
18

Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

Aan de orde is het **debat** naar aanleiding van een algemeen overleg op 19 april 2011 over **de structuurvisie Infrastructuur en Ruimte**.

De voorzitter:

Ik neem aan dat de minister bekend is met het bijzondere fenomeen van het kerstregime? Dat betekent dat de leden zonder nadere versierselen hun motie voordragen. Ik verwacht van de minister een beknopt oordeel over de moties. Zij is eigenlijk altijd beknopt, dus volgens mij is het op haar lijf geschreven.



De heer **Grashoff** (GroenLinks):
Voorzitter. We hebben een vroege kerst, geloof ik.

De voorzitter:

Er zijn soms jaren waarin het kerst blijft. Dat is een heel bijzonder gevoel.

De heer **Grashoff** (GroenLinks):
Dat is inderdaad een heel bijzonder gevoel. Ik zal de uitgebreide toelichting weglaten. Ik heb een viertal moties, die gelukkig ook aan de korte kant zijn.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat:

- Nederland een grote historie kent op het gebied van zorgvuldige ruimtelijke ordening;
- daardoor, ondanks de grote druk op de schaarse ruimte, in Nederland nog altijd ca. 85% van de ruimte niet verstedelijkt is;
- in de ruimtelijke ordening geldt: decentraal doen wat decentraal kan, en centraal doen wat centraal moet;
- dit vraagt om heldere, eenduidige en werkbare rijkskaders waarbinnen provincies en gemeenten hun bevoegdheden uitoefenen en regie voeren over gebiedsprocessen;

verzoekt de regering:

- in de structuurvisie Infrastructuur en Ruimte kort en scherp geformuleerde, eenduidige en werkbare rijkskaders voor ruimtelijke ordening en infrastructuur vast te leggen op al de nationaal van belang zijnde thema's en aspecten;
- de structuurvisie in omvang beperkt te houden;
- de structuurvisie maximale sturingskracht te geven,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Grashoff. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 2 (32660).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat Nederland sinds 1958 rijksbufferzones kent;

overwegende dat rijksbufferzones dankzij het langjarige beleid redelijk gevrijwaard zijn gebleven van verstedelijking;

overwegende dat steeds meer mensen willen ontspannen en recreëren in de open gebieden vlak bij de stad;

verzoekt de regering, in de te maken structuurvisie Infrastructuur en Ruimte de rijksbufferzones op nationaal niveau planologische bescherming te bieden,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Grashoff, Slob en Van Veldhoven. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 3 (32660).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de huidige regering in tegenstelling tot de vorige geen enkele getalsmatige ambitie heeft geformuleerd rond de ontwikkeling van het aantal spoorreizigers;

overwegende dat zo'n doelstelling sturend kan zijn bij de beoordeling welke investeringen voor de spoorcapaciteit noodzakelijk zijn en bij de aankomende concessieverlening;

verzoekt de regering, in haar structuurvisie Infrastructuur en Ruimte de doelstelling op te nemen dat het aantal spoorreizigers jaarlijks met 5% groeit,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Grashoff, Bashir en Slob. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 4 (32660).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

Grashoff

constaterende dat bij de behandeling van de initiatiefnota "Fietsen, een tandje erbij" van CDA-Kamerlid Atsma op 1 juli 2010 door de Kamer een motie is aangenomen die uitsprekt dat de aanbevelingen uit deze nota onder regie van het Rijk uitgevoerd moeten worden;

overwegende dat een substantiële verdere groei van het fietsverkeer in Nederland mogelijk is wanneer deze gefaciliteerd wordt door een schaalessprong in de fietsinfrastructuur en -voorzieningen;

spreekt uit dat de fiets, conform de aanbevelingen uit de nota-Atsma, een volwaardige plaats krijgt in de structuurvisie Infrastructuur en Ruimte en de daaruit voortvloeiende investeringsprogramma's, waarbij het creëren van randvoorwaarden en het stimuleren van innovaties taken voor het Rijk in het fietsbeleid zijn;

spreekt uit dat het uitbreiden van de regionale snelfietsroutes en het realiseren van voldoende en kwalitatief goede fietsparkeervoorzieningen bij stations een belangrijke rol kunnen spelen in het programma Benutten, omdat ze respectievelijk kunnen leiden tot het beter benutten van wegen in filegevoelige gebieden en een betere benutting van het openbaar vervoer,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Grashoff en De Rouwe. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 5 (32660).



