dus om 50 treinen op 1,4 miljoen treinen ofwel ongeveer 30 keer op 1 miljoen. Het heeft de aandacht. Het is inderdaad onfortuinlijk als mensen zolang moeten vastzitten, maar je kunt het systeem niet inrichten op iedere calamiteit. Als er echt onveiligheid is, laat je mensen liever even in de trein zitten zolang het risico bestaat dat zij anders gewond raken of erger. Ik heb echter niemand iets anders horen beweren.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Volgens mij viel het bijvoorbeeld in Harderwijk wel mee met het risico van gewond raken. Het was voor de passagiers echt volstrekt onduidelijk waarom zij er niet uit mochten, want de stroom was uitgeschakeld. Er was dus geen veiligheidsprobleem. Je zult de mensen in ieder geval moeten informeren. Dat gebeurt veel te weinig. Misschien hebben de mensen een alternatieve reismogelijkheid. Het bellen van een taxi zal ook wel beperkingen hebben, maar nu zitten ze gewoon vast en lijken ze opgesloten te zitten.

Minister **Eurlings**: Dat ben ik volstrekt met u eens. Ik heb gezegd dat bij Harderwijk niet de stroom, maar het te lage aantal bussen het probleem was. Omdat de daar beschikbare bussen nooit 1400 reizigers konden opvangen, koos men ervoor om geen ruzie bij de bussen te creëren en om iedereen te laten wachten. Ik ben het er volstrekt mee eens dat in zo'n situatie de informatievoorziening perfect moet zijn. Mensen moeten weten wat er aan de hand is en dat de trein zo vol zit dat je echt te weinig bussen kunt organiseren. Dat vind ik echt een punt van aandacht. De staatssecretaris en ikzelf werken heel hard aan een betere informatievoorziening. Wij hebben eerder de percentages genoemd die op dit punt nog veel te laag zijn in de trein. Wij hebben bij de taakverdeling voor dit debat afgesproken dat vooral de staatssecretaris zal ingaan op de informatievoorziening. Zij komt daar dus straks op terug, maar het moet absoluut beter. Als je mensen echt uitlegt wat er aan de hand is en waarom een keuze wordt gemaakt, krijg je veel meer draagvlak dan wanneer mensen zich in de trein ergeren en geen idee hebben waarom zij daar zitten en hoe lang het nog gaat duren.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): In de trein in Harderwijk was de ventilatie uitgevallen omdat er geen stroom op stond. Dan sluit je mensen op in een bijna luchtdicht pakhuis. Dat is ook behoorlijk vervelend. Er zijn ook nogal wat regionale verschillen in de aanpak. Er moet dus beter gecoördineerd worden. Daar mag de staatssecretaris ook antwoord op geven.

Minister **Eurlings**: Het lijkt mij beter om het antwoord

niet te verknippen. Het raakt beide beleidsterreinen, maar wij hebben ervoor gekozen dat de staatssecretaris op dit punt antwoordt. Zij komt daar straks dus op terug. Wat vind ik van het pleidooi van ProRail voor een soort spoedwet voor het spoor? In de kabinetsreactie op de adviezen van Elverding is al aangegeven dat wij die adviezen ook gaan toepassen op andere modaliteiten dan de weg. De Elverding-benadering gaat dus ook zeker voor het spoor gelden, ook voor de regio. Ik heb nadrukkelijk toegezegd dat wij ook zullen bekijken hoe wij regionale projecten kunnen versnellen. Wij bekijken nog of dit betekent dat er echt een spoedwet komt voor het spoor of dat dit kan binnen de standaard Elverding-benadering die wij binnenkort presenteren, dus binnen de verandering van de structurele wetgeving. Wij komen rap met de voorstellen om de wetten in den brede aan te pakken, volgens mij eind maart of zo.

De heer **Koopmans** (CDA): Ik moet u er voor de tweede keer aan herinneren dat er al een toezegging ligt of dat er al een motie is aangenomen – ik weet het niet meer precies, maar het is een van beide – die inhoudt dat ook het spoor in de spoedwet komt. Dat moet ook echt. Doe dat nou maar, want anders gaan wij het spoor erin amenderen. Ik heb het over de nieuwe Tracéwet die eraan komt, de “snelle”.

Minister **Eurlings**: Wij moeten niet twee dingen door elkaar halen. Heel binnenkort komen wij met voorstellen om de Tracéwet structureel aan te pakken. Het spoor hoort daar natuurlijk absoluut bij. Op dit moment bezien wij of wij daarnaast ook nog een extra wet voor het spoor moeten maken en wij bekijken ook wat wij op het gebied van de regionale projecten kunnen, maar wij doen wat wij hebben toegezegd. Wij komen er dus zeker aan tegemoet. Ik moet wel zeggen – dat is een gelukje bij een ongelukje – dat de vertraging bij spoorprojecten meestal niet lijkt te zitten in procedures, maar dat wil niet zeggen dat wij de wetgeving niet zodanig kunnen stroomlijnen dat dit in de toekomst kan worden uitgesloten. Met de vier grote planstudies wordt het echt serieus, dan is het niet meer een stukje berm of iets dergelijks maar gaat het echt over nieuwe rail langs een grote corridor. Ik wil dan ook graag voorkomen dat wij daarbij op problemen stuiten.

Ik heb nog wat goed nieuws, met name voor de heer Vendrik, want de Nederlandse Spoorwegen, Financiën en Verkeer en Waterstaat hebben goede afspraken gemaakt over het superdividend. Deze afspraken worden nu verder uitgewerkt. Het behoud van de kredietwaardigheid van de onderneming is een belangrijke factor, is dat ook altijd geweest en die wordt nog eens geverifieerd. Het superdividend betreft overtollig vermogen en is dus bedrijfseconomisch gezien een kwestie van de balans. De crisis heeft daar minder impact op. Natuurlijk wel op de winst- en verliesrekening van het bedrijf, maar daar neemt NS nu ook maatregelen voor. Het superdividend verdamppt dus niet door de crisis, wel kan de toekomstige winst onder druk komen te staan. De 4,5 mld. voor hoogfrequent spoor is dus al met al niet in gevaar. Het is bekend dat de winst van NS echt niet alleen van de treinkaartjes komt, maar ook van heel veel andere aanpalende activiteiten. Wij hebben het superdividend van Schiphol gehad, en de eerste tranche daarvan is niet in infra gestoken. Ik heb al eerder gezegd dat ik het echt prima vind dat ook de winst van de real estate-activi-

teiten van NS, van de winkeltjes en alles wat daarbij hoort, wordt geïnvesteerd in extra capaciteit voor het spoor. Ik vind dat echt prima, want dat geld had ook voor heel andere dingen kunnen worden gebruikt. Het had kunnen worden afgeroomd voor ik weet niet wat. Nee, dat geld van met name de niet-spooractiviteiten gaat de regering investeren in het spoor. Ik vind het prima en ben er echt blij mee dat wij gedurende deze regeringsperiode zo'n groot bedrag voor het spoor hebben kunnen vrijspelen.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Zie ik dan goed dat het plaatje nog steeds is dat er voor het programma hoogfrequent spoor 4,5 mld. komt, dat daarvan slechts 2,8 mld. echt nieuw geld is – het andere deel is oud sporgeld dat hiervoor benut wordt – en dat van die 2,8 mld. 2 mld. van NS komt? Ziet het spoorwagplaatje van deze minister er zo uit?

Stel, om het plaatje wellicht nog wat te verbeteren, dat deze minister in het kader van crisisbestrijding, of wat GroenLinks liever de green deal noemt, de ruimte krijgt om versneld extra geld in te zetten voor infrastructuur – ik noemde het voorbeeld van 1 mld. in 2009-2010 – zou hij dan bereid zijn om dat gewoon een-op-een naar het spoor te brengen?

Minister **Eurlings**: Als wij de mobiliteitsaanpak als leidend plan nemen en er alles in laten samenkomen – dus afgezien van het feit dat wij een aantal plannen, waaronder spoorplannen, al apart hebben gepresenteerd – dan hebben wij in totaal 7,2 mld. aan nieuwe maatregelen waarvan 4 mld. echt nieuw budget is ten opzichte van de Nota Mobiliteit. Die 2,8 mld. is helemaal nieuw gevonden geld voor het spoor. Die 4 mld. in totaal die nu in het spoor wordt geïnvesteerd met dat nieuwe programma hoogfrequent spoor gaat volgens ons heel veel opleveren. Hoe het verder verdeeld is – waar wordt die 4 mld. gevonden en hoe zit met de 2,8 mld.? – daar wil ik niet op vooruitlopen, want wij zitten nu in de extraverificatie van de cijfers. Ik vind het wel zo zorgvuldig en netjes om daarmee pas naar buiten te treden als wij die laatste slag gemaakt hebben. Maar heb vertrouwen, ondanks de crisis: wij gaan gewoon investeren in het spoor, en maken daarmee onze coalitiebelofte volgens mij meer dan waar! Ik wil niet vooruitlopen op de vraag of wij extra geld krijgen in deze tijd en waar dat geld dan naartoe gaat. Laat de regering eerst zien wat het beste antwoord op de crisis kan zijn.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Ik begrijp voortdurend van deze minister dat de schop snel de grond in moet. Het is een handelsmerk van deze minister om in principe op van alles en nog wat vooruit te lopen. Waarom doet hij dat hier dan niet? Op het punt van crisisbestrijding kan hij mogelijk geld voor infrastructuur krijgen. Ik hoor dan toch graag waar dat ongeveer naartoe zou kunnen gaan.

Minister **Eurlings**: U kunt dat graag horen en ik waardeer de poging, maar wij wachten toch maar gewoon even af wat uit het kabinet komt. U weet trouwens dat los van de discussie over hoe met de crisis moet worden omgegaan, die 30 schoppen in de kast staan voor de wegprojecten. Die spoedwet treedt zo dadelijk in werking. Bovendien wordt 4,5 mld. weggezet.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Met die wegen komt het wel goed bij u. Daar ben ik niet bang voor. Het gaat nu even over het spoor.

Minister **Eurlings**: Voor het spoor geldt: 4,5 mld. en vier grote corridors. Dat mag u toch enige geruststelling geven, ongeacht wat er nog aan extra kabinetreactie op die crisis komt? Laat wat er gezegd is het begin zijn van een nieuwe manier van denken over nieuw spoor. Het is namelijk een nieuw denken. Wij hebben heel lang gedacht dat er geen nieuw spoor meer hoefde te worden aangelegd. Nu leggen wij nieuw spoor aan, ondanks de crisis. Op de vraag of er iets extra's komt en wat dat is, wil ik nu niet vooruitlopen.

De **voorzitter**: Ik kijk naar het aantal vragen dat de minister te beantwoorden heeft. Ik verzoek de leden om het aantal interrupties te beperken zodat de minister zoveel mogelijk kan doorgaan met zijn beantwoording.

Minister **Eurlings**: Voorzitter. De fietsenstalling en de fiets moeten zeker gezien worden in het kader van de verlenging van de treinreis. Er wordt fiks ingezet op het vergroten van stallingen en de mobiliteitsaanpak, voortvloeiend uit het Actieplan Groei op het Spoor. Veel stations in Nederland hebben echter te maken met ruimtebeperking. Dat geldt vooral voor de stations in de stad, waar de omgeving volgebouwd is en ruimte kostbaar is. Ik vind het goed dat door de NS alle mogelijke oplossingen voor de fietser, om die zoveel mogelijk te faciliteren en het capaciteitstekort op te lossen, worden verkend. Daarnaast is er ook een variant waarbij het stallen de eerste of de tweede dag gratis is en voor elke volgende dag moet worden betaald. Er zijn dus inderdaad concepten die verkend worden. Ik vind dat ook een vernieuwende manier van denken. Iemand die snel komt en gaat, wordt gefaciliteerd. Iemand die zijn fiets weken laat staan, betaalt. Voorlopig voorzien onze plannen in een uitbreiding van het aantal fietsenstallingen en het samen met gemeentes actief aanpakken van het weesfietsenprobleem. De optie om daarbij betaald stallen mee te nemen, kan wat mij betreft verkend worden. Voorzitter, ik kan nog van alles en nog wat zeggen over versterking van het fietsbeleid maar me dunkt dat de staatssecretaris daar beter op kan antwoorden.

Ik heb zojuist een brief gestuurd naar de Kamer over de HSL-Zuid, waarin ik nadrukkelijk heb aangegeven dat het rapport van PwC voor ons de onderbouwing was van de situatie rond de HSL op dit moment. Ik heb het idee dat er daarmee nog maar weinig vragen over de huidige situatie over blijven, maar dat laat ik aan de inschatting van de Kamer over. Het ligt al vertrouwelijk of het ligt binnenkort vertrouwelijk ter inzage, maar ik heb de brief in elk geval vorige week ondertekend.

Ik kom te spreken over het mobiliteitsmanagement en de convenanten. Ik vraag om excuses voor mijn aarzeling. Ik ben er wat minder bij dan normaal. Ik hoor mijzelf de hele tijd praten. Ik hoop dat het niet te veel verveelt. Laat ik eerst op de vragen ingaan. Daarna vertel ik het algemene verhaal waarmee ik had willen beginnen. Ik doe het dus een beetje door elkaar heen; sorry daarvoor. De heer Aptroot had het over het niet langer verbindend verklaren van een cao. De eerste marsroute van de regering is het uitvoeren van de adviezen van de commissie-De Waal. Daar zijn wij stevig mee bezig. Ik zal

de Kamer dadelijk nog wat data hierover geven. Bovendien denken wij dat het verhogen van de woon-werkvergoeding het woon-werkverkeer juist kan vergroten, omdat mensen dan misschien verder van hun werk gaan wonen en het minder erg vinden om iedere dag flinke stukken op en neer te rijden. Met een goede intentie zou je dan het tegenovergestelde bereiken van wat je beoogt, namelijk meer woon-werkverkeer in plaats van minder. Ik benadruk overigens dat deze voorstellen op het terrein van SZW en Financiën liggen. Zelf wil ik in ieder geval focussen op het snel in werking laten treden van datgene wat Lodewijk de Waal heeft bedacht.

De heer **Aptroot** (VVD): Ik had het gekoppeld aan het feit dat bedrijfsterreinen buiten de spits vaak niet bereikbaar zijn met het openbaar vervoer. Ook heb ik voorgesteld om de overdrachtsbelasting te verlagen, wat sowieso in het kader van de recessie al hard nodig is, zodat mensen gemakkelijker de stap zetten om dichterbij hun werk te gaan wonen. Het is wel een totaalpakket.

Minister **Eurlings**: De adviezen van De Waal vormden een totaalpakket. Ik heb het idee dat wij met de snelle stappen die wij daarin hebben gezet, het mobiliteitsmanagement echt faciliteren. Ik kan in ieder geval zeggen dat het kabinet alle toezeggingen die zijn gedaan in reactie op de taskforce, al per 1 januari 2009 heeft gerealiseerd. Het gaat daarbij onder meer om een optimalisatie van de verhuiskostenregeling en een verruiming van de regeling voor de onbelaste vaste reiskostenvergoeding voor woon-werkverkeer. Een werknemer behoudt zijn vaste woon-werkvergoeding als hij ten minste 60% van de tijd daadwerkelijk die reis maakt. Er zijn geen fiscale consequenties meer voor iemand met een auto van de zaak die gebruikmaakt van het openbaar vervoer, bijvoorbeeld met de NS-Business Card. Dat is echt belangrijk, want mensen die nu eenmaal zo'n leasebak op de oprit hadden staan, gingen altijd met de auto, ook al zouden zij misschien veel liever met de trein zijn gegaan. Dat is dus voorbij. In het geval van een auto van de zaak kunnen kosten zoals parkeerkosten onbelast worden vergoed door de werkgever. In reactie op het verzoek van de heer Koopmans om meer maatwerk meld ik dat wij momenteel overleg hebben met een aantal werkgevers om pilots op te starten met een persoonsgebonden mobiliteitsbudget. Maatwerk in optima forma, zo zou ik zeggen. Het maatwerk waarover ook de heer Aptroot sprak, komt daar dus tot zijn recht. Wanneer wij de zaken nader hebben uitgewerkt, wil ik nog eens met de heer De Waal, die vanuit zijn werk het totaal overziet, bekijken hoe overtuigend het pakket uitwerkt. Vooralsnog lijkt dit echter ruim afdoende te zijn om zijn doelstellingen te kunnen behalen. Mocht er later toch meer nodig zijn, dan zal er overleg zijn met de staatssecretaris van Financiën, met de bewindspersonen van SZW en met alle andere collegae die hierbij betrokken zijn. Wij hebben datgene wat de heer De Waal ons heeft voorgelegd, in ieder geval met gezwinde spoed uitgewerkt.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): De succesvolle onderdelen van het mobiliteitsmanagement worden nu in zes regio's worden toegepast. Hoe gaat het nu verder? Wij zullen dit toch ooit, het liefste zo spoedig mogelijk, in het hele land moeten doen.

Minister **Eurlings**: In zes regio's worden werkgevers extra gestimuleerd door regionale overheden om met extra pakketten te komen. De maatregelen die ik zojuist noemde, gelden voor het hele land. Daarmee zijn wij nu al veel breder aan het stimuleren dan in die zes regio's. Zoals bekend komen wij met een tweede tranche voor mobiliteitsmanagement, waarvoor ook andere regio's zich inmiddels hebben gemeld.

