

Vergaderjaar 2001–2002

27 455

Nationaal Verkeers- en Vervoersplan

Nr. 38

VERSLAG VAN EEN NOTAOVERLEG

Vastgesteld 21 november 2001

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat¹ heeft op 19 november 2001 overleg gevoerd met minister Netelenbos van Verkeer en Waterstaat over **het Nationaal Verkeers- en Vervoersplan (27 455)**.

Van het overleg brengt de commissie bijgaand stenografisch verslag uit.

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

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

¹ Samenstelling:

Leden: Blaauw (VVD), voorzitter, Van den Berg (SGP), Biesheuvel (CDA), Rosenmöller (GroenLinks), Valk (PvdA), Van Gijssel (PvdA), Leers (CDA), ondervoorzitter, Feenstra (PvdA), Van Heemst (PvdA), Verbugt (VVD), Giskes (D66), Stellingwerf (ChristenUnie), Klein Molekamp (VVD), Hofstra (VVD), Wagenaar (PvdA), Van der Knaap (CDA), Ravestein (D66), Van der Steenhoven (GroenLinks), Niederer (VVD), Van Bommel (SP), Eurlings (CDA), Herrebrugh (PvdA), Ten Hoopen (CDA), Hindriks (PvdA) en De Swart (VVD).
Plv. leden: Te Veldhuis (VVD), Bakker (D66), Stroeken (CDA), Halsema (GroenLinks), Waalkens (PvdA), Crone (PvdA), Atsma (CDA), Duivesteijn (PvdA), Witteveen-Hevinga (PvdA), Voûte-Droste (VVD), Augusteijn-Esser (D66), Slob (ChristenUnie), Geluk (VVD), Luchtenveld (VVD), Spoelman (PvdA), Buijs (CDA), Van Walsem (D66), Vendrik (GroenLinks), Weekers (VVD), Poppe (SP), De Pater-van der Meer (CDA), Depla (PvdA), Th.A.M. Meijer (CDA), Dijsselbloem (PvdA) en Nicolai (VVD).

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

Maandag 19 november 2001

Aanvang 10.15 uur

Voorzitter: Van den Berg

Aanwezig zijn 8 leden der Kamer, te weten:

Van Gijzel, Eurlings, Hofstra, Giskes, Van der Steenhoven, Stellingwerf, Van Bommel en Van den Berg,

en mevrouw Netelenbos, minister van Verkeer en Waterstaat, die vergezeld is van enige ambtenaren.

Aan de orde is:
- **het Nationaal Verkeers- en Vervoersplan (27455).**

De **voorzitter**: Ik open de vergadering en heet alle aanwezigen welkom. Omdat de ondervoorzitter van deze commissie die deze vergadering zou voorzitten, de heer Leers, nog niet is gearriveerd, zal ik als oudste lid hem voorlopig vervangen.

Eerste termijn van de commissie

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Voorzitter. Sinds de Tweede Wereldoorlog is in Nederland ontzettend veel veranderd, op allerlei terreinen. Eigenlijk is het nergens hetzelfde gebleven. In een periode van 50 jaar maakte Nederland een enorme ontwikkeling door die tot uitdrukking kwam in de economische ontwikkeling, mede door emancipatie, andere manieren van vrije tijd en werk en een grote toename van de welvaart. Dat alles heeft bijgedragen aan een grote behoefte aan mobiliteit.

Bij de Perspectievennota wees ik er al op dat Nederland, vanuit een historisch perspectief bekeken dat verder gaat dan de Tweede Wereldoorlog, eigenlijk een rotland is

voor openbaar vervoer en auto. Dit komt doordat wij geen steden hebben met een zodanige kritische massa, dat massatransport op een verantwoorde manier tot stand kan worden gebracht. Voor een metronet is namelijk een stad nodig van al gauw een miljoen mensen, voor een verantwoord tramnet zo'n 500.000 en voor een busnet 200.000 mensen. Tegelijk is Nederland te klein en te dichtbevolkt om volledig op de auto te vertrouwen. Wij kunnen hier geen platte pannenkoek maken zoals in Los Angeles, zodat de openbare ruimte uiteindelijk van niemand is en de kwaliteit van onze samenleving alleen al om die reden zeer onder druk komt te staan.

Bij de snelle ontwikkeling van de afgelopen 50 jaar hebben niet alle daarmee samenhangende schakels voldoende kunnen meekomen. Mobiliteit is op dit moment een van de zwakst ontwikkelde schakels in onze maatschappelijk-economische structuur. Het is overigens niet de eerste keer dat mobiliteit, in welke vorm dan ook, uiteindelijk ergens een rem zet op de maatschappelijk-economische ontwikkeling. In de vorige eeuw bestond eenzelfde probleem in een stad als Londen. Daar werd voluit gebruik gemaakt van de paardentram, zozeer dat men een crisisteam vormde omdat men bevreesd was voor een stagnatie: alle paardenmest bracht namelijk de volksgezondheid in gevaar, de afvoer ervan zorgde voor problemen, evenals de stank in de stad en de ontwikkeling van het verkeer in zijn totaliteit. Toen werd de elektrische tram uitgevonden en was men met een soort kwaliteitssprong in één keer opeens een heel stuk verder. Bij een bevolkingstoename dienen systemen zich dus aan te passen, uit

te breiden en te vernieuwen. We hebben dat in de afgelopen 100 jaar kunnen zien bij de ontwikkeling van ons sanitaire systeem, het winkelapparaat, het telefoonnet en gasnet; in alle structuren kun je dat terugvinden, met name in de infrastructuur.

Door de explosieve groei van de mobiliteit en de gegeven inrichting van ons land – dus kleine steden in een klein land met een dichte bevolking – is een snelle transitie eigenlijk noodzakelijk. In het SVV zag men die explosieve groei van de mobiliteitsbehoefte en zocht men het antwoord in een rem daarop. Met andere woorden, als we de ogen een beetje sluiten en de groei van de mobiliteit stoppen, dan hebben we meteen een antwoord op alle negatieve gevolgen ervan. Daarbij kwam de geplande verschuiving van de autospits, dus de files in het autospitsuur, naar een openbaar-vervoerspits. Ik heb al eerder gezegd dat daar een belangrijke weeffout zit, omdat dit ook congestie in het openbaar vervoer tot stand bracht. Het openbaar vervoer kon het namelijk op dat moment ook totaal niet aan. Maar hoe goed een groot aantal elementen in historisch opzicht ook zijn, naar mijn stellige overtuiging is het grootste probleem van het SVV dat het voorbijgaat aan de dynamiek van de samenleving, waarin alle soorten activiteiten en structuren om steeds meer mobiliteit zullen vragen.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Voorzitter. De heer Van Gijzel zei dat men met het SVV de ogen sloot voor de realiteit. Maar het SVV wilde alleen maar de groei van het autoverkeer stoppen en vervangen door andere modaliteiten.

Ik begrijp niet waarom dit de ogen sluiten voor de realiteit is.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Bij de bespreking hadden wij het daar al uitvoerig over. Volgens het SVV mocht er eigenlijk niet meer dan 35% groei van de automobiliteit ontstaan. Uit de stukken blijkt dat het zou groeien tot bijna 200%. Er was een programma neergelegd waarin maar 20% opgelost zou worden. Voor de rest was geen antwoord geformuleerd. Dat moest gaandeweg worden geformuleerd. Gaandeweg zijn wij tot de conclusie gekomen dat je niet in staat was, en het misschien wel niet wenselijk was, om van bovenaf de groei van de mobiliteit zo in te kaderen. Aan de groei van de mobiliteit zitten vele negatieve gevolgen. Daarop moet een antwoord worden gegeven. Als je ongeacht wat er met de economie gebeurt en wat er in de ons omringende landen aan de hand is een rem op de groei zet, dan sluit je de ogen voor de noodzaak die onze samenleving heeft aan mobiliteit. Dat kun je met een deel via het openbaar vervoer opvangen. Als wij het openbaar vervoer zouden verdubbelen, dan was het maar 15% van de groei van de automobiliteit. Dat punt is destijds uit-en-ter-na besproken als klemmend element in het geheel. Zelfs in een verdubbeling van het openbaar vervoer zijn wij niet geslaagd.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Het ging er bij het SVV niet alleen om het openbaar vervoer als alternatief voor de auto te laten fungeren. Het ging om een pakket van maatregelen. Bent u het met mij eens dat het pakket nooit tot volle wasdom is gekomen?

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Het pakket is in een aantal opzichten buitengewoon kwetsbaar. Als je groeireducerende maatregelen zou nemen, dan zou het wel goed komen. Ik herinner mij nog het debat van de heer Hofstra en mijzelf met mevrouw Jorritsma, waarin wij niet wilden geloven dat de groei van de automobiliteit in die periode met 23% gegroeid was. Later bleek dat ook niet zo te zijn. Laten wij eens van reële cijfers uitgaan. Ik probeer niet weg te lopen voor de feiten.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): U bent het wel met mij

eens dat die maatregelen uit het SVV nooit geëffectueerd zijn en dat geen verbetering van het openbaar vervoer is opgetreden?

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Nee, daar ben ik het niet mee eens. Het beeld is veel genuanceerder. Een aantal elementen is niet uitgevoerd en een aantal wel. Ik wijs op de enorme investeringen in het spoor. Kijk eens rondom Den Haag en Rotterdam. Daar is sprake van verdubbeling van sporen. Een deel van de groei was en is op te vangen door maatregelen in de ruimtelijke ordening. Andere landen om ons heen hadden mede door de industriële ontwikkeling veel grotere stedelijke dichtheden waardoor automatisch metronetten zijn ontstaan die wij niet kennen. Door verdichting van onze steden kwam er meer draagvlak voor openbaar vervoer. Je moet met name denken aan verdichting van het werk. Voor een belangrijk deel zal aan de behoefte aan mobiliteit voldaan moeten worden. De PvdA is niet de PvdA van mobiliteit is fun, maar mobiliteit moet als een onmisbaar element in het functioneren van onze samenleving worden gezien. Dat moeten wij niet doen door op de oude manier door te gaan, niet meer paardentrams waar een slimme elektrische tram tot stand is gebracht, niet meer primair meer asfalt, maar slimme systemen in asfalt een beter antwoord geven. De paardentram was niet erg, de uitwerpselen waren erg. Niet de auto is erg, maar de effecten die samenhangen met een enorm autogebruik. Dat zijn de grote problemen. Ik noem de effecten. Er zijn effecten op het milieu, voor de luchtkwaliteit, geluidsoverlast en afval, niet alleen van de auto's zelf, maar bijvoorbeeld van alle banden die door slijtage in de berm en de sloot belanden. Ik maak een belangrijk punt van de leefbaarheid in het stedelijk gebied. Ik heb er vaker aandacht voor gevraagd dat in onze grote steden kinderen 50% minder buiten zijn gaan spelen. Dat is niet alleen herleidbaar tot de computer, de video of de televisie. Slechts 15% is daar de ratio. Het overgrote deel van de kinderen wordt binnengehouden, en dus belemmerd in de sociale opvoeding, doordat de auto het gewonnen heeft van het kind. Daarom zullen wij in dit debat

voorstellen een kindlint in stedelijk gebied te introduceren. Het stedelijk gebied is geen sociaal verantwoorde leefomgeving voor kinderen. Een ander effect is de doorsnijding van landschap en ruimtebeslag. Er zijn een onevenredige doorsnijding en een onevenredig ruimtebeslag ontstaan ten gevolge van de automobiliteit.

