



Mevrouw Van Gent (GroenLinks)

© M. Sablerolle – Gouda

---

### Aan de orde is het **spoeedebat** over **extra investeringen in wegen**.

De **voorzitter**: Welkom aan de minister van Verkeer en Waterstaat. De spreektijd is drie minuten per fractie.



Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Voorzitter. De ene demissionaire minister is meer geneigd over het politieke graf heen te regeren dan de andere en het ene issue leent zich er kennelijk beter voor dan het andere. Minister Eurlings regeert niet alleen over zijn graf heen, minister Eurlings asfalteert over zijn graf heen, en niet zo'n beetje. Hij kan nu wel zijn duim omhoog steken, maar hij komt er nog wel achter. Hij treedt deze zomer af, maar door miljardenbesluiten te blijven nemen regeert en asfalteert hij door tot minstens 2020. Hij zei vorige week al dat hij terugkomt, maar het lijkt mij niet dat je over je graf heen moet asfalteren. Dat is ernstig, want de minister weet net zo goed als wij dat geld voor infrastructuur de komende jaren schaars is. Ook zijn ministerie staat voor 20% aan de lat. Elke cent die hij nu vastlegt voor asfalt, kan niet meer worden bezuinigd of worden uitgegeven aan het spoor. Dat bedoel ik met over je graf heen regeren.

De minister denderd vrolijk door met zijn asfaltmachines, terwijl de CDA-fractie en hij zich aanmerkelijk minder ambitieus opstellen bij de kilometerheffing. De minister zei vorige week dat alle projecten in het MIRT door de Kamer gewenst worden en dat hij dus kan doorgaan met het nemen van besluiten. Dat is natuurlijk niet zo. Het MIRT wemelt van de omstreden plannen en varianten. De fractie van GroenLinks heeft er geen bezwaar tegen dat de ambtenaren doorgaan met lopende onderzoeken naar infrastructuur, maar ze heeft er wel degelijk bezwaar tegen dat zwaar omstreden wegenplannen nog even worden afgeraffeld door een demissionair kabinet, zoals de A4 Midden-Delfland, de A4 Zuid en de verbreding van de A15, samen goed voor 3,5 mld. Deze zijn allemaal overbodig, als je snel een goed vormgegeven kilometerheffing invoert in combinatie met slimme maatregelen zoals een recht op thuiswerken, wat ook wel

het nieuwe werken wordt genoemd. Zo houd je geld over.

Wat staat de Kamer verder te wachten van deze minister? Hoeveel wegverbredingen drukt hij nog door? Legt hij de Rijnlandroute nog even aan? Trekt hij de A15 door de Overbetuwe door? Ik mag het niet hopen.

De heer **Koopmans** (CDA): Mevrouw Van Gent zegt dat de minister besluiten afraffelt. Op welke wijze zou de minister van Verkeer en Waterstaat, als bevoegd gezag, met de geldende wetgeving in de hand op het gebied van milieu en inpassing – zij kent de grote stapel wetgeving die wij in dit land hebben – als hij die wegen wil aanleggen, zo'n besluit kunnen afraffelen?

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ik kom zo bij de problematiek rond Utrecht en dan zal ik dat nog even heel helder uitleggen. Nu wordt aan de ene kant gezegd dat de kilometerheffing controversieel is en aan de andere kant wordt voortvarend een aantal besluiten genomen over het aanleggen van asfalt. Zij hebben vaak ook nog met elkaar te maken, zoals de heer Koopmans net zo goed weet als ik. Dan zeg ik: het is van tweeën een: of je doet het allebei in samenhang, of je doet het allebei niet.

De heer **Koopmans** (CDA): Nog een keer. Mevrouw Van Gent zegt dat de minister besluiten aan het afraffelen is, maar deze minister heeft zich aan de wet te houden en die bevat duizenden pagina's regelgeving waarbij deze minister de hele handel van MER, voorbereidingen, tracékeuzes en Elverding moet betrekken. Hij zal niet anders kunnen, want anders houden die besluiten het niet bij de Raad van State. Waar zit dat mogelijke afraffelen in? Zit dat erin dat mevrouw Van Gent met de zes zetels van GroenLinks alleen maar bezig is om te voorkomen dat wordt uitgevoerd wat een grote meerderheid bij de begroting heeft vastgesteld?

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ik dacht dat de heer Koopmans zijn dossiers altijd heel goed kende. De fractie van GroenLinks heeft zeven zetels, dus hij moet wel goed rekenen. Dat even ter zijde, want de heer Koopmans wijst zo graag met zijn vingertje. Wij zullen na de verkiezingen zien hoe de verhouding is en hoe het ervoor staat met de CDA-fractie. Ik zie dat met vertrouwen tegemoet, zoals hij zal begrijpen.

Het "afraffelen" zit in het gegeven dat het kabinet demissionair is en dat het kabinet heeft besloten om de kilometerheffing voorlopig op sterk water te zetten, vooral door entamering van de CDA-fractie. Het kabinet gaat met asfaltprojecten echter heel wat voortvarender aan de slag. Natuurlijk moeten er normale procedures worden doorlopen. Godzijdank, zeg ik om de heer Koopmans een beetje tegemoet te komen. Ik kom zo op de wegverbredingen bij Utrecht, waar zich wel degelijk een probleem voordoet bij de procedures. Op dat punt is een motie aangenomen door de Kamer.

De heer **Aptroot** (VVD): Vindt mevrouw Van Gent het niet normaal dat de regering een aangenomen begroting uitvoert, ook als zij demissionair is?

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Nee, dat vind ik niet bij voorbaat normaal. In het projectenboek van het MIRT staat een hele opsomming van projecten, maar dat zijn

## Van Gent

ook projecten waarover discussie is en wethouders en bestuurders in het land een mening hebben. Voor die projecten zijn wellicht ook alternatieven bij de vraag hoe grootschalig of kleinschalig je die projecten uitvoert. Er bestaat ook een relatie met de kilometerheffing c.q. spitsheffing. De heer Aptroot moet zich niet naiever voordoen dan hij is, want hij weet net zo goed als ik dat het definitieve vinkje voor die projecten niet is gezet.

De heer **Aptroot** (VVD): Begrijp ik goed dat de fractie van GroenLinks vindt dat de begroting niet moet worden uitgevoerd? Dit jaardeel van het MIRT maakt namelijk ook deel uit van de begroting voor 2010. Dat betekent dat bijvoorbeeld alle spoorprojecten opnieuw ter discussie staan en dat wij die allemaal controversieel verklaren.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Nee, dat betekent het niet. Het pikante verschil tussen de wegenprojecten en de spoorprojecten is dat die spoorprojecten totaal niet omstreden zijn. Dat weet de heer Aptroot als geen ander. Daar is geen discussie over, terwijl dat bij de wegenprojecten heel anders ligt. Wij hebben steeds gezegd dat controversieel of niet-controversieel ook te maken heeft met de vraag hoe omstreden een onderwerp is en in welke fase het verkeert. Dat is echt totaal iets anders.

De heer **Aptroot** (VVD): Daarmee ontkent mevrouw Van Gent dat de bewoners van de gemeente Rheden grote bezwaren hebben tegen de toename van het aantal treinen. Zij ontkent dat in Zuid-Holland de bewoners van de gemeenten Kaag en Brasem en Lansingerland grote bezwaren hebben tegen de nieuwe hsl-frequentie, omdat zij daar overlast van ondervinden. Overlast van het spoor interesseert de fractie van GroenLinks dus geen klap, maar als ergens een weg wordt aangelegd zeggen zij: oei, oei, oei, dat is controversieel. Dat is echt onfatsoenlijk naar een groot deel van onze bevolking.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Voordat de heer Aptroot gaat huilen – dat wil ik natuurlijk niet – kan ik hem verzekeren dat wij voorstander zijn van de juiste inspraakprocedures. Ik heb echter een hekel aan de krokodillentranchen van de fracties van de VVD en het CDA. Als de heer Aptroot het namelijk zo belangrijk vindt dat naar de bewoners wordt geluisterd – dat vindt de fractie van GroenLinks ook – dan moet hij wel met dezelfde maat meten en niet met twee maten. Ik wil ook wel met hem spreken over de zeer omstreden asfaltprojecten, die hij gezellig wil doordrukken. Daar doet de fractie van GroenLinks niet aan mee.

De **voorzitter**: Mevrouw Van Gent, rondt u uw betoog af.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): De blinde vlucht vooruit die de minister maakt bij de besluitvorming over de snelwegen rond Utrecht, steekt mijn fractie het meest. Ook daarbij is hij inconsistent. Vorige week redeneerde hij nog dat het wetvoorstel voor de kilometerheffing weliswaar controversieel is, maar niet is weggestemd. Zo is het maar net. Het is vervolgens gek om niet geïnteresseerd te zijn in de heilzame werking van de kilometerheffing voor de bereikbaarheid van Utrecht en om hoe dan ook te willen asfalteren. De kilometerheffing is namelijk uitgesteld, maar niet afgestemd.

De minister loopt het volgende kabinet zwaar voor de voeten. Hij geeft geld uit dat niet van hem is, maar van zijn opvolger. Daarnaast lapt hij de aangenomen motie van de fractie van GroenLinks aan zijn laars, die hem de opdracht geeft het bewonersalternatief De Kracht van Utrecht in de tweede fase van de MER uit te voeren. Het is van tweeën een: of de minister voert de Kamermotie zonder voorbehoud uit en dan mag hij van mij vrolijk verder studeren, of hij houdt vast aan zijn dogma dat de zoveelste wegverbreding rond Utrecht voor hem heilig is, maar dan is die kwestie controversieel, want daarover zijn de meningen dus zwaar verdeeld. Graag een reactie van de minister.

Tot slot hoor ik, als ik zo vrij mag zijn, ook graag van mijn collega's die destijds de motie-Vendrik gesteund hebben, want wij moeten met elkaar de kracht opbrengen om De Kracht van Utrecht te laten slagen.

□

De heer **Van Leeuwen** (SP): Voorzitter. Nadat het CDA en de PvdA rollend over straat gingen, ontging het bijna niemand meer dat dit kabinet nu demissionair is. Ik zeg bijna niemand, want de demissionaire minister Eurlings lijkt zich nog steeds niet echt bewust van dat feit. Hij gaat gewoon door met allerlei omstreden wegprojecten. Of beseft de minister ineens dat zijn prestaties beduidend zijn achtergebleven bij zijn mooie woorden en wil hij ondanks zijn demissionaire status nog snel even wat successen boeken?

Hoe dan ook, de minister lijkt zich niet bewust te zijn van zijn demissionaire status. Niet alleen gaf de minister aan dat hij door wil gaan met de A4-Zuid, hij kiest ook nog voor de verbreding van de A15 in de regio Rotterdam. Helemaal triest is dat de minister nog doorgaat met de A4 Midden-Delfland en het doortrekken van de A15 naar de A12 in Gelderland. Erkent de minister dat er – ik zal het zachtjes zeggen – enige controversie bestaat over deze wegen? De A4 Midden-Delfland is erg in opspraak, al 40 jaar. Mij wordt ingefluisterd dat het inmiddels al 50 jaar is. Dan pas ik dat aan. Niet voor niets wordt deze weg al 50 jaar afgeschoten. Dat is gewoon omdat het geen goed plan is. Het is een dom plan dat files verplaatst in plaats van oplost. De minister heeft de wetten speciaal voor deze weg aangepast. Hij heeft hier een paradepaardje van gemaakt. Is de minister bereid, respect te hebben voor de volgende regering en nu geen verdere stappen meer te zetten?

De doortrekking van de A15 naar de A12 is ook al zo omstreden. Er blijkt maar liefst 1,5 mln. voor nodig te zijn en tol is nog steeds een optie. De vraag is nu hoe de volgende regering over tol denkt. Is de minister bereid ook hierin terughoudend te zijn en voorlopig geen nieuwe besluiten te nemen?

In het algemeen verwachten en verlangen wij van de minister dat hij netjes doorgang geeft aan projecten die in bouw zijn. Onderzoek naar nieuwe projecten mag ook gewoon doorgaan, maar het zetten van nieuwe handtekeningen in verband met grote en vaak omstreden wegprojecten moet hij toch echt aan zijn opvolger overlaten. Is de minister daartoe bereid?

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Ik heb de lijst van het hoofdwegenplan erbij gepakt. De heer Van Leeuwen heeft het de hele tijd over de A12/A15. Hier staat: tracébesluit in 2011. Ik neem aan dat de heer Van Leeuwen er net zoals ik van

## Van Leeuwen

uitgaat dat de minister daar dus geen besluit over neemt, want dat staat voor 2011. Volgens mij moeten we het alleen maar hebben over zaken die hier voor 2010 staan en waar bij staat: tracébesluit in 2010. Volgens mij hebben we dat al besloten, dus het lijkt mij dat de minister dat soort dingen gewoon kan doen. Als de heer Van Leeuwen het heeft over de A12/A15, zeg ik: die komt helemaal niet aan bod.

De heer **Van Leeuwen** (SP): Het gaat mij meer om het algemene verhaal waar ik mijn betoog mee afgesloten heb. Het gaat om de terughoudendheid. Het gaat niet zomaar om projectjes van een weggetje hier en een weggetje daar. Het gaat om projecten die zeker in de regio omstreken zijn en die bakken met geld kosten. Het proces blijft maar doorgaan. Er worden steeds vervolgstapjes gezet, terwijl de SP-fractie er voorstander van is om nu gewoon even pas op de plaats te maken, zeker gezien de demissionaire status van het kabinet en de straks weer terugkerende discussie over de kilometerheffing. Wij vragen de minister om respect te hebben voor de nieuwe regering die er straks komt en die daar verder mee moet. Doe nu even niets, behalve projecten die al in bouw zijn en – ik zei het al – onderzoek doen is eveneens prima.