De heer **Slob** (ChristenUnie):
Voorzitter. Ik heb drie moties meegenomen.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat robuustheid van infrastructuur een belangrijk uitgangspunt is sinds de mobiliteitsaanpak;

overwegende dat dit begrip onder meer kan slaan op:

- de toekomstvastheid van infrastructurele werken;
- de prestaties van de mobiliteitsnetwerken bij de dagelijkse mobiliteitsbewegingen;
- de prestaties van de mobiliteitsnetwerken bij verstoringen;

verzoekt de regering, in het kader van de nieuwe structuurvisie Infrastructuur & Milieu het begrip "robuustheid" voor de modaliteiten weg, spoor en binnenvaart te concretiseren zodat beslissingen over infrastructuur hierop kunnen worden getoetst,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Slob. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.
Zij krijgt nr. 6 (32660).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse, de op te stellen beleids- en structuurvisie Infrastructuur & Milieu en het daaraan gekoppelde geactualiseerde MIRT-projectboek mede zijn gebaseerd op de WLO-scenario's, verkeersmodellen en op beleidsuitgangspunten zoals streefwaarden voor de kwaliteit van de mobiliteit;

overwegende dat de ruimtelijke en infrastructurele opgaven fors hoger zijn dan de beschikbare middelen, dat scherpe prioritering noodzakelijk is en dat daarom voldoende inzicht nodig is in de gevoeligheid van de verkeersmodellen voor de verschillende inputfactoren;

verzoekt de regering, in de beleids- en structuurvisie Infrastructuur & Milieu een gevoeligheidsanalyse op te nemen van de relevante inputfactoren waarbij in ieder geval in wordt gegaan op de effecten van:

- lagere streefwaarden voor de snelheid op de hoofdverbindingssassen in de spits, en
- scenario's met hogere olieprijs (100, 150 en 200 dollar per olievat),

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Slob en Grashoff. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 7 (32660).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat er sprake is van forse reizigersgroei op de regionale spoorverbindingen en dat verschillende van deze verbindingen aanlopen tegen capaciteitsgrenzen, zoals Zwolle-Emmen, Arnhem-Elst en Arnhem-Doetinchem;

constaterende dat verschillende regio's wensen hebben voor uitbreiding van regionale stoptreindiensten, niet alleen op de gedecentraliseerde lijnen, maar ook op het hoofdrailnet;

constaterende dat de concept-Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse zowel voor de regionale spoordiensten op het hoofdrailnet als op de gedecentraliseerde lijnen geen overzicht van de knelpunten per traject geeft en daardoor nog niet voorziet in de in de motie-Cramer c.s. (32123-A,

Slob

nr. 61) gevraagde actualisatie van de quickscan regionaal spoor;

verzoekt de regering, in samenwerking met de decentrale overheden een nieuwe quickscan te doen naar de markt en capaciteit van regionale spoordiensten op zowel het gedecentraliseerde net als het hoofd railnet en de resultaten hiervan uiterlijk voorjaar 2012 te presenteren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Slob en Grashoff. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 8 (32660).



De heer **Aptroot** (VVD):

Voorzitter. Ik handel ook hier met mate, dus één motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de Taskforce Mobiliteitsmanagement een rapport met aanbevelingen heeft opgeleverd, waar de regering vervolgens mee aan de slag kan door te beslissen welke aanbevelingen zij over zal nemen en uit zal voeren;

overwegende dat daarmee aan het doel van de Taskforce Mobiliteitsmanagement, concrete voorstellen voor mobiliteitsmanagement, is voldaan;

overwegende dat het in stand houden van de Taskforce Mobiliteitsmanagement 5 mln. kost maar geen toegevoegde waarde heeft;

verzoekt de regering, de Taskforce Mobiliteitsmanagement op te heffen en daarmee 5 mln. te besparen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Aptroot. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 9 (32660).