Dan het maatschappelijk ondernemen van de staatssecretaris van Economische Zaken. Ik zeg tot de heer Vendrik dat mobiliteitsmanagement op zich al onderdeel is van het beleid inzake maatschappelijk verantwoord ondernemen van een aantal grote werkgevers. Maar ik ben bereid om met de heer Heemskerk contact op te nemen om na te gaan of congestiebestrijding door werkgevers meer structureel een plaats kan krijgen in de aanpak van maatschappelijk verantwoord ondernemen en daarmee een aangrijpingspunt is om het verder te pushen. Ik neem dit op en kom erop terug bij de Kamer.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Wij praten binnenkort, vlak na het krokusreces, met de staatssecretaris van Economische Zaken over maatschappelijk verantwoord ondernemen, dus dan zullen wij ervoor zorgen dat zijn beleid in uw voordeel wat verder opknapt. Zo werken wij lekker samen.

Minister **Eurlings**: Waarvoor mijn grote dank. Heel mooi! Het wordt nog eens wat tussen ons.

Voorzitter. De Taskforce Mobiliteitsmanagement zal tot medio 2010 aan de slag gaan met de uitvoering van tal van maatregelen. Op landelijk niveau zullen de aanbevelingen van de Stichting van de Arbeid in nauwe samenwerking met de vakbonden verder worden geïmplementeerd. Er wordt een aantal pilotprojecten opgestart. Door middel van deze projecten wordt onder andere bewerkstelligd dat mobiliteitsmanagement meer wordt ingebed in de arbeidsvoorwaarden. Op regionaal niveau zullen de concrete uitvoeringsconvenanten worden uitgewerkt. De taskforce zal er met het secretariaat op blijven toezien dat de voortgang erin blijft. Ook communicatie en kennisuitwisseling behoort tot de taken van de taskforce.

Ik vind dat dit de lijn is die wij moeten volgen. Het loopt nu goed. Na jaren praten gebeurt het nu gewoon. Werkgevers gaan er vol in. Ik houd wel een regeling als stok achter de deur, en mijn collega van VROM doet dat ook. Ik zou echter alles wat er gebeurt verder willen stimuleren met de tweede tranche. Ik wil daarover communiceren en de grote groep bedrijven die meegaat ook echt profileren. Ik vind dat wij pas tot een regeling zouden moeten komen als ineens zou blijken dat het allemaal niet werkt, maar op dit moment heb ik geen enkele vrees dat het enthousiasme dat er is zich niet verder zal voortzetten. Jarenlang is er alleen maar gepraat, maar nu komt men echt los. Dit leidt tot veel meer positivisme en resultaat dan een bureaucratische regel, waarbij inspecteurs moeten gaan controleren hoeveel er aan mobiliteitsmanagement wordt gedaan, met een systeem van strafpunten – u kent allemaal dat soort dingen wel. Het is prachtig in de Haagse theorie, maar in de praktijk is het vaak een draak. Daarom houd ik een stok achter de deur, maar zolang mijn force majeur vooruit gaat, vind ik dit de betere lijn.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Ik meen te hebben gelezen dat

wij in zomer van 2010 op de hoogte worden gesteld van de vorderingen. Kan dit eerder? Ik hecht er heel sterk aan en als dit geen resultaat heeft, moeten wij het gaan afdwingen.

Minister **Eurlings**: Tot 2010 heeft de taskforce een belangrijke rol in de verdere uitwerking wordt er druk op de ketel gehouden. Laat ik met u afspreken dat ik, als de resultaten van de tweede tranche mobiliteitsmanagement bekend zijn, de Kamer nader informeer over de stand van zaken in alle regio's. Dan zullen wij een paar momenten met elkaar hebben waarop wij de vinger aan de pols houden. Dat zeg ik u graag toe.

Dan kom ik nu op het initiatiefwetsvoorstel Wet op het thuiswerken van de fractie van GroenLinks. Op zichzelf genomen zijn wij een groot voorstander van het stimuleren van plaats- en tijdonafhankelijk werken. Dat is goed voor de bestrijding van congestie en voor de bestrijding van emissies, zo hoor ik de heer Vendrik ook denken. Het is ook van belang voor de arbeidsparticipatie en de combinatie van arbeid en zorg. Zoals reeds is gesteld in de brief van 19 november 2008 van de minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid, vinden wij dat het maken van afspraken hierover primair een verantwoordelijkheid is van de sociale partners.

Ondersteuning door het kabinet van ontwikkelingen op dit gebied verdient onze sterke voorkeur boven wetgeving. Dit is geheel in lijn met de wijze waarop de heer Lodewijk de Waal heeft geopereerd: partijen bij elkaar brengen en de win-winsituatie laten zien. Ik kan mij herinneren dat de heer Peter Bakker bij de persconferentie over de kilometerbeprijzing zat... het is echt waar, mijnheer Aptroot, die man is enthousiast, belt u hem een keer.

De heer **Aptroot** (VVD): Iedereen heeft recht op zijn eigen foutjes.

Minister **Eurlings**: Er waren er meer dan hij alleen. Maar goed, hij heeft een aantal werkplekken gemaakt voor zijn bedrijf langs de autosnelweg, zodat mensen, voordat zij in de file geraken, daar al een paar uur kunnen werken en dan kunnen doorrijden. Hij legde uit dat dit niet alleen in het belang is van de werknemers, maar ook in zijn eigen belang, want mensen verliezen zo veel minder tijd. Dat is de win-winsituatie die wij krachtig zouden willen stimuleren.

Voorzitter. Ik zit in de onfortuinlijke positie dat ik mij echt niet lekker voel vandaag. Zou de staatssecretaris nu haar beantwoording kunnen doen, zodat ik op het einde de voor mij resterende punten behandel?

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Voorzitter. Het is een wat abrupt einde en ik weet niet wat dit oplost, want om 17.00 uur is dit overleg toch afgelopen, dacht ik? Ik zal ingaan op de ambities op het gebied van mijn vier onderwerpen, te weten openbaar vervoer, specifiek het stedelijk openbaar vervoer, de reisinformatie, de fiets en de vaarwegen.

Ik begin met het openbaar vervoer. Samen met de minister werk ook ik aan een samenhangend ov-systeem dat twee pijlers heeft, namelijk spoorboekloos rijden op de drukke corridors in de brede Randstad en samenhangende stedelijke ov-netwerken met een spinnenwebstructuur, zoals wij dat genoemd hebben, met hoge frequenties en natuurlijk ook een comfortabel openbaar

vervoer. De spinnenwebstructuur is met name nodig om ook in te zetten op de tangentiële verbindingen binnen de stedelijke netwerken. Uit onderzoek is namelijk gebleken dat dit de plekken zijn in het openbaar vervoer waar de vraag het grootst is. Daar is het soms zelfs zo dat als je een bepaalde lijn aanlegt en het aanbod er dus is, de vraag vanzelf volgt. Op deze twee pijlers ben ik samen met de regio's en de vervoerders bezig met het openbaar vervoer.

Het kabinet geeft in de MobiliteitsAanpak aan, de groei van het regionale ov te willen ondersteunen en versnellen. Dan gaat het om sneller, vaker en zonder omwegen. De stedelijke ov-netwerken moeten aansluiten op de afspraken voor verstedelijking. Met de decentrale overheden heb ik een analyse gemaakt op welke plekken groei de meeste kans heeft. Een belangrijke stap is het gezamenlijke actieprogramma Regionaal openbaar vervoer. Dat is geen eindpunt, maar een eerste stap. Het is een beginpunt om in 2028 te komen tot een openbaar vervoer van topkwaliteit. Later zal ik daarop ingaan in mijn bijdrage.

In zijn motie vraagt de heer Cramer de regering om voor de zomer van 2010 samen met de decentrale overheden met een visie te komen op de verdere ontwikkeling van het regionaal ov in de stedelijke netwerken. Die motie zie ik als een steun in de rug om mijn visie op het regionale ov en de MobiliteitsAanpak verder uit te werken. Wat mij betreft, moet die uitwerking zich toespitsen op een aantal gebieden. In 2028 zullen de stedelijke gebieden met name in de Randstad, de Brabantse Stedenrij en de regio Arnhem/Nijmegen verder gegroeid zijn. Ook in het zuiden en het oosten van het land verwacht ik de nodige economische ontwikkelingen, in en rond die stadsgewesten moeten fijnmazige snelle netwerken ontstaan van trein, bus, tram en metro, waardoor wij aan de toenevende vraag naar vervoer kunnen voldoen.

Naast deze spinnenwebachtige structuren van de grootstedelijke agglomeraties bouwen wij ook de verbindingen tussen deze agglomeraties uit. Als aanvulling daarop zullen er strategische overstappunten moeten komen. Dan denk je aan P&R-terreinen. Zo kunnen reizigers, als hen dat beter uitkomt, kiezen en de reis opdelen in gebruik van verschillende modaliteiten. Zij kunnen bijvoorbeeld eerst een stuk met de auto reizen en dan, als zij dichterbij de stad zijn, overstappen op openbaar vervoer.

Mevrouw Roefs heeft in haar bijdrage gevraagd of ik bereid ben om te investeren in knooppunten zoals bijvoorbeeld Bleizo, eveneens om de bundeling van modaliteiten te ondersteunen. Ik ben een groot voorstander van overstappunten zoals Bleizo. Zij zullen kwalitatief zo goed moeten zijn dat je gemakkelijk kunt overstappen. Een ander goed voorbeeld vind ik het station Rotterdam Alexander. Daar is een grote P&R-voorziening. Vanuit het Actieplan Groei op het Spoor zijn hiervoor middelen gereserveerd. Er is gevraagd of ik kijk naar verschillende potjes, of ik niet alleen de verschillende modaliteiten bundel, maar ook verschillende financiële stromen. Ja, dat gebeurt dus ook op deze manier. Voor Rotterdam Alexander wordt eveneens vanuit het Actieplan Groei op het Spoor geld gereserveerd. Mevrouw Roefs vroeg ook wanneer nu eens doorgepakkt wordt en wat er sinds november 2008 is gedaan. Op het gebied van het stedelijk ov denk ik wel duidelijk te hebben gemaakt dat daar heel veel in gang is gezet. De reiziger wordt steeds meer verleid tot een alternatief voor de auto en er is ook

een heel aantal positieve resultaten. Op 6 april gaat hier in Den Haag het project voor tramlijn 9 van start. De metro in Rotterdam rijdt frequenter, evenals de treinen in de Achterhoek en de bussen in de regio Amsterdam. Er is de afgelopen tijd veel werk verzet. Samen met de decentrale overheden heb ik vastgesteld wat er de komende jaren moet gebeuren.

Eind 2008 heeft de Kamer het Actieprogramma Regionaal OV ontvangen. Dat bevat een extra impuls van meer dan 1 mld., verdeeld over 50 projecten. Eind vorig jaar heb ik met regionale bestuurders daarover afspraken gemaakt tijdens de MIRT-overleggen. Met de meeste overheden zijn inmiddels bestuursovereenkomsten gesloten. Mevrouw Roefs sprak in dit verband over papieren rompslomp. De heer Koopmans had het over bestuurlijke drukte. Ik denk dat daar geen sprake van is. De bestuurlijke afspraken zijn gemaakt en de decentrale overheden gaan aan de slag. Ik heb al gezegd dat 6 april de schop de grond ingaat vlak bij het ministerie van Verkeer en Waterstaat. Ik kan het uit mijn raam zien. Ik moet zeggen dat dit erg stimulerend is. Ik heb met de betrokkenen afgesproken dat de voortgang tweemaal per jaar in het bestuurlijk overleg wordt besproken. Zo blijf ik de uitvoering goed volgen. Alle 50 projecten starten voor 2013.

De heer **Koopmans** (CDA): Niet ik, maar het IPO noemde het bestuurlijke drukte. De partners waar u mee aan tafel zit, vinden het bestuurlijke drukte.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Van de overheden waarmee ik deze afspraken gemaakt heb, krijg ik op geen enkele manier terug dat er veel bestuurlijke drukte is. Zij zeggen wel: wat mooi en goed dat het Rijk op deze manier tempo wil maken.

De heer Koopmans heeft naar de verbetering van de westelijke tramlijnen in Amsterdam gevraagd. Alle projecten zijn goed gescand op zowel de kosten-batenanalyse als op reizigersgroei. In Brabant verwacht men 10% reizigersgroei. In Arnhem/Nijmegen verwacht men 60% meer reizigers en op een bepaalde lijn in Groningen zelfs 400%. Dit is ook in Amsterdam nagegaan. In Amsterdam komen meer trams die sneller kunnen rijden, waardoor de reistijd wordt verkort. Het project is geselecteerd op een uitstekende kosten-batenverhouding. Men verwacht dat een reizigersgroei van 1,5 miljoen personen in de tram. Dat komt overeen met een groei van 8%. Dat willen we natuurlijk graag.

Mevrouw Roefs vraagt of ik wil investeren in vrije tram- en busbanen. De BDU is ook bedoeld voor de financiering van vrije bus- en trambanen. Mochten de kosten van een effectief project de BDU-grenzen overschrijden, dan ben ik bereid om na te gaan of ik daar middelen voor vrij kan maken.

De heer Vendrik heeft gevraagd wanneer ik vaart maak met het aanleggen van trams, bijvoorbeeld in Nijmegen. Hij heeft deze vraag een aantal malen eerder gesteld. Ook toen heb ik gezegd dit zeker te zullen meenemen bij de visie op het regionaal openbaar vervoer die in de zomer van 2010 verschijnt. Een positieve kosten-batenanalyse blijft een belangrijke toetssteen. Naast het Actieprogramma Regionaal OV heb ik in 2008 ook de quick scan regionaal spoor uitgevoerd. Die hebben wij in september 2008 bij de behandeling van het MIRT uitgebreid besproken.



De heer **Roemer** (SP): Gaat u niet in op de aangenomen motie over snelwegbussen?

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Dat onderwerp heb ik bij het kopje "Diversen" ondergebracht. Daar kom ik straks op terug.

De heer Cramer is ingegaan op het regionaal spoor. Ik heb met ProRail afspraken gemaakt over een aantal lijnen waarop de capaciteit tekortschiet of de treinen niet goed op tijd rijden. De uitwerking daarvan bespreek ik in mei aanstaande met de betrokken decentrale overheden. Ik wil dan afspraken maken over een gezamenlijke financiering. Natuurlijk zal ik de Kamer over de uitkomsten daarvan informeren.

Het Aanvalsplan Reisinformatie zal richtinggevend en vernieuwend zijn. Er zijn heldere speerpunten en een duidelijk ambitieniveau. Wij willen ondersteunen dat van persoon tot persoon de beste keuze gemaakt kan worden. Daarbij staat mij reisinformatie voor ogen waarbij zowel de kosten en de duur van de reis als de belasting van het milieu worden weergegeven. Inmiddels lopen er op de korte termijn een aantal acties. In het kader van het Actieplan Groei op het Spoor wordt de informatievoorziening op en rond de 50 grootste stations onder handen genomen door zogenaamde informatieteams. Er wordt nagegaan op welke wijze de verschillende informatie op de verschillende borden bij elkaar gebracht kan worden en helderder en overzichtelijker voor de reiziger gepresenteerd.

De NS ontwikkelt samen met de stads- en streekvervoerders informatieborden met actuele informatie voor trein, metro en bus. In 2008 zijn er op een aantal stations panelen geplaatst, waaronder Den Helder, Alkmaar, maar ook Amsterdam Bijlmer ArenA.

Omdat zowel mijn collega-bestuurders van decentrale overheden als ikzelf hechten aan goede informatievoorziening hebben wij in het NMB afgesproken om reisinformatie in alle concessies op te nemen. De vervoerders blijven wel in de eerste plaats verantwoordelijk voor de informatievoorziening aan hun klanten. Er wordt in dat kader gewerkt aan de oprichting van de Nationale Databank Wegverkeergegevens.

Voor de automobilisten vermeldt Rijkswaterstaat de reistijden in plaats van de filelengte op de DRIP's, de borden langs en boven de rijkswegen. Dat is gestart in het midden van het land. Vanaf 2010 zal overal in het land de reisinformatie op deze manier wordt gegeven. Voor het openbaar vervoer zijn afspraken gemaakt over reisinfo die door alle vervoerders geleverd zal worden. De oprichting van de Nationale Databank Openbaar Vervoer zal daarvan het resultaat zijn. In het Aanvalsplan Multimodale Reisinformatie zal ik een brede aanpak laten zien, opgesteld naar aanleiding van het rapport De reiziger op een dwaalspoor. Hierover is al eerder met de heer Koopmans gesproken. Dit voorjaar/begin zomer zal ik hiermee komen. Hierin staan gezamenlijke afspraken over de kwaliteit en de volledigheid van de reisinformatie.

Mevrouw Roefs heeft gevraagd welke bijdrage commerciële partijen aan de ov-reisinfosystemen leveren. 9292 ov investeert jaarlijks 6 mln. De NS geeft in het kader van 5% groei op het spoor 25 mln. uit en heeft nog een 125 mln. te besteden. De ANWB geeft circa 2 à 3 mln. per jaar uit aan info over de weg. Ik heb geen inzicht in de investeringen die de VerkeersInformatieDienst, TomTom, google en andere plegen.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Is er inmiddels een oplossing gevonden voor de scheiding tussen publiek en privaat, als het om 9292ov gaat?