De heer **Aptroot** (VVD): Ik begrijp dat de heer Van Leeuwen vindt dat het met wegenprojecten te snel gaat, bijvoorbeeld met de A4 Midden-Delfland?

De heer **Van Leeuwen** (SP): Nou, het zou na 50 jaar raar zijn om te vinden dat het te snel gaat. Als een plan al 50 jaar omstreken is en 50 jaar niet doorgaat, moet je je ook afvragen of het dan wel zo'n slim plan is. Volgens mij gaat de realisering van slimme plannen veel sneller. Wij zien nu, zeker met de Crisis- en herstelwet, dat gemeenten buitenspel gezet worden. Het zal wel een hele gang naar de rechter worden op Europees niveau. De SP-fractie is er groot voorstander van om dat niet op dit moment te doen. Heb respect voor de demissionaire status van het kabinet, heb respect voor het feit dat er straks een nieuwe regering komt en geef die ruimte.

De **voorzitter**: De heer Van der Ham heeft zich afgemeld voor dit debat. Dan geef ik nu het woord aan de heer Aptroot.

De heer **Aptroot** (VVD): Voorzitter. Dit debat is eigenlijk overbodig, want de demissionaire regering komt helemaal niet met nieuw beleid. De begroting voor 2010 en het deel van het MIRT met betrekking tot 2010 worden gewoon uitgevoerd, met forse verbeteringen voor het spoor en de verbetering en aanleg van enkele wegen. De bedoeling van de aanvrager van het debat, de fractie van GroenLinks, laat met het net uitgebrachte verkiezingsprogramma aan duidelijkheid niets te wensen over. Investerings in wegen moeten helemaal stoppen, de maximumsnelheid moet worden gesteld op 80 of 100 km/uur om de doorstroming nog meer te belemmeren, de auto mag in de toekomst niet meer de stad in, er komt een kilometerheffing die veel hoger is dan die eerder door deze regering werd voorgesteld met daarbovenop een heel forse spitsheffing, iedereen wordt gedwongen om met tram, bus, trein en metro te reizen,

er komt een extra hoge kilometerheffing voor het vrachtverkeer, groei van vliegvelden wordt onmogelijk gemaakt en er komt een vliegbelasting.

Er is niet eens iemand van de GroenLinksfractie aanwezig om naar de collega's te luisteren, zo belangrijk vindt zij het debat. Maar wat zou er gebeuren als het programma van GroenLinks – wat nooit mag gebeuren – zou worden uitgevoerd? De economie zal enorm krimpen, honderdduizenden banen zullen verdwijnen en de transportsector, Nederland Distributieland, verdwijnt: het wordt Nederland armoede- en uitkeringsland. Dat is asociaal en onverantwoord. Autorijden wordt voor mensen met een kleine portemonnee onbetaalbaar want de smalste schouders moeten de zwaarste lasten dragen. Dat is ook asociaal. De files zullen ongekend toenemen en naast de afbraak van onze economie en onze werkgelegenheid wordt het een ramp voor het milieu, want auto's, zowel personen- als vrachtauto's, die kunnen doorrijden, veroorzaken een fractie van de uitstoot van auto's die in de file moeten staan. Het milieu zal dus fors achteruitgaan door het programma van GroenLinks. Dat doen verantwoorde partijen dus niet.

Gelukkig is GroenLinks nu niet in staat haar programma uit te voeren. Laat dat zo blijven. De demissionaire regering moet de begroting en het MIRT Projectenboek 2010 gewoon uitvoeren. Alleen nieuw beleid stopt. Zo hebben wij dat afgesproken. De lopende spoor- en wegenprogramma's kunnen gewoon doorgaan. De begroting van Verkeer en Waterstaat is aangenomen door de gehele Kamer. De VVD heeft daar ook mee ingestemd, terwijl zij altijd kritisch kijkt of zij niet moet tegenstemmen. Andere partijen hebben niet tegengestemd, ook GroenLinks niet. Daar komen wij met elkaar dus niet meer op terug. Nu selectief enkele wegverbeteringen eruit halen is tegen de afspraken en eigenlijk een beetje onwaardig.

De heer **Koopmans** (CDA): Voorzitter, ik heb een punt van orde. Ik verzoek u de vergadering te schorsen totdat mevrouw Van Gent, als aanvrager van dit debat, terug is in de plenaire zaal, zodat zij kan horen wat haar collega's hebben te melden.

De **voorzitter**: Wij wachten even tot mevrouw Van Gent terug is. Zij zal niet ver weg zijn. Ik geef alvast het woord aan de heer Koopmans.

De heer **Koopmans** (CDA): Ik zou het heel nuttig vinden als mevrouw Van Gent ook naar mijn bijdrage luisterde.

De **voorzitter**: Helder.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

De heer **Koopmans** (CDA): Voorzitter. Ik maakte net dit puntje van orde, omdat het een ongeschreven regel is dat degene die een debat aanvraagt, dat debat volledig meemaakt. Het is natuurlijk heel goed dat wij hierover met elkaar spreken. Wij vinden dit debat sowieso belangrijk omdat het gaat over het ongeschreven staatsrecht aangaande de vraag wat het begrip controversieel inhoudt. Het woord controversieel staat niet in wat voor een wetboek dan ook. Het is ongeschreven staatsrecht. Mevrouw Van Gent shopt in haar uitleg van

## Koopmans

dat woord echter in een soort supermarkt van het staatsrecht. Zij pakt er hier en daar wat uit, ogenschijnlijk denkend: dit bevalt mij wel en dit bevalt mij even niet. Dat heeft niets te maken met de uitleg van deze Kamer van het begrip controversieel. Wat doet zij wel? Zij bespreekt in commissies of zij brieven en voorstellen van het kabinet al dan niet controversieel wenst te verklaren. Dat doet zij met respect voor minderheden. Ik ben er trots op dat zeker ook de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat het op dat punt heel goed heeft gedaan. Op een commissievergadering volgt een plenaire afronding, waarbij met een meerderheid besluiten genomen worden. De Kamer zegt niet meer met een bepaalde demissionaire minister, die een bepaald onderwerp aangaat, te willen spreken indien dat onderwerp controversieel is verklaard.

Betekent dit dat een departement niets meer met dat onderwerp doet en dat bijvoorbeeld de duizenden ambtenaren die 350 pagina's aan onderhanden werk in heel Nederland in het kader van het MIRT aan het uitvoeren zijn, op hun handen moeten gaan zitten? Nee. Het staatsrecht heeft dat tot op heden nooit betekend. Het zou in de ogen van de CDA-fractie een grote ramp zijn als het dat ging betekenen. Laat ik een voorbeeld geven. In het MIRT Projectenboek zit het openbaarvervoerplan Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad. De minister van Verkeer en Waterstaat moet op grond van dit boek in dit jaar besluiten nemen over het grootste openbaarvervoerproject van Nederland. Dat is relevant. Ook dient hij besluiten te nemen over het Programma Hoogfrequent Spoor op grond van de door de Kamer aangenomen begroting en het MIRT Projectenboek. Die uitleg van het staatsrecht, namelijk dat er doorgewerkt moet worden, maar dat de Kamer uitspreekt dat zij over sommige onderwerpen niet meer met de demissionaire minister wil spreken, is in de ogen van de CDA-fractie de enige juiste uitweg. Het is de enige juiste uitweg die niet leidt tot shoppen en ook niet tot het stil laten zitten van tienduizenden ambtenaren. Dat zou buitengewoon jammer zijn.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Sinds de draai van het CDA van vorige week donderdag ten aanzien van de kilometerheffing worden er ook een hoop ambtenaren naar huis gestuurd.

De heer **Koopmans** (CDA): Deze opmerking van mevrouw Roefs is volstrekt terecht. De Kamer heeft de minister gevraagd om een brief over de consequenties die het controversieel verklaren van Anders Betalen voor Mobiliteit mogelijk heeft. Bij de regeling van werkzaamheden hebben leden bovendien gevraagd hoe het met de contracten gaat en met de mensen die ermee bezig zijn. De minister heeft daarover een brief geschreven, waarin hij de verantwoordelijkheid heeft genomen voor de manier waarop de gevolgen van die keuze van de Kamer door hem zijn verwerkt. Dat is zijn verantwoordelijkheid. Daarover heeft de Kamer met hem gesproken. Toen had mevrouw Roefs bijvoorbeeld een motie kunnen indienen met het verzoek om de taskforce die zich bezighoudt met de uitwerking van Anders Betalen voor Mobiliteit, in volle omvang in stand te houden. Dat heeft zij niet gedaan. Daarmee is in het verkeer tussen Kamer en minister echter wel een zorgvuldige procedure gevolgd, zowel door de Kamer als door de minister. Wij hechten, los van de vraag hoe je dadelijk bijvoorbeeld over

Utrecht gaat praten, er echt aan dat je op een verstandige en juiste manier met het begrip "controversieel" blijft omgaan, want het is geen supermarkt waar je zomaar even in kunt shoppen.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ik denk dat de heer Koopmans nog een beetje duizelig is van vorige week. Dat kan ik mij voorstellen. Het is een grote ramp als het MIRT op de lange baan wordt geschoven. Selectief winkelen, zegt de heer Koopmans, dit is toch een typisch gevalletje dat de pot de ketel verwijt dat hij zwart ziet, maar dat weet de heer Koopmans ook en daar ga ik verder geen ruzie over maken. Als je gaat asfalteren, ook dat staat in het MIRT, dan is dat op een aantal projecten wel degelijk ook verbonden aan de kilometerheffing of spitsheffing. Die twee hebben wel degelijk met elkaar te maken, maar zij worden nu uit elkaar gehaald. Is dat dan geen grote ramp? Vindt de heer Koopmans niet dat als er zo moet worden doorgewerkt dan ook door de Kamer aangenomen moties over de Kracht van Utrecht gewoon voortvarend moeten worden uitgevoerd?

De heer **Koopmans** (CDA): Ik ben heel consistent. Op de laatste vraag antwoord ik: ja, moties moeten uitgevoerd worden. Dus ik vind dat de minister de motie-Vendrik moet uitvoeren, waarin hij wordt opgeroepen om in het MIRT een alternatief mee te nemen. Ik vind dat de minister van Verkeer en Waterstaat antwoord moet geven op de vraag hoe hij daarmee omgaat. Maar het eerste deel van uw vraag ging over de relatie tussen de kilometerheffing en het MIRT. Daarover heeft de Kamer vorige week met deze minister gesproken en daarover zijn twee moties ingediend. Beide zijn verworpen. Niemand heeft vorige week een motie ingediend waarin staat dat bij alle projecten de kilometerheffing moet worden meegenomen en dat er als dat niet gebeurt moet worden gestopt. Als zo'n motie was ingediend en aangenomen, had ik nu nee geantwoord op de vraag of de minister daar zomaar mee kan doorgaan. Nee, de minister – en zeker een demissionair minister – heeft moties uit te voeren zoals zij in de Kamer besproken zijn. Dus ik ben daar heel consistent in. Ik meen het oprecht. In dit deel van het staatsrecht moeten wij niet gaan shoppen, omdat wij anders telkenmale meemaken dat delen van het werkzame ambtelijk apparaat gewoon op grond van een opportunistische redenering stilgelegd worden. De heer Aptroot had volstrekt gelijk. Er zijn bij spoorprojecten waar de hele Kamer voor is ook onderdelen waar grote problemen mee zijn, maar het blijft wat ons betreft noodzakelijk dat het MIRT wordt uitgevoerd en dat de minister in zijn individuele besluiten elke keer weer rekening houdt met de belangen die overal spelen.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Hoe groot of klein kun je zijn in je opwindings? De heer Koopmans houdt hier een heel verhaal dat je niet selectief mag winkelen en dat het staatsrecht op een bepaalde manier moet worden uitgelegd. Maar wie is hier nu selectief aan het winkelen en wie is daar als eerste mee begonnen?

De heer **Koopmans** (CDA): Ik niet. Het CDA is niet aan het winkelen.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Het is toch de heer Koopmans die selectief aan het winkelen is, want een



## Koopmans

aantal projecten zijn wel degelijk met elkaar verbonden. De heer Koopmans weet net zo goed als ik dat je als het gaat om controversieel of niet de samenhang moet zien en dat het ook een politieke afweging is. Hij heeft het over ambtenaren die dan niet door kunnen, maar bij de kilometerheffing vond hij dat geen enkel probleem. Dat risico moesten wij dan maar nemen en dat was helemaal geen punt. De heer Koopmans gaat selectief winkelen. Hij kiest voor asfalt en niet voor een duurzame toekomst. Dat vind ik echt jammer voor een partij die het rentmeesterschap zo hoog in het vaandel heeft. Het is een papieren tijger, dat hele rentmeesterschap van het CDA!

De heer **Koopmans** (CDA): Wat de CDA-fractie zeker niet wil, is dat dit door de Kamer vastgestelde MIRT Projectenboek van 350 pagina's, waarvan meer dan 100 over het spoor en over vaarwegprojecten, een papieren tijger wordt. Ik heb u net, niet meer en niet minder, uitgelegd hoe in de ogen van de CDA-fractie – en gelukkig tot op dit moment door de meerderheid van de Kamer gedeeld – het begrip "controversieel" en de wijze waarop wij daarmee in de Kamer omgaan dient te worden uitgelegd. En niet op de selectieve, shoppende wijze zoals de GroenLinksfractie wenst te doen, namelijk alleen de projectjes die de GroenLinksfractie niet goed uitkomen even snel en hold zetten en de projectjes die de fractie wel goed uitkomen maar laten doorgaan. Dat kan geen uitleg zijn van het begrip controversieel.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): De heer Koopmans is volgens mij nog duizelig van vorige week, want hij heeft geen verhaal, hij gaat anderen verwijten dat ze selectief winkelen terwijl er maar een kampioen selectief winkelen is: de heer Koopmans. Hij doet maar, maar wat hij zegt klopt gewoon niet. Want waarom heeft hij dan de kilometerheffing gedumpt? Dan had hij toch ook een vent moeten zijn en moeten zeggen dat tegelijkertijd te doen. Want het boek waarmee hij zwaait, het MIRT, heeft wel degelijk met de kilometerheffing en de financiële afwegingen te maken. Wie moet dat allemaal betalen? Ik kom u nog wel tegen na 9 juni.