De heer **Paulus Jansen** (SP):

Voorzitter. Ik heb twee moties, die vragen om de voortvarende en volledige uitvoering van twee passages uit het regeerakkoord.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat:

- het kabinet blijkens het regeerakkoord voor de auto wil inzetten op een verschuiving van vaste lasten (MRB en BPM) naar variabele lasten (brandstofaccijnzen);
- in verband met het vermijden/beperken van grenseffecten afstemming en samenwerking met onze buurlanden van groot belang is;

verzoekt de regering om voor Prinsjesdag de Kamer een uitwerking van dit onderdeel van het regeerakkoord voor te leggen, mede gebaseerd op verkenning van de politieke ruimte voor samenwerking met Duitsland en België op dit punt,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Paulus Jansen. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 10 (32660).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat:

- de uitvoering van de adviezen van de commissie-Elverding onderdeel is van het regeerakkoord;
- het advies van de commissie-Elverding gericht is op ambtelijke voorbereiding, bestuurscultuur, besluitvorming, procedures en wetgeving;
- de commissie-Elverding een halvering van de doorlooptijd van procedures mogelijk acht, onder gelijktijdige verbetering van de kwaliteit van het proces, mits de geadviseerde systeem- en cultuurwijzigingen integraal worden doorgevoerd;
- tot dusver slechts een deel van de adviezen – met name het bekorten van procedures – is omgezet in concrete beleidsvoornemens of wetgeving;

verzoekt de regering om voor Prinsjesdag de Kamer te informeren over de beleidsvoornemens ter uitwerking van de adviezen van Elverding c.s., met inbegrip van de onderdelen die betrekking hebben op kwaliteitsverbetering,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Paulus Jansen. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 11 (32660).



De heer **De Jong** (PVV):

Voorzitter. Ik dien drie moties in.

Motie

De Kamer,

De Jong

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat decentrale overheden in het verleden veelvuldig rijksnota's genegeerd hebben op het gebied van infrastructuur en ruimtelijke ordening;

overwegende dat decentrale overheden nog steeds doorgaan met het te dicht bouwen bij rijksinfrastructuur en vervolgens de klachten van omwonenden proberen af te wentelen op het Rijk;

constaterende dat daardoor geschillen ontstaan tussen het Rijk en decentrale overheden over de benodigde inpassingsmaatregelen waardoor de burger de dupe is;

overwegende dat een rijksstructuurvisie alleen zinvol is indien zij een financieel bindend karakter heeft;

verzoekt de regering om de decentrale overheden verantwoordelijk te stellen voor hun beleidskeuzes en indien deze conflicteren met de plannen van het Rijk zoals vastgelegd in een rijksstructuurvisie, de decentrale overheden financieel aansprakelijk te stellen voor de benodigde inpassingsmaatregelen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid De Jong. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund. Zij krijgt nr. 12 (32660).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat nog steeds onduidelijk is wat onder het begrip "supersnelwegen" wordt verstaan;

constaterende dat in het regeerakkoord is opgenomen om te sturen op de aanleg van supersnelwegen;

overwegende dat het predicaat supersnelweg geen betekenis heeft als er niet minimaal drie doorgaande rijstroken zijn en over het gehele traject een snelheid van ten minste 130 km/h geldt;

verzoekt de regering om in de rijksstructuurvisie vast te leggen dat de definitie van een supersnelweg als volgt luidt: een doorgaande weg van minimaal drie rijstroken breed waarbij over het gehele traject een snelheid van ten minste 130 km/h geldt;

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid De Jong. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund. Zij krijgt nr. 13 (32660).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat Lodewijk de Waal recentelijk in opspraak is geraakt in zijn functies bij ING, SNV en Humanitas, waarbij hij als prominent PvdA-lid een Almeers PVV-raadslid welke als vrijwilliger actief was voor Humanitas vanwege politieke overtuiging op non-actief heeft gezet;

constaterende dat hij in deze functies belastinggeld verspild heeft;

overwegende dat de voorzitter van de Taskforce Mobiliteitsmanagement een voorbeeldfunctie heeft;

verzoekt de regering om Lodewijk de Waal te ontslaan als voorzitter van de Taskforce Mobiliteitsmanagement,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid De Jong. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund. Zij krijgt nr. 14 (32660).



Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:**

Voorzitter. Gezien de grote hoeveelheid moties zal ik het kort houden.

Allereerst de motie van de heer Grashoff inzake helde-re, eenduidige en werkbare rijkskaders. Onze structuurvisie moet kort en bondig worden en de kaders moeten helder zijn over wat er bij het Rijk hoort en wat er bij de provincie hoort. Ik zou niet anders willen. Ik laat dit dan ook over aan het oordeel van de Kamer, want het lijkt mij overbodig.

Dan de motie over de rijksbufferzones. Ik heb in het debat al aangegeven dat ik daarover in gesprek ben met IPO en VNG. In eerste instantie reageerden zij enthousiast, maar de laatste discussies moeten nog plaatsvinden. In mijn optiek zijn provincies en gemeenten heel goed in staat om zelf goede ruimtes tussen grootstedelijke gebieden in stand te houden en er aantrekkelijke landschappen van te maken. Ik wil dat niet bij voorbaat op rijksniveau vastleggen, dus ik ontraad deze motie. Ik geef daarbij aan dat het nationaal belang natuurlijk ook grotendeels via de ehs is geborgd. Ik ben geen voorstander van stapeling van verschillende vormen van beleid.

Dan de motie van de heer Grashoff, Bashir en Slob over de ontwikkeling van het aantal spoorreizigers. In de structuurvisie zal er aandacht zijn voor mobiliteit en de doelen die ik daaruit wil halen. Ik kijk daarbij naar reistijden, ik kijk naar betrouwbaarheid op multimodaal niveau, dus weg, spoor en dergelijke en expliciet niet op reizigersgroei. Ik ontraad deze motie omdat ik vind dat dat de maakbaarheidsgedachte in zich houdt. Ik vind dat je veel meer moet kijken naar de vraag en de behoeften.

Dan de motie van de heren Grashoff en De Rouwe waarin wordt gevraagd naar het fietsbeleid. Die houd ik even aan en dan kom ik bij de motie van het lid Slob. Daarin wordt gevraagd naar toekomstvastheid van infra-

Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

structurele werken en verzocht om het begrip robuustheid op te nemen in de visie op infrastructuur en ruimte. Ik zal dit begrip in de structuurvisie opnemen en aangeven wat ik daaronder versta. Ik zie dat als ondersteuning van beleid.

Dan kom ik bij de motie van de leden Slob en Grashoff over de Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse. Hierin wordt verzocht om relevante inputfactoren op te nemen, te weten lagere streefwaarden en scenario's met hogere olieprijzen. De lagere streefwaarden zitten niet in de huidige scenario's. Ik kan die daar niet alsnog in aanbren- gen als ik nog op tijd wil komen met de structuurvisie. De scenario's met de hogere olieprijzen zitten er wel in. Ik ontraad de motie omdat er ook gevraagd wordt om de lage streefwaarden mee te nemen. Dat is niet mogelijk, want die NMCA's zijn heel lange trajecten.

Dan de motie van de heren Slob en Grashoff over de capaciteitsgrenzen Arnhem-Elst en Arnhem-Doetinchem. Dat is eigenlijk een vraag naar een nieuwe quickscan voor de regionale ov-verbindingen. In de NMCA is ook aandacht voor de regionale spoorverbindingen en die publiceer ik bij de structuurvisie. Dat is wat mij betreft de quickscan. Daarmee heeft het mijn ondersteuning en zal ik eerder dan dit najaar die informatie leveren.

Dan de motie van de heer Aptroot over de Taskforce Mobiliteitsmanagement. Ik ben van mening dat wij het Platform Slim Werken Slim Reizen hard nodig hebben om met het bedrijfsleven maatregelen te treffen op het gebied van mobiliteitsmanagement. Het werk is wat mij betreft nog niet af. Er ligt een goede basis, maar het is nog niet af. Er moeten nu 800.000 werknemers bereikt worden en dat moeten er in 2016 uiteindelijk 2 miljoen worden. Het is wat mij betreft zaak om nu door te pakken. Ik heb ook gezegd dat ik budget wil leveren aan deze taskforce en dat heb ik gedaan op basis van de motie-Verhoeven/Monasch, die met uitzondering van de PVV door de gehele Kamer is ondersteund. Op basis van die toezegging ben ik al nieuwe verplichtingen aangegaan. Ik ben daar ook al gaan vertellen dat ik ze doorfinancier. Ik kan die commissie nu niet meer zomaar afschaffen. Ik ontraad dus de aanneming van de motie.