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Daar zijn wij nog mee bezig. Dit samen met de Nationale Databank Openbaar Vervoer. Over zo'n twee maanden kom ik hierop bij de Kamer terug. Het ziet er goed uit, maar wij moeten de puntjes nog even op de i zetten. Voorzitter. De fiets is een onmisbare schakel in de mobiliteitsaanpak. Fietsen is gezond, zoals de heer Roemer zei, goed voor het milieu, maar ook essentieel om Nederland bereikbaar te houden. Zonder de fiets zou ons land verstopt raken. Vandaar ook dat de fiets een belangrijke rol speelt in de MobiliteitsAanpak. Hij is er zelfs een cruciaal onderdeel van. Ik stimuleer goede regionale fietsroutes en de uitbreiding van fietsenstallingen, die de fiets nog aantrekkelijker moeten maken voor het woon- en werkverkeer. Hiervoor wordt 50 mln. uitgetrokken. Tijdens de begrotingsbehandeling is daar nog eens 20 mln. bovenop gekomen. Voor het spoor was al 15 mln. gereserveerd. In totaal is er in de MobiliteitsAanpak 85 mln. gereserveerd voor de fiets. Ik heb al gezegd dat een deel ervan wordt geïnvesteerd in de weesfietsenaanpak en in fietssnelwegen. Daardoor komen er echt aantrekkelijke routes voor mensen die willen fietsen. Zij hebben dan niet te veel last van vlak langs hen scherende auto's of gaten in het wegdek. Slecht verlichte fietspaden en al dat soort dingen worden aangepakt op de routes die aantrekkelijk zijn voor werknemers om te volgen naar de plek waar zij werken. De heer Roemer vroeg zich af wanneer er een vervolg komt op Ruimte voor de fiets. Dat vervolg komt nog voor de zomer. Ik zal ook de initiatiefnota van de heer Atsma bij dat vervolg betrekken.

Mevrouw Roefs heeft gevraagd of er op de snelwegen afslagen komen ten behoeve van de snelwegbussen. De heer Roemer vroeg naar de stand van zaken bij de snelwegbus. Dit voorjaar komt er een pilot met snelwegbussen in de regio Utrecht. Die pilot zal moeten uitwijzen of de snelwegbus een effectief middel is om de bereikbaarheid te verbeteren. Die pilot zal ongeveer drie jaar duren. Een onderdeel ervan is het gebruikmaken van de vluchtstroken op de A12 en de A27 en van de afslagen naar de bedrijventerreinen. Op grond van de resultaten van de pilot kunnen wij besluiten of er een vervolg komt in de vorm van een netwerk snelwegbussen.

De heren Koopmans en Van der Staaij hebben gevraagd of met de mobiliteitsaanpak die ik zojuist beschreef, en het actieprogramma openbaar vervoer geen sprake is van een koersverlegging bij de BDU. De heer Van der Staaij vroeg of wij daarmee niet teruggaan naar centralisatie. Dat is niet aan de orde. Om aan te geven waarmee wij bezig zijn, kan ik het best de woorden aanhalen die de heer Koopmans in een interruptiedebat uitsprak. Hij zei: wij hebben rijksgeld, dat leggen wij bij regionaal geld en dat gebruiken wij om versnelling te realiseren. Dat gebeurt overal in de mobiliteitsaanpak, dat gebeurt ook in de aanpak in het actieprogramma ov. In samenspraak met de decentrale overheden is gekozen voor bepaalde trajecten, waarvan wij weten dat wij heel veel kunnen bereiken als wij die met voortvarendheid aanpakken. Het is zonde om dat te laten liggen. Voor 2013 beginnen die 50 projecten. Wij gaan bekijken hoe wij in deze kabinetsperiode met die projecten aan de slag kunnen. Het gaat er niet om dat wij de regie weer naar

het Rijk toetrekken. Het betekent wel dat Rijk en regio samen bekijken hoe wij snelheid kunnen creëren en voortvarend kansen kunnen grijpen waar zij voor het oprapen liggen. Dat doen wij met deze aanpak. Ik zeg dat ook in reactie op de kritiek van de heer Roemer, die vond dat er weinig gebeurt. Ik zou zeggen: nee, er gebeurt heel veel. Kijk naar het actieprogramma ov. Daar waar kansen zijn, pakken wij die en beginnen wij eraan. Dat is niet papier en dat zijn geen woorden, dat zijn gewoon daden. Ik kom inderdaad volgend jaar met een visie op het regionale ov. Dan bekijken wij hoe wij ermee verdergaan. De Kamer heeft daarom gevraagd in een motie van de heer Cramer.

De heren Koopmans en Aptroot hebben gevraagd wat er is gebeurd met de impuls van 16 mln. die ik aan het streekvervoer heb gegeven. Ook mevrouw Roefs vroeg naar de besteding. De decentrale overheden maken afspraken met de vervoerders over de besteding van het geld. Men weet dat het geld is gegeven om een aantal zaken aan te pakken, zoals betere afspraken in de concessies over brandstofprijzen en vergroening van het wagenpark. Er worden nu afspraken gemaakt om de indexering over 2008 te verhogen tot ruim 3%. De inzet van de decentrale overheden voor na 2008 is om er gemeenschappelijk afspraken over te maken. Over de brandstofclausules zijn in de meeste concessies afspraken gemaakt. De resterende concessies volgen bij het verlenen van nieuwe concessies. Dan zullen afspraken over brandstof worden gemaakt. Over de vergroening van het wagenpark zijn in veel concessies afspraken gemaakt. Ook hierbij is het uitgangspunt dat bij het opnieuw aanbesteden van de overige concessies nieuwe afspraken worden gemaakt.

Er zijn nog opmerkingen gemaakt over de vaarwegen. Voor de binnenvaart werk ik aan een netwerk van vaarwegen en havens dat nu en in de toekomst betrouwbaar en goed bereikbaar is. Dat betekent dat het vaarwegennet goed onderhouden moet zijn. Ik heb u vorig jaar al toegezegd dat ik dat onderhoud naar voren haal van 2018 naar 2016. Dan is dat weggewerkt. De heer Cramer vroeg of 2028 niet te laat was om vaarwegambities gerealiseerd te krijgen. In de Nota Mobiliteit heb ik voor de periode tot aan 2020 al circa 10 mld. ter beschikking gesteld om de voor vaarwegen belangrijke knelpunten aan te pakken. Binnen dat begrotingskader zit een groot deel van mijn inspanningen de komende jaren in het versneld wegwerken van achterstallig onderhoud. Vanaf 2011 zullen daarnaast ook de budgetten voor de aanleg van vaarwegen flink toenemen. Met deze NoMo-budgetten wordt een goede invulling gegeven aan het oplossen van de knelpunten op de vaarwegen.

In het kader van de mobiliteitsaanpak is daaraan 62 mln. toegevoegd ten behoeve van quick wins binnenhavens en ook om decentrale overheden te helpen bij het oplossen van knelpunten bij de regionale binnenhavens. Afhankelijk van het verdere succes daarvan zal ik bekijken of een derde tranche nodig is. Bij elkaar is dit een effectieve aanpak van de vaarwegknelpunten. De financiering van de aanpak van de knelpunten op de vaarwegen en van de extra ambities voor het verder robuust maken van het vaarwegennet na 2020 kunnen wij bezien bij de verlenging van het MIRT tot 2028. Ik denk dat dit ook een antwoord is in de richting van de heer Van der Staaij. Hij vergeleek die bedragen en vroeg of de vaarwegen er niet wat magertjes van af kwamen.

Hij moet echt kijken naar de huidige inspanningen voor de vaarwegen, zoals genoemd in de binnenvaartbrief. De 62 mln. van de mobiliteitsaanpak komt daar nog eens bovenop. Al met al denk ik dat de doelstelling voor de vaarwegen ambitieus is. Wij gaan er zeker voortvarend mee aan de slag.

Ten slotte heeft de heer Madlener gevraagd naar de stand van zaken van de motie-Agema. In deze motie wordt de regering verzocht om de mogelijkheden en beperkingen van het toekomstige Schelde-Seinekanaal in kaart te brengen. Ik heb hier een antwoord van twee A4'tjes. Ik stel voor dat ik u dit schriftelijke antwoord toezend, zodat het kan worden betrokken bij het debat in maart over de stand van zaken van moties en toezeggingen.

De heer **Aptroot** (VVD): Ik had nog een vraag gesteld over de aanbesteding en aanschaf van bussen, waarbij blind wordt gekozen voor aardgas zonder een objectieve afweging te maken op basis van uitstoot.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Het is de verantwoordelijkheid van de decentrale overheden om hun eisen in de aanbestedingstrajecten te formuleren. In het kader van het rijksproject Duurzaam Inkopen worden daarvoor wel criteria opgesteld in overleg met de decentrale overheden. Ons uitgangspunt is dat in principe alleen functionele eisen worden gesteld aan het wagenpark, maar er zijn toch verschillende decentrale overheden die in hun concessies afspraken maken en de eis "aardgas" stellen.

Overigens is het goed om hier nog te memoreren dat ik 10 mln. ter beschikking heb gesteld voor de ontwikkeling van schone bussen. Dan wordt gekeken naar heel veel verschillende manieren om de bussen schoner te maken: aardgas, waterstof, een andere soort motor. Er worden van die 10 mln. heel veel verschillende dingen gefinancierd, waardoor je er echt inzicht in krijgt wat de beste techniek is, als je op termijn naar echt haalbare schone bussen toe wilt. De uitkomsten van die pilots kunnen helpen bij een verdere vergroening van het ov.

De heer **Aptroot** (VVD): Ik ben deels tevreden. U zegt dat er objectief moet worden aanbesteed: er mogen wel normen worden gesteld, maar je mag niet na één aanbesteding al naar één leverancier toegaan. Kunt u samen met de minister van EZ deze overheden op de vingers tikken? Zij sluiten namelijk allerlei mogelijke leveranciers uit. Verder heb ik gezegd dat innovatie heel goed is, maar ik adviseer u te kijken of door een goede Nederlandse busbouwer een bus kan worden gebouwd.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Nogmaals, functionele eisen zijn het uitgangspunt. Op uw verzoek wil ik daar nogmaals aandacht aan besteden en de decentrale overheden daarop wijzen. Maar die 10 mln. wordt besteed aan pilots om te kijken hoe je de bussen echt schoon krijgt, en daar zijn ook Nederlandse bedrijven bij betrokken. Wij krijgen daarmee een goed overzicht van en inzicht in de mogelijkheden om te investeren. Met die 10 mln. moet voorkomen worden dat je je middelen op een bepaalde manier inzet, waarna je achteraf tot de ontdekking komt dat er veel betere manieren waren om hetzelfde te bereiken. De uitkomsten daarvan zullen wij zeker gebruiken bij aanbevelingen voor nieuwe concessies.

De **voorzitter**: De minister vervolgt zijn beantwoording in eerste termijn.

Minister **Eurlings**: Voorzitter. De filezwaarte is in januari volgens de Dienst Verkeer en Scheepvaart met 17% afgenomen tot het niveau van 2006. De twee belangrijkste oorzaken van deze daling zijn het droge weer, maar natuurlijk ook de afname van het verkeer op de weg als gevolg van de financiële crisis. Met name het zware vrachtverkeer is in omvang sterk afgenomen. Het effect van de crisis op de omvang van het personenverkeer is nog niet in deze mate zichtbaar. Als de financiële crisis doorzet, zal de congestie ook daardoor verder afnemen. Het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid heeft geprognosticeerd dat in dat geval het reistijdverlies in 2009 en 2010 met zo'n 2,5% kan afnemen. Ik ben het met de Kamer eens dat wij allereerst niet moeten hopen dat de crisis zo lang duurt, maar dat wij ons bovenal niet moeten laten afleiden van het feit dat je mobiliteitsbeleid niet alleen voor komend jaar maakt. Het land staat nog steeds vast, er is nog steeds veel fileleed op de weg en in de trein. Wij moeten ervan uitgaan dat de toekomst weer groei brengt. Daarom is het goed ver vooruit te kijken en je beleid te baseren op de vraag zoals wij die over een paar generaties verwachten. Een deel van de aanbevelingen van de commissie-Ruding over pps in de wegenbouw is inmiddels ingevoerd. Zo is het voor projecten boven de 60 mln. nu standaard dat er een public private comparator (ppc) wordt uitgevoerd. Die 60 mln. is een lagere grens dan oorspronkelijk het geval was. Ik heb eerder in het bijzijn van de heer Ruding gezegd dat dit zal leiden tot meer deal flow, dus meer kennis van en ervaring met pps bij overheid en markt. Jaarlijks zullen tussen de acht en tien projecten worden getoetst. Recentelijk zijn in ieder geval de pps-projecten A15 Maasvlakte-Vaanplein op 19 december 2008, maar ook de A12 Utrecht-Maarsbergen-Veenendaal op 26 januari van dit jaar aangekondigd. Een ander onderdeel van de aanbevelingen is het gebruik van fondsen. Een DBFM-fonds (Design-Build-Finance-Maintain) met steun van institutionele beleggers kan een stimulans voor pps-infraprojecten betekenen. Financiële middelen kunnen worden aangeboden en transactiekosten kunnen worden verlaagd. Institutionele beleggers lijken bereid te zijn middelen te funderen, mits wel wordt voldaan aan een aantal randvoorwaarden. Zo moeten er voldoende deal flow zijn, lage transactiekosten en natuurlijk beheersbare risico's (triple A). Een interdepartementale werkgroep onder leiding van het ministerie van Financiën bespreekt met pensioenfondsen de wederzijdse randvoorwaarden. Ik moet zeggen dat ik deze ontwikkeling zeer toejuich en dat ik vanuit mijn eigen verantwoordelijkheid mijn uiterste best doe – ik heb hier recent nog een gesprek over gehad met de heer Brinkman – om een situatie te creëren, waarin Nederlandse pensioenfondsen ook in Nederland investeren in dit soort DBFM-projecten, maar misschien ook in een fonds waarmee geld voor de toekomst een stuk naar voren kan worden gehaald. Het kan heel interessant zijn om, als de MIRT-periode wordt opgerekt, nu al extra dingen te kunnen doen. Daar vinden veel gesprekken over plaats. Ik hoop dat, ondanks of misschien wel juist door de moeilijke situatie waarin wij nu zitten – ook pensioenfondsen hebben het moeilijk – eenieder extra gemotiveerd is om dit soort vernieuwende

wegen in te slaan. Het zou voor ons land heel goed zijn als onze grote pensioenfondsen ook echt de mogelijkheid zien en de kans grijpen om in ons land in infra te investeren. De operationalisering van een DBFM-fonds zal naar verwachting ongeveer een jaar vergen. Wij proberen dat zo snel mogelijk te doen. Bij het naar voren halen van infra zie ik voor zo'n "pensioenfondsfonds" een belangrijke rol weggelegd. Ik hoop dat dat gaat lukken.

De heer Koopmans heeft terecht gevraagd naar het criterium robuustheid. Willen wij nadenken over een aanpassing van de methodiek, waarbij met de uitkomst van bijvoorbeeld een kosten-batenanalyse minder zwart-wit wordt gefocust op de vraag wel of niet aanleggen, maar veel meer op de vraag hoe het ene project zich verhoudt tot het andere en wat het toevoegt aan het totale netwerk. Ik vind dat een terechte vraag. Ik kan mij de OV SAAL-discussie nog herinneren, waar een groot stuk viersporig werd en een ander stuk niet. Dat krijg je als het wordt opgeknipt. Ik vind, zeker als je het over een robuust netwerk hebt, dat die meerwaarde in termen van betrouwbaarheid en uitwijkmogelijkheden, ook in de analyses moet worden meegenomen. Daarom ben ik blij te kunnen melden dat aan het CPB en het KIM (Kennisinstituut voor Mobiliteit) intussen opdracht is verleend om robuustheid beter in de kosten-batenanalyses te gaan verwerken. Dit zou moeten leiden tot een aanpassing van de zogenaamde OEI-leidraad, die bij het opstellen van kosten-batenanalyses wordt gevolgd. Kortom, het is in gang gezet en het element robuustheid zal dus in die zin wel degelijk economisch worden gewaardeerd. Dat is wat wij willen, want anders rekenen wij de robuustheid toch weer kapot als het op een concreet project aankomt.

De heer Madlener heeft gesproken over de 80 kilometer-zones. Daar zijn wij mee aan de slag gegaan. Ik heb de Kamer in de brief van 23 juni – dat is dus geen twee jaar, maar een dik half jaar geleden – aangegeven dat wij op de noordbaan van de A20 Rotterdam en de A12 Voorburg de stad uit zullen gaan experimenteren met dynamische maximumsnelheden. Dat gaan wij overigens op nog drie plaatsen doen. Met de A1 richting Amsterdam zijn wij al begonnen. Daar gaat nu buiten de spits, als het rustig is, de snelheid van 100 km/u naar 120 km/u. Bij de A20 bij Rotterdam en de A12 Voorburg de stad uit is in het verleden 80 km/u ingesteld. Juist op die plekken lijkt dat te leiden tot een verminderde doorstroming. Ik heb gezegd dat ik, zodra de file weg is, de snelheid naar 100 km/u wil. Mede namens mijn collega van VROM zeg ik wel dat wij in een experiment gaan kijken hoe het uitwerkt. Het is onze stellige overtuiging dat dit kan zonder dat het tot meer overlast leidt voor de omwonenden. Dat geven de theoretische exercities mee. Wij gaan nu gewoon kijken hoe het werkt, zodat wij eind 2010 de evaluatie naar de Kamer kunnen sturen. Ik heb gezegd dat als het goed werkt en wij er vertrouwen in hebben, wij het breder in Nederland zullen introduceren. Maar dat hangt wel af van de uitkomsten van de evaluatie. Wat is hier nu het grote voordeel van? Ik heb de wetten ook maar meegekregen, zoals ik die heb meegekregen. Ik ben druk doende om dat hele juridische pandemonium te veranderen. Omdat mijn ambtsvoorganger een verkeersbesluit heeft genomen om de snelheid naar 80 km/u terug te brengen, moeten wij nu weer een nieuw verkeersbesluit nemen als wij de snelheid op 100 km/u willen stellen. Als wij een nieuw verkeersbesluit nemen,

moeten wij het totale pallet aan maatregelen, procedures en dergelijke doorlopen. Het is veel gemakkelijker om een knip te maken. Als het druk is, mag er 80 km/u worden gereden en als het rustig is 100 km/u. Dat experiment gaan wij nu doen en wij zullen kijken hoe het in de praktijk uitwerkt. Maar laten wij eerlijk zijn, de Kamer weet net zo goed als ik, dat als je in de spits Den Haag uitrijdt, 80 km/u wel een heel goede grap is, want dat haal je never nooit. Als het rustig is en je door zou kunnen rijden, wordt de snelheid echter 100 km/u.