Dan is er de veiligheid. Ik noem een paar kengetallen. Die veiligheid kost 12 mld gulden per jaar. Elke week voltrekt zich zoals de heer Terlouw dat zegt een ramp à la Enschede. Het gebeurt niet zo compact en niet zo dramatisch, maar wel in aantallen. Voor de mensen die erbij betrokken zijn, zijn de effecten even groot. Als wij rond alle scholen in Nederland 30 km-zones zouden instellen, konden wij elk jaar de levens van een schoolklas met kinderen sparen. Dit is een dubbele ramp, zegt Terlouw, omdat er gebrek aan aandacht is.

De heer **Van Bommel** (SP): Ik weet dat dit een belangrijk punt op veiligheidsgebied is, maar het is vooral een zaak op lokaal niveau. Vindt de PvdA-fractie dat er op centraal niveau meer gestuurd moet worden? Ik zou dat wel met de heer Van Gijzel eens zijn, maar dan overrulen wij wel de lokale bestuurders.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Ik vind niet dat dan de lokale bestuurders worden overruled. Als er naast het NVVP ook een provinciaal en een regionaal verkeers- en vervoersplan worden vastgesteld, is dat heel goed te doen. De rijksoverheid kan dan vragen om nationale doelstellingen daarin uit te werken; daarop kan ook worden toegezien. Ik zal daarover straks overigens nog vragen stellen. Ik vind namelijk wel dat die schakels niet in alle opzichten even helder in het NVVP terugkomen. Door het enorme gebruik van de auto is de bereikbaarheid verslechterd. Om enerzijds kwaliteit te behouden en anderzijds innovatie uit te lokken en af te dwingen, dienen kwaliteitseisen gesteld te worden. Er moeten plafonds worden vastgelegd voor die negatieve bijverschijnselen. Deze moeten ontkoppeld worden van de groei van de mobiliteit; ze moeten worden verlaagd.

De heer **Stellingwerf** (Christen-Unie): Dit klinkt allemaal mooi. Als u echter eerst beweert dat mobiliteit

moet en dat de auto niet erg is en vervolgens allerlei negatieve aspecten noemt die daarmee samenhangen, is dat toch niet met elkaar in overeenstemming te brengen?

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Deze vraag komt op het juiste moment, want ik ben net op het punt dat ik dat wil gaan doen.

De heer **Stellingwerf** (Christen-Unie): Dat lijkt mij een onmogelijkheid.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Ik ga dat toch proberen. Het aardige van een debat is dat je iets kunt proberen aan te tonen wat je zelf wel mogelijk acht en anderen niet. Zo kunnen wij verder komen.

De overheid moet op nationaal en Europees niveau aan fabrikanten voorschrijven dat er veel zuiniger auto's moeten komen. Daarbij denk ik aan motoren waarmee je 1 op 30 kunt rijden en liefst nog zuiniger. De uitstoot van schadelijke stoffen wordt op die manier veel minder. Ik vind verder dat fabrikanten voorschriften moeten krijgen over geluidsoverlast. Ook wegbeheerders kunnen geluidsoverlast enorm verminderen door aandacht te besteden aan het contactvlak. Er moeten dus kwaliteitsnormen, en daarmee ook maatregelen, worden vastgesteld voor fabrikanten op het gebied van de lucht en kwaliteit.

Mevrouw **Giskes** (D66): Ik weet niet hoeveel autofabrikanten wij in Nederland hebben, maar hoe wil de heer Van Gijzel dat dan in internationaal verband regelen?

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Het is mogelijk om toelatingseisen te stellen. Als wij daar serieus aandacht aan besteden – gezien uw vraag, denk ik dat uw dat ook wilt – kunnen wij veel meer druk uitoefenen op fabrikanten. Dat is bijvoorbeeld ook in Californië gebeurd. Daar heeft men door het stellen van eisen de markt gecreëerd. Zonder druk komt er niets. Autofabrikanten komen niet op de markt met 1 op 30-motoren, omdat men veel research- en developmentkosten maakt voor het ontwikkelen van motoren. Die kosten wil men terugverdienen. Als je een nieuwe motor te snel implementeert, wordt de omloopsnelheid te hoog en kunnen deze kosten niet worden

terugverdiend. Daarvoor wordt de auto duurder. Net als bij veiligheid gaat het om sellingpoints. Het is leuk om een dure auto te verkopen met dubbele airbag. Men kijkt niet naar veiligheid in brede zin. Het interesseert fabrikanten cru gezegd niet of iemand doodgaat omdat er geen tweede airbag in een auto zit. Het gaat slechts om het verkopen van dure auto's met aantrekkelijke sellingpoints. Dat is de politiek van de fabrikanten. De Kamer en de regering hebben een aparte verantwoordelijkheid om erop toe te zien dat wat op dit gebied mogelijk is ook daadwerkelijk gerealiseerd wordt.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Het geloof in de techniek is wijdverbreid. Twee weken geleden kwam het rapport van het RIVM en het CBS uit en verleden week kwam het rapport Milieu en gezondheid van TNO uit dat opgesteld was op verzoek van minister Pronk en minister Borst. In beide rapporten staat dat de techniek de milieu- en veiligheidsproblemen niet zal oplossen. Wat vindt u van die stelling?

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Een oplossing is veel gevraagd. Het gaat om de vraag tot hoe ver je gebruik kunt maken van techniek. De stelling dat techniek helemaal niet helpt, werp ik ver van mij omdat die in een groot aantal opzichten wel degelijk helpt. Ik zal aantonen waar de techniek een enorme vooruitgang met zich kan brengen. Dit laat onverlet dat je soms maatregelen moet treffen die niet met de techniek samenhangen. Ik sprak al over 30-km zones, maar ik noem ook autoluwe of -vrije gebieden. Dit heeft niets met techniek te maken, maar met prioriteiten waardoor je ruimte aan andere functies in een wijk geeft. Voor leefbaarheid zullen voorschriften en regels moeten komen, gepaard met vernieuwing en interventie in stedelijk gebied. Wat de PvdA-fractie betreft moet er een enorme kwaliteitssprong in de komende 20 jaar gemaakt worden met betrekking tot het openbaar vervoer in stedelijk gebied. Het is te gek dat wij een HSL-lijn aanleggen waardoor wij 20 of 30 minuten sneller in Brussel zijn, terwijl het bijna net zo lang duurt voordat ik van mijn huis naar het Centraal Station ben gefietst. Nogmaals, er

moet aandacht komen voor versterking van het openbaar vervoer in het binnenstedelijke gebied en voor een betere begeleiding van de auto. Als je Den Haag binnenrijdt kom je bij stoplichten bij het Malieveld. Daarna rijdt je het fijnmazige stedennetwerk in met vele verkeerslichten. Dit vraagt om een enorme congestie. Er moeten dus kwaliteitsnormen komen voor de fietsers, het aantal ondergrondse parkeerplaatsen en de plaats van het openbaar vervoer ten opzichte van de bevolkingsomvang.

Bij het ruimtebeslag zullen benutten en innovatie een belangrijke rol spelen. Dit betekent dat wij niet altijd de oplossing moeten zoeken in meer bouwen, de harde infrastructuur, maar veel meer moeten benutten in de vorm van systemen, de zachte infrastructuur. Dit dient direct gekoppeld te worden aan het bereikbaarheidsgebrek. De behoefte aan bouwen komt voort uit de constatering dat wij minder bereikbaar zijn. Meer bouwen is niet het meest eenduidige antwoord om aan die behoefte te voldoen.

Eigenlijk moet hier de kwaliteitsnorm moeten zijn dat het ruimtebeslag per auto in de toekomst moet afnemen. Ook hier moet sprake zijn van ontkoppeling.

Met het oog op de veiligheid dient de leefbaarheid in het stedelijke gebied aanzienlijk te worden verbeterd. Er moeten slimme systemen voor het hoofdwegennet komen in de zin van gekoppeld autorijden. Ook voor fabrikanten is er werk. Ik noem de Dobli-spiegel, de dubbele airbag, de zijafscherming en sensoren. Drie jaar geleden heb ik bij de begrotingsbehandeling van Verkeer en Waterstaat alleen maar over veiligheid gesproken en de verantwoordelijkheid van de overheid. Desalniettemin zie je hoe lastig het is om dit voor elkaar te krijgen, omdat Europa vaak als vluchtheuvel wordt gebruikt – terecht of ten onrechte – om dingen die evident zijn, zoals de Dobli-spiegel of de dubbele airbag, niet te hoeven invoeren. Ik vind dit geen verhaal tegenover de burger, als wij spreken over de slachtoffers die elk jaar opnieuw vallen.

De kwaliteitsnormen zijn gesteld, maar die kunnen sterker; 1100 doden in 2010. Gesproken wordt over duurzaam veilig, het scheiden van stromen en het scheiden van wegen.

In verband met het gebrek aan bereikbaarheid wordt wel eens gesproken over gebrek aan infrastructuur. Als ik internationaal om mij heen kijk, kunnen wij niet spreken over een gebrek aan een infrastructureel netwerk, niet op de weg, niet over het water en niet op de rails. Er is wel sprake van een heel hoge belasting, eigenlijk een te hoge belasting. Wij laten elke ochtend opnieuw veel meer auto's toe dan de capaciteit van het Nederlandse wegennet toelaat. Ik heb daarvoor al vaker aandacht gevraagd. Dat leidt tot congestie en congestie leidt ertoe dat de capaciteit van het Nederlandse wegennet elke ochtend tot nul terugloopt. Elke fabrikant in Nederland die op die manier met zijn productiemiddelen omgaat, is binnen een maand failliet. En wij laten dit dus jaar in, jaar uit gebeuren.