De heer **Koopmans** (CDA): De frustraties van afgelopen week zijn wel heel erg groot. Laat het nu een beetje bezinken, mevrouw Van Gent. We hebben een volstrekt heldere lijn: dit MIRT Projectenboek moet geen papieren tijger worden en de duizenden ambtenaren die bezig zijn om de afwegingen te maken bij de individuele ontwerp-tracébesluiten en de tracébesluiten en waarin een heleboel moeilijke afwegingen zitten, moeten doorwerken. Dat zal leiden tot besluiten van de minister van Verkeer en Waterstaat.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Ik zou de heer Koopmans willen vragen of het klopt dat hij zei dat we niet zouden moeten verdergaan met alle besluiten rondom wegen waar de kilometerheffing een rol speelt.

De heer **Koopmans** (CDA): Nee, dat klopt niet. Ik heb net uitgelegd dat wij vorige week een debat met elkaar hebben gehad waarin op verzoek van de Kamer – en dat is ook de juiste manier om dat te doen – gesproken is over een brief die de regering heeft geschreven over de wijze waarop we met dat project verder zouden willen gaan. Daar hebben we conclusies over getrokken. Deze conclusies zijn gisteren plenair bij de stemmingen,

afgerond. Daar is niet die conclusie getrokken die mevrouw Roefs nu trekt. En omdat die conclusie niet getrokken is, kan mevrouw Roefs die daar nu ook niet in een keer in fietsen. Dat zou ook niet verstandig zijn. De minister heeft vorige week op dat punt een omstandig antwoord gegeven en goed uitgelegd op welke wijze hij dat onderdeel in de besluitvorming en in de onderzoeken meeneemt.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Zou de heer Koopmans dat dan nog een keer willen toelichten? Ik vond dat onderdeel van het debat uitermate onduidelijk. Ik meende echt net gehoord te hebben dat de heer Koopmans zei dat waar kilometerheffing een rol speelt, later over gesproken zou moeten worden.

De heer **Koopmans** (CDA): De minister heeft hier vorige week gezegd dat bij de onderzoeken die hebben plaatsgevonden en plaatsvinden met betrekking tot ontwerp-tracébesluiten de kilometerheffing meegenomen is of wordt. En dat bij de uiteindelijke afweging, ik weet niet of het letterlijk zijn woorden waren, nu de kilometerheffing controversieel verklaard is, het niet zou kunnen leiden tot een andere afweging. De minister neemt het dus volop mee in de onderzoeken. Ik vond dat vorige week en nu nog steeds een heel terechte uitleg van de minister. Daarbij is van belang dat de Kamer afgelopen dinsdag geen motie heeft aangenomen waarin staat dat alle wegen stilgelegd moesten worden. Mevrouw Roefs wilde dat ook niet. Zij zei zelfs nog: het kan toch niet waar zijn dat we bijvoorbeeld bij de A74 opnieuw moeten beginnen? Mevrouw Roefs en ondergetekende, en ik zie ook de heer Ap'troot, zijn het daarover volstrekt met elkaar eens.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Het is logisch dat het meegerekend wordt, maar het besluit zou dan toch niet mogen vallen? Van de A74 is het OTB klaar en waar een OTB van klaar is, volgt in mijn ogen gewoon het tracébesluit en daarmee is het af. Studeren met kilometerheffing en zonder kilometerheffing: prima, maar het uiteindelijke besluit nemen zou toch niet moeten mogen?

De heer **Koopmans** (CDA): Natuurlijk wel. De minister moet gewoon besluiten blijven nemen. Dat heeft hij ook gedaan de afgelopen dagen. Los van het al of niet gevallen zijn van een kabinet of het controversieel zijn van onderwerpen was het wetsvoorstel sowieso nog niet aangenomen, dus harde garanties waren er niet. In die tijd zijn er ook gewoon besluiten genomen. Dat kan ook niet anders. Anders zou de minister geen besluiten meer kunnen nemen op het gebied van OTB's of TB's tot het moment waarop Hare Majesteit het wetsvoorstel getekend zou hebben. Dat kan natuurlijk helemaal niet. Dus in de onderzoeken meenemen: ja. En voor de rest neemt de minister in de uiteindelijke afweging de huidige feitelijke gang der dingen mee, zoals hij vorige week perfect heeft uitgelegd. Ik denk dat dat verstandig is.

De heer **Van Leeuwen** (SP): Er is natuurlijk een relatie tussen Anders Betalen voor Mobiliteit, verkeer en het aantal strekkende kilometers asfalt, maar daar wil ik het even niet over hebben. Wel over het ongeschreven staatsrecht en het controversieel verklaren van zaken. Is de CDA-fractie, is de heer Koopmans van mening dat dat

## Koopmans

controversiële ook buiten deze Kamer speelt? Dat verhaal over het zaken controversieel verklaren is nu wel een erg "inside" verhaal. Er is een aantal projecten dat ook buiten dit huis, in de samenleving, controversieel ligt. Zo is dat gewoon. Zou het dan niet getuigen van enige bescheidenheid of respect voor al die mensen in gemeentebesturen en wethouders die daar anders over denken, als je die haast, die er toch in zit en die zo overkomt, nu een beetje tempert in deze toch precaire demissionaire periode?

De heer **Koopmans** (CDA): Twee dingen daarover. 1. Als principe zeg ik: nee, dat moet de regering niet doen. Het is aan de Kamer om zich uiteindelijk in die zin uit te spreken over onderwerpen. Daarbij kan een rol spelen dat wij een onderwerp buiten dit huis controversieel vinden, dus dat wij meemaken dat mensen zich heel erg druk maken over een onderwerp. Dat kunnen fracties meewegen, maar niet als principe. 2. Iets anders is dat de regering zelf, ingevolge de opdracht die zij van Hare Majesteit heeft gekregen, terughoudend moet zijn. Dat betekent dat het ontplooiën van nieuwe initiatieven of, als ik het heb over de minister van Verkeer en Waterstaat, initiatieven die niet in de begroting of het MIRT Projectenboek zitten, niet voor de hand kan of mag liggen. Dat zou in strijd zijn met het verzoek dat de Koningin aan de minister-president heeft gedaan. Dat zou ik dus absoluut niet toejuichen namens onze fractie.

De heer **Van Leeuwen** (SP): "Terughoudend" is staatsrechtelijk ook een tamelijk rekbaar begrip, dat niet duidelijk is omschreven. Maar het gaat mij om het volgende. De heer Koopmans zegt dat fracties bij de discussie in dit huis over zaken controversieel verklaren kunnen meewegen of zaken controversieel zijn in de samenleving. Doet de CDA-fractie dat? Laten wij eventjes de A4 als voorbeeld nemen om een beetje te focussen. Iedereen weet dat de A4 zeer omstreden is. Ook op gemeentelijk niveau is daar van alles over te doen. Zou dan niet vanuit de CDA-fractie de gedachte moeten zijn: dat verhaal nemen wij mee, want het ligt daar controversieel, dus hier ook controversieel, inclusief die andere kreet van terughoudendheid erbij, dus dat doen wij niet? Dat is toch ook een teken aan de samenleving van: wij nemen jullie serieus?

De heer **Koopmans** (CDA): Dat heeft de CDA-fractie uitdrukkelijk meegewogen. Het is zeer controversieel dat er al 50 jaar wordt nagedacht over de A4. Het is zeer controversieel dat rondom het Kethelplein, Schiedam en Vlaardingen al tientallen jaren de grootste filehotspot van Nederland ligt. Wij weten ook heel goed dat er problemen zijn, dat er inpassingsnoodzakelijkheden zijn en dat die eigenlijk nu al nodig zijn, zo zie je als je daar nu staat te kijken. In die afweging zeggen wij dat de minister met een ultraduur plan is gekomen en daar de problemen minder maakt. Wij steunen dat! In het licht van de afwegingen die buiten deze zaal aan de orde zijn of zaken controversieel zijn, vinden wij dat de enige juiste keuze.

De heer **Van Leeuwen** (SP): De heer Koopmans zei: een bijzonder duur plan. Dat zou op dit moment eigenlijk al een aanleiding moeten zijn om te zeggen: nu eventjes niet.

De heer **Koopmans** (CDA): Nee, de mensen daar in de buurt hebben recht op meer leefbaarheid.

□

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Voorzitter. Aanleiding voor dit spoeddebat zijn de ronkende teksten in de Telegraaf van 2 maart dat er voor 2,6 mld. nieuwe wegen worden aangelegd. Ik gun de minister zijn mediamoment. Hij moet tenslotte zijn imago als "minister van schop in de grond" gestand doen. In werkelijkheid bevatte het bericht natuurlijk geen nieuws, want volgens het MIRT Projectenboek starten de A4 Dinteloord-Bergen op Zoom, de verbreding van de A15 en de verdubbeling van het aantal rijstroken op de A50 tussen Ewijk en Valburg in 2010 met de realisatiefase. De PvdA gaat dus niet mee in de commotie die GroenLinks aan dit artikel ontleende. Ik wil dit debat gebruiken om meer helderheid te krijgen over de besluiten over wegen die de minister in deze demissionaire periode nog kan nemen.

Het debat van afgelopen donderdag werd vooral beheerst door de draai van de CDA-fractie over de kilometerheffing. Maar aan de zijlijn daarvan spraken wij over de gevolgen voor de aanleg van wegen als wij de kilometerheffing on hold plaatsen. De minister zei: dat zal niet leiden tot aanleg van minder rijstroken, maar ook niet tot meer. In onze ogen kan dat beide niet waar zijn. Ik heb het MIRT Projectenboek er nog maar eens bij gehaald. Er is sprake van 18 speedwetprojecten. Die gaan in onze ogen gewoon door. Er zijn 19 hoofdwegenprojecten die de uitgebreide tracéwetprocedure doorlopen en 20 hoofdwegenprojecten die de verkorte tracéwetprocedure doorlopen. Wat ons betreft, zou de uitkomst van dit debat moeten zijn dat wij van al deze 39 projecten exact weten waar wij aan toe zijn. Als de minister die duidelijkheid vandaag niet kan geven, dan graag via een brief zo spoedig mogelijk.

De 19 hoofdwegenprojecten die een uitgebreide tracéprocedure doorlopen vergen dus een OTB en een TB. Als een ontwerp-tracébesluit al is genomen, kan wat ons betreft het tracébesluit volgen. Als dat nog niet het geval is, willen wij graag van elk project weten of de kilometerheffing daarin wel of niet is meegenomen. Nogmaals, dat mag later en schriftelijk. Maar wat ons betreft, moet voor die projecten even pas op de plaats gemaakt worden.

Ik vat de projecten die de verkorte tracéwetprocedure doorlopen op als projecten die conform Elverding worden vormgegeven. Als ik dat verkeerd heb, dan hoor ik dat graag van de minister. Dit betekent in onze ogen dat er na een verkenningsfase, waarin alle alternatieven tegen het licht gehouden zijn en er getrechterd is, één voorkeursvariant uit zou moeten komen. Dat is dan de enige variant die uitgewerkt wordt. Het lijkt ons dat de keuze voor die voorkeursvariant wel degelijk beïnvloed wordt door wel of geen kilometerheffing. Wij concluderen dus dat er in de demissionaire periode geen enkel voorkeursbesluit in de projecten die de verkorte tracéwetprocedure doorlopen, genomen kan, of liever gezegd mag worden. Het moge dus duidelijk zijn dat de PvdA behoefte heeft aan een superduidelijk overzicht van de 39 hoofdwegenprojecten en de stand van zaken daarbij.

De **voorzitter**: Mevrouw Roefs, u bent door uw tijd heen.

## Roefs

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Ja, voorzitter.

Wij hopen dat de minister dat overzicht wil toezeggen.

Ik heb nog één vraag aan de minister. Wij zouden al in januari de Tracéwet krijgen in de Kamer. Die heb ik alleen nog steeds niet gezien. De Kamer heeft aangegeven, die heel graag te willen behandelen.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Verstandige woorden van mevrouw Roefs, met name als het gaat over dat overzicht. Dat verzoek steun ik. Ik heb nog wel een vraag over de angenomen motie-Vendrik – daar was de PvdA-fractie ook voor – over de plannen rond Utrecht. Dit gaat om De Kracht van Utrecht. Ik mag aannemen dat mevrouw Roefs er nog steeds voor is dat deze motie onverkort wordt uitgevoerd en dat De Kracht van Utrechtplannen ook worden meegenomen in de MER tweede fase.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Daar ben ik het helemaal mee eens. PvdA en GroenLinks waren het er al eerder over eens dat de bereikbaarheid van Utrecht valt in de fase van het besluit over het voorkeustraject. Dat kan op dit moment niet worden genomen.

□

Minister **Eurlings**: Voorzitter. Vandaag spreken wij op uitnodiging van de zeer geachte afgevaardigde mevrouw Van Gent. Ik heb het volste respect voor alle afwegingen die de Kamer maakt om onderwerpen al dan niet controversieel te verklaren. Ik zeg dat niet alleen als minister van Verkeer en Waterstaat, maar ook als oud-lid van dit huis. Ik heb zelf midden in de discussie gestaan over de controversieelverklaringen aan het einde van het kabinet-Kok II, beter bekend als Paars II.