De heer **Madlener** (PVV): Kan de minister de datum noemen waarop dit begint? Ik wacht hier nu al twee jaar op. Dan kunnen wij wat zien.

Minister **Eurlings**: Dat zal dit jaar gebeuren. De plaatsvervangend directeur-generaal zegt mij dat volgende week voorlichting wordt gegeven aan de omwonenden. De heer Madlener vroeg naar de verkorte procedure voor de Tracéwet. De Tracéwet kent al een verkorte procedure, die reeds bij veel van de reguliere wegenprojecten wordt doorlopen. Daarnaast is de Spoedwet wegverbreding opgesteld. Nu gaan wij de Tracéwet zelf aanpakken. Het is dus en-en-en. De regionale projecten zijn niet tracéwetplichtig. Eigenlijk zou dit alle projecten moeten kunnen versnellen of op zijn minst voor vertraging moeten kunnen behoeden. In feite is dit bij ieder project eerder regel dan uitzondering.

Mij is gevraagd naar een versnelde aanleg van de N23 Westfriisaweg, een provinciale weg, door het Rijk. Die is niet aan de orde, maar de gezamenlijke provincies hebben wel een rijksbijdrage gevraagd voor hun project. Ik heb eerder gemeld dat in overleg met de gedeputeerden van Noord-Holland, van Flevoland en van Overijssel op 26 november 2008 is besloten dat wij net als bij de N35 kiezen voor een gefaseerde aanpak, stap voor stap. De kosten-batenanalyses geven daartoe ook aanleiding. Op basis van de resultaten zal opnieuw bestuurlijk overleg plaatsvinden. Net zoals bij de N35 zal ook hier het eindresultaat stap voor stap worden bereikt. Met het Actieprogramma wegen worden sowieso 23 knelpunten uit de file-top 50 aangepakt. Deze maatregelen zullen in 2012 zijn uitgevoerd. Wij hebben de spoedwetprojecten, et cetera. Als men met een project begint, zal ik zelf nadrukkelijk aangeven welk project uit de file-top 50 het hier betreft. Een groot gedeelte daarvan zal de komende tijd worden aangepakt.

De Kamer heeft zich al uitgesproken over de verlenging van het MIRT. De regering moet hier nog invulling aan geven. Het gaat erom dat wij de ambitie hebben om de robuustheid van de mobiliteitssystemen te vergroten. Wij willen een gezonde financiële basis voor alle onderdelen van de mobiliteit: het ov, de wegen en de schakels daartussen. Ik denk dat het van belang is om niet van tevoren verdelingen te maken – zoveel gaat daarnaartoe en zoveel gaat daarnaartoe – maar om goed met elkaar af te spreken dat wij de ambitie hoog leggen. Mocht het MIRT worden verlengd, dan zullen wij uit-en-te-na komen te spreken over de projecten die hieronder zullen vallen. Sommige Kamerleden hebben hierop al een nadrukkelijk voorschot genomen door ideeën naar voren te brengen. Anders betalen voor mobiliteit is hier niet echt aan de orde. Mij zijn vragen gesteld over de Hofstra-heffing. Het mag duidelijk zijn dat niet meer geld wordt opgehaald dan met de huidige vaste belastingen. Het mag ook duidelijk zijn dat de 5% voor ons staat. Anders wordt

getemporiseerd. Ik heb eerder gezegd dat de exploitatiekosten, die de heer Aptroot in zijn eerste termijn noemde, steeds dichterbij de buurt komen van de 5%. Er kunnen verschillende meningen zijn over de kilometerbeprijzing en je kunt ook van mening veranderen. Ik heb er zelf wat minder moeite mee, omdat ik vind dat iedereen zijn eigen afweging moet maken. Ik heb al eerder geprobeerd de fictie weg te nemen dat het probleem is opgelost als je dit systeem afschaft. Dan heb je een nieuw probleem gecreëerd. Het gaat om wat je met een vlakke heffing aan mobiliteit zou kunnen winnen. Als je dat niet doet met de kilometerprijs, moet je miljarden extra investeren. Laten we ons niet rijk rekenen met het beeld dat we zoveel extra kunnen aanleggen dat het probleem is opgelost, als we die investering niet hoeven te doen. Nee, dan kun je minder aanleggen dan wat de kilometerprijs aan problemen zou oplossen, dus het probleem wordt niet kleiner maar groter. Iedereen moet zelf zijn keuze maken. Ik hecht er zeer aan om te blijven bij de principes die zijn vastgesteld: niet meer betalen, maar anders betalen en draagvlak. Deze zullen voor mij altijd vooropstaan en daar wijk ik niet vanaf.

Daarbij is ook van belang dat in het coalitieakkoord wordt uitgegaan van de principes van Nouwen, dat het geld dat je ophaalt met dit systeem, via een infrafonds weer terugvloeit in investeringen in de mobiliteit; niet alleen via wegen, maar op sommige punten ook via het openbaar vervoer. Dat was de verbreding die gezocht is. Het is wel van belang voor het draagvlak om daaraan vast te houden en dat geld via een infrafonds terug te laten komen. Ik denk dat het draagvlak bij de automobilist hierdoor wordt vergroot.

Wat betreft het CO<sub>2</sub>-beleid houden we vast aan Schoon en Zuinig. Naar mijn stellige overtuiging zijn we goed op streek. Ik heb bij de begrotingsbehandeling verschillende cijfers genoemd voor wat we aan megatonnen verwachten. Ik heb ook gezegd dat het op sommige vlakken moeilijk is, maar op sommige vlakken echt meevalt. Daar scoren we beter dan we hadden gedacht. We komen na wat we met de collega van VROM in Schoon en Zuinig hebben afgesproken.

Daarbij zetten we ook heel stevig in op innovaties. TNO heeft onderzocht welke innovaties mogelijk zijn. Voorbeelden zijn verdere efficiencyverbetering van de verbrandingsmotor en aandrijving, inzet van duurzame biobrandstoffen, de sterke groei van elektrische voertuigen, waaronder het zogenaamde plug in-concept, voertuigen met brandstofcel of waterstof, betere voertuigefficiëntie door gewichtsreductie, zuinige en stille banden, waarover komende woensdag het nodige zal plaatsvinden in Rotterdam, en intelligente voertuigsystemen. Dat staat allemaal in de plannen van Schoon en Zuinig van dit kabinet.

De heer Koopmans had het nog over een vluchtige doorkijk door de ogen van een forens. Hij noemde de gebroeders Das en daarna de gebroeders Bever. Ik heb liever gewoon met Bob de Bouwer te maken, die van de generatie van mijn jongste broer is. Ik denk dat er de komende tijd niet voldoende gebouwd kan worden. Hoe het ook zij, het gaat erom in beeld te houden wat de perspectieven voor de toekomst betekenen voor onze mobiliteit. We hebben een plan dat heel veel jaren leidend moet zijn voor het stellen van ambities, en dan moet men ons toestaan dat we ons af en toe een beetje

verliezen in vergezichten, etc. We moeten ook onze eigen geest een beetje blijven prikkelen.

De aannemer van de A2 bij Eindhoven heeft ons voorgerekend dat er nog steeds serieuze vraag kan ontstaan, ook al is in het eisenbestek opgenomen om voldoende wegcapaciteit te creëren. De heer Koopmans vroeg of de minister met de aannemer in gesprek is om overlast zo veel mogelijk te beperken. Om de hinder tijdens de werkzaamheden zo veel mogelijk te beperken heeft Rijkswaterstaat onder andere de volgende maatregelen genomen. Voor de werkwijze is een aannemer geselecteerd die het project een jaar eerder dan gepland oplevert, het slim bouwen. RWS heeft in samenwerking met NS en ProRail station Best opgewaardeerd naar een intercitystation met ruime parkeergelegenheid, eenvoudig om de A2 op dat stuk te rijden en over te stappen op de trein. Daarnaast is de Minder Hinder Pas ontwikkeld en wordt in de regio Eindhoven en Den Bosch aan werknemers de Wegwijs A2 Pas aangeboden door de werkgevers. Het is de bedoeling om reizen en werk zo te organiseren dat reizen over de A2 overbodig is. Daarnaast zijn er carpoolfaciliteiten, leenfietsen et cetera. Het belangrijkste is dat deze hele set maatregelen tot nu toe vruchten afwerpt. De gevreesde extra files als gevolg van de wegwerkzaamheden zijn tot op heden nagenoeg uitgebleven. Doorstroming heeft continu de aandacht. Naast de gesprekken die de RWS over de doorstroming voert, wordt ook contact onderhouden met de NS en de werkgevers in de regio om waar mogelijk extra maatregelen te nemen. Tot nu toe ziet het er niet slecht uit, maar dit blijft onze aandacht hebben, want er moet daar nog het nodige gebeuren.

De heer Cramer vroeg om meer elektrificatie van treinen. Veel treinen zijn al elektrisch. Sommige decentrale treinen rijden nog met diesel. Diverse vervoerders hebben de afgelopen tijd nieuw materieel gekocht dat al meer energiezuinig is. Omdat de spoorsector de gestelde CO<sub>2</sub>-doelen al zeer heeft verscherpt – bijna een verdubbeling: de gewogen gemiddelde verlaging is verhoogd van 11% naar 20% – zien wij geen noodzaak om het elektrificeren nu expliciet te verplichten. Dat zou namelijk ook betekenen dat je een aantal spoorlijnen direct moet elektrificeren. Dat vergt forse investeringen, maar wij hebben de ChristenUnie, ook in reactie op de nota Slimmer, Sneller en Zuiniger, al laten weten dat ProRail een energiebeleidsplan 2010-2020 opstelt dat voor deze zomer beschikbaar is. Daarmee krijgen wij nader inzicht als wij vooruitkijken naar 2020: wat betekent het als je inzet op meer treinen die efficiency als belangrijk kwaliteitskenmerk hebben? En is dat dan voldoende of moet er heel veel in nieuwe elektrificatie worden geïnvesteerd? Dit komt dus voor de zomer bij de Kamer terug.

Over de vliegtaks hebben wij anderhalve week geleden uit en te na met de Kamer gesproken. Daarbij ging het vooral om het zorgpunt van de concurrentiepositie van Schiphol en de Nederlandse luchtvaart. Het heeft geen zin om daar nu nader op in te gaan. Eén opmerking: het is qua milieubeleid enigszins onvolkomen als wij de vlag hoog in de stok zouden hijsen met het gegeven dat 500.000 reizigers niet meer naar Schiphol gaan maar met de auto heel ver het buitenland in reizen om daar het vliegtuig te nemen. Met het oog op de bestrijding van de CO<sub>2</sub>-uitstoot heeft dat iets onvolkomens. Maar goed,

zoals bekend zijn wij bezig met een interdepartementaal onderzoek. Dat wordt vast vervolgd.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Als men daardoor korter vliegt, is er natuurlijk niets aan de hand.

Minister **Eurlings**: Wij werken trouwens ook al aan korter vliegen. Daartoe voeren wij de functional airspace blocks in: 10% korter vliegen, 10% minder CO<sub>2</sub>. Dat zou zelfs de heer Vendrik heel enthousiast moeten maken over de luchtvaart van de toekomst.

De heer Van der Staaij vroeg om mobiliteitsgroei als uitgangspunt te nemen voor "Verantwoord mobiel". Mobiliteit is een groot goed, zowel voor economische als voor sociale ontplooiing. Mensen willen hun familie, vrienden en kennissen kunnen opzoeken. In de periode waarin ik woordvoerder was, zei mevrouw Netelenbos: "Mobiliteit mag". Dat is iets anders dan terugdringen. Het is echter van belang dat mensen echt keuzes kunnen maken, een alternatief hebben en beter openbaar vervoer hebben. Als zij dan toch de auto nemen, moeten zij ook het verschil voelen tussen heel vaak de auto nemen of veel minder. Dat is een groot voordeel van de variabilisatie van kosten. Als je een auto hebt en alle vaste lasten sowieso betaalt, is het verschil per kilometer veel geringer dan wanneer je geen vaste kosten betaalt maar gewoon per kilometer afrekent. Dat is ook van belang voor het realistisch gehalte van het alternatief, want bij de trein betaal je alleen variabele kosten. Als je de kosten per kilometer enigszins vergelijkbaar wilt maken voor de klant, helpt het als je niet meer al die vaste kosten van de auto betaalt, maar gewoon per variabele kilometer afrekent. Ik denk dat wij daarmee een grote sprong zetten in het stimuleren van verantwoorde en bewuste keuzes als mensen voor de keuze staan of zij gaan reizen en zo ja, op welke manier.

Ik denk dat ik daarmee aan het eind van de beantwoording ben gekomen. Ik ben vast heel veel vergeten, zeker vandaag, maar dat hoor ik graag.

De **voorzitter**: We gaan snel door naar de tweede termijn. Daarin kunnen moties worden ingediend. Ik stel voor dat wij na de tweede termijn van de commissie kort schorsen, zodat de bewindslieden de reacties op de moties kunnen voorbereiden en dat wij dan eerst de moties voor mevrouw Huizinga behandelen. Ik probeer dan om toch zo dicht mogelijk bij 17.00 uur te eindigen.

De heer **Koopmans** (CDA): Voorzitter. Dank aan de bewindslieden voor hun beantwoording. Ik heb nog enkele puntjes en een tweetal moties. Allereerst zou ik van de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat een brief willen over de keuzes, de onderbouwing daarvan en de besteding van die 70 mln. voor de tram in Amsterdam, want dat is mij nog onvoldoende helder.

Van de minister zou ik graag een brief willen hebben over de 2 mld. Hij duidde erop dat dit het resultaat was van overleg met de minister van Financiën, maar ik zou dat graag nog wat preciezer hebben. Ook krijgen wij graag een overzicht van de middelen in het kader van de mobiliteitsaanpak tot aan 2013, maar ook daarna, dus meer een jaarshift waarin wij precies kunnen zien hoe veel centen er beschikbaar zijn. Uit de begroting noch uit de mobiliteitsaanpak zelf kunnen wij dat niet halen.

Mijn eerste motie gaat over de HSL-Oost. In mijn ogen gaf de minister in zijn beantwoording een beetje ruimte, maar het kwam toch te veel neer op het huidige beleid. Daarom de volgende motie.

---

Motie

---

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de regering in de MobiliteitsAanpak spreekt van goede internationale verbindingen;

overwegende dat de mobiliteit en de internationale samenhang met de landen ten oosten en zuiden van Nederland sterk blijven toenemen;

verzoekt de regering om opnieuw onderzoek te verrichten naar de aanleg van een hogesnelheidslijn tussen Utrecht, Arnhem en Oberhausen voor de periode 2020-2028,

en gaat over tot de orde van de dag.

**De voorzitter:** Deze motie is voorgesteld door de leden Koopmans en Cramer. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund. Zij krijgt nr. 106 (31305).

**De heer Koopmans (CDA):** Voorzitter. De tweede motie heeft de bedoeling om met name dat criterium "robuustheid" scherper in regelgeving opgenomen te krijgen, om een uitspraak te doen over de mobiliteitsaanpak en om uiting te geven aan onze mening dat er sprake moet zijn van een integrale afweging bij verkeer- en vervoer-investeringen en om die keuzes met name af te stemmen op ruimtelijke ontwikkelingen.

---

Motie

---

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de regering in de motie-Koopmans/Samsom (31700-XII, nr. 21) wordt opgeroepen, de MIRT-periode te verlengen naar 2028;

overwegende dat investeringen in verkeer en vervoer de economische structuur van Nederland versterken en dat deze versterking noodzakelijk is om Nederland een betere concurrentiepositie te verschaffen ten opzichte van andere landen;

overwegende dat deze investeringen in samenhang met de andere investeringen in het ruimtelijke domein worden gedaan om een optimale synergie in dit domein na te streven;

verzoekt de regering, verkeer- en vervoerinvesteringen voor de diverse modaliteiten integraal af te stemmen op ruimtelijke ontwikkelingen, zodat optimale keuzes

worden gemaakt waarbij de regio's goed worden betrokken;

verzoekt de regering, bij de besluitvorming over infraprojecten tevens aan te geven hoe daarbij het criterium "robuustheid van het wegen- en spoor-net" wordt meegewogen;

verzoekt de regering, daarmee de Mobiliteitsaanpak als aanvulling op de Nota Mobiliteit te verankeren in het beleid en, indien nodig, de juridische randvoorwaarden daarvoor te creëren;

verzoekt de regering, hierover uiterlijk op 1 juli 2009 nader te berichten,

en gaat over tot de orde van de dag.

**De voorzitter:** Deze motie is voorgesteld door de leden Koopmans en Roefs. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund. Zij krijgt nr. 107 (31305).

**De heer Aptroot (VVD):** Ik zou even willen vragen wat deze woordenbrij voor de periode tot 2028 voor de komende tien, vijftien jaar aan problemen oplost.