Een tweede oorzaak van die congestie op ons hoofdwegennet zijn de knelpunten en discontinuïteit in de capaciteit. Auto's worden toegelaten, ineens is er een knelpunt en vervolgens gaat het stropen. Dat kan dus ook niet. Daarvoor moet dus wel gebouwd worden.

Een derde oorzaak is de absorptiecapaciteit van de steden. Mensen rijden zich daarop gewoon vast. Door denkende snelwegen en calculerende auto's kunnen wij een te hoge belasting voorkomen. Er heeft zich bijvoorbeeld afgelopen voorjaar een wonder voltrokken; zo werd gezegd. Op de A10-West bij Amsterdam waren geen files meer. Hoe kon dat? Dat kon door wat wij de afgelopen jaren hebben betoogd, namelijk toeritdosering. Laat niet meer auto's toe op de weg dan de weg aan kan. En zie: er ontstaan geen files. Er konden zelfs nog auto's bij. Op een heel slimme manier kan dus veel meer. Hier valt dus echt een wereld te winnen.

In Parijs komt men bijvoorbeeld met gebundelde stromen de stad in. Er zijn mobiliteitscentra op verschillende plekken in de stad, waar de auto's worden opgevangen. Vervolgens gaat men de stad in met hoogwaardig openbaar vervoer, een taxi of lopend. Je zult ook zien dat mensen met een rotvaart voorbijrijden aan transferia buiten de stad, met uitzondering van een enkel transferium, omdat mensen daar niets te zoeken hebben. Je moet dus aansluiten op hetgeen waaraan behoefte is en in een stedelijke

inrichting tot stand gebracht kan worden. Hier is overigens wel een vorm van een kwaliteitsnorm gesteld voor bereikbaarheid, maar die zou beter uitgewerkt kunnen worden. De minister heeft er echter voor gekozen om 60 kilometer als kwaliteitsnormen op het hoofdwegennet te hanteren. Er zijn dus heel veel kwaliteitsnormen te stellen en maatregelen te treffen om een en ander, waarvan zojuist werd gezegd dat het niet is samen te brengen, tot stand te brengen.

De heer **Stellingwerf** (Christen-Unie): De heer Van Gijzel heeft veel woorden nodig om dit pakket naar voren te brengen. Ik vind dat hij te veel woorden nodig heeft om het aantal auto's en het overmatige gebruik daarvan een beetje buiten de discussie te houden. De winst die hij op een groot aantal terreinen boekt, die hij terecht opsomt, gaat straks weer op aan het faciliteren van nog meer mobiliteit. Ik mis de aansluiting tussen een en ander. Waarom kunnen beide dingen niet?

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Gekoppeld auto rijden, betekent dat er drie keer zoveel auto's op het asfalt kunnen dan nu. Dat betekent echter ook drie keer zoveel uitstoot. Dat betekent dat er voorschriften moeten komen voor de uitstoot. Als er 1:50-motoren mogelijk zijn kun je met twee keer of drie keer zoveel auto's toch een ont koppeling tot stand brengen. Op al die punten kunnen enorme sprong voorwaarts worden gemaakt zonder dat een halt moet worden toegevoerd aan de groei van de mobiliteit. Het kan dus wel. Ik vind dat ook een veel wervender beeld. Naar mijn mening is het fout gegaan in de periode dat minister Jorritsma het departement van Verkeer en Waterstaat leidde en riep: ik weet niet meer hoe dit opgelost moet worden. Als de minister van Verkeer en Waterstaat het niet meer weet, wie in Nederland weet het dan wel? Dat was een soort groen licht om te zeggen: dan blijven wij gewoon rijden, wat maakt het ons uit. Ik wil tegen de burgers kunnen zeggen: als wij dit en dit doen, hebben wij in 2015 op alle punten waar die negatieve bijverschijnselen spelen, een forse ont koppeling tot stand gebracht. Het zal beter gaan met het milieu, met de verkeersveiligheid en met de

leefbaarheid en bovendien hebben wij minder ruimte nodig. Dat kan!

De heer **Stellingwerf** (Christen-Unie): U slaat door naar de andere kant. Waarom weigert u een doelstelling op te nemen over het aantal auto's? Daarvoor kun je toch objectieve streefwaarden opnemen?

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Omdat ik niet wil dat hier hetzelfde gebeurt als destijds bij Schiphol toen wij zeiden: niet méér dan zoveel passagiers en niet méér dan zoveel vliegtuigen. Ook u bent daarvan teruggekomen en wilde kwaliteitseisen: niet meer dan zoveel geluidsoverlast, niet meer dan zoveel verslechtering van de luchtkwaliteit en niet meer dan zoveel onveiligheid. En dat doe ik hier ook! Ik stel een kader voor waarbinnen een en ander zich kan ontwikkelen en vind daarin een uitdagende agenda die ook moet worden gerealiseerd!

De heer **Stellingwerf** (Christen-Unie): Ik voorspel u dat er in 2015 wanneer alle door u genoemde doelen zijn bereikt, weer nieuwe problemen zullen ontstaan waardoor alles wederom vastloopt.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Ik probeer de problemen in beeld te brengen en wil graag met u discussiëren over de oplossingen. Dit plan gaat tot 2010/2020. Met alle kennis waarover ik beschik, heb ik geprobeerd oplossingen te bedenken, de negatieve gevolgen te mitigeren en te kijken of wij in staat zijn om voor de mobiliteit die nu de zwakste schakel vormt van onze economie, een toekomstperspectief neer te zetten waarmee wij verder kunnen. Ik ben ervan overtuigd – het klinkt misschien een beetje arrogant – dat hetgeen ik hier neerleg inderdaad handvatten daarvoor biedt maar ik lever mijn oplossingen graag in voor betere.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Wat u neerlegt of wat de minister neerlegt? Is dat het NVVP of is dat uw eigen verhaal?

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Ik heb geprobeerd een eigen verhaal neer te zetten. Ik zal zo meteen komen tot een beoordeling van het NVVP.

De heer **Eurlings** (CDA): De heer Van Gijzel sprak over de basiskwaliteit

van 60 km/u in de spits. Ik vind het een goede vooruitgang dat mensen weten wat zij krijgen, maar de vraag is of die 60km/u het einddoel kan zijn. In België bijvoorbeeld zit men al boven die 60 km/u. Moet het een eindstreven zijn of een tussenstap op weg naar meer?

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Er moet een onderscheid gemaakt worden of het van punt tot punt gaat of alleen het hoofdwegennet betreft. Als het alleen het hoofdwegennet betreft, is het een beetje zonde van de capaciteit, van het milieu en een beetje zonde voor de verkeersveiligheid. Uit studie is namelijk gebleken dat bij 90 km/u sprake de grootste capaciteit op de wegen gerealiseerd wordt. Bij 90 km/u wordt de zuinigste verbranding gerealiseerd, bij 90 km/u is de verkeersafwikkeling het meest gelijkmatig. Dat maakt het interessant om te bekijken of op het hoofdwegennet 90 km/u niet interessanter is dan vast te houden aan 60 km/u. Natuurlijk kan het niet van vandaag op morgen gerealiseerd worden, maar als wij zoeken naar optima is 90 km/u eigenlijk het meest ideaal. Daarnaast zullen hoogwaardige, hoogfrequente verbindingen tussen de steden en de Randstad en HSL-achtige verbindingen in de rest van het land moeten bijdragen aan een wervend en concurrerend stelsel van railverbindingen ten opzichte van de auto. De PvdA heeft daarvoor een plan neergelegd, getiteld Steden onder handbereik. Ook hier kan ontkoppeling plaatsvinden gepaard aan kwaliteitsnormen. In globale lijnen komt het erop neer dat de auto hoofdtransportmiddel blijft in meer landelijk gebied. Daar is openbaar vervoer sociale achtervang voor zij die niet willen, kunnen of mogen autorijden. Het openbaar vervoer, de fiets en het collectieve autogebruik zullen hoofdvervoersdrager in binnenstedelijk gebied moeten zijn. Daarvoor is een ov-kwaliteitsprong noodzakelijk. De auto mag alleen in de stad als het echt niet anders kan en om dingen te vervoeren die niet op een andere manier vervoerd kunnen worden. Mobiliteitscentra in binnenstedelijk gebied zijn knooppunten, overstappunten voor binnenstedelijk vervoer, in de ketenmobiliteit en voor interstedelijk verkeer als overstappunten vanuit verschillende modaliteiten. Tussen steden zijn er hoogwaardige auto- en

railverbindingen en er is computer-gestuurd autogebruik. Tussen verstedelijkte gebieden en rurale streken zal de overgang geleidelijk zijn. Dit vraagt dan ook uiteindelijk een differentiatie van de heffingen en tarieven naar tijd, plaats en uitstoot als voorbode van een totale internalisering van alle externe kosten in de variabele prijs. Uiteindelijk hoeft de overheid dan alleen maar te subsidiëren uit sociale overwegingen en verder niet meer, want de markt stuurt zichzelf. Dat is het toekomstbeeld. Het is deels instrumenteel, maar het kent ook heel veel structuurkenmerken. Het levert op dat de negatieve bijdragen die ik heb benoemd alle te mitigeren zijn. Mobiliteitsgroei zal zo bezien niet echt het probleem meer zijn dat wij nu kennen. Dat vraagt een vernieuwende en noodzakelijke herstructurering, een kwaliteitsprong. Mobiliteit is dan geen probleem. De transitieproblemen die wij hebben gekend gedurende de afgelopen 30 jaar en misschien nog wel de komende tien jaar kennen zijn dan achterhaald. Een probleem is bijna nooit onoplosbaar gebleken, ook dit probleem niet, maar daarvoor is wel maatschappelijk draagvlak nodig. Daarom toetsen wij het NVVP aan het referentiebeeld dat ik net heb geschetst. De kernwoorden in het NVVP zijn benutten, beprijzen en bouwen; bereikbaarheid leefbaarheid en veiligheid; decentralisatie en financiering. Ik constateer dat het NVVP niet in strijd is ten opzichte van onze referentie. Er is ten opzichte van het SVV heel veel gewonnen. Er is een andere kijk op gegeven, maar het is wat ons betreft nog niet compleet: nog niet compleet in het samenhangend toekomstig beeld en nog niet compleet in alle uitwerkingen. Veel aspecten zijn terug te vinden en dat is winst, maar wij ontberen in een aantal opzichten de samenhang en, wat misschien nog belangrijker is, ook de samenwerkende werking die ze kunnen hebben. Dat vraagt om prioritering, een heldere financiering en een heldere organisatie. Ik zal een aantal van die punten langslopen. Als pijlers voor de financiering wordt gekozen voor de bereikbaarheid, de veiligheid en de leefbaarheid. Bij bereikbaarheid is 80 mld gulden gereserveerd voor de komende jaren plus 3 mld gulden voor onderhoud per jaar. Maar bij veiligheid en