Het is natuurlijk wel de vraag wat een controversieel-verklaring is. Om te beginnen maak ik een aantal inhoudelijke opmerkingen. Het kabinet mag dan demissionair zijn, de crisis is dat allerm minst. Het is voor ons land van het allergrootste belang dat wij niet bij de pakken neerzitten. Wij mogen niet in totale verlamming geraken, maar wij moeten doorgaan met het creëren van economischegroei mogelijkheden. Als wij morgen een goede economische groei willen hebben, waarmee wij de oudedagsvoorzieningen, de gezondheidszorg, het onderwijs en het milieubeleid kunnen betalen, dan zullen wij in infrastructuur moeten blijven investeren.

Wij hebben de afgelopen drie jaar debat na debat gevoerd over onze logistiek. De economie in ons land draait om logistiek. Ons land staat meer in de file dan bijna welk Europees land dan ook. Wij moeten eruit zien te komen en daarom zeg ik met volle kracht dat wij doorgaan. Het is in het belang van ons land.

Mevrouw Van Gent suggereert dat het alleen om asfalt gaat. Dat is allerm minst het geval. Er staat de komende tijd veel op stapel en het moet mij van het hart dat daaronder veel spoortrajecten vallen. Ik noem het tracébesluit OV SAAL, waarmee een bedrag is gemoeid van ongeveer 640 mln. De planning en besluitvorming vindt in april van dit jaar plaats.

Ik wijs op het ontwerp-tracébesluit Sporen in Den Bosch van april, waarmee ongeveer 160 mln. is gemoeid. Vervolgens wijs ik op het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer van mei van dit jaar, waarmee een bedrag van maar liefst 3 mld. is gemoeid. Het gaat hier om spoorrails, om treintjes en dat is fantastisch. De Kamer

wil toch niet dat deze mega-impuls voor metroachtig treinvervoer, dat het treinverkeer zoveel klantvriendelijker maakt en het openbaar vervoer voor zoveel mensen kan accommoderen, onder het mom van een controversieel-verklaring wordt stopgezet?

Het volgende besluit is OV SAAL 2020 in mei van dit jaar, waarmee een bedrag van ongeveer 700 mln. is gemoeid. Het tracébesluit Vrije kruising Transformatorweg Amsterdam gaat om ongeveer 40 mln. en met het ontwerp-tracébesluit Vrije kruising Amersfoort-West is een bedrag van 55 mln. gemoeid. De besluitvorming vindt plaats in juni van dit jaar.

Toen ik de bijdrage van mevrouw Van Gent over asfalt hoorde, moest ik denken aan een bijeenkomst die ik mocht hebben met prins Maurits en zijn Formule E-team. Het is geweldig om de dynamiek rond elektrische auto's te zien. Het is geweldig om te zien hoe de sector verdergaat. Ik zag de nieuwe plannen van Citroën om ook conventionele auto's steeds groener te maken. Mooi asfalt is niet lelijk. Asfalt kan heel groen zijn, als wij die automobielen maar steeds groener maken. Wat in elk geval niet groen is, is de ellenlange file waarmee ons land iedere dag tweemaal wordt geconfronteerd. Stilstaande ronkende motoren zijn voor de luchtkwaliteit het slechtste wat wij kunnen hebben.

Excuus voor deze lange inleiding, maar ik wil aantonen dat het in het belang van ons allen is dat ons land in deze tijd van crisis niet stil komt te staan.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): De minister kan nu even bijkomen van deze speech by management, zou ik haast zeggen, maar het is allemaal nog niet geregeld. Ik heb toch nog een vraag. De minister zegt dat wij ook te maken hebben met een economische crisis en dat wij economische groei moeten hebben voor morgen. Daar zou ik het graag even met hem over willen hebben. De investeringen voor openbaar vervoer lopen tot 2020 en zijn dus heel lang uitgerekt. Het kabinet was nog niet gevallen of er werden voor miljarden beslissingen genomen over asfalt. Vorige week was in het debat ook helder dat de miljarden maar een keer uitgegeven kunnen worden en dat de relatie met de kilometerheffing wel degelijk aanwezig is als je investeringen doet in asfalt en dat er extra investeringen in openbaar vervoer nodig zijn. Als je nu meer uitgeeft dan gepland, zal er misschien meer gekort moeten worden op zorg, onderwijs en al die thema's die de minister zo-even noemde. Ik hoor graag zijn visie hierop. Dus niet alleen een asfaltvisie maar een duurzame visie op de toekomst. Je kunt tienbaanswegen aanleggen naar een grote stad, maar dat werkt als een trechter. Uiteindelijk moeten de mensen de stad en in lopen ze vast.

Minister **Eurlings**: Ik heb een formeel en een meer inhoudelijk antwoord. Het formele antwoord is dat wij natuurlijk de heroverweging krijgen. Dat gaat niet meevallen. Ik ben bang dat uw partij met 9 mld. geplande bezuinigingen aan de royale kant zit. Ik denk dat er meer bezuinigd moet worden. U kent ook de kabinetslijn. Tot het moment van de heroverweging gaat het beleid op alle vlakken door. Dat geldt dus ook voor onderwijs en zorg, waarop nu niet wordt gekort omdat wij straks een heroverweging krijgen. Door de demissionaire status van het kabinet zal de heroverwegingsbesluitvorming zijn aan het nieuwe kabinet en zal die dus

## Eurlings

onderdeel worden van de verkiezingscampagne. Dat wat het formele betreft.

Nu het inhoudelijke. Ik heb sommigen horen zeggen: meer onderwijs, minder asfalt. Dat klinkt lekker hier in dit halfroond. Het doet het goed om zaken wat tegenover elkaar te zetten. Ik denk dan maar: als je onderwijs hebt gehad, wat heb je dan aan dat onderwijs als je vervolgens geen baan krijgt? Ons land heeft het keihard nodig dat wij meer investeren in infra. Anders loopt dit land helemaal vast. Ik wil u een voorbeeld noemen dat voor mij zoveel zegt. Hare Majesteit de Koningin heeft vorig jaar het startschot gegeven voor de aanleg van de Tweede Maasvlakte. Na zoveel jaren discussie zijn uiteindelijk ook alle milieubewegingen dolenthousiast. Fantastisch, het project kan beginnen. Rotterdam heeft het nodig, want dat zit tjokvol en kan niet meer groeien. Als wij vervolgens niet investeren in infrastructuur – dan heb ik het niet alleen over de weg maar ook over het spoor en over meer binnenvaartfaciliteiten – dan loopt Rotterdam hartstikke vast in 2020. Dan hadden wij die Tweede Maasvlakte beter niet kunnen aanleggen. Als wij morgen dus economische groei willen, dan zullen wij nu moeten investeren. Mevrouw Van Gent heeft het over spoorprojecten die lang lopen. Ik wijs haar erop dat ook wegprojecten lang lopen. Je moet dus nu doorpakken om in elk geval over een aantal jaren minder filedruk te hebben dan vandaag de dag.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ik ga er bijna van huilen, maar niet heus.

Minister **Eurlings**: Ik hoopte dat u ging lachen, maar goed.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): De minister weet natuurlijk net zo goed als ik dat als je gaat investeren in infra er wel degelijk keuzes mogelijk zijn. Het lijkt mij bijna te populistisch voor woorden als de minister suggereert dat alleen door het aanleggen van meer asfalt en het daarop doordenderen, onze economie gered zal worden. Mijn vraag aan de minister was ook, waarop ik nog geen antwoord heb gekregen, waarom de heldere relatie met de kilometerheffing of de spitsheffing, waarbij wij echt toegaan naar een duurzame toekomst en echte keuzes, helemaal in de put wordt gegooid. Dat leidt wat ons betreft namelijk tot inconsequent beleid.

Minister **Eurlings**: In antwoord daarop kom ik bij mijn formele punt. Ik heb zo-even gezegd dat ongeacht welk kabinet er straks komt, wij zullen moeten doorgaan met investeren. Dat is te weinig gebeurd; wij zijn te veel vertraagd. Nu het formele punt, de controversieelverklaring. De Kamer heeft een aantal van mijn nieuwe beleidsterreinen controversieel verklaard. Ik heb dat moeten constateren. Ik ben er ook niet altijd even enthousiast over. Ik heb de Luchtvaartnota genoemd. Wij hebben hier het debat gehad over de kilometerbeprijzing. Het betreft nieuw beleid waarvan de Kamer zegt: dat willen wij in deze samenstelling niet meer behandelen. Dat heb ik te respecteren. Vervolgens is de vraag hoe het dan zit met weg- en spoorbesluiten. Dan moet ik vrij formeel worden. Als oud-Kamerlid zeg ik dan met volle respect het volgende. Wij hebben hier een uur of 25 over het MIRT gediscussieerd. Elk fietspad en weggetje, elke weg en spoorbiel zijn aan de orde gekomen. Vervolgens heeft de Kamer haar recht gebruikt om het MIRT

Projectenboek, enigszins geamendeerd, goed te keuren en tot vaststaand beleid te maken. Op dat moment is het aan mij om uitvoering te geven aan die besluitvorming. Ontwerp-tracébesluiten en tracébesluiten zijn de uitvoering van dat vastgestelde beleid en kunnen dus ook niet controversieel verklaard worden.

Ik ben de geschiedenis nog eens nagegaan. Voor zover mij bekend zijn er nooit maar dan ook nooit in de geschiedenis van het Koninkrijk der Nederlanden controversieelverklaringen uitgesproken over ontwerp-tracébesluiten en tracébesluiten, want zij zijn puur uitvoering van beleid. Om een beetje een gekke dwarsstraat te noemen, ik hoor de Kamer ook niet oproepen om lerarensalarissen of de mensen die de handen aan het bed zijn niet meer uit te betalen, nu het kabinet demissionair is. Ook dat gaat gewoon door. Dat is vaststaand beleid.

Ik probeer mevrouw Van Gent op deze prachtige lentedag toch iets vrolijker te maken en ik vraag haar om te zien dat het niet alleen gaat om het door haar vermaledijde asfalt en om te kijken naar die hele lijst van miljarden voor spoorprojecten. Ook dat is vastgesteld beleid. Ze moet blij zijn dat we dat niet in de prullenbak gooien, maar dat hier een minister staat die zegt dat ook het spoorgedeelte van dat verhaal de komende maanden gewoon wordt uitgevoerd. Daar ga ik mijn handtekening nog onder zetten.

De **voorzitter**: We moeten even wat compacter worden met de interrupties, want anders komen we nooit aan het einde van dit debat. Ik gun mevrouw Van Gent nog één interruptie, maar voor het vervolg spreken we af dat er maximaal twee interrupties achter elkaar worden gemaakt.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Dat waren heel veel woorden, maar ik heb geen antwoord gekregen op mijn vraag. Ik zeg erbij dat de zorg, het onderwijs, de lerarensalarissen, en ga zo maar door, weinig te maken hebben met de kilometerheffing. Dat weet de minister ook. Ik wil gewoon antwoord op mijn vraag over de relatie tussen de kilometerheffing en de eventuele spitsheffing en het aanleggen van wegen. Ook het openbaar vervoer heeft daar geen bal mee te maken, zoals de minister weet. Als hij echt voor de troepen uit zou lopen, zou hij ook als een leeuw vechten om deze relatie in stand te houden. Daarop wil ik graag een reactie.

Minister **Eurlings**: Formeel heeft het alles met elkaar te maken, omdat de besluitvorming over het onderwijs in de begroting van de toenmalige minister Plasterk is vastgelegd. Het is uitvoering van beleid. Ik kom nog op de kilometerprijs, maar ik maak een heel formeel punt. Ik respecteer de Kamer ten volle. Ik sta hier ook als oud-Kamerlid. Het kan niet zo zijn dat we mist laten ontstaan over wat uitvoering van door de Kamer geaccordeerd beleid is en wat nieuw beleid is. Ontwerp-tracébesluiten en tracébesluiten zijn gewoon vaststaand beleid. Ik ben geen man van vertragingen; ik probeer deze versneld uit te voeren.

De Kamer heeft in haar wijsheid gezegd dat zij de kilometerprijs controversieel verklaart, en dat had van mij niet gehoeven. Ik heb toen een brief gestuurd dat dit betekent dat ik geen nieuwe verplichtingen aanga, want het is nieuw beleid. De Kamer moet nog praten over het



## Eurlings

wetsvoorstel. Ondanks dat het nog geen beleid is, omdat de Kamer het wetsvoorstel over de kilometerprijs nog niet heeft behandeld, laat staan goedgekeurd, heb ik gezegd dat ik in de onderzoeken rond wegen toch al rekening houd met vormen van beprijzing. Dat moet ik ook doen om juridisch geen risico te lopen. In het NSL van het ministerie van VROM wordt wel rekening gehouden met een vorm van beprijzing, hoe deze er ook precies uitziet, dus ik neem dat mee.

In interruptiedebatten met de heer Koopmans heb ik vervolgens uitgesproken dat de wegen die nu in de pijplijn zitten "no regret" zijn. Na jaren van vertraging zijn deze wegen keihard nodig. Als ik die ontwerp-tracébesluiten naar buiten breng, zal men zien dat uit onderzoeken blijkt dat er geen wegstroken meer of minder hoeven te worden aangelegd op grond van onderzoek naar wat het zou betekenen als er prijsbeleid komt. Die wegen moeten gewoon worden aangelegd. Ik sta aan de lat om dat te bewijzen. Bij de wegbesluiten die ik neem, zal ik al onderzoek laten doen naar het effect dat een mogelijk prijsbeleid zou hebben, ook al zal deze Kamer het wetsvoorstel over de kilometerprijs niet meer behandelen, laat staan aannemen. Mevrouw Van Gent kan daar anders over denken, maar ik vraag haar om dat te waarderen. Tegelijkertijd zeg ik dat uit al het onderzoek dat is gedaan, blijkt dat die wegen nodig zijn en dat we niet minder stroken hoeven aan te leggen.

De heer **Koopmans** (CDA): Laat ik de zorgen van mevrouw Van Gent in een heel korte vraag samenvatten. Welke van de besluiten die u voornemens bent nog te nemen, gaat u afraffelen?