**De heer Koopmans (CDA):** Ik ga niet het hele debat overdoen, maar het lost heel veel problemen op. Na de mobiliteitsnota die wij hebben vastgesteld, legt het vast de mobiliteitsaanpak met daarin veel plannen en centen verankerd, spoedwetprojecten, de hele handel. Ik maak mij er eigenlijk een beetje boos over, want u doet net alsof wij hier geen debatten en gesprekken over hebben gehad. Tegelijkertijd geeft het aan dat er voor ons sprake moet zijn van een goede afweging van projecten, ook in relatie tot ruimtelijke ontwikkelingen. Ten slotte zit erin dat het van groot belang is dat, als je keuzes maakt rondom wegen, het criterium "robuustheid" daarbij een rol speelt. Bij de keuze rond Utrecht of Eindhoven, ook een mooi voorbeeld, moet dan niet worden gezegd: wij kunnen er maar langs één kant voorbij en wij doen dus alleen daarvoor wat berekeningen. Met de aanleg van een rondweg zou het systeem veel robuuster worden. Die optie zit niet in de CPB-berekeningen en de MKBA's. Wij vinden dat dat veel zwaarder moet wegen omdat files juist ontstaan als de robuustheid in het geding is. Dat is van groot belang om Nederland rijdend te houden en hier en daar te maken. Dat is de inzet van deze motie.

**De heer Madlener (PVV):** De motie klinkt als een ballon die langzaam leegloopt. Op het punt van robuustheid wijs ik u op het TNO-rapport dat zojuist is verschenen waarin staat dat de Tweede Maasvlakte niet robuust ontsloten is en waarin wordt gepleit voor de Oranjefunnel. U bent lid van een kabinet dat de Tweede Maasvlakte niet robuust ontsluit. Waar bent u nu mee bezig?

**De heer Koopmans (CDA):** Juist vanwege dat soort onderzoeken is het noodzakelijk om de motie te ondersteunen. Op ruimtelijke ontwikkelingen als de Maasvlakte moet de wegenstructuur goed worden aangepast. Dat is tot nu toe onvoldoende gebeurd, dat ben ik met u eens. Zeker rond Rotterdam is sprake van een onvoldoende robuust systeem. Ik roep u op om deze

motie te steunen. Als deze wordt aangenomen, dan helpt dat een aantal regio's fors uit de brand.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Het klonk als een heel pittige motie voor de minister op een dag als vandaag. Kan de heer Koopmans bevestigen, want dat hoorde ik niet helemaal, dat in de motie de suggestie besloten ligt van het gedachtegoed van die mobiliteitsladder? Zie ik dat goed of zie ik dat niet goed?

De heer **Koopmans** (CDA): Ja, dat ziet u goed.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Waar zit hem dat dan precies in?

De heer **Koopmans** (CDA): Dat zit in het dictum. Ik heb de motie nu even niet voor mij liggen. In het dictum staat dat er sprake moet zijn van een integrale afweging. Als je kiest voor infrastructurele investeringen, dan moet je ook kijken naar die ruimtelijke ontwikkelingen. Die moet je niet los zien van elkaar. De motie is geen directe, scherpe ladder van Verdaas in de wet, maar wij vinden wel dat een dergelijke aanpak door het kabinet verstandig is. Voor ons is het verstandig bij het bepalen van de verdere invulling van 2020 tot en met 2028.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Voorzitter. Ik vraag de minister allereerst om antwoord te geven op de vragen over de positie van de wandelaars en de positie van het langzaam verkeer bij het robuust maken van het onderliggend wegennet. Een van de belangrijkste zaken in dit debat was integraliteit in het kwadraat. Ik heb de minister veel horen zeggen over integraliteit tussen modaliteiten; de weg, het spoor en de bus. Ik heb echter niet zo goed gehoord hoe hij de integraliteit afweegt ten opzichte van bijvoorbeeld ruimtelijke ordening. Ik heb er behoefte aan om dat nog in een motie neer te leggen. Dat is de motie die ik straks ga voorlezen. Ik ga graag nog even in op de motie die zojuist door de heer Koopmans is ingediend en die door mij is ondertekend.

De heer **Aptroot** (VVD): Een nieuwe poging lijkt mij welkom.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Daar was al het een en ander over gevraagd. In de motie staat: MobiliteitsAanpak als aanvulling op de Nota Mobiliteit te verankeren in het beleid. Ik noem het voorbeeld van twee keer vier, een robuust systeem, natuurlijk na toepassing van de ladder of de zevensprong van Verdaas. Het criterium van de robuustheid moet worden meegewogen. Dat wil zeggen dat wij moeten vaststellen wat "robuust" betekent. Het roept een hoop vragen op. Ik denk dat wij er gewoon voor moeten zorgen dat het eenduidig wordt. Wellicht kunnen wij nog kijken of wij andere woorden kunnen kiezen om hetzelfde te bereiken.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Nu wordt het voor mij eerlijk gezegd onduidelijker. Ik vroeg de heer Koopmans zonet of de mobiliteitsladder, die een duidelijke prioriteit aangeeft in wat je als eerste moet doen indien zich in een bepaalde regio een mobiliteitsvraagstuk aandient, onverkort in de motie staat. Ik had inderdaad goed begrepen dat dit niet een-op-een het geval is. Er is wel integraliteit, maar geen prioriteit. Nu begrijp ik echter uit

een bijzin van mevrouw Roefs dat dit wel degelijk de bedoeling van de motie is. Hoe zit het nu?

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Wat dat betreft, zit er helemaal geen licht tussen. Juist vanwege de vraag die de heer Vendrik stelt, wil ik een motie indienen over de mobiliteitsladder.

---

Motie

---

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat voor bedrijventerreinen de SER-ladder als afwegingskader wordt gebruikt;

overwegende dat voor mobiliteitsbeleid met de mobiliteitsladder een dergelijk afwegingskader beschikbaar is voor de prioritering van investeringen en maatregelen voor een economisch en duurzaam resultaat;

overwegende dat deze mobiliteitsladder ook is toegepast bij de regionale netwerkanalyses maar niet is opgenomen in de mobiliteitsaanpak;

verzoekt de regering, de mobiliteitsladder, ook bekend als de zevensprong van Verdaas, op te nemen in het MIRT-spelregelkader,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Roefs en Cramer. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund. Zij krijgt nr. 108 (31305).

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Dus daar waar mevrouw Roefs onder de motie van de heer Koopmans staat, is zij nog niet voor de mobiliteitsladder van de SER. Nu zij zelf een motie indient, is zij er wel voor.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Nee. In de motie-Koopmans/Roefs staat "verzoekt de regering, verkeer- en vervoersinvesteringen voor de diverse modaliteiten integraal af te stemmen op ruimtelijke ontwikkelingen". Dat is de integraliteit tussen Verkeer en Waterstaat en VROM, die er wel degelijk moet zijn. Een voorbeeld daarvan is het verhaal van bouwen in de Zuidplaspolder en ervoor zorgen dat er mobiliteitsmogelijkheden zijn. Stel dat er ergens een verkeersprobleem is. Je hebt dan al besloten dat er een verkeersprobleem is, maar je moet dan alleen nog besluiten hoe je het oplost. Dan gebruik je de mobiliteitsladder.

De heer **Roemer** (SP): Voorzitter. Voor de duidelijkheid: wij hebben het er nu over hoe wij in de toekomst Nederland in beweging krijgen en houden. Daarvoor is wat ons betreft een veel integralere aanpak noodzakelijk. In het rechtstreekse debat met de minister is duidelijk geworden dat wij daarover fundamenteel van mening verschillen. Voor de SP-fractie blijft het nu veel te veel een kwestie van losse projecten naast elkaar, zonder het effect van het een op het ander te overzien. Daardoor

krijg je voorbeelden zoals dat van de regio Amsterdam, waar eerst een heleboel wegen worden aangelegd, vervolgens wordt gekeken wat er met de rest moet worden gedaan, de onderlinge effecten niet worden bekeken en er achteraf waarschijnlijk wordt geoordeeld dat er veel te veel is aangelegd en dat er miljarden hadden kunnen worden uitgespaard.

Kansen op en met het spoor blijven in onze ogen een ondergeschoven kindje, ook al wordt er nu eindelijk geïnvesteerd. Laat ik dat erbij zeggen, want dat laatste hebben wij jarenlang niet gedaan. Daar waar wij blij zijn, moet dat ook gezegd kunnen worden. Willen wij dit echter tot een meerwaarde maken in de mobiliteitsketen, dan zullen wij met elkaar toch meer moeten doen. Ik stimuleer de minister nog maar eens om ons spoorplan te lezen. Wie weet welke effecten dat dadelijk zal hebben. Je weet het maar nooit!

Een opmerking van de minister over de kilometerheffing heeft mij wederom getripped: het is duurder als je niets doet. Dit systeem is wat mijn fractie betreft gewoon veel te ingewikkeld en veel te duur. Ook betwijfelen wij of het wel de effecten zal hebben waarop wordt gehoopt. Juist om die reden heeft de SP een integraal en op hoofdlijnen compleet alternatief geschreven. Wij doen niet niks, als die opmerking al voor de SP bedoeld was. Integendeel, wij hebben een heel uitgebreid alternatief geschreven. Daar bovenop hebben wij nog een uitgebreid spoorplan geschreven, omdat wij vinden dat wij heel duidelijk moeten zijn over ons antwoord op mobiliteitsvraagstukken. Dat is heel compleet en heel concreet. Een waarschuwing of een verwijt dat in zijn algemeenheid door de minister wordt geuit, beschouw ik niet als een opmerking die bedoeld is voor de SP.

Ik vind het heel spijtig dat wij vandaag niet wat meer zicht hebben gekregen op het uitstel van de beantwoording wat betreft het traject Breda-Utrecht. Het lijkt erop dat, als wij maar lang genoeg wachten, de voordelen van gelijke aanleg weg zijn en dan kan een en ander niet eens meer meelopen. Als het de bedoeling van de minister is dat van uitstel afstel komt, begint hij daarin te slagen. Ik hoop niet dat ik die conclusie moet trekken, en dat de minister in tweede termijn dat gevoel bij mij kan weg krijgen.

Tot slot kom ik op het regionaal vervoer. Als iets een lappendeken is, dan is het wel het regionaal vervoer. Wij hebben een kruiwagen vol kikkers, die er om de beurt uitspringen. Er zijn lijnen getrokken op basis van provinciegrenzen, en soms dat zelfs niet eens. Dan weer is er een stadsregio waar men met allerlei andere beleidsregels en uitgangspunten werkt, waardoor het voor de reiziger alleen maar lastiger wordt om er nog iets van te begrijpen. Wij vinden dat erg jammer. Op dat punt schelen wij fundamenteel met het kabinet van mening; wij hadden het graag heel anders gezien. De staatssecretaris heeft een heel belangrijke toezegging gedaan op het punt van de snelwegbus, waarvoor dank. Ik ben haar daarvoor zeer erkentelijk op haar verjaardag. Ik zou de staatssecretaris wel willen vragen of wij een brief kunnen krijgen waarin staat hoe het er ongeveer uit gaat zien en waarom gekozen is voor de regio Utrecht en niet voor de regio waar het idee vandaan is gekomen. Dan kunnen wij bezien wat het uiteindelijk gaat worden. Ik ben uiteraard wel blij dat het nu gaat komen. Toch hebben wij de behoefte om op het vlak van het regionaal vervoer een tweetal moties in te dienen, in de hoop dat alle kleine beetjes helpen.

---

## Motie

---

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat collectief vervoer op de wegen voor minder filevorming zorgt dan individueel vervoer;

constaterende dat doelgroepstroken voor collectief vervoer op zowel de rijkswegen als het onderliggende wegennet zullen leiden tot een verbetering van het collectieve vervoer;

verzoekt de regering, het collectief vervoer op de wegen te bevorderen door met een landelijk plan te komen om meer doelgroepstroken voor collectief vervoer op drukke wegen te krijgen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid Roemer. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund. Zij krijgt nr. 109 (31305).

---

## Motie

---

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat er nu een sterke scheiding is tussen metrovervoer en lightrail, terwijl een combinatie hiervan goede kansen biedt om gebieden rondom grote steden rechtstreeks te verbinden met de grote stad;

verzoekt de regering, te onderzoeken welke kansen het samengaan van metrovervoer met lightrail kan bieden, en nog dit jaar met voorstellen hiertoe te komen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid Roemer. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund. Zij krijgt nr. 110 (31305).

De heer **Aptroot** (VVD): Voorzitter. Wij blijven tegen de kilometerheffing. De minister geeft wat ons betreft onjuiste informatie als hij zegt dat er geen sprake is van lastenverzwaring, want het kabinet heeft vorig jaar en dit jaar de lasten voor de automobilist en het vrachtverkeer al met 1 mld. verhoogd. Eerst fors verhogen en dan bij de invoering zeggen dat de lasten niet extra omhoog gaan; welnu, "niet extra" zou nog eerlijk zijn, maar de lasten zijn structureel met 1 mld. per jaar verhoogd. Zie nu eens wat er met de transportbranche gebeurt, niet alleen door de economische teruggang, maar ook door die idiote lastenverhoging. Met het openbaar vervoer komt het onder dit kabinet in grote lijnen wel goed. Er worden miljarden extra ingestoken. Wij zijn daar niet tegen, maar wij constateren wel dat dit extra geld er niet is voor wegeaanleg. De



wegenaanleg is absoluut het stiefkind, en als ik de debatten hier zo beluister, en wat de coalitiepartijen inbrengen, denk ik dat de liefde voor de automobilist is omgeslagen in het pesten van de automobilist. Ik heb gevraagd of er niet een gezamenlijke inspanning zou kunnen komen van het Rijk en de provincies. Ik denk dat dit nodig is, want overal ligt er geld op de plank. Wij hebben strikte lijstjes waarop staat welke wegen wij in welk jaar aanleggen. Ik denk dat wij zouden moeten bezien welke plannen kunnen worden uitgevoerd omdat de procedures daarvoor zijn doorlopen. Ik dien op dat punt de volgende motie in.

---

Motie

---

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat er jaar op jaar geld voor wegenaanleg en wegaanpassingen op de plank blijft liggen;

overwegende dat de economie een impuls nodig heeft;

verzoekt de regering, samen met de provincies te bezien welke wegenaanleg en wegaanpassingen op korte termijn kunnen worden gerealiseerd en deze met spoed in uitvoering te nemen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid Aptroot. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund. Zij krijgt nr. 111 (31305).

De heer **Aptroot** (VVD): Daarbij wil ik herhalen wat ik in eerste termijn heb gezegd en waar ik geen antwoord op heb gekregen: in het kader van de BDU krijgen de provincies ook geld en is er cofinanciering. Wij willen graag dat de provincies veel meer vrijheid krijgen. Nu staat er één op het lijstje, daar is Verkeer en Waterstaat mee akkoord gegaan en het is ook in lijn met de motie, terwijl een ander traject, dat misschien een jaar of twee later gepland stond of nieuw is ontwikkeld, wel kan worden uitgevoerd. Op de trajecten van het lijstje worden er misschien nog een paar jaar vertraging opgelopen door alle ellendige procedures. Geef de provincies de vrijheid en laat ze dat achteraf maar verantwoorden.

Tot slot ben ik tevreden met de toezegging van de minister dat wij een lijstje krijgen met betrekking tot P&R, de parkeerplaatsen bij de stations voor automobilisten.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Voorzitter. Dank aan beide bewindspersonen voor de toch wel vrij uitgebreide beantwoording. Ik heb er niet veel vragen tussen zitten die niet echt beantwoord zijn. Een vraag hangt nog in de lucht. Ten aanzien van de visie die je hebt op de aanpak van de mobiliteit viel mij op dat de minister telkens weer de flessenhals in het wegennet tegenover de ontwikkelingen in het spoorwegnet stelde. Ik probeerde juist om een tree daarboven te blijven hangen en om integraal naar de aanpak te kijken. Wat er dan uitkomt, is goed. Ik vind

dat daaraan te weinig aandacht werd besteed. Ik wil drie moties indienen.

---

Motie

---

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat er aanzienlijke milieu- en bereikbaarheidswinst geboekt kan worden met mobiliteitsmanagement;

overwegende dat het voldoen aan zowel doelen voor luchtkwaliteit als klimaat aanvullende maatregelen vraagt;

overwegende dat de huidige regionale convenanten zich eerst als effectief moeten bewijzen;

constaterende dat de Wet milieubeheer voorschrijft dat ieder bedrijf een zorgplicht heeft voor minder emissies door verkeer van en naar de werkplek;

verzoekt de regering, de druk maximaal op te voeren, zodat de convenanten effectieve maatregelen opleveren en voor na de evaluatie (uiterlijk gereed medio 2010) de mogelijkheid open te houden om de mogelijkheid uit te werken om alle bedrijven met meer dan 50 werknemers die niet meedoen aan een convenant mobiliteitsmanagement, te laten vallen onder de ministeriële regeling die nu achter de hand wordt gehouden voor als de convenanten geen succes blijken,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Cramer en Roefs. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund. Zij krijgt nr. 112 (31305).

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Begrijp ik het goed dat u in de overwegingen van deze motie stelt dat er extra inspanningen gedaan moeten worden om de klimaatdoelen op het gebied van verkeer en vervoer te halen, terwijl ik zojuist begreep van de minister dat het kabinet lekker bezig is en dat het helemaal op schema ligt?

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Ik denk dat de motie duidelijk is. Wij vinden dat je een stok achter de deur moet hebben om het wat dwingender te kunnen aanpakken als de klimaatdoelen onvoldoende gehaald worden op basis van de convenanten.

---

Motie

---

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat er verschillende regelingen zijn voor vervangend vervoer bij verstoringen bij gedecentraliseerde spoordiensten;

overwegende dat reizen in het ov onderdeel is van de mobiliteitsketen waar voor één reis gebruikgemaakt kan worden van zowel het hoofdrailnet als gedecentraliseerde spoordiensten;

overwegende dat voor de reiziger duidelijk moet zijn wat hij kan verwachten bij verstoringen, ongeacht de vervoerder of vervoerders wiens diensten worden gebruikt;

verzoekt de regering, in overleg met de decentrale overheden, ProRail en NS te komen tot een landelijke regeling voor vervangend vervoer en verbetering van de informatievoorziening richting de reiziger tijdens verstoringen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Cramer, Koopmans en Roefs. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund. Zij krijgt nr. 113 (31305).