leefbaarheid zien wij alleen maar een indicatief bedrag van 5 mld gulden in totaal. Dat kan geen evenwichtig antwoord zijn als je wilt sturen op drie gelijkwaardige pijlers. Ik krijg graag een reactie hierop. Wat de techniek betreft, zie ik dat de minister met de mobi-miles en datgene wat zij aan boord brengt in 2004-2005 enorme sprongen voorwaarts maakt, maar er kan veel meer. Wij willen dat aanjagen. Dat zal u ook niet verbazen na alles wat wij de komende jaren daarover hebben gezegd. Er is een prachtige nota Orkestreren op maat van de Raad voor verkeer en waterstaat. Wij hebben dat advies nooit besproken in de Kamer. Misschien zouden wij dat toch een keer moeten doen. Orkestreren op maat klinkt mij als muziek in de oren, maar de reactie van de minister daarop is nogal terughoudend. Eigenlijk zegt de nota zelf al waarom op pagina 5 naar aanleiding van de nota Technologiebeleid in verkeer en vervoer, samenwerken aan innovatie uit 1997, die wij hier wel hebben besproken. Echte doorbraken blijven uit, werd al geconstateerd in die nota. Ondanks heldere beleidsaanbevelingen is de nota een stille dood gestorven. Diverse partijen wijten dit met name aan het gebrek aan eensgezindheid binnen Verkeer en Waterstaat over de vraag welke rol de overheid moet vervullen in het technologisch beleid voor verkeer en vervoer. Ik heb er eerder politieke en publieke uitspraken over gedaan die mij niet altijd in dank zijn afgenomen. Ik vraag eigenlijk nooit om een commissie en zeker niet om een denkcommissie. Er is veel bedacht. Ik zou nu eigenlijk een soort implementatietaskforce willen hebben. Dat is iets anders dan Connekt. Ik vind dat fantastisch: samenwerking tussen het bedrijfsleven en de overheid. Ik zie er echter buitengewoon weinig van. Het kan aan mij liggen, maar ik hoor en zie er weinig van. Ik hoor wel klachten over gebrek aan samenwerking tussen al die instituten. Maar ik heb eigenlijk niet zo'n behoefte aan instituten die allemaal dingen zitten te bedenken. Ik heb er behoefte aan dat er eens echt projecten van de grond komen. Als wij op deze manier de televisie in Nederland ontwikkeld zouden hebben, hadden wij nog geen televisie gehad. Men is experimenteel begonnen op sommige plekken. Er werden enkele huiskamers aangesloten. Ook hier

zou met veel meer voortvarendheid geëxperimenteerd moeten worden. Ik pleit voor een proef op bijvoorbeeld de A2 bij Eindhoven. Het perspectief voor de verkeersafwikkeling daar in de komende jaren is namelijk buitengewoon somber. Daag het gemeentebestuur daar en bedrijven als Philips, ASML, DAF en CMG uit om een plan op te zetten voor bijvoorbeeld de scheiding van verkeer, het bouwen tegen discontinuïteit, toeritdosering en verbetering van de absorptie in de stad. Ik vind het idee van een aparte rijstrook voor voertuiggeleiding heel interessant. Mensen moeten dan een soort chipkaart kopen, waarmee zij van die rijstrook gebruik kunnen maken. Ik weet wel dat dit onder meer juridisch niet allemaal even gemakkelijk is, maar laten wij het maar proberen. Wij hoeven in Nederland niet in een keer allemaal stroken te hebben waar je computer-gestuurd kunt rijden. Laten wij ergens beginnen en op basis daarvan bijstellen. Het kan een positieve prikkel opleveren. Daarnaast is het mogelijk, omdat de omloopsnelheid van auto's zo groot is. Ik overweeg, hierover een motie in te dienen.

De heer Van der Steenhoven (GroenLinks): Ik laat mij graag meeslepen door het enthousiasme van de heer Van Gijzel. De afgelopen jaren heb ik dat wel vaker gedaan, bijvoorbeeld als het ging om Steden binnen handbereik en het koffertje van Van Heemst. De PvdA-fractie doet echter wel veel voorstellen, maar zij bijt niet door. Is de heer Van Gijzel niet een beetje een papieren tijger? Er is namelijk weinig gebeurd met al die voorstellen, zodat het beleid niet veranderd is. Er wordt niet geluisterd naar de PvdA-fractie. Waarom denkt de heer Van Gijzel dat dit voorstel wel wordt opgepakt?

De heer Van Gijzel (PvdA): U weet dat het in de politiek en zeker op het gebied van Verkeer en Waterstaat soms heel lastig is om dingen bij te sturen, bijvoorbeeld om zij in beton gegoten zijn. Dit stuk geeft daar veel meer ruimte voor door een dynamische en flexibele agenda. Dat is een groot voordeel. U kunt echter niet ontkennen dat wij de verantwoordelijkheid nemen. Neem bijvoorbeeld het plan Steden onder handbereik. Wij dragen hierin oplossingen aan en proberen er

steun voor te krijgen. Dat zal niet van vandaag op morgen lukken, maar wij komen er wel op terug. Wij blijven er ook op terugkomen, omdat wij vinden dat het een goed verhaal is totdat het tegendeel gebleken is. Vandaag komen wij erop terug en ook bij de behandeling van het wetsvoorstel voor de spoorwegen. Als de minister geen afdoende antwoord geeft, zal ik er vandaag een motie over indienen. Ik vind namelijk dat wij een keer boter bij de vis moeten krijgen. Ik wil dat eens goed wordt uitgezocht wat de potenties zijn van Steden onder handbereik. Tot nu toe is dat onvoldoende gebeurd.

De heer Van der Steenhoven (GroenLinks): Ik zei al dat ik mij heel goed kan vinden in een aantal voorstellen van de heer Van Gijzel. Daar moet ook iets mee gebeuren. Hij noemde echter zojuist het voorbeeld van 90 km/u. Wij hebben twee jaar geleden een motie ingediend om de snelheid op de snelwegen terug te brengen tot 100 km/u. De PvdA-fractie heeft deze motie niet gesteund. Er staat iets over geschreven in het regeerakkoord. Wanneer verbindt de heer Van Gijzel er consequenties aan dat zijn voorstellen niet worden opgepikt?

De heer Van Gijzel (PvdA): Het probleem is nu dat wij in de Randstad niet eens 100 km/u halen. Er wordt wel iets gegarandeerd over 60 km/u, maar dat is niet voldoende. Ik wil dus best een keer met u discussiëren over die snelheden van 100 km/u en 120 km/u, hetgeen hier reeds over gezegd is en de voorzieningen die terzake getroffen zouden moeten worden. Dat valt echter buiten de context van deze vergadering. Ik ben ervoor om uiteindelijk op 90 km/u uit te komen. Dat zal echter niet gebeuren zolang mensen zelf mogen sturen. Daardoor krijg je namelijk discontinuïteit in snelheden. Als je de snelheid op de belangrijkste verbindingen kunt homogeniseren, zou de capaciteit op het hoofdwegen-net geweldig verbeterd kunnen worden. Dat behoeft natuurlijk niet overal te gebeuren; daar is het ook veel te duur voor. Het zou echter aardig zijn om die inzet te plegen voor de drukste verbindingen. Ik zou het dus heel leuk vinden, als wij erin slagen om zoiets op een rijstrook rond bijvoorbeeld Eindhoven tot stand te brengen.

De heer Stellingwerf (Christen-Unie): Bij homogeniseren van het autoverkeer kan ik mij wel iets voorstellen, maar niet bij homogeniseren van het treinverkeer. Daarom hoor ik graag hoe u hierover denkt in relatie tot uw voorstel om de snelheid van IC-treinen tot 200 km/u op te trekken. Het lijkt mij in ieder geval dat wij het treinverkeer niet zouden moeten homogeniseren.

De heer Van Gijzel (PvdA): Dat ben ik volstrekt met u eens. Je zou juist meer treinsystemen naast elkaar moeten hebben. Homogeniseren zou voor het treinverkeer leiden tot een enorm kwaliteitsverlies, zeker op de langere afstand. Wat je nog wel zou kunnen bekijken – dat vraagt evenwel gelijksoortige investeringen – is of het voor de Randstad interessanter is om te komen tot een hogere frequentie of een hogere snelheid. Het zou heel goed kunnen dat een hogere frequentie uiteindelijk interessanter blijkt te zijn dan een hogere snelheid. Als je naar de keten kijkt, ben je als passagier dan toch misschien sneller. Dat zou heel goed kunnen. Op langere afstanden geldt dit zeker niet, daarom heb ik net het onderscheid gemaakt tussen de stedelijke verbindingen in de Randstad en die daarbuiten.

Mevrouw Giskes (D66): Daarnet constateerde de heer Van Gijzel dat nu alles in beton is gegoten, maar dat dit straks niet meer het geval zal zijn. Die uitspraak wordt meestal gekoppeld aan het MIT, waarin alle investeringsafspraken zijn vastgelegd. Bedoelt de heer Van Gijzel dat er na 2010 – tot die datum liggen de afspraken vast – weer een flexibele afweging komt en de Kamer jaarlijks gaat discussiëren over wat er wel en niet uit het MIT wordt bekostigd?

De heer Van Gijzel (PvdA): Dat klopt. Hierover vraag ik zo dadelijk opheldering van de minister. Ik begrijp uit het stuk dat er een meer dynamische en flexibele agendering moet plaatsvinden, hetgeen leidt tot tweejaarlijkse bijstellingen op basis van de monitoring.

Mevrouw Giskes (D66): Geldt dat ook voor de investeringen?