Minister **Eurlings**: Als u bedoelt met afraffelen: milieuwetten buiten werking plaatsen en ondemocratisch te werk gaan, dan raffel ik niets af. Als u afraffelen definieert als versnellen in plaats van vertragen en alles op alles zetten om zo veel mogelijk te bereiken, dan zou ik zeggen: alles.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Ik heb een vraag over het OTB. Ik snap dat, als er een OTB is genomen, het daadwerkelijke tracébesluit daar logisch uit volgt. Maar voor de wegen waarover nog een OTB moet worden genomen, zeg ik: het besluit daarover kunnen wij niet nemen, want wij weten niet hoe het met de kilometerheffing gaat.

Minister **Eurlings**: Het OTB kan wel degelijk worden genomen, want dat is gewoon uitvoering van beleid. Ik zei zojuist dat ik toch al met verschillende mogelijkheden van beprijzing rekening houd in de onderzoeken die onder zo'n OTB liggen, ondanks het feit dat er nog geen kilometerprijs is en de Kamer daarover niet eens meer met mij wil praten. Dat kan mevrouw Roefs bij ieder OTB zien. Nogmaals, dat is ook om het juridisch hard te maken, want anders kan een rechter zeggen dat die kilometerprijs er weliswaar niet is, maar dat daarover toch al vaak is gepraat. Better safe than sorry. Toen ik aantrad, heb ik te vaak meegemaakt dat allerlei projecten juridisch de plomp in gingen. Ik zal dus laten zien hoe ik dat heb onderzocht.

Ik kom de Kamer tegemoet rond het "Elverdingen" bij voorkeursbesluiten. Daarop kom ik iets later in mijn verhaal terug. Ondanks dat de nieuwe Tracéwet met "Elverding" wettelijk nog geen feit is, wil ik in mijn manier van omgaan met de Kamer al zo veel mogelijk

"Elverdingproof" zijn. Die nieuwe Tracéwet komt trouwens zeer snel in de richting van de Kamer. Wij hebben enigszins moeten wachten op de Raad van State. Het wetsvoorstel is nu net terug. Ik wil nog snel een reactie geven op hetgeen de Raad van State heeft opgemerkt, maar dat wetsvoorstel komt dus zeer snel naar de Kamer.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): In het MIRT Projectenboek staan voor het jaar 2011 vijf tracébesluiten die moeten worden genomen. Ik noem bijvoorbeeld het tracébesluit over de A6/A7, knooppunt Joure, dat in 2011 moet worden genomen. Het OTB moet worden genomen, of komt daar voor, maar gebeurt dat dan dit jaar nog? Ik wil heel graag een overzicht hebben van de projecten waarover wij spreken. Voor welke projecten komt nog een OTB voordat wij uiteindelijk een tracébesluit nemen?

Minister **Eurlings**: Ik kan deze precieze vraag dadelijk beantwoorden. Ik ben precies, dus ik kijk even in de beleidsbak. Ik krijg dadelijk van mijn ambtelijke ondersteuning wel een mooi blaadje aangereikt met de datum. Dat antwoord krijgt mevrouw Roefs van mij. In het projectenboek staat de planning voor verschillende projecten. Ik ben best bereid om hetgeen wij toen hebben bediscussieerd, nog eens aan de Kamer beschikbaar te stellen.

Ik wil een meer principiële punt maken. Een ontwerp-tracébesluit is gewoon uitvoering van de besluitvorming die in de Kamer heeft plaatsgevonden. Dat geldt zowel voor weg- als spoorprojecten. Ten aanzien van voorkeursbesluiten – daar kom ik zo op – heeft de commissie-Elverding gezegd dat dit gewoon open moet worden voorgelegd. Het gaat dan om de vraag welke richting je precies opgaat, als er nog keuze mogelijk is over tracés et cetera. Dat is anders dan vroeger, en juridisch anders dan nu, omdat de nieuwe Tracéwet er nog niet is. Ik vind dat wij daarbij al à la Elverding moeten opereren, want dat maakt de besluitvorming krachtiger en dat versnelt uiteindelijk het proces. Dat heb ik vorige week ook in de Eerste Kamer gezegd bij de behandeling van de Crisis- en herstelwet. Ik kom dadelijk op een aantal voorbeelden waarin dat de maat der dingen zal zijn.

De heer **Aptroot** (VVD): De minister zegt net dat bij de wegprojecten waarover wij nu discussiëren, hij toch een kilometerheffing meerekent als een van de varianten, hoewel de kilometerheffing nu controversieel is verklaard. Dit maakt volgens hem namelijk helemaal niet uit voor het aan te leggen asphalt. Begrijp ik goed dat de minister toegeeft dat de kilometerheffing helemaal niets oplost en dat hij net als zijn eigen CDA-fractie de draai maakt om weer met zijn eigen partij te kunnen meedoen?

Minister **Eurlings**: Zo kennen wij de heer Aptroot weer. Nee, dat wilde ik niet zeggen. Ieder onderzoek laat zien dat een kilometerprijs, waarover je verschillend kunt denken, wel degelijk veel effect zal hebben. Ik heb vorige week gezegd dat wij met deze wegprojecten een grote achterstand wegwerken. Ik heb vaak gezegd dat dit land één grote file aan het worden was; een land dat het zo van logistiek moet hebben, de hele economie draait om logistiek. De grote mainports zoals de havens van Rotterdam en Amsterdam en Amsterdam Airport raken

## Eurlings

hartstikke verstopt, los van al het fileleed dat de burger elke dag heeft.

De wegprojecten die ik nu versneld wil uitvoeren zijn zo hard nodig dat zij ook bij vormen van beprijzing gewoon moeten worden uitgevoerd. Ik wil heel precies zijn waarom ik die beprijzing meeneem in de onderzoeken. Dat doe ik onder andere omdat de commissie-MER bij de wegverbreding van de A1/A6/A9, de wegverbreding rond Amsterdam, heeft gezegd dat je toch op een bepaalde manier al onderzoeken moet doen, omdat het al in de pijplijn zit. Anders doe je net alsof die hele discussie niet bestaat. Ik heb aan het begin van deze periode, maar ook in de achterliggende periodes, vaak genoeg zaken gezien die juridisch schipbreuk hebben geleden, waardoor alles weer vertraagd werd. Daarom zeg ik nu: better safe than sorry. Ik neem die onderzoeken gewoon mee. Dat kan nog niet zo precies zijn als wanneer je echt een kilometerprijs zou hebben, in welke vorm dan ook, maar deze projecten zijn zo hard nodig dat er daarom geen strook asfalt minder hoeft te worden aangelegd.

De heer **Aptroot** (VVD): Over die conclusie is de VVD-fractie het zeer met de minister eens. Die projecten, en eigenlijk nog veel meer projecten, moeten uitgevoerd worden. Kan de minister nu niet eens royaal erkennen wat bij de berekeningen van de ring van Utrecht bleek, namelijk dat het woon-werkverkeer door een kilometerheffing met spitstarief met maximaal 1% of 2% afneemt? Hetzelfde blijkt uit het rapport van februari van het CPB. De kilometerheffing heeft geen of een verwaarloosbare invloed op het woon-werkverkeer en dus op de files. Kan de minister dat niet gewoon eens royaal erkennen?

Minister **Eurlings**: Voorzitter. Ik heb vorige week gezegd dat ik zelf niet meer zo veel belang heb hierbij. U hebt mij gehoord over mijn toekomstkeuze, dus ik sta hier eigenlijk heel erg ontspannen en vrij van geest. Wat ik trouwens altijd heb geprobeerd te zijn. Ik houd echter wel van de inhoud. Ik snap dat mensen de kilometerprijs complex vinden. Ik snap ook dat je je in een tijd van bezuinigingen straks moet afvragen waar je de miljarden als eerste in steekt. Dat zijn discussies die de Kamer kan voeren en die de Kamer ook zal voeren in een volgende kabinetsperiode. Feit is alleen wel dat deze kilometerprijs eerlijk was. De overheid haalde geen euro extra op. De meeste mensen gingen zelfs minder betalen dan zij nu doen. Feit is ook dat je met een platte heffing circa 43% minder filedruk zou krijgen en als je nog een spitsheffing voor zo'n 300 mln. zou toevoegen, dan zou je nog eens 15% minder krijgen, waardoor je het totaal van de files zo'n 58% zou kunnen terugdringen. Ik heb er vorige week ook op gewezen – herinnert u zich alstublieft deze woorden en blijft u daar scherp op – dat als wij deze kilometerprijs zouden laten vallen, dat dan de tollens op de loer liggen. Dan zijn er heel veel mensen die hun kans schoon zullen zien om extra centjes bij de automobilist weg te pakken. Houdt u daar rekening mee en weet u daar scherp op, zou ik zeggen, want voordat u het weet komen de tollens en het extra plukken van de automobilist weer als een duveltje uit een doosje. Wij zullen het allemaal gaan zien, de komende tijd.

Op Utrecht kom ik zo dadelijk graag bij de heer Aptroot nader terug, maar dan meer en detail op de vraag wat daar het prijsbeleid zou kunnen doen. Ik wacht dus de discussie rondom het andere onderwerp graag af,

maar zeg tegen u allen: let op uw zaak. Wat u ook beslist – en daar bent u natuurlijk vrij in – zou ik het zeer onvolkomen vinden als het eind van de discussie zou zijn dat de automobilist nog meer wordt geplukt en nog meer de melkkoe wordt. Nederlandse automobilisten betalen al heel erg veel, vergeleken met automobilisten over de grenzen heen, in de buurlanden en verder weg in Europa.

Voorzitter. Ik zal proberen om snel door mijn tekst te gaan. Ik heb dus gezegd: ontwerptracébesluit, tracébesluit, dus uitvoering van aangenomen beleid. Ik wil dadelijk bij mevrouw Roefs nadrukkelijk terugkomen op voorkeursbesluiten, waarmee ik nu al wil proberen om in de maanden die mij resten de Elverdingdoctrine in te voeren.

Ik kan heel veel zeggen over het belang van MIRT-projecten voor de economie. Ik zal heel kort door mijn spreektekst heengaan, anders gaat het te lang duren, maar ik noem toch even een paar feiten. De kosten van de congestie, van de filedruk, zijn volgens de mobiliteitsbalans van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) inmiddels gestegen tot tussen de 2,8 mld. en 3,6 mld. per jaar. Meer dan de helft hiervan wordt gedragen door het bedrijfsleven, dat het sowieso al zwaar heeft in deze tijd van crisis. Twee voorbeelden ter illustratie. De A4 Delft-Schiedam, 50 jaar discussie, heeft een kosten-batenanalyse van bijna 3. Dat is megapositief! Ergo, die weg is kei- en keihard nodig en staat op de fileknooppunten 6 en 24 uit de top 50.

Uitkomst van de kosten-batenanalyse van de A1/A6/A9 rond Amsterdam is 1,3, zelfs met alle Kameelvarianten en inpassingen die het project duur maken. Het ligt op de knelpunten 19, 18 en 42 uit de file top 50. Dan over het draagvlak. Ik heb in de Eerste Kamer over de A4 Midden-Delfland lang mogen spreken met de leden van de senaat. Dat was heel grappig. We hebben daar een inspraakronde gehad. Mag ik u eens twee cijfers noemen. Zo'n 400 mensen hebben negatief gereageerd, maar ongeveer 10.000 mensen reageerden positief. Ik vind discussie prima, maar er komt ook een moment – na 50 jaar praten – dat de grote meerderheid van mensen die vooruit wil, niet meer zo maar onder het tapijt kan worden gemoffeld. Er komt een moment dat je moet zeggen: wij kunnen niet iedereen te vriend houden. Ons land moet vooruit. Ik heb al vaker tegen de heer Vendrik van GroenLinks en ook tegen mevrouw Van Gent gezegd dat de A4 Midden-Delfland een fantastische groene snelweg wordt. De weg wordt verdiept aangelegd, er zijn tunnels en ecoducten en zelfs een sloot over het ecoduct, dat is nog nooit vertoond! De weg wordt groener dan het gras.

Hoe zit het nu formeel met Elverding? In de huidige werkwijze tussen minister en Kamer hoeft een voorkeursbesluit niet aan de Kamer te worden voorgelegd en uit en te na te worden gewisseld. Ik ben echter een groot voorstander van de Elverdingaanpak die een verbetering en een versnelling van de huidige praktijk oplevert. Ik wil nu al volgens Elverding gaan werken; ik heb dit ook al in de Eerste Kamer gezegd. De commissie-Elverding heeft voorgesteld om een voorkeursbeslissing waarin voor grote projecten een voorkeuralternatief wordt gekozen, ook aan de Tweede Kamer toe te zenden. Dit is naar mijn mening een goede lijn die formeel zal worden vastgelegd in de nieuwe Tracéwet die binnenkort aan de Kamer wordt voorgelegd. Ik hoop dat de Kamer die wet niet controversieel verklaart, maar haar gewoon wil behande-

## Eurlings

len. Deze aanpak is sneller en beter, verbetert de besluitvorming en voorkomt vertraging later in het proces. Ik zal dit hier vastpinnen en ik hoop het met steun van de Kamer formeel vast te leggen.

Ik wil echter nu al in de geest van Elverding met de Kamer verkeren. Daarom zal ik in het kader van een zogenaamde uitgebreide Tracéwetprocedure het standpunt over het uit te werken alternatief aan de Kamer toezenden. De Kamer is dan volop in de gelegenheid om daarover met mij te discussiëren. In de geest van Elverding ben ik ook voornemens om de voorkeursbeslissingen vanaf nu aan de Tweede Kamer te sturen opdat wij daarover het debat kunnen voeren. Ik herhaal dat – want wij moeten hier precies in zijn – het ontwerp-tracébesluit en het tracébesluit de uitvoering van aangenomen beleid vormen, terwijl bij een voorkeursbeslissing wordt bezien welke richting in den brede moet worden gekozen. Als er voorkeursbeslissingen moeten worden genomen, zullen die expliciet aan de Kamer worden voorgelegd. Ik stel de Kamer dan – anders dan nu juridisch nodig is – dus volop in de gelegenheid om hierover met mij het debat aan te gaan en ik volg daarmee de geest van Elverding.