---

#### Motie

---

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat spoorvervoerders grootverbruikers zijn van energie;

constaterende dat NS de absolute CO<sub>2</sub>-uitstoot in 2020 met 20% wil verminderen ten opzichte van 1990 door energiebesparing en een hoger aandeel duurzame stroom;

overwegende dat verdere energiebesparing mogelijk is door onder andere intelligente rijadviezen, aanpassing spoorbogen, elektrificatie en teruglevering van energie;

verzoekt de regering, een integraal onderzoek te doen voor het complete spoorstelsel (infrastructuur, beveiliging en treinen) naar mogelijkheden voor verdere energiebesparing, inclusief een kosten-batenanalyse,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Cramer en Koopmans. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund. Zij krijgt nr. 114 (31305).

De heer **Madlener** (PVV): Voorzitter. Het voordeel van elektrische treinen is dat zij goed op kernenergie kunnen rijden. Wat dat betreft, hebben wij misschien vandaag nog wat bereikt. De minister zegt geen brandjes te willen blussen. Op vijftig plekken is echter al twintig jaar brand. Op die plekken staan gedurende die tijd heel vaak files. Ik vraag de minister om die brandjes juist wel te blussen met een pakket maatregelen waarover goed is nagedacht. Wij moeten verder kijken dan onze neus lang is en slimme maatregelen nemen. De knelpunten waar vaak lange files

staan, moeten worden aangepakt. Daarom dien ik de volgende motie in.

---

#### Motie

---

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

verzoekt de regering, de file-top 50 als leidraad te gaan gebruiken voor de fileaanpak en per filetraject een plan van aanpak op te stellen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid Madlener. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund. Zij krijgt nr. 115 (31305).

De heer **Madlener** (PVV): Op veel trajecten zal er al een aanpak ontwikkeld zijn, maar ik wil dat die projecten in kaart worden gebracht. Ik wil zien wat de minister per filetraject wil doen.

Het debat van vandaag was een beetje filosofisch. Wij hebben over de periode tot 2040 gesproken, terwijl wij het vooral moeten hebben over de dagelijkse ellende.

De **voorzitter**: U bent bijna door uw spreektijd heen. U heeft nog net voldoende tijd om een motie voor te lezen.

De heer **Madlener** (PVV): Ik heb snel een motie in elkaar geflanst. Het volgende punt irriteert mij. Wij hebben het nu over integraal denken en over mobiliteit en ruimtelijke ordening. Dat is natuurlijk al jaren het streven, maar het gebeurt niet. De Tweede Maasvlakte is daar een prachtig voorbeeld van. Die wordt aangelegd zonder dat er is nagedacht over de ontsluiting. Dit wordt bevestigd in een zojuist door TNO uitgebracht rapport. Daarom de volgende motie.

---

#### Motie

---

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat ruimtelijk beleid en mobiliteitsbeleid beter op elkaar moeten worden afgestemd;

constaterende dat de Tweede Maasvlakte onvoldoende ontsloten is/wordt voor wegverkeer;

verzoekt de regering, een wegenontsluitingsplan voor de Tweede Maasvlakte op te stellen waarvan een tweede oeververbinding deel uitmaakt,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid Madlener. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund. Zij krijgt nr. 116 (31305).

De heer **Madlener** (PVV): Gelet op alle grote woorden van de andere fracties, in ieder geval van die van het CDA, neem ik aan dat deze motie breed gesteund zal worden.

De heer **Van der Staaij** (SGP): Voorzitter. Ik dank de minister en de staatssecretaris voor de beantwoording. Ik heb nog twee korte opmerkingen, want de minister is grieperig, de staatssecretaris is jarig en mijn spreektijd is zeer kort.

Verantwoord mobiel is en blijft voor ons het uitgangspunt en dus niet onbepaald mobiel. Wij zullen daarover nog wel eens doorspreken, maar concreet vinden de minister en ik elkaar in de kilometerheffing. Dat is voor ons een vitaal onderdeel van de mobiliteitsplannen. Tot slot het regionaal openbaar vervoer. De staatssecretaris zegt dat daarbij centralisatie niet de intentie is. Dat onderken ik, maar het blijft een risico dat dit wel het effect kan zijn.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Voorzitter. Ook ik dank de bewindslieden voor hun antwoorden, hoewel sommige antwoorden last hadden van griep, maar dat is wel vaker bij dit soort debatten.

Ik ben in eerste termijn nog iets vergeten te zeggen over de elektrische auto. Ik druk de minister van Verkeer en Waterstaat op het hart dat er een prachtige motie van GroenLinks en VVD is aangenomen en vraag hem met de uitvoering daarvan echt haast te maken. Er ligt prachtige technologie op de plank in Delft. De handen van de werkloze werknemers bij NedCar in Born jeuken om een nieuwe productielijn aan te vatten. Er zijn andere producenten in Nederland die naar het buitenland gaan, tot in Azië toe, om daar zaken te doen, deals te sluiten met nationale overheden om de productie van elektrische auto's op gang te brengen. Kabinet, kom uit je stoel en voer die motie uit. Er staan wat vage intenties, ongetwijfeld goed bedoeld, in de stukken van het kabinet, maar er moet letterlijk veel gas gegeven worden. Graag een goudgerande toezegging van de minister van Verkeer en Waterstaat.

Mijn tweede punt betreft de tram in de middelgrote steden. Ik heb goed begrepen dat de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat nog in de richting van de zomer met nadere plannen, met nieuwe stukken komt. Ik wil haar een mooie, prachtige, schitterende motie voorhouden. Zij luidt als volgt.

---

#### Motie

---

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat het kabinet in het Actieprogramma Regionaal OV 460 mln. beschikbaar heeft gesteld voor de tram;

constaterende dat dit hele bedrag gereserveerd is voor tramprojecten in de grote steden, maar dat ook buiten de Randstad goede plannen bestaan om de tram weer te laten rijden;

spreekt uit dat de vergevorderde plannen om een tram te laten rijden in Maastricht en Nijmegen en tussen Zwolle

en Kampen waar mogelijk door het Rijk gesteund dienen te worden,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Vendrik, Roemer, Roefs, Koopmans, Cramer en Van der Staaij. Zij krijgt nr. 117 (31305).

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Dit zijn de moties waar je het voor doet op zo'n dag!

Voorzitter. Mijn fractie blijft buitengewoon nieuwsgierig naar de antwoorden op de vragen over de spoorlijn Breda-Utrecht. Laat ze van olympische kwaliteit zijn, minister!

De **voorzitter**: Hiermee is de tweede termijn van de kant van de Kamer afgerond. Ik schors de vergadering voor 15 minuten. Om 16.50 uur beginnen wij weer. Ik vraag ook de bewindspersonen om weer op tijd aanwezig te zijn.

De vergadering wordt van 16.38 uur tot 17.01 uur geschorst.

De **voorzitter**: Ondanks de wat ziekelijke toestand van de minister en de verjaardag van de staatssecretaris, druk ik toch een welgemeend ongenoegen namens de Kamerleden uit. Wij hadden afgesproken om 16.50 uur te beginnen en wij zijn nu ruim tien minuten over dat tijdstip heen.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Voorzitter. De heer Koopmans wil graag weer een brief ontvangen met een onderbouwing van het project in Amsterdam in het Actieplan regionaal OV. Dat wil ik natuurlijk heel graag doen. Het is een prachtig plan. Ik stel mij voor dat ik de Kamer de onderbouwing stuur van alle 50 projecten, want daar geur ik graag mee. De heer Koopmans krijgt die dus van mij.

De heer Van der Staaij heeft opgemerkt dat de bedoeling niet was dat deze aanpak in het actieplan ov zou leiden tot centralisatie en vraagt of dit niet de uitwerking zal zijn. Ik denk van niet. Natuurlijk heeft ook de rijksoverheid behoefte aan een goed samenhangend ov-systeem en het tegengaan van de lappendeken. Dan is het soms nodig om met de decentrale overheden te bekijken hoe het moet worden aangepakt. De decentrale overheden hebben de projecten aangedragen waarvan zij denken dat die in dit kader, als er versnelling kan zijn en extra geld van het Rijk, het meest voldoen aan de criteria. De decentrale overheden nemen dus hun verantwoordelijkheid en bekijken samen met het Rijk hoe het het best kan worden aangepakt. Het is geen centralisatie, het is wel samen kijken naar de problemen en samen kijken hoe die snel kunnen worden opgelost.

De heer **Roemer** (SP): Ik krijg wel graag in tweede termijn een bevestiging dat de brief over de bussen er komt.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Dat is goed, het staat ook in mijn papieren.

De **voorzitter**: Bij dezen heeft de heer Roemer dus de bevestiging.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Ik kom vervolgens bij de moties.

Het dictum van de motie-Roemer op stuk nr. 109 luidt: "verzoekt de regering het collectief vervoer op de wegen te bevorderen door met een landelijk plan te komen om meer doelgroepstroken voor collectief vervoer op drukke wegen te krijgen". Er is onderzoek gedaan naar de doelgroepstroken. Daaruit is gebleken dat die weinig effectief zijn. Dus komen met een landelijk plan is echt iets wat ik moet ontraden. Als er nieuwe informatie op dit gebied is, ben ik natuurlijk bereid om ernaar te kijken. Dan nemen wij het mee. Zoals het er nu voor staat, is een landelijk plan volgens de informatie die ik nu heb, niet effectief. Het gaat dus echt te ver. Ik ontraad daarom aanneming van deze motie.

In de motie-Roemer op stuk nr. 110 wordt de regering verzocht "te onderzoeken welke kansen het samengaan van metrovervoer met lightrail kunnen bieden en nog dit jaar met voorstellen hiertoe te komen". De kansen bij het samengaan van metrovervoer en lightrail wil ik zeker onderzoeken. Waar het ov nu een lappendeken is en wij moeten bekijken hoe wij er een samenhangend systeem van kunnen maken, wil ik juist om die lappendeken te voorkomen dat onderzoek naar het samengaan van metrovervoer en lightrail betrekken bij de visie op het regionaal vervoer waarmee ik in de zomer van 2010 kom. Dan kan het in een overzichtelijk geheel worden gezet. Dus kansen bekijken, ja. Nog dit jaar met voorstellen komen, nee. Ik wil mogelijke voorstellen betrekken bij de visie op het regionaal ov waarmee ik in de zomer van 2010 kom, juist om een lappendeken te voorkomen. Ik ontraad aanneming van de motie in deze vorm. Maar als "en nog dit jaar met voorstellen hiertoe te komen" wordt gewijzigd in "en daarop terug te komen in het kader van de visie op het regionaal ov", beschouw ik de motie als ondersteuning van het beleid.

De heer **Roemer** (SP): Ik zal overwegen of ik de motie op enigerlei wijze kan aanpassen.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Ik kom bij de motie van de heer Cramer op stuk nr. 113, waarin de regering wordt verzocht in overleg met de decentrale overheden, ProRail en NS te komen tot een landelijke regeling voor vervangend vervoer en verbetering van de informatievoorziening richting de reiziger tijdens verstoringen. Ik mis in deze motie de decentrale vervoerders. Die zouden toegevoegd moeten worden in het dictum. Iedere vervoerder heeft een aparte vervangingsregeling. Ik ben zeker bereid in overleg te treden met de decentrale overheden, de decentrale vervoerders, NS en ProRail om te kijken of daarin meer gestroomlijnd kan worden. U moet wel bedenken dat bestaande concessies niet opengeboken kunnen worden. Ik ben zeker bereid met deze partijen te gaan praten, maar mijn verzoek is dan wel om de motie volledig te maken en in het dictum de decentrale vervoerders toe te voegen.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Ik zal dat overwegen.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: De laatste motie waarop ik reageer is die van de heer Vendrik op stuk nr. 117, waarvan het dictum luidt: spreekt uit dat de

vergevoerde plannen om een tram te laten rijden in Maastricht en Nijmegen en tussen Zwolle en Kampen waar mogelijk door het Rijk gesteund dienen te worden. De heer Vendrik heeft er een aantal malen aandacht voor gevraagd en ik heb ook al een aantal malen geantwoord dat het zeker mijn beleid is. Wanneer ik in de zomer van 2010 met de visie op het regionaal ov kom, zal ik ook kijken wat wij nog meer kunnen doen en welke trajecten en projecten, als ze voldoen aan de kosten-batenanalyse en wanneer ze effectief zijn, in aanmerking komen voor steun door het Rijk. In het dictum staat wat ik doe en wat ik de heer Vendrik al een aantal malen heb geantwoord. Het is een mooie motie, maar in het licht van mijn beleid is ze overbodig.

Minister **Eurlings**: Voorzitter. Ik ben mevrouw Roefs een antwoord verschuldigd over de wandelpaden. De aanleg van wandelpaden is op zichzelf geen landelijke verantwoordelijkheid, maar van decentrale overheden. Met name provincies spelen hierin een rol. Het ministerie van LNV is systeemverantwoordelijk voor het landelijk routenetwerk van wandelpaden. Daarvoor staat het ook budget ter beschikking. Bij Verkeer en Waterstaat ligt met name de verantwoordelijkheid voor het doorsnijden van wandelpaden, zoals mevrouw Roefs terecht heeft opgemerkt. In de Nota Mobiliteit staat er het nodige over vermeld. Een essentieel onderdeel is dat bij alle beheerders van wegen, spoorwegen en vaarwegen in den brede, dus ook wandelpaden, nadrukkelijk de medeverantwoordelijkheid wordt gelegd om bij de aanleg en aanpassing van infrastructuur kruisende routes voor fiets- en wandelverkeer zo veel mogelijk in stand te houden. Dat is een nadrukkelijk uitgangspunt. Hierover is overleg met belangenorganisaties van wandelaars en fietsers. Hiermee zijn de voorwaarden gecreëerd om bij de aanleg of aanpassing van infra altijd een serieuze afweging te maken en de consequenties voor wandelpaden mee te nemen. Daarmee lijken mij voldoende garanties aanwezig bij een kadernota zoals inzake de mobiliteitsaanpak dat die wandelpaden kunnen worden meegenomen. Het komt altijd op de uitvoering aan, maar de gevolgen voor het doorkruisen zijn wel degelijk een belangrijk onderdeel van de visie die in de mobiliteitsaanpak staat vermeld.

De heer Vendrik sprak over de elektrische auto. Vanuit mijn verantwoordelijkheid voor Verkeer en Waterstaat beschouw ik het rijden op elektriciteit als een erg kansrijke optie om ervoor te zorgen dat auto's in de toekomst schoner, stiller en klimaatvriendelijker worden. Wij zien om ons heen veel goede initiatieven op dat punt, waarvan ik het mooie vind dat met zo'n elektrische lotus het beeld van het gemotoriseerde boodschappenkarretje ver achter ons ligt. Elektrisch rijden kan ook heel erg leuk en sportief zijn. Inderdaad kunnen er weinig boodschappen achterin die auto, maar goed, met zo'n auto wil je vaak op en neer naar de winkel! Regelmatig word ik benaderd door elektriciteitsbedrijven, grote autofabrikanten of decentrale overheden die graag aan de slag willen met dit soort elektrische auto's. Ik wil dat momentum graag gebruiken door ook als rijksoverheid kansrijke initiatieven in de markt te ondersteunen om gezamenlijk de elektrische auto's de grootste kans van slagen te geven. Dat vraagt om een duidelijke, ambitieuze visie en concrete maatregelen van het kabinet. Daarom ben ik op dit moment als antwoord op de genoemde motie-Vendrik/De Krom, ingediend bij de

begrotingsbehandeling in december, druk bezig samen met mijn collega's een plan van aanpak van versnelde marktintroductie van elektrische auto's te maken. Ik verwacht de Kamer dit plan van aanpak in mei van dit jaar toe te kunnen zenden. In het plan van aanpak zal het kabinet zijn ambities schetsen om Nederland de komende jaren te maken tot een internationale proeftuin voor elektrisch rijden en om de jaren daarna door te groeien naar grootschalige marktintroductie. In het plan van aanpak zal worden ingegaan op wat daarvoor nodig is, zoals ontwikkeling van voldoende oplaadinfrastructuur, een goed fiscaal beleid en slimme arrangementen tussen overheden en marktpartijen, waarbij bijvoorbeeld overheden als launching customer kunnen optreden. In het plan van aanpak zal ook een stimuleringsregeling proeftuin elektrisch rijden worden aangekondigd, die nog voor de zomer zal worden geopend. Met die proeftuin wil ik kansrijke pilotprojecten financieel ondersteunen. Doel daarvan is om in de praktijk concrete leerervaringen op te doen met de introductie van elektrische automobielen. De aanpak is nodig om te voorkomen dat een al te overhaaste introductie van elektrische auto's op grote schaal op een fiasco uitloopt, bijvoorbeeld omdat auto's nog onvoldoende betrouwbaar zijn of in de praktijk niet goed voldoen. De elektrische auto is te perspectiefrijk om dat risico te lopen. Voor de proeftuin elektrisch rijden zal ik de komende twee jaar zo'n 10 mln. ter beschikking stellen. Dit als antwoord voor dit moment. Het onderwerp komt terug in het plan van aanpak dat in mei naar de Kamer komt. Samen met collega's ben ik er mee bezig, waarbij ik ook de fiscale kant van de zaak heb genoemd. Ik hoop de heer Vendrik en anderen te hebben overtuigd van de serieuze manier waarmee wij dit onderwerp oppakken.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Dit nodigt uit tot een heel debat, maar dat gaan wij nu niet voeren. Ik hoop echt dat het meer begin dan eind mei wordt, zodat wij nog voor de zomer hierover met het kabinet kunnen spreken. Nogmaals, er is een actueel probleem rond NedCar. Ik hoop zeer dat de regering bereid is tot desnoods licht onorthodoxe stappen om te kijken of werkgelegenheid bij NedCar behouden kan blijven. Directie en werknemers willen de elektrische auto in productie gaan nemen, maar het is ook wachten op steun van dit kabinet, in welke vorm dan ook, om te zorgen dat perspectief wordt geboden. Ik wil die boodschap heel indringend onder de aandacht van de minister brengen. Wij zullen daar nog vaker op terugkomen.