De heer Van Gijzel (PvdA): Wat uiteindelijk is gecommitteerd, is gecommitteerd. Daar zit je aan vast. De vraag is of er zover van tevoren

gecommitteerd moet worden dat je in 2008 zegt te beginnen aan een werk dat in 2010 af moet zijn. Ik geloof niet dat het verstandig is om het langs die lijn te doen. Het is nu eenmaal niet mogelijk om te beoordelen welk onderwerp in 2008 de hoogste urgentie heeft. De committeringen moeten dus voor een veel kortere termijn gelden. Ik heb al het nodige gezegd over de leefbaarheid, met name in de stedelijke gebieden. De auto heeft de openbare ruimte in de stad veroverd, in het bijzonder ten koste van spelende kinderen en van de mobiliteit van ouderen. In de nota wil mijn fractie specifieke aandacht vragen voor de ontwikkeling van een "kindlint". Je ziet nu wel wipkippen op straathoeken, maar een trapveldje is er voor kinderen niet meer. De stad is volgebouwd; gewoon spelen is er niet meer bij. Daarvoor moet echt meer aandacht komen. Dat kindlint is de verbinding tussen de bibliotheek, de school, het sportcomplex, de speeltuin, maar ook de Albert Heijn die op de kleintjes let, letterlijk en figuurlijk. Waarom noem ik de Albert Heijn? Toen ik een kind was, kon ik gewoon boodschappen doen. Ik leerde wat het was om in de schappen te kijken en om te betalen. Kinderen van nu kunnen dat niet meer. Vanuit die verantwoordelijkheid bezien houdt het onderwerp "verkeer en vervoer" niet alleen in hoe laat wij auto rijden, maar ook hoe wij kinderen opvoeden. Hoe kunnen zij met elkaar spelen? Hoe leren zij sociale vaardigheden? Daarom ben ik een groot voorstander van het kindlint, waardoor kinderen zich op een redelijk beschermde manier door de stad kunnen bewegen. Daarover wil mijn fractie een motie indienen. Dit moet worden gecombineerd met autoluwe gebieden, gekoppeld aan de mobiliteitscentra. Wellicht moet worden samengewerkt met de VNG. Kinderen hebben in onze samenleving geen stem, daarom moeten wij de stem van de kinderen gezamenlijk tot uitdrukking brengen. Het stimuleren van die combinatieprojecten is dus niet alleen de verantwoordelijkheid van de VNG. Het zou goed zijn als de combinatie tussen mobiliteitscentra, autovrije of autoluwe buurten en kindlinten door de rijksoverheid ingestoken wordt. Voor de ov-variant rail en voor de fiets is een binnenstedelijke impuls nodig. In het NVVP is met betrekking

tot het openbaar vervoer niets over deze stedelijke ontwikkeling terug te vinden, ook niet in de plankaart. Mijn fractie vindt dat echt een gemis, omdat dit een belangrijke drager is voor de toekomstige mobiliteit in de stedelijke gebieden, zeker omdat de nota wel spreekt over ketenmobiliteit, die voor een belangrijk deel in de stad tot stand gebracht wordt.

In de nota wordt ook gesproken over een beleid van korte ritten. Maar daar moet ook fietsbeleid aan worden gekoppeld en daarvoor moet verantwoordelijkheid worden gedragen. Ik zou het aardig vinden als wij erin slagen, binnen tien jaar 25% van alle verplaatsingen binnen zeven kilometer via de fiets te laten plaatsvinden. Je kunt niet in afzonderlijke schakels praten over ketenmobiliteit, ook niet als je de afzonderlijke schakels vervolgens niet in onderlinge samenhang in kaart brengt. Daarom zou het heel goed zijn als het stedelijk openbaar vervoer wordt uitgewerkt in de vorm van taxi- en fietsbeleid. Graag een reactie.

Vijf jaar geleden heb ik bij de begroting bekeken, wat er op het punt van de fiets aan middelen wordt ingezet en hoeveel ambtenaren er beschikbaar zijn. De uitkomst was schrijnend en is volgens mij niet veranderd. Ook daarop graag een reactie van de minister. Als wij vinden dat de fiets een veel belangrijker rol moet gaan vervullen, moet daarvoor meer geld komen en moet er meer ambtelijke aandacht voor zijn. Zolang dat niet gebeurt, zal er met betrekking tot het fietsbeleid ook niets veranderen. Wij gooien dat dan over de heg in het kader van de decentralisatie, die al voor een deel heeft plaatsgevonden, maar aan de andere staat niemand klaar om het op te vangen. Uiteindelijk gebeurt er veel te weinig. Wij willen wat het rail betreft nu echt een reactie. Wij komen met een verdere actualisering daarvan bij de behandeling van de wetsvoorstellen, maar wij willen alvast beginnen met een uitwerking van Steden onder handbereik. Ik geef een voorbeeld. Wij zijn bezig met de HSL-Zuid. De minister komt met voorstellen over de HSL-Noord. Wij voeren momenteel ook een discussie over de HSL-Oost. De PvdA-fractie zou in dat kader graag willen praten over de HSL-Zuidoost, in die zin dat er wordt bekeken of het bestaande spoor tussen Amsterdam en

Maastricht op korte termijn, conform onze eerdere voorstellen in onze fractienotitie over de kwaliteit van de samenleving, kan worden opgewaardeerd tot een hogere snelheidslijn, geen HSL met 300 km/u, maar een HSL met 240 km/u die uiteindelijk kan worden aangetakt op Luik.

De heer **Stellingwerf** (Christen-Unie): Voorzitter. Ik vind dat zeer ambitieus. Ik ben het er als beleidslijn van harte mee eens, maar wat betekent dit bijvoorbeeld voor de discussie over de HSL-Oost? Wij zitten wat dat betreft op een traject van 160 km/u. Ik kan mij niet voorstellen dat de heer Van Gijzel een vlucht naar voren maakt en een nieuw traject introduceert, terwijl het oude nog niet eens op niveau is gebracht.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Collega Feenstra heeft eens en te meer duidelijk gemaakt wat de opvatting van de PvdA over de HSL-Oost is.

De heer **Stellingwerf** (Christen-Unie): Die ligt in dezelfde lijn?

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Die ligt in dezelfde lijn, namelijk in de lijn van Steden onder handbereik. Je moet proberen de langere afstandsverbinding in Nederland op bestaand spoor te realiseren via een totale opwaardering, dus met alle erop en eraan, en met een snelheid van 240 tot 260 km/u. PPS op dit gebied loopt eigenlijk niet zo voortvarend. Het heeft er misschien mee te maken dat private en publieke belangen niet altijd samengaan in de projecten. PPS kan heel succesvol zijn als privaat en publiek belang een op een lopen. Dat is bijvoorbeeld het geval bij railinfrastructuur. Bij de plankaart staat weliswaar een tekst, maar gaat het nu om een limitatieve of een indicatieve kaart? Wat is de status ervan? Moeten wij schrappen of toevoegen? Bij het SVV was dat duidelijker aangegeven. Het was daar minder flexibel, maar te veel flexibiliteit geeft misschien gebrek aan duidelijkheid. Ik vind de railkaart, bezien vanuit Steden onder handbereik, wat dat betreft echt tekortschieten. Ik vind het een indicatieve, minimale kaart. Er kan veel meer bij dan er nu op staat. Ik krijg daar graag een reactie op, omdat ik moet weten of ik er eventueel op moet amenderen.

Dan nog iets over de A9/A6. Wij vinden dat er van een veel bredere verkenning sprake moet zijn dan alleen die van de tunnel. Het gaat om het openbaar vervoer, maar ook om alternatieven. Als de tunnel er niet komt, dan moet je iets anders kunnen doen. Ik zeg dat ook, omdat sommigen – dat geldt ook voor een deel van mijn fractie – grote twijfels hebben over de tunnel.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Voorzitter. Ik ben het eens met de benadering van de heer Van Gijzel, in de zin van een bredere kijk op de mobiliteitsproblematiek. Is hij ook van mening dat de A6/A9 uit de PKB moet worden gehaald? Die er zit nu alleen maar in de vorm van een tunnel in.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Het hangt van het antwoord van de minister af of wij een motie op dit punt indienen. Het gaat wat mij betreft ook om bredere aandacht voor de Gaaspedammerweg. Wellicht kan er ook op een andere manier een aansluiting plaatsvinden. Misschien kunnen er op andere plekken nog dubbeldekselementen worden ingebracht.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Ik neem aan dat de heer Van Gijzel dat zelf niet voorstelt.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Ik vind wel dat wij van de dogma's op dit terrein af moeten. Ik heb dat ook in mijn inleiding aangegeven. Ik sta open voor oplossingen die voldoen aan de kwaliteitseisen, zoals ik die heb gesteld.

De heer **Hofstra** (VVD): Voorzitter. De heer Van Gijzel wil dat er wordt bekeken of het openbaar vervoer een alternatief kan zijn. De minister zegt iedere keer dat openbaar vervoer soms een oplossing is, maar lang niet altijd. In dit geval is dat beslist geen oplossing, zeker niet als wij ook nog kijken naar de groeitaakstelling van Almere. De heer Van Gijzel heeft het over een alternatief, maar ik wijs erop dat de Craagstudie al een jaar of tien hapert. In dit land kan er blijkbaar geen politiek besluit worden genomen over het vergroten van de capaciteit. Ik begrijp het optimisme van de heer Van Gijzel over andere varianten dan een tunnelverbinding tussen de A6 en de A9 niet.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Ik begrijp uw optimisme over die tunnel niet, want die staat volgens mij al veel langer op de agenda dan de Kraagstudie. Mijns inziens is een dergelijke taakstelling alleen verantwoord bij een intensivering van zowel weginfrastructuur als openbaar vervoer. In dit geval geldt dus niet dat de oplossing alleen gevonden kan worden in verbetering van het openbaar vervoer. Er zal ook verbetering van de weginfrastructuur moeten plaatsvinden, maar dan wel op een verantwoorde manier. Daarom stel ik ook niet voor om de tunneloptie te schrappen. Het is goed om er onderzoek naar te doen, maar wij moeten ons er evenwel niet blind op staren als zou het de enige oplossing zijn.

De heer **Stellingwerf** (Christen-Unie): De optie die de PvdA hier op tafel legt, is weliswaar interessant, maar ondertussen staat er op het kaartbeeld wel een streep waarbij de conclusie wordt getrokken dat het zou moeten gaan om een tunnel. Vraagt de heer Van Gijzel nu in feite niet iets wat ondertussen al is vastgelegd?

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Er staat geen streep maar een stippellijn. Het is in ieder geval van belang dat er meer helderheid wordt gegeven over wat indicatief en limitatief is en wat de status is van de verschillende kaarten en planelementen die daarin voorkomen.