Dit geldt bijvoorbeeld voor de A27 Lunetten-Hooidpolder. Daarvoor zal ik in april/mei van dit jaar een bestuurlijke voorkeur vaststellen. Die voorkeur zal ik aan de Kamer sturen en ik zie ernaar uit om daarover met de Kamer van gedachten te wisselen. Dit geldt ook voor de A13-A16 bij Rotterdam. Het standpunt kan aan het einde van of net na de komende zomer worden verwacht. Verder geldt dit voor de doortrekking van de A15 in het oosten van het land rond Arnhem; het standpunt zal om en nabij 2011 worden uitgebracht.

Al deze projecten gaan met grote maatschappelijke discussies gepaard. Er is sprake van tracékeuzes, tunnels, hoge inpassingskosten, misschien tol als financieringsbron et cetera. Indien die discussies binnen mijn begroting kunnen worden afgerond, zal ik het desbetreffende standpunt of voorkeursbesluit vaststellen en onverwijld aan de Kamer toesturen. Dat lijkt mij een goede werkwijze volgens de lijn van Elverding. Die stelt ons meer dan vroeger in staat om dit soort beslissingen expliciet met elkaar te nemen.

Ik kom nu op de verkenningen voor de komende periode 2010-2011 waarvoor op dit moment nog geen politiek-bestuurlijke voorkeur is geformuleerd en de bekostiging nog niet is geregeld. Ik noem de verkenning Haaglanden, die o zo belangrijke verkenning Rotterdam Vooruit – er moet zo veel gebeuren in Rotterdam – en de A1-zone. Voor de volgende regio's wordt momenteel onderzocht of een nieuwe verkenning moet worden gestart. Dit geldt voor de verkenning A58-N65 en de A67. Voor de N35 Wythmen-Nijverdal geldt ook dat richting en bekostiging nog moeten worden vastgesteld. Voor het gedeelte Zwolle-Wythmen loopt inmiddels een planstudie. Voor Holland Rijnland is inmiddels wel een bestuurlijke voorkeursvariant neergelegd. Met de regio zijn ook afspraken gemaakt over de bekostiging.

Ik zal de komende maanden doorgaan met het onderzoeken van varianten en het overleg met partners in de regio. Daarbij zal ik bezien of afspraken kunnen worden gemaakt over voorkeursrichtingen en over de financiën. Uiteraard zal de Kamer het voorkeursbesluit onverwijld ontvangen om het expliciet te kunnen bespreken; dit in antwoord op een vraag van mevrouw Roefs. Ik zou dus formeel kunnen zeggen: Elverding geldt

nog niet want de Tracéwet is nog niet aangenomen. Misschien verklaart de Kamer haar straks controversieel, je weet maar nooit in deze tijd. Ik zeg dat niet, maar hoe het ook met de Tracéwet verdergaat, ik vind het werk van Peter Elverding wel belangrijk en ik vind ook dat wij nu al de nieuwe aanpak moeten toepassen. Wanneer er nog een voorkeursbesluit moet komen, dan zal ik dat onverwijld naar de Kamer sturen zodat wij het hier met elkaar kunnen bespreken. Dat lijkt mij de winst van dit debat. Ik zal dus niet doen wat mevrouw Van Gent vraagt, namelijk alle ontwerp-tracébesluiten en tracébesluiten controversieel verklaren. In dat geval zou ons land stil komen te liggen. Ik zou dat niet alleen formeel onjuist vinden – iets dergelijks is nog nooit in de geschiedenis van ons land gebeurd – maar ik zou het in tijden van crisis heel averechts vinden om dat te doen. De crisis is namelijk niet demissionair en ons land heeft geen vertraging maar versnelling nodig. Tot de allerlaatste dag dat ik minister mag zijn, zal ik voor die versnelling zorgen.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Het goede nieuws is dat GroenLinks ook niet demissionair is. Dat zal de minister wel fijn vinden. Hij koketteert – ik bedoel dit niet per se negatief – met Elverding, maar wij zullen nog wel zien of het allemaal onverkort wordt uitgevoerd. De motie-Vendrik over de Kracht van Utrecht is aangenomen. Als deze motie als volwaardig alternatief wordt meegenomen in de MER tweede fase, mag ik aannemen dat dat voortvarend gebeurt.

Minister **Eurlings**: Ik kom daar nog op terug alsook op de discussie die wij daarover afgelopen december uit-en-ter-na hebben gevoerd.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Gelet op het hartschotelijke betoog dat wij zo-even over goede procedures en de rol van de Kamer hebben gevoerd, dacht ik een antwoord te krijgen in de trant van: maar natuurlijk, mevrouw Van Gent.

De **voorzitter**: U mag ook de spreeklijn van de minister respecteren.

Minister **Eurlings**: Ik kom er zo op terug.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Het gaat om een aangenomen motie. Als de minister er straks op terugkomt en zijn antwoord bevalt mij niet, dan zou ik graag de gelegenheid krijgen om er nog iets over te zeggen.

De **voorzitter**: Die gun ik u dan.

Minister **Eurlings**: Akkoord. Mevrouw Van Gent gaat vast vrolijk dit debat uit, als ik haar nogmaals in herinnering breng hoeveel miljarden wij in rails en bielen investeren.

Dan kom ik nu op De kracht van Utrecht. Wat is de voorgeschiedenis van dit debat? Op 23 juni vorig jaar hebben wij tijdens het MIRT-debat gesproken over het rapport De kracht van Utrecht. Afgesproken is, snel na het debat de Kamer daarover per brief meer informatie te geven. Op 25 juni heb ik deze brief aan de Kamer gestuurd. Op 30 juni heeft de Kamer de motie-Vendrik aangenomen. Op 13 juli heb ik de Kamer in een

## Eurlings

voortgangsbrief in het kader van Randstad Urgent nader geïnformeerd. Op 3 november heb ik de voorkeursrichting met de betrokken partijen bepaald. Een van de betrokken partijen was de regio Utrecht: wethouder, gedeputeerde, iedereen zat om tafel. Vervolgens heb ik tijdens het MIRT-debat van 7 december 2009, samen met de minister van VROM, de zaak nader met de Kamer besproken. Later dit jaar moet het voorkeursbesluit gaan volgen.

Wat is nu de stand van zaken? De Kamer vroeg om de Kracht van Utrecht mee te nemen in de MER tweede fase. Ik heb de woordelijke notuleringen van de debatten in het afgelopen najaar bij mij. De regering heeft toen betoogd dat zij niet heeft gewacht op de tweede fase, omdat dat het project behoorlijk zou hebben vertraagd. Wij hebben al in de eerdere fase de Kracht van Utrecht volwaardig en heel serieus meegenomen.

Wat was nu het beeld? Als je zou kiezen voor de Kracht van Utrecht, zou je zelfs met zeer zware beprijzingsstarieven een probleem op de weg houden. In de planstudie wordt nu onderzocht wat "no regrets", sowieso, moet gebeuren. Ik zeg dit omdat je, zelfs als je een spitstarief van 11 cent zou hanteren, voor deze wegwitbreiding zou moeten kiezen. Een dergelijk tarief was in het nu controversieel verklaarde kilometerprijsplan niet de bedoeling. Zoals men weet, test Amsterdam aan de hand van 2 tot 8 cent per kilometer. Aan die bandbreedte dacht de regering ook als maximum. De noodzaak tot deze wegwitbreiding zit in het gecompliceerde feit dat het rondom Utrecht niet alleen om de bereikbaarheid van Utrecht gaat, maar ook om die van de rest van Nederland. Utrecht is het draaipunt. Heel veel verkeer tussen het oosten van het land en de Randstad moet langs Utrecht.

Wat zijn wij nu aan het onderzoeken? In december hebben wij meegedeeld dat wij niet hebben gewacht tot de tweede fase, maar dat wij het al in de eerste fase hebben gedaan. Mevrouw Roefs kon zich daarbij veel voorstellen als medeondertekenaar van de motie. Wat doen wij nu? Niet de gehele ring gaat op de schop, zoals de beeldvorming is. De investeringen in de A12, waar een parallelbaan aan zou worden toegevoegd, en in de A27, die zou worden verbreed, onderzoeken wij. We hebben er heel vaak over gesproken, evenals over de manier waarop wij dat met de regio hebben besloten. Nu kan ik u zeggen dat ik ongelooflijk blij ben – ik ben vaak op die plek gaan kijken, met camera's, maar ook zonder camera's en in vrije weekenden – dat wij in staat zijn om de tunnelbak technisch te verbreden, waardoor geen nieuwe doorsnijding van de Amelisweerd nodig is. Ik heb het landschap daar bekeken en ik ben er zeer van overtuigd dat dat kwetsbaar is en moet worden beschermd. Ik ben tevens heel blij dat wij aan de westkant van Utrecht ook geen nieuwe weg aan hoeven te leggen. Ik ben op de hoogte van de weerstand die daar in het algemeen is en in het bijzonder onder familieleden van mij die in die buurt wonen. Mij is stevig meegedeeld hoe prettig dat daar allemaal ligt. Ik ben dus heel blij dat wij er zijn met een verbreding van de bestaande bak en een stuk groene overkluizing, waardoor Utrecht en de Amelisweerd dichter bij elkaar komen.

Er is een verkenning uitgevoerd waarin allerlei alternatieven in beeld zijn gebracht, zowel voor de weg als het openbaar vervoer. Daarna is de verkenning verlengd om nader onderzoek te doen. Op basis daarvan

is er een bestuursovereenkomst gesloten, met alle regionale partijen, met de regio zelf. Die heeft gezegd: we hebben alles onderzocht, laten we nu deze kant op gaan. Bovendien heeft zij gezegd: laten we niet aan een nieuwe doorsnijding van de Amelisweerd beginnen en laten wij geen nieuwe weg aanleggen aan de westkant, maar laten wij het op deze manier doen, want die is the best of both worlds. De regio zelf heeft dat met ons besloten. Ik durf te zeggen dat er een zeer zorgvuldig proces is doorlopen. Daarvoor hebben wij langer de tijd genomen, mede op basis van de motie-Vendrik, waarin is verzocht om de Kracht van Utrecht volwaardig mee te nemen. Ik zeg u dat de feiten wel de feiten zijn. Ook al hef je een megahoog spitstarief, je hebt gewoon extra asfalt nodig. In die zin is het dus gewoon "no regrets".

Komt de Kamer niet meer aan bod? Wel degelijk. Later in de fasering komt dit terug.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Voorzitter. Ik moet toch vaststellen dat de minister de motie-Vendrik, een door de Kamer aangenomen motie, niet uitvoert. Het probleem is dat er wel onderzoek is gedaan naar het plan de Kracht van Utrecht, maar dat is globaal onderzoek geweest. Via de motie is gevraagd om dat plan als volwaardig alternatief bij de tweede fase van de MER te betrekken. Dan gaat het om beprijzing, openbaar vervoer en vervoersmanagement. Dat is niet gebeurd. Waarom niet? Het probleem rondom Utrecht is ingewikkeld, zoals de minister zelf ook zegt. Utrecht vormt het knooppunt van het hele land. Dat moet dus duurzaam en toekomstgericht worden opgelost. Waarom is er niet intensief onderzoek gedaan, terwijl de Kamer daarom heeft gevraagd?

Minister **Eurlings**: Wij hebben dergelijk onderzoek wel degelijk gedaan. Dat is precies wat wij in december jongstleden hebben bediscussieerd. We hebben het alleen niet uitgesteld en gewacht tot de tweede fase; we hebben het in de eerste fase gedaan. Dat hebben wij bediscussieerd. Na die discussie is er geen nieuwe motie ingediend. Ik weet dat de heer Vendrik over dit punt anders dacht dan medeondertekenaar mevrouw Roefs, die de motie aan een meerderheid heeft geholpen. Ik heb met kracht betoogd dat wij precies hebben gedaan wat via de motie was gevraagd, maar dat wij het eerder in het proces hebben gedaan om geen al te grote vertraging op te lopen. Ik vind het ook bij Elverding horen om zo snel en zo vroeg mogelijk in een traject breed te kijken. Dat is precies de doctrine van Elverding. Dat hebben mevrouw Cramer en ik toen tegen de Kamer gezegd. Een Kamermeerderheid heeft ons daarop de ruimte gegeven om op die weg verder te gaan. Er is uit-en-ter-na, dus heel lang over gediscussieerd. We hebben dus gekeken naar het openbaar vervoer. Daaraan gaan wij trouwens heel veel extra doen in Utrecht. We hebben verder gekeken naar vervoersmanagement en heel veel berekeningen gemaakt in het kader van de beprijzing en van de Kracht van Utrecht. Ik herhaal alleen dat de feiten de feiten zijn. Zelfs al hef je een spitstarief dat veel te hoog zou zijn binnen de oude plannen voor de kilometerprijs, dan nog heb je dit asfalt nodig. Kijkt u eens naar alle alternatieven die er lagen. Denkt u eens aan die kwetsbare Amelisweerd en wees dan een klein beetje blij dat we in staat zijn om een nieuwe doorsnijding van die Amelisweerd te voorkomen evenals een nieuwe doorsnijding aan de andere kant van Utrecht! Dit



## Eurlings

is eigenlijk het beste van twee werelden. De natuur wordt maximaal gespaard, maar wij voorkomen wel een massief verkeersinfarct rond Utrecht.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Het is maar net hoe je het bekijkt, want daar denken ze in Utrecht en omstreken wel anders over. Het is niet alleen de massieve mening van de minister, er staan ook andere meningen tegenover. Het alternatief is niet voor niets gemaakt en de motie is niet voor niets ingediend. Daarin is niet voor niets gevraagd om ook dit alternatief mee te nemen in de MER tweede fase. Dat heeft de minister niet gedaan. Er heeft een globaal onderzoek plaatsgevonden met verstrekkende gevolgen. Het lijkt mij toch volstrekt logisch dat je een motie uitvoert, zeker als het gaat om dit soort ingrijpende plannen, en dat je het alternatief gelijkwaardig behandelt. Dat is niet gebeurd. Waarom niet? De minister wil toch ook niet alleen doorasfalteren?