Minister **Eurlings**: Ik had gehoopt dat mijn uitvoerige antwoord niet zou zijn gezien als een oproep tot debat, maar meer als een oproep tot lof. Ik denk dat de regering echt heel serieus omgaat met hetgeen u hebt gesteld. Of het nu begin of eind mei is, als wij het hebben over al die prachtige reacties op uw motie zou half mei nog zeer voortvarend zijn, waarmee wij in Europa redelijk voorop lopen.

Ik vind het wat ver gaan – ik zeg dat als iemand die in productietechniek aan de TU is afgestudeerd – als de overheid de rol van producent op zich gaat nemen. Dat is niet helemaal de bedoeling. Zoals bekend zijn er andere initiatieven, zoals in Heerlen, waar ook aan een elektrische auto wordt gewerkt. Ik vind dat wij als overheid de randvoorwaarden moeten scheppen, bijvoorbeeld als het gaat om de infrastructuur. Ik zeg net dat je overal moet

kunnen inpluggen. Verder gaat het dan om fiscale voordelen, zodat het fiscaal heel aantrekkelijk wordt om ermee te beginnen, het stimuleren van innovatie, het doorontwikkelen opdat de producten betrouwbaarder worden, en wellicht ook de rol van launching customer. Dat zijn vier richtingen waarin de overheid heel goed werk kan doen om de randvoorwaarden optimaal te maken en te zorgen dat het op een gegeven moment en masse een groot succes kan worden. Wij doen dit alles, zodat over een aantal jaren de elektrische auto als een zeer reëel alternatief voor de brandstofauto kan gaan functioneren. Ik zie echter niet echt een rol weggelegd voor de overheid om zelf productie te gaan draaien, in welke fabriek dan ook. Dat moet de markt zelf oppakken.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Volgens mij heb ik nog geen antwoord gekregen op mijn vraag over het langzaam verkeer en het robuust maken van het onderliggend wegennet.

De heer **Roemer** (SP): Moet ik conclusies trekken uit het feit dat de minister niet is ingegaan op mijn verhaal rond de spoorlijn Breda-Utrecht?

Minister **Eurlings**: Op de vraag van mevrouw Roefs kom ik graag terug als ik ben ingegaan op de ingediende moties.

Over Breda-Utrecht heb ik gezegd dat ik binnenkort met antwoorden zal komen. Juist het feit dat wij nog aan het kijken zijn, kan als een sprankje hoop worden gezien. Wij hebben namelijk niet direct gezegd dat het te weinig oplevert en te veel kost. Wij zijn er nog nadrukkelijker naar gaan kijken. Wij komen snel met de uitkomsten daarvan. Het lijkt mij niet erg opportuun om het nu af te doen met kwart antwoorden. Het is echter geen vooropgezet trucje om van uitstel afstel te maken. Het is een serieuze manier om nog een keer te bekijken of wij dingen over het hoofd hebben gezien en of wij niet op een betaalbare manier – ook al zou de spoorlijn er dan niet direct komen – in de toekomst die spoorlijn wel kunnen aanleggen. Dat zijn de kleuren waar wij naar kijken. Ik kom daar binnenkort op terug.

De motie-Koopmans/Cramer op stuk nr. 106 gaat over de HSL-Oost. Ik heb al gezegd dat daar in het verleden nogal stevige conclusies met de Kamer over zijn getrokken. Een betere dienstregeling voor de ICE Amsterdam-Frankfurt maakt sowieso onderdeel uit van de planstudie Utrecht-Arnhem. Wat dat betreft, krijgt ook de ICE-verbinding in de huidige plannen al aandacht. Wij willen in de manier waarop wij de viersporigheid naar Arnhem vorm gaan geven, er ook echt voor zorgen dat die ICE betrouwbaar kan rijden. Het probleem is nu dat die vaak "achter de boemel" hangt en dat de hele dienstregeling daardoor in het honderd loopt. Dat is dus al een hele verbetering ten opzichte van nu. Ik begrijp echter dat de heer Koopmans dat niet genoeg vindt. Hij ziet voor zich dat in de toekomst de trein meer op speed richting Duitsland kan en van Duitsland terug naar de Randstad. Hij plaatste deze motie zelf ook in het perspectief van de verlenging van het MIRT. Dat vind ik belangrijk, omdat wij anders de financiering niet zouden hebben. Als wij die verlenging erdoor krijgen, waar hij zelf in een motie met de PvdA toe heeft opgeroepen, ben ik bereid om toe te zeggen om een HSL-Oost te betrekken in het onderzoek naar mogelijke projecten voor de periode 2020-2028 en een nieuwe check te doen op

datgene wat mevrouw Netelenbos destijds in negatieve zin geconcludeerd heeft en nog eens te kijken of, als je naar de verdere toekomst kijkt en naar de marktprognoses, er niet toch een modus is te vinden op basis waarvan dit project alsnog kansrijk zou zijn. Laten wij echter niet te snel het verwachtingenpatroon te hoog opvoeren, want de conclusies waren toen gitzwart. Als je wat verder vooruit kijkt, is het echter de vraag of de conclusies nu weer zo zouden zijn. Als wij de verlenging van het MIRT erdoor krijgen, ben ik bereid dat onderzoek opnieuw te doen. Op het moment dat wij richting 2010 bepalen wat wij met de corridor gaan doen, zal ik de Kamer ook de conclusies van dat onderzoek presenteren voor de periode 2020-2028. Als ik de motie zo mag opvatten, wil ik haar van een positief oordeel voorzien. Ik zie de heer Koopmans knikken. Ik ga er dan ook van uit dat hij daarmee akkoord gaat.

De tweede motie van de heer Koopmans, die door mevrouw Roefs is meeondertekend, gaat onder andere in op het belang van een integrale afstemming. Daarover heeft mevrouw Roefs nadrukkelijk gesproken. In deze motie wordt de regering verzocht om bij de besluitvorming de robuustheid nadrukkelijk mee te wegen. Ook wordt zij verzocht om de mobiliteitsaanpak als aanvulling op de Nota Mobiliteit te verankeren in het beleid en, indien nodig, zelfs de juridische randvoorwaarden daarvoor te creëren. Het is een motie met een stevige doorwerking. Dat houdt in dat het ambitieniveau van de mobiliteitsaanpak de jure ook in alle afwegingen die wij nog moeten maken, nadrukkelijk zijn rol zal moeten spelen. Daardoor is dit een belangrijke motie. Ik beoordeel deze positief omdat zij de mobiliteitsaanpak tanden geeft bij het creëren van deze robuustheid en integraliteit.

De **voorzitter**: Dit is de motie-Koopmans/Roefs op stuk nr. 107.

Minister **Eurlings**: De motie-Roefs/Cramer op stuk nr. 108 over de SER-ladder zie ik als een soort stok achter te deur voor het uitbrengen van een startnotitie. Ik heb vooral de interruptiedebatten met mevrouw Roefs op mij laten inwerken. Zij heeft in haar eerste en tweede termijn nadrukkelijk aangegeven hoe belangrijk zij het vindt dat wij breed bekijken of alles goed wordt meegenomen zodat het geen praatjes voor de vaak worden. Nu zit ik er wel mee dat het MIRT-spelregelkader puur betrekking heeft op een proces en dus geen inhoud heeft. Dat is even moeilijk. Ik heb hierover gediscussieerd met een collega van mevrouw Roefs, mevrouw Vermeij, toen wij het MIRT-spelregelkader hebben vastgesteld. Ik wil aanbevelen om een en ander nadrukkelijk te laten neerslaan bij de aanpassing van de Tracéwet in het kader van Elverding. Binnenkort bereiken de plannen daarvoor de Kamer. Die gaan over de inhoud. Dan spreken wij dus over de inhoud aan de hand van een startnotitie: hoe gaan wij dat doen, wat moet erin zitten en welke vinkjes moeten sowieso worden gezet? Dat maakt het veel krachtiger. Het lijkt mij dat ik de inhoud van de motie versterk als ik deze zo mag lezen dat wij een en ander gaan invullen bij de aanpassing van de Tracéwet. Daarbij is het nadrukkelijk van belang dat alle zeven onderdelen van de zevensprong afdoende tot hun recht komen. Dat zei mevrouw Roefs zojuist tegen de heer Vendrik. Het is niet per definitie bij elk project de prioriteitsvolgorde. Ook dat zei mevrouw Roefs zojuist tegen de heer Vendrik

toen zij daartoe werd uitgedaagd. Dat vind ik van belang. Deze prioriteitsvolgorde staat niet altijd vast, maar wel moeten steeds alle zeven onderdelen van de zevensprong van een afdoende inhoudelijke analyse zijn voorzien. Als ik het zo mag uitleggen en ik kan dit als zodanig in de voorstellen voor de Tracéwet laten neerslaan, want daar kan ik het veel beter in verwerken dan in een MIRT-spelregelkader, dan kan ik over deze motie positief adviseren. Ik zie mevrouw Roefs knikken, dus ik ga ervan uit dat dit zo kan.

De **voorzitter**: Het lijkt mij dat mevrouw Roefs de motie op dit punt zal aanpassen.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Ik zal de motie aanpassen. Ik zat nog even te denken over de prioriteitsvolgorde. Het is een zevensprong die uiteindelijk eindigt met "alle andere stappen zijn genomen, er moet dus een weg worden aangelegd".

Minister **Eurlings**: Ik wil zeggen dat de prioriteitsvolgorde geen wet van Meden en Perzen is. Anders gaan bijvoorbeeld alle grondbeginselen van de beprijzing van de commissie-Nouwen op de helling. Dan zou je bij wijze van spreken eerst tot het gaatje moeten gaan om met beprijzing de boel op te lossen. Dan is de sky al heel snel de limit. Het is altijd een combinatie van benutten, bouwen en beprijzen, in goede balans, zoals wij in de kabinetsstandpunten over beprijzing hebben vastgelegd. Dan moet je wel iedere keer de analyse maken of je dit zo of zo kunt oplossen, maar dat wil nog niet zeggen dat je altijd de prioriteit in die volgorde moet leggen, dat je altijd tot het uiterste gaatje moet gaan met het ene instrument, voordat je dat andere instrument gebruikt. De antwoorden bij die analyse kunnen van project tot project verschillen, maar ik vind wel dat je al die zeven analyses moet doen. Dan moet je dus ook kwetsbaar tegenover het parlement en de samenleving aangeven waarom je in de eindafweging zegt dat wij bij beprijzing tot hier gaan, bij bouwen tot hier en bij dat tot hier. Dat is geen wet van Meden en Perzen, maar maatwerk.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Ik kijk nog even indringend naar mevrouw Roefs. Is dit inderdaad de uitleg van haar motie? De zevensprong van Verdaas of de mobiliteitsladder is wel bedoeld om hiërarchie en prioritering aan te brengen en te zeggen: als wij een mobiliteitsvraagstuk in een regio hebben, volgen we de volgende stappen. Pas in allerlaatste instantie, als het echt niet anders kan, komt er asfalt aan te pas, maar eerst nemen we andere maatregelen, en wel in deze volgorde. Zo is de mobiliteitsladder bekend. Anders krijgen we nu ineens een soort horizontale ladder, waar eigenlijk geen enkele analytische, politieke of bestuurlijke kracht meer van uitgaat. Dan reutel je een eind in de rondte en dan kijk je wat naar management en een beetje kilometerheffing en als het uitkomt, pak je ook nog een stuk asfalt mee. Dan heeft het toch geen betekenis meer?

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Wat mij betreft zit er wel degelijk een hiërarchische volgorde in, maar de minister heeft wel een punt dat je, als je bij de stap kilometerheffing komt, kunt zeggen dat je de weg niet hoeft aan te leggen als je het spitstarief verhoogt naar € 3 per kilometer. Laat heel duidelijk zijn dat er een hiërarchische volgorde in zit. We hebben overigens nog steeds niet

bepaald hoe we het effect van de kilometerheffing gaan wegen. De minister heeft gezegd dat we een gevoeligheidsanalyse doen, maar we zijn het er nog lang niet over eens wat deze inhoudt en hoe je deze uitrekt. Voorlopig is het wat mij betreft de ladder van Verdaas, dus er zit een hiërarchie in.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Dus wel hiërarchie en wel prioritering, maar de minister legt de motie op een andere manier uit.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Een horizontale ladder is ook een brug, dus dat werkt ook.

De heer **Koopmans** (CDA): Denkt mevrouw Roefs dat volgens gedeputeerde Verdaas van Gelderland de verbreding van de A1 en de aanpak van de N18, de N35 en de A15, waar het college van GS telkenmale voor heeft gepleit, als gevolg van deze motie niet de ladder op moeten maar de roetsbaan afdaan? Dat is even de vraag.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): De Roefsbaan.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Ik weet als geen ander dat Co Verdaas als gedeputeerde met zijn ambtenaren bij ieder project de zevensprong toepast. Ik ben ervan overtuigd dat de projecten die de heer Koopmans noemt, de zevensprong met alle egards doorstaan.

Minister **Eurlings**: Die projecten doorstaan de test alleen maar als er geen rabiëte hiërarchie is. Ik hecht eraan om dat zo te zeggen, omdat de voorgangers van de heer Vendrik deze discussie ook hebben gevoerd bij de Nota Mobiliteit, en daarin is het ook niet zo neergeslagen. Volgens het coalitieakkoord is de Nota Mobiliteit het uitgangspunt van ons beleid, dus je kunt niet rabiëren een hiërarchie aanbrengen, want dan zou je die verbreding niet hoeven te doen. Dan zet je er gewoon een vet tarief op per kilometer en dan ben je er ook uit, zo simpel is het. Ik vind het van belang, en dat was ook de kracht van het interruptiedebat, om wel heel serieus te bekijken of je dat op een andere manier kunt oplossen. Daarom leg ik de motie uit zoals ik deze uitleg. Als je standaard zegt dat het ene hoe dan ook belangrijker is dan het andere, kom je in een knel waar je niet uitkomt. Dat is ook de lijn die de provincie van de heer Verdaas niet volgt, want daar kijkt men ook heel afgewogen naar de oplossing van een specifiek probleem. Ik vind wel en dat kwam ook goed naar voren in de eerste termijn van mevrouw Roefs dat moet worden voorkomen bij de analyse, dus bij de startnotitie dat je de indruk wekt dat nauwelijks enige aandacht is besteed aan vijf van de sporten van de ladder en je direct doorknalt naar en alles zet op de twee andere sporten. Alle zeven elementen moeten serieus worden geanalyseerd waarna kan worden gezegd waarom bij dat project daar of daar de prioriteit ligt. Andere mensen kunnen dan zeggen dat die afweging naar hun mening onvoldoende is gemaakt. Een standaard volgorde is niet in de Nota Mobiliteit gekomen, maar toen speelde die discussie ook. De heer Vendrik en zijn voorgangers hebben dat wel geprobeerd, maar dat is niet gelukt. De Nota Mobiliteit is uitgangspunt van het regeringsbeleid, maar als je zegt dat alle zeven elementen volledig tot hun recht moeten komen, echt grondig moeten worden geanalyseerd, dan vind ik

dat in lijn met hetgeen mevrouw Roefs naar voren bracht. Als ik het zo mag uitleggen en mag laten neerslaan waar het hoort, in de nieuwe Tracéwet, dan wil ik deze motie graag van een positief oordeel voorzien. Het gaat dus om verkenning, de startnotitie en Elverding. Dat alles moet neerslaan in het voorstel waarmee wij binnenkort komen. Zo willen wij het in wetgeving vastpinnen en dan kan het niet meer voorkomen dat wij aan een van de onderdelen van die zevensprong niet voldoende aandacht besteden, want iedere keer zullen wij dan moeten verantwoorden waarom hier wel en daar niet.

De **voorzitter**: Ik zie dat enkele leden een interruptie willen plaatsen. Dit is geen derde termijn en ik denk dat nu wel voldoende gewisseld is wat de uitleg van de motie moet zijn, zowel door de indieners als door de minister. Op basis daarvan kunt u allen uw oordeel over de motie vormen.

De heer **Roemer** (SP): Ik wil toch nog wel graag een opmerking maken.

De **voorzitter**: We gaan er geen derde termijn van maken!

De heer **Roemer** (SP): Nee, het is ook geen vraag. De ladder van Verdaas wordt nu zo breed geïnterpreteerd dat wij ons moeten afvragen of hij dan nog wel enige waarde heeft.

De **voorzitter**: Het is ook geen ladder maar de zevensprong van Verdaas. Volgens mij zit er ook wel een punt in waarom het geen ladder is genoemd. Ik denk echter dat wij er nu voldoende over hebben gewisseld en ik vraag de minister dan ook de volgende motie te bespreken.