Mijn volgende punt betreft de samenhang met de ruimtelijke ordening. Zowel de Raad voor verkeer en waterstaat en de SER als het overlegorgaan Verkeer en waterstaat wijzen erop dat er meer samenhang nodig is, ook in de budgetten. Wij maken ons zorgen over de vrijwaringszones, met name waar het gaat om het stedelijk gebied. Daar moet duidelijkheid over komen. Het kan niet zo zijn dat er langs de verbindingslijnen in het stedelijk gebied kaalslag gepleegd wordt om eventueel toekomstige reserveringen tot stand te brengen. Met kwalitatieve eisen en alternatieve instrumenten moet het onzes inziens mogelijk zijn tot die reserveringen te geraken. Wij overwegen om op dit punt met een wijzigingsvoorstel te komen.

Minister **Netelenbos**: In de BCR heb ik overeenstemming bereikt over de

tekst inzake de vrijwaringszones. Die zal nog worden verwerkt in de Vijfde nota ruimtelijke ordening en het NVVP. Die tekst had vrijdag al bij de Kamer moeten zijn, maar er is iets misgegaan waardoor die pas vanochtend beschikbaar is gekomen. Er is in ieder geval overeenstemming over de tekst inzake de vrijwaringszones en die houdt rekening met een oplossing op maat.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Dan was het toch geen onzinnige opmerking van mij. Ik hoop dat u met de andere opmerkingen ook zo snel bent. Voorzitter. Mijn volgende punt betreft te logistieke bevoorrading van onze steden. De groei van het goederenvervoer wordt voor de komende jaren geprognoseerd op 200% tot 300%, terwijl er een tekort is aan railcapaciteit, watercapaciteit, buisleidingcapaciteit en wegen-capaciteit. Dit roept dan ook de vraag op of niet gekomen moet worden tot taakstellende doelstellingen met betrekking tot facilitering van de groei van het vrachtverkeer. Bij de bespreking van de perspectievennota hebben wij een motie ingediend die ertoe strekt de milieukwaliteitseisen onder te brengen in het NVVP. Ik moet constateren dat er zeer beperkt uitvoering aan die motie is gegeven. Ik krijg hierop graag een reactie. Het streven rond de drie b's, te weten benutten, beprijzen en bouwen, achten wij prima en past in datgene waar wij uiteindelijk uit willen komen. Overigens is het wel opvallend dat op pagina 14 van de nota A wordt gesproken van benutten, bouwen en beprijzen, terwijl op pagina 15 van dezelfde nota melding wordt gemaakt van onderhouden, benutten, reserveren en bouwen. In de nota B wordt daarentegen gesproken van beheren, benutten en bouwen en is beprijzen verdwenen. In de tekstenronde staat het echter wel goed. Met het oog op een goede communicatie is het belangrijk om de drie b's consequent te hanteren. Het is benutten en beprijzen met bouwen als sluitstuk.

De heer **Hofstra** (VVD): Ik meen dat wij tijdens de recente behandeling van de begroting van Verkeer en Waterstaat uitvoerig over dit punt hebben gesproken, waarbij de minister verstandige dingen heeft gezegd, namelijk dat de drie b's niet zozeer na elkaar maar naast elkaar

beschouwd moeten worden. Daar kunnen wij ons uitstekend in vinden en dat moet de heer Van Gijzel nu niet in de war schoppen.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Maar dan moet je wel precies aangeven wat dat "naast elkaar" betekent. Als bouwen inhoudt dat discontinuïteiten worden opgelost, vind ik het niet zo'n probleem, maar dat ligt anders als het inhoudt dat er meer asfalt wordt aangelegd om bijvoorbeeld beprijzing niet nodig te maken. Duidelijk moet zijn waar de prioriteiten liggen. Dat hierover bij de begrotingsbehandeling is gesproken, is mij bekend, maar dan moet het ook wel goed worden verwoord in de voorliggende stukken. De tijdens de begrotingsbehandeling gesignaleerde verwarring is ook in die stukken terug te vinden.

Wat betreft de bestuurlijke aspecten kiest de minister voor een dynamische en flexibele agenda. Daar kan ik mij erg goed in vinden, maar dan moet je wel bakens hebben waarop je vaart. Bakens zijn natuurlijk ook bij te stellen, maar je moet wel weten welke richting je opgaat. Een dynamische en flexibele agenda moet niet alleen gepaard gaan met monitoring; ook moet de vraag worden gesteld in welke richting het schip vaart in samenhang met wat er in de rest van de samenleving gebeurt. Wat betreft de decentralisatie vraag ik mij af of alles wel goed opgevangen wordt. Mij ontbreekt de tijd om dit goed uit te werken, maar ik heb op dit punt wel enige zorgen. Ik refereer in dit verband aan het rapport-Terlouw over verkeersveiligheid, waarin wordt gewezen op het gebrek aan bevoegdheden en verantwoordelijkheden. Hoe ziet de minister de uitwerking, de verantwoordelijkheden en de structuur? Het is wellicht een curieus moment om nu het NVVP te hebben. In de eerste plaats ligt het voor aan het einde van een regeringsperiode. De ambitie kan dan ook heel snel wegzakken. Zodra er verkiezingen zijn gehouden, dient het NVVP opnieuw op poten te worden gezet en moeten de speerpunten voor de komende periode expliciet worden benoemd. Anders zakt het weg voordat wij eraan begonnen zijn. Dat mag niet gebeuren. Dit is overigens geen verwijt, want er is hard aan gewerkt. Ik wil er echter op wijzen dat het NVVP kwetsbaar is nu het op

dit moment is ingediend. In de tweede plaats maken ook de economische ontwikkelingen van dit moment het NVVP kwetsbaar. Bij heel veel van wat er in het plan staat, wordt uitgegaan van een enorme economische ontwikkeling. Is dat echter de komende jaren ook aan de orde? Hoe zal worden omgegaan met een eventuele terugval?

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

De heer **Hofstra** (VVD): Voorzitter. De VVD is blij met de omslag in het mobiliteitsdenken, evenals met de nieuwe beleidsvisie: mobiliteit moet en mag, geen streefcijfers meer over minder in de auto en meer op de fiets, enz.; de burger kiest zelf. Ook zijn wij het van harte eens met de opmerking van de minister dat openbaar vervoer soms kansrijk is, maar niet in het algemeen een alternatief biedt. Dat betekent dat de auto bij het vervoer van personen en goederen dominant blijft, ook in de meer verstedelijkte gebieden. De burger kiest en moet dan ook betalen. Dat vinden wij een goed principe. Maar geldt dan ook het omgekeerde, namelijk dat als hij betaalt – en de Nederlandse automobilist betaalt al veel meer dan andere Europese automobilisten – hij dan ook het recht heeft om zijn bestemming een beetje op tijd te bereiken? Zoiets geldt ook voor de reizigers van de NS. En als de wegen zo verstopt blijven, dan kunnen voor de grotere afstanden de binnenlandse vluchten wellicht in beeld worden gebracht; de gebruikers daarvan betalen immers ook hun kosten.

Over de drie b's is zojuist gesproken. Ik was blij met de opmerking van de minister hierover tijdens de begrotingsbehandeling. Onze opvatting is heel duidelijk: benutten, bouwen, beprijzen. Beprijzen moet een onderdeel van het pakket vormen, maar niet zozeer dat er pas wordt gebouwd nadat dit is gebeurd en het resultaat ervan is gebleken, maar daarnaast; veel meer dus parallel dan opeenvolgend. Wij zijn wel wat teleurgesteld over de uitwerking van deze visie, hoe goed zij op zich ook is. Bij de begroting zei ik het al: veel woorden, maar weinig daden. Wij zien op de weg en op het spoor nog te weinig verbeteringen. Hulde voor de

minister die meer geld heeft gegenereerd, maar dit maakt juist de vraag klemmender wat ermee gebeurt en wat ermee wordt bereikt. Wij snappen dat de kosten voor de baat uitgaan, dat de pijplijn en de procedures lang zijn en de economie sterk groeit. Misschien is er nog meer geld nodig dan beschikbaar is, maar toch gaat het uiteindelijk om de resultaten, ook van het Nationaal verkeers- en vervoersplan. Waar blijven de goedkope benuttingsmaatregelen? Al eerder heeft de Kamer gezegd dat er veel meer moet en kan gebeuren om de congestie te lijf te gaan. Juist daarvan zal op korte termijn iets zichtbaar moeten worden op onze wegen.

Nu het ambitieniveau. De NS mogen doormodderen tot 2005 en de files worden elke dag erger. In dit plan is een heel berustende normering voor de files opgenomen: 60 km/u op een traject van 30 kilometer lengte, nog exclusief het voor- en natransport. Onze conclusie is dus helaas dat dit Nationaal verkeers- en vervoersplan te weinig zicht biedt op een oplossing van de problemen.

Daarmee zijn wij eigenlijk terug bij 21 juni 1999, ruim twee jaar geleden, toen wij spraken over de Perspectievennota. De reactie van de Kamer was dat die nota wel zo heette, maar geen perspectief bood. Er zijn toen allerlei moties aangenomen, maar die zijn in de kern niet uitgevoerd – een algemeen probleem in de Kamer, waarover we misschien bij een andere gelegenheid eens moeten praten. Ik noem de motie-Van Gijzel op stuk nr. 15 die om meetbare criteria vroeg. Dit is ten aanzien van bereikbaarheid helemaal niet gebeurd. De motie van mijn hand, op stuk nr. 18, stelde dat moet worden begonnen met een duidelijke inventarisatie van de behoefte aan infrastructuur in Nederland. Natuurlijk heb ik het rapport Beleidsopties verkend gezien, maar de motie vroeg om meer, namelijk om informatie over de weerslag in infrabeelden. Dat deel is dus niet uitgevoerd. Het grappige is dat mijn motie op stuk nr. 7 over het niet in het plan opnemen van de individuele mobiliteitssubsidie destijds niet door de Kamer is aangenomen, maar wel door de minister is uitgevoerd. Zo gaat dat dus kennelijk met moties: als je wilt dat iets niet wordt uitgevoerd, dan moet je het in een motie stoppen en door de Kamer laten aannemen.

Juist over de uitwerking hebben wij dus vragen. Ik hoop dat de minister een aantal toezeggingen kan doen. Anders moeten wij de behandeling van dit plan maar een tijdje uitstellen.