In de motie van de heer Paulus Jansen wordt de regering verzocht, voor Prinsjesdag een uitwerking te geven van het onderdeel van het regeerakkoord op basis van de verschuiving van vaste lasten naar variabele lasten. In de autobrief van collega Weekers, die in juni verschijnt, zal aandacht worden besteed aan de belastingmaatregelen voor de auto. Dat zal dus op een veel eerder tijdstip plaatsvinden. Dan kan de Kamer al kennis nemen van de inzet die in het regeerakkoord is opgenomen.

De heer **Paulus Jansen** (SP):
Voorzitter ...

De **voorzitter**:
Begrijpt u het oordeel niet?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Moet ik dan zeggen: ik laat het oordeel over aan de Kamer?

De heer **Paulus Jansen** (SP):
Dat is mooi, maar ik vroeg mij af of het tweede deel van het dictum ook in de brief van de heer Weekers komt te staan, namelijk dat het mede gebaseerd is op de verkenning van de politieke ruimte bij onze buurlanden.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:

Ik ga daarvan uit, maar ik zal aan mijn collega Weekers vragen dat hij ook de mogelijkheden daartoe erbij zal betrekken. Aan de ene kant hebben wij het over een wens, maar ook over de mogelijkheid. Dus als de mogelijkheid er niet is, zal hij dat ongetwijfeld aangeven.

Dan kom ik nu op de motie van de heer Paulus Jansen over de adviezen van de commissie-Elverding. Ik kom daar straks op terug. Er is ook nog een andere motie waarop ik zo meteen terug kom.

In een motie van de PVV-fractie wordt gevraagd of de regering de decentrale overheden verantwoordelijk wil stellen voor hun beleidskeuzes als zij plannen gaan uitvoeren die conflicteren met rijksplannen. Ik beschouw deze motie grotendeels als ondersteuning van beleid en acht de motie daarmee overbodig. Ik wil eerst nog een misverstand over de structuurvisie-instrumenten rechtzetten. De structuurvisie is niet bindend voor andere overheden, maar ik heb dat instrument ook niet nodig, omdat er andere plekken zijn waar wij die juridische mogelijkheden al hebben vastgelegd, zoals de AMvB Ruimte. Verder noem ik het opstellen van een inpassingsplan of een reactie aanwijzing.

De heer De Jong heeft een motie ingediend over het begrip "supersnelwegen". In mijn beleving is een supersnelweg een weg die het langeafstandsverkeer beter faciliteert, met minder op- en afritten, en waarop kan worden doorgereden. Investerings zoals bijvoorbeeld gedaan rond Eindhoven zijn een voorbeeld van hoe een supersnelweg eruit kan zien. Wij hebben het dan over het scheiden van doorgaande en regionale stromen op het hoofdwegennet. Met private financiers ben ik in gesprek om te bezien of zij nieuwe snelwegen zouden willen financieren en hoe zij dat eventueel kunnen terugverdienen met behulp van bijvoorbeeld tol. Ik wil mij nu nog niet vastleggen op een definitie, omdat ik daarmee de creativiteit van de markt niet maximaal kan benutten. Een strakke definitie zou contraproductief kunnen werken. Ik zeg er wel bij dat ik, evenals de PVV, snelheid beschouw als een heel belangrijk kwaliteitsaspect van alle autosnelwegen, maar vooral voor supersnelwegen. Dat is nu juist waarvoor je ze maakt.

De **voorzitter**:
Minister, het moet echt korter.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:

Voorzitter. Ik ontraad de aanneming van de motie, omdat ik denk dat het verstandig is om in die markt en aanbesteding die definitie niet vast te leggen.