Minister **Eurlings**: Wij hebben hierover in december heel lang gediscussieerd. Ik heb toen omstandig betoogd dat wij geen globaal onderzoek hebben gedaan maar een gedetailleerd onderzoek. Het enige waarin ik de motie niet heb gevolgd, is het feit dat wij extra tijd hebben genomen. Deze motie heeft het programma vertraagd, want wij hebben extra onderzoek gedaan, maar ik heb dat niet willen uitstellen tot de tweede fase. Ik heb het in de eerste fase willen doen, omdat wij anders veel meer de vertraging in zouden gaan. Ik ben niet van de firma vertraging en uitstel, maar ik wil zo snel mogelijk de feiten op een rij krijgen. Wij hebben toen gezegd dat wij deze motie naar de geest hebben uitgevoerd, zij het niet pas later in de tweede fase maar zo snel mogelijk in de eerste fase. Er is bij niemand die het onderzoek kent en de gegevens serieus neemt twijfel dat wij ook met een torenhoog spitstarief bij de Kracht van Utrecht extra asfalt zouden moeten bouwen. Denkt u nu dat de regio anders had ingestemd met deze voorkeur? Wij hebben het besproken. De regio zelf, Utrecht zelf, de provincie zelf hebben gezegd: ja, wij willen op die manier vooruit. Dat was in november vorig jaar. Vervolgens hebben wij in december met uw Kamer dit uit en te na bediscussieerd. Ik heb de notulen hier voor mij liggen. Toen heeft de meerderheid van de Kamer, ook mensen die deze motie hadden gesteund, gezegd: ja, inderdaad, materieel is deze motie uitgevoerd. De heer Vendrik vond dat weliswaar niet, daarvan ben ik mij zeer bewust, maar de meerderheid die zijn motie eerder had gesteund, steunde hem in december niet meer in zijn opvatting dat wij het proces verder moesten gaan vertragen en weer opnieuw zouden moeten beginnen. De meerderheid van de Kamer gaf de regering de ruimte, omdat wij het materieel hadden onderzocht, om voort te gaan met de richting die de regio zelf met ons had afgesproken. Ik kom nog graag terug wanneer uw Kamer binnenkort weer aan zet is.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Ik had ergens gelezen dat het voorkeursbesluit ergens in mei zou worden genomen, maar ik meende de minister net te horen zeggen dat dat na de zomer komt. Misschien kan de minister daarover nog even duidelijkheid geven.

Minister **Eurlings**: Ik moet hiervoor kijken naar de ambtenarenloge. Ik laat mij even informeren wanneer dit volgens de laatste inzichten precies zal zijn. Daarom ga ik nu een beetje lubberiaans spreken, terwijl ik in volle

verwachting naar de ambtenarenloge kijk. Ik begin met te zeggen dat wij, om De Kracht van Utrecht heel serieus te nemen maar ellenlange vertragingen te voorkomen, in november met de regio en in december met de Kamer de voorkeursrichting nader hebben aangegeven. Het echte voorkeursbesluit zal echter nog volgen. Als het zover is, is er weer volop ruimte voor de Kamer om hierover te spreken. Wij hebben het idee dat dit voorkeursbesluit op zijn laatst dit najaar naar de Kamer komt. Ik zeg de Kamer toe dat ik alles op alles zal zetten om dit aan het einde van de zomer gereed te hebben. Daarna zal de Kamer dus weer heel snel met mij hierover kunnen spreken. Waarschijnlijk zal zij daarover nog met mij spreken, gezien de complexiteit van de komende regeringsvorming. Dit komt dus naar de Kamer toe. Dat is nadrukkelijk weer het moment om hierover te spreken. Ik zeg nogmaals dat wij op basis van alle onderzoeken die wij zo snel mogelijk hebben uitgevoerd, hebben gezegd dat wij in deze richting met de regio verder willen denken. Het formele voorkeursbesluit komt echter nog naar de Kamer. Op dat moment zal ook mevrouw Roefs volledig in staat zijn om nog eens alle puntjes op de i te zetten en dit met ons aan te nemen.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Het lijkt mij slim om met het voorkeursbesluit gewoon te wachten totdat er een nieuw kabinet is. Dan weten we immers ook wat er gebeurt met de kilometerheffing.

Minister **Eurlings**: Ja, maar laat ik weer formeel zijn. De Kamer gaat uiteraard zelf over haar agenda. Zij kan zelf bepalen wanneer zij wenst te spreken over het voorkeursbesluit. Merk toch eens hoe royaal ik ben naar mevrouw Van Gent toe. Maar laat haar ook eens om zich heen kijken. Dan zal zij zien dat een grote meerderheid in de Kamer het allerm minst betwist dat ontwerp-tracébesluiten en tracébesluiten gewoon moeten worden genomen. Het is ook mooi om in dit debat te constateren dat daarover in ieder geval geen enkele onduidelijkheid is. Daarmee willen wij gewoon doorgaan, zowel voor wegen als voor het spoor.

Ook tegen de fractie van de SP en de heer Van Leeuwen zeg ik dat met de vastgestelde begrotingswet de Kamer de regering heeft gemachtigd om financiële verplichtingen aan te gaan voor deze projecten. Op basis van de Tracéwet zend ik de Kamer elk halfjaar een rapportage over de voortgang van het programma. Daarin staat ook wat verwacht wordt dat in de komende tijd nog gaat volgen. Ik zet mij ervoor in om niet te vertragen, maar om te versnellen en om in elk geval de planning te halen. Ik heb ook de ambitieuze planning voor het spoor genoemd. Er zullen veel besluiten over het spoor volgen in april en mei van dit jaar. Ook die zijn van groot belang.

Tegen mevrouw Van Gent heb ik al gezegd hoe ik in de onderzoeken mogelijke beprijzing wel meeneem. Uiteraard zal dit iets minder precies zijn dan in een situatie waarin er een wet had gelegen waarin op de komma nauwkeurig was bepaald wat de prijs zou worden. Wij zullen het nu meer globaal moeten doen. Ik zal in de ontwerp-tracébesluiten duidelijk maken hoe dit is gedaan. Ik zal ook aannemelijk maken dat de stroken die erbij komen, ook nodig zijn als je de onderzoeken over mogelijke beprijzingen bekijkt.

Ook een winstpuntje van dit debat is mijns inziens dat Elverding avant la lettre wordt uitgevoerd. Voordat het in

## Eurlings

de Tracéwet formeel is geworden, zal ik met voorkeursbesluiten naar de Kamer komen. Ik zie de discussie rond de voorkeursbesluiten met groot vertrouwen tegemoet, omdat ik ervan overtuigd ben dat een meerderheid in de Kamer het belang van investeringen in infrastructuur inziet.

Tegen mevrouw Roefs moet ik nog zeggen dat de aanvangsbeslissing over de A6 en de A7 bij Joure is genomen. Het opstellen van de richtlijn van het MER zal worden gevolgd door onderzoek. Het OTB zal volgens de voorlopige planning medio 2011 worden genomen, het tracébesluit eind 2011 of begin 2012. Definitieve besluitvorming zal zeker onder een volgende regering plaatsvinden.

De Tracéwet komt zo snel als het kan naar de Kamer. Het advies van de Raad van State is nu binnen. Dat heeft even geduurd. Er is uiteraard sprake van een vrij fundamentele verandering van onze manier van werken, ook voor de verre toekomst. Het wetsvoorstel zal samen met het nader rapport in een van de komende weken in de ministerraad definitief aanhangig zijn. Daarna gaat het naar de Kamer. Ik mik erop dat het wetsvoorstel begin april hier in de Kamer ligt. Wie weet kunnen we het nog voor het verkiezingsreces behandelen. Ik zou daar heel blij mee zijn, omdat ik het, nogmaals, niet alleen een versnelling vind, maar ook een verbetering van de besluitvorming rond de infrastructuur.

Over de A4 Midden-Delfland heb ik al vaak gesproken. Ik constateer dat er een breed draagvlak is en dat de meeste mensen hier zeer voor zijn. Het is een zeer goed ingepaste weg en een weg die kei- en keihard nodig is. Ik heb de kosten en baten genoemd. De baten zijn gigantisch. Noem mij een weg met ecoducten waar sloten overheen lopen. Het is werkelijk een groene vernieuwing waar iedere GroenLinksstemmer spontaan enthousiast van zou moeten worden. Pak daarbij het droombeeld dat als die weg er eenmaal ligt, daar heel veel elektrische auto's geruisloos overheen zullen snorren. Dat is een milieudroom die wij een aantal jaren geleden niet voor mogelijk hadden gehouden.

De heer **Van Leeuwen** (SP): Mijn milieudroom is dat daar een glasvezelkabel ligt waar het dataverkeer heel snel door heen en weer gaat. Dat lijkt mij de beste oplossing voor het milieu. De A4 niet aanleggen is pas echt een groene oplossing.

Minister **Eurlings**: Het probleem van een A4 niet aanleggen is dat de A13 dan niet alleen continu helemaal vaststaat, maar ook dat er gigantisch veel sluipverkeer door de woonwijken gaat. De uitdaging bij verkeersbeslissingen is altijd dat je niet alleen naar de situatie nu moet kijken – de situatie tussen Den Haag en Rotterdam is nu al dramatisch – maar dat je ook vooruit moet kijken. Als je vooruitkijkt, zie je dat in 2020 heel Rotterdam en omstreken een grote file is; daar beweegt in de spits geen auto meer. We hebben deze weg dus keihard nodig. Sterker nog, het is mijn stellige overtuiging dat wij snel na het besluit rond de A4 Midden-Delfland nieuwe besluiten zullen moeten nemen, bijvoorbeeld over een nieuwe westelijke oeververbinding. Er zal veel meer moeten gebeuren rond Rotterdam dan alleen de A4, maar zonder A4 wordt het sowieso een groot verkeersinfarct.

De heer **Van Leeuwen** (SP): Vooralnog blijkt volgens

mij uit allerlei onderzoeken dat de A4 het probleem rond Rotterdam niet oplost; de files worden slechts verplaatst. In die zin is het geen oplossing. Het siert de minister dat hij staat voor het beleidsgebied waarover hij gaat, maar het verbaast mij dat hij teruggrijpt naar een oplossing van een halve eeuw geleden om een probleem van nu op te lossen.

Minister **Eurlings**: Als ik prins Maurits met zijn Formule E-team bezig zie, dan denk ik dat asfalt de oplossing van morgen is, want dat is echt fantastisch. In alle ernst, een elektrische auto heeft 90% rendement, een benzine-auto ongeveer 30%. Een elektrische auto rijdt dus veel energievriendelijker, heeft veel minder CO<sub>2</sub>-uitstoot, veel minder vervuiling. Dat is de toekomst. Maar die elektrische auto heeft wel asfalt nodig, die kan niet door een weiland ploeteren. Ik vind asfalt dus niet iets van het verleden, maar een oplossing van de toekomst. Ik zet die niet tegenover het openbaar vervoer. Ook het openbaar vervoer moet vooruit, vandaar die investeringen in metroachtige verbindingen. Maar laten we ons alsjeblieft een beetje verplaatsen in de dagelijkse realiteit van de gemiddelde Nederlander. Veel Nederlanders hebben de auto gewoon hard nodig. Zij moeten met hun kleine auto naar hun werk en dan is asfalt niet lelijk, maar gewoon keihard nodig. Het is wel van belang dat de wegen goed worden ingepast. Kijk daarvoor naar de visualisatie van de A4; dat is fantastisch. Ik was bij de persconferentie rond de A4. Ik had het over deze snelweg en toen kwamen de visualisaties, maar ik zag niets. Ik zag alleen maar een groene weide. Ik dacht dat dat de huidige situatie was, maar toen ik nogmaals keek, zag ik het dak van een vrachtauto er net boven uitsteken. Ik was daar blij mee, want anders had ik die weg niet eens gezien, zo goed is die weg verstopt. We zullen later nog een keer jaloers terugkijken op dit besluit, want als er dadelijk minder geld is dan weet ik niet of we zulke goede inpassingen kunnen volhouden. Maar de omgeving Midden-Delfland heeft het te pakken, die heeft die groene investering gewoon beet. Voor de inpassing van wegen vind ik dit het schoolvoorbeeld van een prachtig ingepaste weg.

Ik kom tot een slot. Ik dank de leden nogmaals voor hun inbreng. Ik denk dat het een goed debat was, een debat waarin ik enerzijds heb kunnen uitleggen dat ik Elverding nu al wil toepassen, dat ik dus vol wil doorgaan met voorkeursbesluiten, maar dat ik die wel naar de Kamer zal sturen en dat ik uitzie naar de discussie daarover. Dat is anders dan vroeger, maar het is een verbetering. Als dingen immers breed bediscussieerd zijn, hebben wij, zo verwacht de heer Elverding denk ik terecht, minder discussie later in het proces zodat wij sneller kunnen doorpakken. Dat zal dus ook gaan gebeuren, zo heb ik tegen mevrouw Roefs betoogd. Maar ik ben vooral content dat, zo er nog onduidelijkheid was, er geen onduidelijkheid meer over bestaat dat het bij ontwerptracébesluiten en tracébesluiten gewoon gaat over uitvoering van aangenomen beleid. Nooit in de geschiedenis zijn zulke zaken controversieel verklaard. Dat kan ook vandaag niet gebeuren. Onze crisis is ook niet demissionair. Wij hebben het na jarenlange vertraging keihard nodig dat de machine nu op stoom komt en dat wij kunnen doorgaan met het uitvoeren van onze ambitieuze agenda. Ik ben in dat verband blij de Kamer aan het slot van mijn bijdrage te kunnen melden dat ik mijn handtekening heb gezet onder het OTB A6/A9,

## Eurlings

dat grote project rond Amsterdam, waarmee Amsterdam voor tientallen jaren verlost zal zijn van de filedruk waar de stad nu iedere middag, iedere ochtend en iedere avond mee wordt geconfronteerd.