Ik kom te spreken over de infra-behoefte. Uit de deelrapporten blijkt dat de verliesuren – de files – nog gigantisch zullen groeien. In 2020 wordt het zonder gericht beleid geschat op een factor 300 (1995 is 100). Dan wordt het begrip verliesuur per autokilometer geïntroduceerd waardoor de wereld er al een stuk vriendelijker uitziet. De norm 60-km/u biedt een goede mogelijkheid om in een modelsysteem net zo lang aan de wieltes te draaien dat er een bevredigend resultaat uitkomt. Dat is naar mijn smaak ook gebeurd. Volgens mij wordt het probleem via het landelijke modelsysteem en allerlei exercities daaromheen voor een belangrijk deel weggedefinieerd en weggerekend. De fractie van de VVD kan zich niet voorstellen dat die 60 km/u een doel is voor ons wegnnet. Ik woon 240 km van dit gebouw. Dat betekent dat het aanvaardbaar is dat ik er vier uur over doe. Ik reis op zondag als ik hier om kwart over tien moet beginnen. Zo kunnen wij de bereikbaarheid in dit land niet behandelen. Als wij die norm van 60 km/u hanteren, dan moet dat vooral gebeuren als een soort van prioriteitscriterium. Voor de grotere afstanden zou ik er nog een eentje naast willen zien. Waarom staat er niet bij: 80 km/u over een trajectlengte van bijvoorbeeld 60 km/u? Het beeld van de file wordt dan genuanceerder naar voren gebracht.

Waarom wordt de trein niet gekwantificeerd?

Minister **Netelenbos**: Ik vind het wel leuk dat de heer Hofstra probeert er een schets van te maken. Hij heeft natuurlijk wel naar de kaartjes gekeken. Als hij zegt dat hij er vier uur over doet van Friesland naar Den Haag, dan doet hij onrecht aan de serieusheid van de documenten.

De heer **Hofstra** (VVD): Ik heb niet gezegd dat ik er vier uur over doe. Dat is nog nooit gebeurd. Ik zou ook niet willen dat het zo wordt. Ik heb die kaartjes met belangstelling bekeken. Wij moeten ons wel realiseren wat zo'n normstelling betekent. Ik verwijt de minister wel dat er een rekenexercitie op gang is

gebracht waarbij het probleem wordt weggedefinieerd. Als wij die 60/u km als norm aanhouden, krijgen wij een veel ernstiger filevorming in Nederland dan thans het geval is. Dat wil ik wel duidelijk hebben gezegd. Wij vinden het te ongenueanceerd om die norm alleen te gebruiken als wij praten over het wegnnet op langere termijn.

De heer **Eurlings** (CDA): Naar de mening van de heer Hofstra is de limiet te laag. Op tal van vlakken biedt 90 km/u voordelen. Is hij bereid om tot een hogere norm te komen, bijvoorbeeld 90 km/u? Wij hebben het hier over de langere termijn; het hoeft niet van vandaag op morgen te worden gerealiseerd.

De heer **Hofstra** (VVD): Zo zie ik het ook niet. Voor de minister is die 60 km/u een soort van prioriteitscriterium. Als je iets als doel hanteert, dan moet je aan een hoger getal denken. In de plaatjes komt 80 km/u ook voor. Mijn concrete suggestie is om voor de langere afstanden – meer dan 60 km – een wat hogere norm te hanteren. Op die manier komt er genuanceerder een mix tot stand van het regionale verkeer en het verkeer tussen landsdelen.

De heer **Eurlings** (CDA): Op het plaatje op blz. 31 zie je grote gedeelten, die met dit beleid in 2020 tussen de 60 en 80 km/u zitten. Bent u daarmee tevreden? Of moet die doelstelling worden opgeschroefd? Ik denk op de 100 km/u-wegen 90 km/u in de spits.

De heer **Hofstra** (VVD): Dat is een kwestie van prioriteit. Ik realiseer mij dat het al ontzettend veel moeite en geld kost om die norm van 60 km/u in te brengen. Het probleem is gigantisch. De suggestie van collega Eurlings is een luxe. Ik vraag mij af, gezien de financiële onderbouwing, of dit alles wel kan. Ik heb er geen behoefte aan te zeggen dat het overall van 60 naar 80 moet. Er moet wel naar de grotere afstanden worden gekeken. Past daar niet een hogere normstelling bij? Met betrekking tot de spoorwegen hebben wij geen enkele kwantificering gevonden; de heer Van Gijzel heeft daarover al een aantal opmerkingen gemaakt waarmee ik het eens ben. Er moet een duidelijke visie komen op het spoorwegnet,

waarin ook de snelheden en de treintypes een belangrijke rol moeten spelen. De minister schetst vaak het beeld van een soort metrosysteem waarbij elke vijf minuten een trein passeert. Soms rijdt er ook nog een goederentrein tussendoor. Dat beeld bevalt ons niet. In bepaalde situaties zou dit wel kunnen binnen de Randstad, maar bij langere afstanden moet er ook aandacht zijn voor het intercitynet en de hogesnelheidsverbindingen. Die systemen moeten ook goed functioneren.

Voordat het criterium trajectsnelheid werd geïntroduceerd, hadden wij al de filekansen, de filelengte, de filezwaarte en de verkeersintensiteit. Is het in dat verband niet mogelijk, tot een soort bereikbaarheidsindex te komen waarmee kwantitatief kan worden aangegeven hoe de situatie is? Wanneer is het zover dat de ellende op weg en spoor niet meer groeit? Er moet een stabilisatie worden bereikt, waarna het probleem kan worden afgebouwd. De burgers hebben vreselijk veel behoefte, te weten wanneer het zover is. Met de index kan dat worden bepaald.

De VVD-fractie mist in het NVVP de onderlinge afstemming en weging van de factoren bereikbaarheid, veiligheid en leefbaarheid. Ik begrijp dat dit alle drie doelstellingen zijn, maar de onderlinge relatie is onduidelijk. Een voorbeeld in dat verband is de aangenomen motie om vluchtstroken versneld om te bouwen tot spitsstroken. De inkt van deze motie was nog niet droog, of er werd een andere motie aangenomen waarin gesteld werd dat bij verhoging van het geluidsniveau met 0,1 dB(A) – het stond er iets anders – alle geldende procedures wel moeten worden doorlopen. Hoe weeg je nu het een tegen het ander af? De minister had begrip voor een tijdelijke overschrijding van de norm, maar met de tweede motie werd dat weer teruggedraaid. Hoe wordt dit nu ingevuld in concrete situaties? Met de door de heer Van Gijzel naar voren gebrachte ontkoppeling ben ik het grotendeels eens. Bij de veiligheid zien wij die ontkoppeling gelukkig al. Het zal steeds moeilijker worden om die verder door te voeren, maar wij moeten er wel met de nodige energie mee doorgaan. Bij de leefbaarheid zal er eenzelfde ontwikkeling plaatsvinden; wij mogen daarbij veel van de techniek verwachten. Bij de bereikbaarheid zal

het echter niet zo eenvoudig zijn. Een voorbeeld is de al genoemde A1, waarbij het door het groter worden van Almere echt onmogelijk is om te ontkoppelen. Daar moeten structurele maatregelen worden genomen. Een specifiek aspect van de leefbaarheid is het geluid. Via het nieuwe lokale geluidsbeleid kan toch een hogere grenswaarde bij wegen worden getolereerd, in combinatie met stillere plekken elders? Ik lees tegenwoordig berichten dat ZOAB nog veel gunstiger akoestische effecten kan hebben dan wij tot nu toe dachten. Schermen leiden niet altijd tot een goede oplossing. Overkluizen is niet altijd mogelijk. Veel aandacht moet worden besteed aan de bandentechniek. De trend in het autogebruik is blijkaar helaas nogal rumoerig.

De A10 was natuurlijk een heel aardig voorbeeld van ontvlechting. Wat doen wij daar nu mee? Ik vind te weinig concrete voorstellen terug, in combinatie met een herwaardering van het onderliggende wegennet. Ik ben het van harte met de heer Van Gijssel eens dat wij zo snel mogelijk moeten beginnen met een proef met automatische voertuiggeleiding. Dat kan natuurlijk niet meteen overal in het land, maar er kan een begin worden gemaakt.

In het hele dikke rapport gaan welgeteld drie bladzijden over de financiën. Ik lees geruststellende, tot inslapen leidende teksten. Wij zouden nu genoeg geld hebben om de problemen op te lossen. Tot 2010 gaat het eigenlijk allemaal vanzelf goed. Ik zag een grafiekje dat oploopt tot 80 mld gulden. De bestaande verplichtingen lopen daar uit.

De fractie van de VVD ziet niet dat het zo gemakkelijk zal gaan. Wij hebben weliswaar gelezen dat in de ICES-loterij er nog 5 mld gulden regionaal/lokaal beschikbaar komt en 5 mld gulden voor gebundelde doeluitkeringen en veiligheid. Wij geloven er echter helemaal niets van dat dit beleid financieel zo gemakkelijk kan worden uitgevoerd. Wij vinden dat er een veel betere onderbouwing moet komen. Politiek is immers kiezen. Wij kunnen in een situatie komen waarin wij veel scherpere politieke keuzes moeten maken dan nu voorliggen. Wat dat betreft moet er een deugdelijker financiële paragraaf bij.

De heer **Van der Steenhoven**

(GroenLinks): De VVD roept op tot het maken van keuzes. Mag ik die misschien weten?

De heer **Hofstra** (VVD): De aanleiding van het probleem is de bereikbaarheid in het land die verslechtert. Daar moet het meeste geld naartoe. Binnen de sector bereikbaarheid kan altijd worden gezien hoeveel naar de wegen of het openbaar vervoer moet. Wij zijn ervoor om meer geld in het openbaar vervoer te steken dan op grond van het huidige aandeel gerechtvaardigd is. Bij het BOR kozen wij voor een fifty-fiftyverhouding, maar misschien kom je voor het hele land uit op een verhouding van eenderde voor openbaar vervoer of tweederde voor wegen. Wij willen dit echter bezien aan de hand van verdere uitwerkingen, mede gelet op de opmerking van de minister dat openbaar vervoer niet altijd kansrijk is.

De heer **Stellingwerf** (Christen-Unie): Ik ben het ermee eens dat er scherpere politieke keuzes moeten worden gemaakt. Wil de heer Hofstra de financiering van het infrabeleid koppelen aan bijvoorbeeld een scherpere toepassing van de kilometerheffing? Dan kun je geld genereren.