Minister **Eurlings**: Maar ik hecht eraan om nogmaals te zeggen dat precies dezelfde discussie bij de Nota Mobiliteit speelde en dat de meerderheid van de Kamer het toen ook zo heeft willen internaliseren in beleid, maar ik vind dat het nu bij Elverding extra nadrukkelijk voor de verkenning dient te worden vastgelegd. Voorzitter. Ik zou de motie van de heer Aptroot op nr. 111 positief willen bejegenen, maar ik heb nog wel een aantal opmerkingen. In de eerste plaats is de eerste overweging niet correct. Dat moet de heer Aptroot wel tot grote tevredenheid stemmen, want dit jaar geven wij het geld voor wegaanleg en wegaanpassingen gewoon uit. Het is een beetje nieuw en een beetje wennen, want heel veel jaren is dat niet gelukt, ook niet in veel jaren waarin zijn en mijn partij samen in de regering hebben doorgebracht, maar nu lukt het wel. In de tweede overweging staat dat de economie een impuls nodig heeft. Ik wil niet vooruitlopen op de reactie van het kabinet op de economische crisis. Maar dit alles gezegd hebbend, wil ik gaarne in de MIRT-ronde van dit voorjaar met de provincies bespreken welke projecten zij kunnen versnellen en hoe wij elkaar daarbij zouden kunnen helpen. Als de heer Aptroot mij mijn opmerkingen over de eerste twee overwegingen toestaat – de eerste is absoluut niet correct – dan wil ik deze motie graag positief bejegenen. Na de MIRT-ronde van dit voorjaar komen wij er dan wel op terug.

De heer **Aptroot** (VVD): Als wij het over de strekking en de bedoelingen maar eens zijn. Het is mogelijk dat er nu bij het Rijk niets blijft liggen, maar ik heb wel indicaties dat er in sommige provincies wat blijft liggen. Maar goed, ik heb in ieder geval begrepen dat de minister bereid is om de motie uit te voeren.

Minister **Eurlings**: Ja!

De **voorzitter**: Nee, mijnheer Roemer, alleen de indieners!

De heer **Roemer** (SP): Kom op, voorzitter, wij kunnen wel krap in de tijd zitten, maar als er staat "met spoed" zou ik in ieder geval wel willen weten wat er precies wordt bedoeld. Gaan wij nu ineens alle zorgvuldigheid overboord gooien of willen wij alleen maar het ambtelijk apparaat harder laten werken? Wat is dit nu voor een antwoord op een motie? Het wordt zo toch volstrekt onduidelijk?

De heer **Aptroot** (VVD): Ik vond het een prima antwoord!

De **voorzitter**: De minister heeft geantwoord in hoeverre hij bereid is deze motie uit te voeren.

De heer **Roemer** (SP): Ik wil van de minister weten wat hij bedoelt met spoed en of hij alle gemaakte afspraken gewoon naast zich neerlegt.

Minister **Eurlings**: Wij leven nog altijd in een rechtsstaat en wij kennen in ons land een traditie van zorgvuldigheid bij het omgaan met bijvoorbeeld milieubelangen. Wij hebben bij de procedure voor de spoedwet gezien dat het juridische en cijferfetisjisme nog niet altijd direct als een milieubelang kan worden gezien. Althans, dat was de conclusie van Peter Elverding. Daarom moest er een spoedwet komen waarmee wij dingen kunnen versnellen. Nu heeft de premier in zijn nieuwjaarsrede de provincie en lagere overheden opgeroepen om te kijken waar versneld kan worden. De heer Koopmans heeft recent bij de behandeling van de spoedwet gevraagd of er ook een spoedaanpak is voor provincies. Ik vind het echt wel de moeite waard om in lijn met de motie van de heer Aptroot de provincies aan te spreken om te bezien waar zij kunnen versnellen en daarbij meteen het juridisch instrumentarium onder de loep te nemen. Ik vind dat een goede lijn. Natuurlijk kom ik aan het eind van de ronde met de provincies weer bij de Kamer terug. Dan zal de Kamer moeten afwegen of er sprake is van een goede balans of niet. Daarover zullen wij natuurlijk met elkaar moeten spreken, maar ik vind het aangaan van die uitdaging wel een goede lijn.

De leden Cramer en Roefs hebben een motie ingediend over mobiliteitsmanagement op stuk nr. 112. Ik vind dit in principe een belangrijke motie omdat zij nadrukkelijk een stok achter de deur positioneert. Wij moeten ervoor oppassen dat wij op het moment dat de karavaan begint te lopen niet continu die knuppel boven de leden van de karavaan houden, anders gaan zij misschien duiken en zich ingraven. Dat is nu net niet wat wij willen. Wij moeten elkaar daarin zien te vinden. Het punt is niet dat er zoveel uitgewerkt moet worden, want er ligt een regeling op stapel: een regeling van VROM en V&W voor een puntensysteem. Er zijn wel veel bezwaren. Ik zeg de

Kamer dat ik het veel beter vind als het bedrijfsleven zelf zijn verantwoordelijkheid neemt. Ik juich het zeer toe dat wij niet met die bureaucratische toestand hoeven te beginnen. Mag ik de motie zo lezen dat het erom gaat de mogelijkheid open te houden voor alle bedrijven? Dan wil ik de motie graag positief bejegenen. Als wij nu allemaal dingen zouden moeten uitwerken, terwijl het bedrijfsleven net doet wat wij zoveel jaar gehoopt hebben – men gaat er echt voor – dan vind ik het een ondankbaar signaal. Dat is net de balans. Als ik dat "uitwerken" kan doorstrepen en de nadruk ligt op het openhouden van de mogelijkheid, waarbij in de communicatie met het bedrijfsleven erop gewezen wordt dat men moet doorpakken omdat die regeling er nog ligt, kan ik de motie positief bejegenen. Er ligt gewoon een regeling, dus wij hoeven niets meer nader uit te werken. Ik zou het vreemd vinden als wij op het moment dat de karavaan begint te rollen die extra knuppel gaan inzetten. Maar de knuppel is er en die ligt gewoon in het hoenderhok.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Naar mijn overtuiging staat in de motie wat de minister nu duidt.

De heer **Koopmans** (CDA): Is de minister niet bang voor miljoenen aan administratieve lasten als gevolg van deze motie?

Minister **Eurlings**: Ik zeg nogmaals met klem dat ik er gewoon van uitga dat er geen regeling nodig is. Ik vind het alleszins beter. Nu het bedrijfsleven rent, ben ik ervan overtuigd dat men blijft rennen en dat men nog harder gaat rennen. Ik moedig dat aan en ik stimuleer dat met een tweede tranche. Ik hoop dus van ganser harte dat wij nooit welke bureaucratische Haagse regel dan ook nodig hebben. Maar de heer Cramer vindt die stok achter de deur belangrijk, zodat men gemotiveerd blijft om door te pakken. Als ik de motie zo mag uitleggen, dat ik niet allemaal nieuwe regelingen moet uitwerken, maar dat die stok achter de deur er wel is, zodat ik tegen het bedrijfsleven kan zeggen dat het moet doorpakken omdat het anders met die stok achter de deur te maken krijgt, dan vind ik die motie prima. Dat heeft de heer Cramer mij zojuist bevestigd. Maar liever nooit een regeling. Ik heb er vertrouwen in dat die regeling niet nodig is, omdat het bedrijfsleven meer dan ooit zijn verantwoordelijkheid neemt. Dat vind ik echt toe te juichen.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Steunt de minister ook de tweede overweging in deze motie? Ik vraag dit niet voor niets. Vorige week hadden wij een debat met de minister van VROM over luchtkwaliteit en ik kan zeggen dat zij dit echt niet voor haar rekening neemt. Als het gaat over klimaat, moet ik zeggen dat ik deze minister tot nu toe daar nooit in die bewoordingen over heb gehoord. Ik vraag hier een serieus antwoord op.

Minister **Eurlings**: Wij hebben nog geen kilometerbeprizing. Die maatregel komt dus nog; hij maakt integraal onderdeel uit van Schoon en Zuinig. Ik moet op mijn vlak nog heel wat maatregelen doorvoeren om überhaupt aan de Schoon en Zuinig-afspraken tegemoet te komen.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Voorzitter. Zo wordt het mij te dol.



Minister **Eurlings**: De heer Cramer knikt nu instemmend.

De **voorzitter**: Nee, dit gaan wij zo niet doen. Dit soort discussies over de moties ...

Minister **Eurlings**: Ik snap wel dat de Kamer iedere keer om nieuwe maatregelen vraagt, maar ik heb altijd gezegd dat wij de maatregelen die in Schoon en Zuinig worden aangekondigd, met elan zullen uitvoeren. Zo heb ik dit ook gezien. Heel veel maatregelen staan nog in de kinderschoenen. De kilometerbeprijzing is nog niet eens begonnen.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Voorzitter. Nu maak ik echt bezwaar en ik word eerlijk gezegd ook een beetje boos. Wij hebben dit debat alle vele malen met de minister gevoerd. Ik heb al vaak ...

De **voorzitter**: Nee, mijnheer Vendrik ik sta dit niet toe.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Voorzitter. Staat u mij toe. Dit is een te belangrijke zaak en ik laat mij niet zo maar wegzetten.

De **voorzitter**: Ik sta dit niet toe. Wij hebben eerder gesproken over de moties bij de indiening ervan. U kon bij die gelegenheid over dit onderwerp spreken. Dat u nog nader met de minister van gedachten wilt wisselen over dit onderwerp is goed mogelijk, maar dat kan niet nu naar aanleiding van deze motie.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Voorzitter. Ik vraag u ruimte voor nog een zin, want ik kan met dit antwoord geen genoegen nemen. Tot nu toe heeft de minister altijd tegen mij gezegd dat het pakket maatregelen voldoende is voor Schoon en Zuinig. Hier staat dat er iets extra's moet gebeuren en nu zegt de minister dat de maatregelen die hij nog moet treffen, die extra maatregelen zijn. Dat is flauwekul.

De **voorzitter**: De minister is hier al op ingegaan en hoeft niet meer te reageren op deze interruptie. Ik vraag hem door te gaan met de beoordeling van de volgende motie.

Minister **Eurlings**: De heer Cramer knikte bij mijn uitleg en ik vind dat ook heel logisch. Het hele mobiliteitsmanagement is ook een onderdeel van beleid. Wat beoogt hij met zijn motie? Dat het hier blijvend van komt en dat dit zich verbreedt. Dit betekent dus dat de maatregel die is aangezegd, moet worden doorgevoerd. Dit geldt ook voor de kilometerbeprijzing. Die is aangezegd, maar is er nog niet. Wij zullen daar nog over spreken. Wij mogen niet denken dat wij er nu al zijn. Om Schoon en Zuinig uit te voeren, moeten wij doorpakken met onze maatregelen en moeten wij van theorie naar praktijk overgaan. Dit is nu precies waartoe wij zijn gemotiveerd. Ik ga verder met de motie-Cramer/Koopmans over de spoorvervoerders als grootverbruikers van energie, nummer 9 bij de indiening.

De **voorzitter**: Dat is de motie op stuk nr. 114.

Minister **Eurlings**: In reactie op de notitie van de ChristenUnie Sneller en zuiniger, heb ik al gezegd dat

ProRail voor de zomer een energiebeleidsplan zal opstellen voor de periode 2010-2020. Dit beleidsplan is voor de zomer van 2009 gereed, dus binnen enkele maanden. Hierin moet een belangrijk deel van wat er in de motie wordt gevraagd, worden ingevuld. ProRail heeft al laten weten dat ook de kosten en baten van met name de aanpak van spoorbogen in beeld worden gebracht. Met een verwijzing naar het beleidsplan dat ProRail zal opstellen kan ik een positief oordeel uitspreken over deze motie.

De heer Madlener heeft een motie ingediend over de file top vijftig als leidraad. Dit was de tiende motie die werd ingediend.

De **voorzitter**: Dit is de motie op stuk nr. 115.

Minister **Eurlings**: Ik vind die motie als zodanig sympathiek, want daarin wordt gevraagd om concreet duidelijk te maken wat er wordt gedaan bij verschillende moeilijke punten. Een probleem is wel dat in de motie wordt gesuggereerd dat wij nieuwe plannen van aanpak per knelpunt moeten opstellen, terwijl wij voor bijna al die knelpunten al heel druk bezig zijn, bijvoorbeeld via bestaande plannen uit het MIRT, de spoedprojecten en/of het mobiliteitsmanagement. Dit zit dus al in de pijplijn. Ik stel voor dat wij deze motie zo oppakken – en nu kijk ik even opzij of dit bureaucratisch wel kan – dat wij bij de verschillende projecten uit het MIRT-projectenboek aangeven, bijvoorbeeld dit is fileknooppunt 10 of fileknooppunt 15 uit de top vijftig, en op die manier een link leggen tussen wat wij beleidsinhoudelijk doen en hoe dit neerslaat op de top vijftig van de ernstigste files in ons land. Als ik de motie zo mag uitleggen, geef ik er graag een positief oordeel over.

De heer **Madlener** (PVV): De minister mag de motie zo uitleggen. Ik vind dit een verbetering van het MIRT en dit maakt het voor de burger duidelijker wat er wordt gedaan om zijn knooppunt aan te pakken.

Minister **Eurlings**: Als de motie door de Kamer wordt aangenomen, zullen wij haar op die manier uitvoeren. De volgende motie van de heer Madlener heeft betrekking op de Maasvlakte en is als elfde motie ingediend.

De **voorzitter**: Dit is de motie op stuk nr. 116 en die is inmiddels mede ondertekend door de heer Koopmans.

Minister **Eurlings**: Dit debat neemt een onverwachte wending. Ik vind het een sympathieke motie. De Tweede Maasvlakte zal tussen 2013 en 2032 stap voor stap in bedrijf worden genomen. Bij de besluitvorming is nadrukkelijk aandacht besteed aan de bereikbaarheid. De aanleg van de A15 Maasvlakte/Vaanplein zal het vervoer over de weg faciliteren. Daarnaast zal er vervoer via de binnenvaart en het spoor worden geregeld. Rotterdam loopt echt voorop in de "model split". Behalve naar de A15 Maasvlakte/Vaanplein wordt er ook een brede verkenning uitgevoerd naar de Rotterdamse bereikbaarheid. Ik heb in dat kader vorige week met VVD-wethouder, Jeanet Baljeu, het startsein gegeven voor Rotterdam Vooruit, de eerste echte brede verkenning à la Elverding. Het is overigens een laagdrempelige verkenning, want burgers kunnen via internet hun ideeën naar voren

brenge. Alles wordt serieus genomen, een werkwijze die wij tot nu toe niet hebben gezien.

Ik verwacht veel van pps. Ik heb de partijen dan ook uitgedaagd om met private initiatieven en voorstellen voor gezamenlijke financiering te komen. Ook op dit punt zal deze verkenning dus vooruitstrevend zijn. Het enige punt is dat wij normaal gesproken twee jaar uittrekken voor een verkenning à la Elverding en wij die verkenning nu in één jaar proppen. Het is wel vreemd ik in een motie wordt gevraagd om een conclusie trekken op het moment dat de verkenning van start gaat. Dat vind ik een moeilijk punt, ook al kan ik de conclusie wel onderschrijven. Ik heb immers al vaker gezegd dat ik een tweede ontsluiting heel belangrijk vind. Ik kan mij indenken dat de indieners deze inspirerende motie daarom in het belang van de verkenning boven de markt laten zweven door haar aan te houden, totdat de verkenning goed op streek is. Het is immers vreemd om mensen te vragen een open verkenning uit te voeren als de politiek al een conclusie heeft getrokken.

De heer **Madlener** (PVV): Voorzitter. De heer Koopmans en ik laten de motie boven de markt zweven. Wij houden de motie dus aan.

De **voorzitter**: Op verzoek van de heer Madlener stel ik voor, zijn motie (31305, nr. 116) van de agenda af te voeren.

Daartoe wordt besloten.

Minister **Eurlings**: Deze inspirerende motie zweeft dus boven de markt.

Mevrouw Roefs vroeg naar het robuust onderliggend wegennet en de belangen van kwetsbare weggebruikers als voetgangers en fietsers. Verbetering van het onderliggend wegennet en het op verzoek robuuster maken ervan op verzoek van de regio mogen niet leiden tot slechtere voorzieningen voor voetgangers en fietsers. Het is de bedoeling om te komen tot duurzaam veilige voorzieningen. De verbetering van de terugvalfunctie van een onderliggende weg en eventueel de verhoging van de maximumsnelheid tot 100 km/u mogen dan ook niet ten koste gaan van de positie van voetgangers en fietsers. Hun positie mag niet verslechteren, sterker nog: het is de bedoeling dat die verbetert ten opzichte van de oude 80 km/u-weg met al zijn doorkruisingen. Daar laat de veiligheid namelijk veel te wensen over. Het moet natuurlijk wel binnen veilige financiële grenzen kunnen worden gerealiseerd. Mevrouw Roefs kan een en ander overigens nalezen op pagina 37 van de Mobiliteitsaanpak.

De heer **Koopmans** (CDA): Ik heb de minister een brief gevraagd over de 2 mld. De minister heeft al gezegd dat de minister van Financiën daarover bijna een akkoord heeft bereikt, maar ik houd desondanks vast aan mijn verzoek. Verder ontvang ik graag een brief over de besteding van het geld van de Mobiliteitsaanpak. Hoeveel geld gaat met andere woorden in welk jaar naar welk traject?

Minister **Eurlings**: Ik zeg beide brieven toe. Ik vraag de heer Koopmans wel om mij enige tijd te geven voor de brief over de 2 mld. voor het hoogfrequent spoor. Ik wil namelijk de laatste verificatie kunnen afronden. Als die

check gereed is, zal ik de Kamer spoorstraps over het bereikte akkoord informeren.

De heer **Koopmans** (CDA): Het zou goed zijn om te horen dat die cheque gedekt is.

Minister **Eurlings**: Die cheque is gedekt en dat blijft ondanks de crisis ook zo.

De **voorzitter**: Ik bedank de minister voor de beantwoording in tweede termijn.

De minister en de staatssecretaris hebben negen toezeggingen gedaan. Ik zal die nu niet herhalen, want u kunt ze terugvinden in het verslag. Wij zullen aanstaande donderdag over de moties stemmen.

Sluiting 17.51 uur.