De heer **Aptroot** (VVD): Kan ik daaruit concluderen dat de minister gauw een besluit neemt elke keer dat wij een debat aanvragen? Als dat zo is, willen wij elke dag met hem debatteren, want dan komt er meer asfalt.

Minister **Eurlings**: Met graagte. Maar ik zeg u toe dat ik dat ook zal blijven doen als u mij niet naar de Kamer haalt. Dus wat dat betreft, zeg ik in mijn eigen Limburgs: 't kump good, wie dan auch.

De **voorzitter**: Ik dank de minister. Ik zie dat er behoefte is aan een tweede termijn. Wij beginnen met mevrouw Van Gent. Ik meld wellicht ten overvloede dat er een à anderhalve minuut voor de tweede termijn staat.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Voorzitter. De minister tekent maar raak, maar hij tekent niet echt voor een duurzame toekomst. Zijn beantwoording vond ik eigenlijk heel ouderwets, en dat voor zo'n jonge man die een gezin gaat stichten. Die zou toch een beetje meer naar een duurzame toekomst gericht moeten zijn. Ik zie hem dat niet zijn. Hij zegt dat de hele economie om de logistiek draait. De hele economie draait om de logistiek, zegt hij een paar keer. Dat is zo "vorige eeuw". Ik ben blij dat de minister een time-out neemt om zich wat bij te spijkeren en te kijken hoe je duurzame groei realiseert, ook van mobiliteit. Je dan zo richten op asfalt is volgens ons niet de goede weg.

Natuurlijk wil iedereen de files oplossen. Ook GroenLinks houdt niet van files. Maar de cruciale vraag is: hoe ga je die files oplossen? Blijft het een file van goede voornemens over vormen van beprijzing, die vervolgens weer in de prullenbak verdwijnen, zoals wij die al tientallen jaren hebben in de Kamer? Of zijn wij nu eindelijk eens bereid om door te pakken?

Ik verwacht van de minister een overzicht van de MIRT-projecten uit het projectenboek die een relatie hebben met de kilometerheffing. Daar vroeg mevrouw Roefs ook om. Dat moet er helder en overzichtelijk komen.

Ik heb nog een laatste opmerking over De Kracht van Utrecht. De minister ontkracht de motie daarover. Dat vind ik heel betreuenswaardig. Er kan toch geen voorkeursbesluit worden genomen zonder dat sprake is van kilometerheffing of vormen van beprijzing? No way, zoals minister Eurlings dat ook altijd zegt. Dan vind ik dat dit voorstel controversieel verklaard moet worden. Ik zal daar de geëigende stappen toe nemen.

De heer **Koopmans** (CDA): Is zij bereid om, ook in lijn met wat wethouder Van Poelgeest vindt over het A6/A9-besluit, de minister te feliciteren met het nemen van het A6/A9-besluit?

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Nee. De minister doet zijn werk. Ik laat deze felicitaties graag aan anderen over. Ik vind het nu geen gelegenheid om te feliciteren, want er komt zo veel andere ellende over ons heen. Dat is redelijk in evenwicht. Overigens moet je nooit naar

complimentjes vissen, mijnheer Koopmans, want dan krijg je ze niet.

De heer **Van Leeuwen** (SP): Voorzitter. Net bij het interruptiedebat heb ik al gezegd dat het de minister siert dat hij staat voor zijn beleidsterrein. Maar ondanks zijn voornemen om eventjes wat afstand te nemen om vrij ontspannen in dit debat te staan, kan het ook tot een soort vak- of beroepsblindheid leiden. Het gaat mij wat te ver – om het heel voorzichtig uit te drukken – om te zeggen dat investeren in onderwijs alleen zin heeft als je investeert in wegen. Als je in onderwijs investeert, kun je wel eens tot de uitkomst komen dat je op heel andere oplossingen dan wegen komt. Het gaat mij wat te ver dat wij teruggaan in de discussie van Lubbers indertijd over de bv Nederland door te zeggen dat alles wat in Nederland gebeurt, afhankelijk is van de snelheid waarmee wij ons kunnen verplaatsen.

Ik blijf bij mijn standpunt dat het hele A4-verhaal een oplossing is van een halve eeuw geleden en dat die in die zin niet meer van deze tijd is. Natuurlijk, als je zo'n weg aanlegt, is het je geraden om dat in ruimtelijk opzicht op zo'n zorgvuldig mogelijke manier te doen. Maar het blijft een oplossing die geen oplossing is. Het blijft een schijnoplossing voor de problemen. In die zin zou je een heel andere slag moeten maken en heel anders moeten denken over mobiliteit. De SP heeft daar in het recente verleden voorstellen over gedaan.

Wij steunen overigens het voorstel van de PvdA over dat overzicht.

De gemeenten hebben een nieuwe rol gekregen, namelijk een adviserende rol. Kan de minister toezeggen dat het binnen die gemeenten ondanks de brede lobby die gestart is voor de voorstanders en ondanks dat er nog steeds gebrek is aan draagvlak, ook niet meer controversieel is? Met andere woorden, heeft de minister fiat van de desbetreffende gemeenten voor de aanleg van de A4?

De **voorzitter**: Dank u wel. Ik constateer dat de heren Aptroot en Koopmans en mevrouw Roefs geen behoefte hebben aan een tweede termijn.

Minister **Eurlings**: Voorzitter. Ik dank de Kamer voor haar bijdrage in tweede termijn.

De Kamer ontvangt sowieso binnen anderhalve maand de gehele nieuwe voortgangsrapportage rond alle wegbesluiten. Ik hoop dat dit op tijd is, want anders zal ik nu een rapportage moeten maken, waarna ik een maand daarna weer een rapportage moet maken. Dat is mogelijk, maar binnen pak hem beet anderhalve maand ligt de hele rapportage met alle projecten bij de Kamer, met de laatste planning wanneer wij de volgende fasering ingaan et cetera. Die komt uitgebreid de richting van de Kamer op.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Over die lijst is ook gevraagd of er een relatie met een eventuele vorm van beprijzing gelegd kan worden. Ik mag aannemen dat die toezegging nu gedaan is door de minister. Ik heb die nog niet heel duidelijk gehoord, vandaar mijn vraag.

## Eurlings

Minister **Eurlings**: Het punt is dat wij een soort basistarifiering kilometerprijs in alle MER-projecten meenemen. Dat is gewoon de standaard ondanks het feit dat de Kamer die zaak controversieel heeft verklaard. Ik heb ook gewezen op de noodzaak om juridisch zo min mogelijk kwetsbaar te zijn. Ik heb verder gewezen op de MER-commissie rond de A6/A9. In die zin zal bij ieder besluit dat genomen wordt, aangegeven worden hoe dat is meegenomen. Bij ieder besluit zal dat expliciet gecommuniceerd worden. Dat is gewoon nodig en dat komt gewoon terug. Het enige wat ik tegen de heer Aptroot heb gezegd is: stel voor dat de Kamer het wetsvoorstel kilometerprijs zou hebben aangenomen, dan had je natuurlijk nog preciezer kunnen zijn. Maar ondanks het feit dat nu alles controversieel is, neem ik dat gewoon op die manier mee. Ik zal het expliciet aangeven bij elk besluit. Dat wil ik hier helder gezegd hebben. In het debat van vorige week over de kilometerprijs heb ik gezegd dat het beeld bij de projecten die er nu aankomen is dat deze besluiten, ondanks het feit dat wij die beprijzing in het onderzoek hebben meegenomen, zo no regret zijn dat ze sowieso moeten worden aangelegd. Er komen dus ook geen strookjes minder. En ook niet meer, zal mevrouw Van Gent zeggen. Maar dat zal ik aantonen als de besluiten concreet worden voorgelegd. Dat moet daarin staan. In de voortgangsrapportage komt vervolgens de geactualiseerde tijdsplanning van alle projecten naar de Kamer. Het besluit over de A6 en de A9 is een mooi, groot besluit, waarmee Amsterdam en de omgeving tientallen jaren van de ellenlange files verlost zullen zijn. Ik begrijp dat het vissen naar complimentjes niet usance is in dit huis, zelfs niet op een mooie lentedag, maar toch zag ik het begin van een glimlach op het gezicht van mevrouw Van Gent. Ik zag het gewoon even gebeuren en ik kon het me best voorstellen. Ik weet hoe het gemeentebestuur van Amsterdam heeft uitgekeken naar dit besluit en ik weet hoe belangrijk de coalitie van de PvdA en GroenLinks het vindt. GroenLinks en groen asfalt gaan samen. Wij gaan natuurlijk door met het vergroenen van de automobiliteit. Mevrouw Van Gent mag mij daaraan houden.

De logistiek wordt snel innovatief en vergroent ook snel. Wij zetten vol in op de binnenvaart en op de rails. Het belang van de logistiek mag niet worden onderschat. Ook in de toekomst zal daaraan een dikke boterham moeten worden verdiend. Wij hebben geen asfaltfiles nodig, maar een file van snelle besluiten. Die kan ons land hard gebruiken en daarmee gaan wij dan ook verder. Dat is mijn slotconclusie van dit debat. Ik hoop daar nog heel wat maanden aan mee te werken; sowieso drie maanden, maar ik ga uit van zes of zeven maanden. Ik hoop voor ons land dat het sneller gaat, dan hebben wij weer snel een missionaire regering. Ik ben echter na zestien jaar politiek niet helemaal naïef meer. Wat ik hierna ga doen, zullen wij wel zien. De heer Van Leeuwen zal wel moeten erkennen dat zelfs in de casuïstiek van de gezinsauto, deze alleen kan rijden als er voldoende asfalt is.

De heer **Van Leeuwen** (SP): Er zijn ook aardige bakfietsen. Ik heb nog een vraag gesteld over de A4 en het fiat van de gemeenten.

Minister **Eurlings**: Het IODS is in juni 2006 getekend door mijn voorganger, mevrouw Peijs. Niet alle partners zijn voorstanders; een minderheid van de bestuurlijke

partners kiest liever voor een alternatief. Als de weg er komt, hebben de partners wel aangegeven hoe die eruit moet zien.

Wij hebben het IODS uitgevoerd, maar hebben enkele aanpassingen moeten aanbrengen vanwege de tunnelveiligheidswetgeving, die in het IODS is bedongen. Wij moeten ons natuurlijk aan de wet houden. Vervolgens heeft iedereen vorige week erkend dat het IODS-proces er in ieder geval toe heeft geleid dat dit een megagood ingepaste weg is. Betekent dit dat iedereen dolenthousiast is? Nee, ik heb zojuist de 400 mensen genoemd die tijdens de inspraak negatief reageerden. Er zullen wellicht ook gemeenten zijn die, alles afwegende, zeggen dat zij tegen zijn.

Wij nemen hier een democratisch besluit, dat is de landelijke weg. Iedere burger, iedere inwoner van dit land en zeker de omwonenden van die toekomstige weg, hebben het volste recht via inspraak en via de juridische weg hun recht te halen.

Wij bewandelen nu een iets andere weg vanwege besturen die elkaar voor de rechtbank de vellen over de oren halen. De Crisis- en herstelwet gaat eind deze maand of begin volgende maand in. Vanaf die tijd kan een gemeente na al die jaren van besluitvorming niet meer voor de rechter proberen de boel te frustreren. Gewone inwoners van de gemeente kunnen wel hun recht halen en dat vind ik een goede balans.

De heer **Van Leeuwen** (SP): Ik noemde in mijn tweede termijn al de nieuwe adviserende rol van de gemeenten. Ik constateer aan het eind van dit debat dat wat de A4 betreft, niet alleen de indruk bestaat, maar het zeker ook zo is, dat ondanks dat besluiten hier niet controversieel zijn verklaard, een controversieel besluit voor veel gemeenten gewoon wordt doorgezet. Dat vind ik betreurenswaardig.

Minister **Eurlings**: Toen ik minister werd, heb ik een bestuurlijke cultuur aangetroffen, die cru gezegd erop neerkomt dat zolang de allerlaatste persoon niet is overtuigd van een plan, er niets wordt gedaan. Als wij die doctrine hadden doorgezet, hadden wij niets meer besloten in dit land. Het is altijd mijn lijn geweest naar maximaal draagvlak te zoeken, zonder de illusie te hebben dat ik iedereen meekrijg. Dat laatste zal hierbij ook niet het geval zijn, maar ik blijf mijn best doen om een gemeente als Schiedam erbij te houden. Ik wil kijken waar wij verbeteringen kunnen doorvoeren en welke extra's wij kunnen doen voor de omwonenden. Daarover ben ik met de nieuwe wethouder in goed gesprek. Ik blijf er mijn best voor doen, maar het zou een beetje de wereld op zijn kop zijn als je zegt: totdat ik de laatste persoon mee heb, besluit ik niets meer. Dan zal de grote meerderheid in dit land die wil dat de politiek besluiten neemt, altijd de verliezer zijn. Dat zou ik slecht vinden, niet alleen voor de infrastructuur maar ook voor de geloofwaardigheid van de politiek in den brede.

De beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter**: Ik dank de minister zeer voor zijn beantwoording.

De vergadering wordt van 12.10 uur tot 12.30 uur geschorst.