De heer De Jong vraagt mij in een motie om de heer De Waal van zijn taak te ontheffen, vanwege zijn recente activiteiten bij ING en SNV. Ik ontraad de aanneming van de motie. Tijdens het algemeen overleg heb ik al aangegeven dat ik vertrouwen heb in het functioneren van de heer De Waal als voorzitter van het platform Slim Werken Slim Reizen. Hij heeft daarmee in de afgelopen periode vijftig beeldbepalende werkgevers binnengehengeld. Ik heb er vertrouwen in dat hij de rol voor het vervolg kan vervullen.

Ik had nog twee moties liggen. De eerste is die van de heren Grashoff en De Rouwe over de fietsnota. Zij spreken uit dat de aanbevelingen uit de nota-Atsma een volwaardige plaats moeten krijgen in de structuurvisie Infrastructuur en Ruimte en in de daaruit voortvloeiende investeringsprogramma's. Daarnaast spreken zij uit dat

Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

de regionale snelfietsroutes en het realiseren van voldoende kwalitatief goede fietsparkeervoorzieningen een rol moeten spelen in het programma Benutten.

Het fietsprogramma is een decentrale verantwoordelijkheid. Ik kijk bij het programma Benutten wat daaraan kan worden gedaan. Ik neem bijvoorbeeld binnenkort stukken van de ANWB in ontvangst over Park and Ride, over overstapmogelijkheden. Daarin speelt de fiets een rol. Vanuit mijn verantwoordelijkheid op nationaal niveau kijk ik naar de fietsenstallingen bij stations en heb ik geld overgemaakt voor de fietssnelwegen. Daarmee zijn de fietssnelwegen een regionale aangelegenheid geworden.

De voorzitter:

Wat is uw oordeel over deze motie, minister?

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Ik ontraad het aanvaarden van deze motie omdat het verzoek niet op het vlak van de rijksoverheid ligt. De inhoud van de motie is van belang, maar de verantwoordelijkheid ervoor ligt decentraal.

Ik heb nog één motie over, namelijk de motie van de heer Jansen over het traject van de commissie-Elverding. Hij verzoekt de regering om de Kamer voor Prinsjesdag te informeren over beleidsvoornemens ter uitwerking van de adviezen. Dat is geen onderdeel van de structuurvisie, maar ik ben wel bereid om dit voor Prinsjesdag te doen. Ik laat het oordeel over de motie over aan de Kamer.

De heer Slob (ChristenUnie):

Ik heb een vraag over de motie op stuk nr. 8. Als ik de minister goed heb begrepen, wil zij conform hetgeen in deze motie wordt gevraagd, namelijk een actualisatie van quickscan regionaal spoor, handelen en zal deze actualisatie er zelfs al voor het voorjaar van 2012 zijn. Als zij inderdaad conform het verzoek in deze motie wil handelen en de actualisatie eerder dan in de motie wordt gevraagd aan de Kamer wil zenden, kan ik haar intrekken. Ik wil even weten of ik haar goed heb begrepen.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

In de NMCA wordt aandacht besteed aan de regionale spoorverbindingen. Die publiceert ik bij de structuurvisie. Daarmee lever ik de quickscan eerder dan gevraagd.

De heer Slob (ChristenUnie):

Gebeurt dat dan wel in de lijn zoals die eerder is uitgesproken in de motie-Cramer c.s. (32123-A, nr. 61), dus een actualisatie van de quickscan? Als dat de bedoeling van de minister is, kan ik mijn motie intrekken.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Ik ken de motie-Cramer c.s. natuurlijk niet uit mijn hoofd. Ik weet dat in de NMCA ook de regionale spoorverbindingen worden doorgelicht.

De voorzitter:

Als u er nu achterkomt dat het echt iets anders is, laat u het de Kamer dan weten?

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Dat zal ik doen.

De voorzitter:

Houdt u uw motie voor de zekerheid aan, mijnheer Slob?

De heer Slob (ChristenUnie):

Laat ik mijn motie voor de zekerheid even aanhouden.

De voorzitter:

Op verzoek van de heer Slob stel ik voor, zijn motie (32660, nr. 8) van de agenda af te voeren.

Daartoe wordt besloten.

De beraadslaging wordt gesloten.