De heer **Hofstra** (VVD): Met de kilometerheffing wordt geen geld gegeneerd. De belasting wordt op een andere manier geïnd.

De heer **Stellingwerf** (Christen-Unie): Dat is het uitgangspunt, maar als u spreekt over scherpere politieke keuzes kan daar de oplossing van het door u gesignaleerde probleem worden gevonden.

De heer **Hofstra** (VVD): Als gedifferentieerd wordt naar plaats en tijd, wat ook voor de VVD op termijn niet onvoorstelbaar is, worden de extra inkomsten gebruikt om de basisheffing te verlagen. Dat systeem levert dus geen geld op. Tolwegen wel.

De heer **Stellingwerf** (Christen-Unie): Dat systeem levert geen geld op als je het baseert op de huidige uitgangspunten. Ik roep u echter op om daadwerkelijk een politieke keuze te maken. U laat nu die mogelijkheid liggen.

De heer **Hofstra** (VVD): Je moet natuurlijk niet voor iets kiezen waar je tegen bent. Tolwegen en het betalingsprincipe zijn uitstekend, maar een kilometerheffing zal niet helpen omdat dit rondloopt.

Mevrouw **Giskes** (D66): Ik wil nog een opmerking maken over de ICES-claims. Ik begrijp dat de heer Hofstra het betreurt dat de onderwerpen veiligheid en leefbaarheid daar slecht in verankerd zijn. Toch ligt volgens hem de eerste prioriteit bij investeren in infrastructuur. Ik begrijp dan dat hij uiteindelijk genoegen neemt met het niet-toebedelen van die andere belangrijke doelstellingen.

De heer **Hofstra** (VVD): Neen, zo ver ben ik nog niet. Ik stel nu alleen maar vast dat de financiële paragraaf nauwelijks zo genoemd kan worden. Er worden twee ronde bedrag van 5 mld gulden genoemd. Ik heb er totaal geen zicht op wat redelijke bedragen zijn in verhouding tot wat het plan wil. Ik wil dus graag meer inzicht en ik voorspel dat er meer geld nodig zal zijn dan er nu staat, hetgeen ons tot nadere politieke keuzes kan dwingen.

In het openbaar vervoer zit een duidelijke tegenstrijdigheid. Op korte termijn wil men besparen op de exploitatiesubsidies. De kosten-dekkingsgraad gaat naar 50%. De VVD is het daarmee eens, maar wij moeten reëel zijn. Wij hebben hogesnelheidslijnen die veel geld kosten. Wij willen lightrail, in allerlei regio's is men daarmee bezig, en wij hopen dat dit extra reizigers trekt die uit de auto komen. Dit alles leidt weer tot nieuwe exploitatiesubsidies. Wij hebben er volstrekt geen inzicht in hoe dit zich tot elkaar verhoudt. Wij houden onszelf voor de gek bij die investeringen en de exploitatie van het openbaar vervoer. Wil de minister hierop reageren? Hoe lost zij deze "vierkante cirkel" op?

Het goederenvervoer groeit nog explosiever dan het personenvervoer. Wij stellen vast dat het Nederlandse goederenvervoer een heel belangrijke factor is, ook als het gaat om werkgelegenheid en de handelsbalans van ons land. Wij kunnen ons vinden in het idee dat de externe maatschappelijke kosten moeten worden doorberekend. Als wij dit voor alle technieken doen, wordt het aandeel van de vrachtauto's alleen maar groter en van trein en schip kleiner en ook

daar is sprake van een vierkante cirkel. Hoe komen wij uit deze redenering? Het gaat ons te ver om aan de ene kant te internaliseren en aan de andere kant, als het eindresultaat niet bevalt, te zeggen: ze moeten vooral met het schip en de trein. Dat brengt ons voor de korte termijn tot de conclusie dat wij heel voorzichtig moeten zijn met opnieuw cijfers vast te stellen wat de vervoertechnieken internationaal en in Nederland mogen of moeten presteren en de transportsector over de weg zwaarder te belasten om daarmee het transport per schip en trein, dat in hetzelfde beeld zichzelf niet overeind kan houden, te financieren. Wij willen op korte termijn de toezegging van de minister – en dat geldt ook voor de kilometerheffing – dat de vrachtwagen niet zwaarder wordt belast in dit land, zolang niet de discussie goed is gevoerd, het Witboek in Europees verband duidelijk is vertaald en wij kunnen zeggen dat alle technieken gelijk worden behandeld. Bij het begrotingsonderzoek heeft de minister de sector verweten, niet echt innovatief te zijn. Daar zet ik dan de vraag tegenover waar de innovatie in het goederenvervoer zit in het NVVP. Ondergronds vervoer wordt genoemd, maar toch heel mondjesmaat toegepast. Is het niet veel verstandiger om te kijken of wij het goederenvervoer zowel via de rails als de weg kunnen verschuiven van de dag- naar de nachturen? Biedt dat niet een mogelijkheid? Over de kilometerheffing zullen wij binnenkort nog apart een algemeen overleg voeren. Eerder heb ik al aangegeven dat de VVD-fractie de lijn kan volgen om dat instrument te gebruiken. Er zitten echter wel een aantal belangrijke denkfouten in het voortgangsverslag. Die betreffen met name de gedachte dat de grondslag moet worden gemoderniseerd – wat mij betreft moet die dan ook voor buitenlanders gelden – en dat de hele BPM in die versleuteling moet worden meegenomen. De VVD is voor de decentralisatie. Niet alleen de taken moeten overgaan, maar ook het budget dat daarbij hoort. Het Rijk moet zich wel blijven bemoeien met de rijksinfrastructuur op allerlei terreinen, met de wetgeving, het algemeen beleid en de regelgeving en met de besteding van het belastinggeld. Dat lijkt ons toch wel een rijkstaak. Nu wordt in het plan de oplossing

gekozen om de grens voor de decentralisatie te verhogen van 25 mln naar 500 mln gulden. Dat is een indrukwekkend bedrag, maar dat is geen decentralisatie op zichzelf. Door de norm te verleggen wordt niet gedecentraliseerd. Wij hebben behoefte aan een wat ruimere omschrijving van het geheel. Wat hebben wij nodig voor deze maatregelen? Wat is de reële behoefte? Hoeveel geld is nodig? De bedragen zijn eerder al gewisseld. Naar onze mening is dat niet op voorhand voldoende. Wij kunnen eigenlijk pas tot decentralisatie besluiten als dit gehele pakket in allerlei opzichten duidelijk wordt. De mobiliteitsfondsen worden in onze visie in het binnenlands bestuur vooral provinciale mobiliteitsfondsen. Ik zie nu ineens overal kaderwetgebieden opduiken. Dat is blijkbaar iets wat in PvdA-kringen nogal leeft. Wij voelen meer voor de provincies. Waar worden de regels voor deze mobiliteitsfondsen vastgesteld? Daarvoor zou een uniforme regeling moeten gelden. Doen wij dit bij de Wet bereikbaarheid en mobiliteit of gebeurt dit in een ander kader? Moet er ook niet een schot blijven tussen investeren aan de ene kant en exploitatie aan de andere kant? Dat lijkt mij vooral bij het openbaar vervoer een belangrijk punt. Als ik de tekst goed heb gelezen, is deel B eigenlijk het enige waar het om gaat. Dat maakt je dan extra alert op dat punt. Deel C is agenda-bepalend. Ik heb er geen behoefte aan om deel C bladzijde voor bladzijde door te lopen, maar het valt mij wel op dat daarin heel veel staat. Daarin staat dat heel brede beleid, waarin voor alles aandacht wordt gevraagd. Dat betekent dat het ambtenarenapparaat nogal versnipperd wordt ingezet en dat het geld ook versnipperd raakt. Moeten wij dit niet veel gericht doen? Moeten wij niet helderder politieke keuzen maken? Ik denk dan aan de speerpunten die de heer Van Gijssel heeft genoemd. Dit lijkt mij zo wijdlopieg dat er veel minder van terechtkomt dan wanneer wij alles richten op een beperkt aantal punten. Hoe zal de minister de resultaten van dit overleg in deel B verwerken? Hoe is de relatie met de vijfde nota, die binnenkort moet uitkomen? Hoe gaat het met de termijnen en de planjaren? Soms is het 2010, soms 2020 en soms 2030. Graag duidelijk-

heid daarover. Hoe is de relatie met de nieuwe wet RO? Als ik het goed heb begrepen, verdwijnt de PKB helemaal. Komt daar een overgangstraject voor? Hoe gaat dat? In paragraaf 2.2.1 wordt het fietsnet genoemd. Naar onze mening is dat geen rijksverantwoordelijkheid – uiteraard wel in relatie tot de rijksinfrastructuur – maar een verantwoordelijkheid voor de andere overheden. Bij paragraaf 2.2.4 mis ik wie voor de exploitatie verantwoordelijk is. Het gaat in die paragraaf over het openbaar vervoer. Het lijkt mij belangrijk dat dit wel wordt vermeld in die PKB. Ik heb kennisgenomen van de opmerking van de minister over de vrijwaringzones en heb inmiddels ook de brief ontvangen. Belangrijk is de vraag, welke ruimteclaims dat geeft en hoe een en ander wordt uitgewerkt. Bij het project Duurzaam veilig moet de hele infrastructuur in Nederland op de schop worden genomen. Hoe verder wij met dat project gaan, hoe duidelijker het wordt dat de kosten veel hoger en de positieve effecten veel kleiner zijn dan verwacht. Vindt hier nog een heroverweging plaats? Hoeveel mag het maximaal kosten? Bij punt 3.3 in de PKB wordt gesproken over de inzet van Nederland voor de internationale agenda. Ik zou graag het onderdeel transportefficiency willen toevoegen en doel dan vooral op de discussie over maten en gewichten. Wordt aan de hand van punt 4 de beleidseffectrapportage afgeschaft die het ministerie al een tijdje verzorgd of blijft dat instrument nog in gebruik? In het hoofdstuk 5 van de PKB zijn heel veel kaarten opgenomen waarvan mij de relevantie enigszins ontgaat. De allerlaatste kaartjes gaan over onze zeehavens. Ja, daar staan onze havens op maar de relevantie daarvan ontgaat mij ten enenmale. Kaartje 5.1 is van een zeer aandoenlijke simpelijkheid. Daarop staat af en toe een stippellijntje. Als een burger geïnteresseerd is in hetgeen er de komende jaren ruimtelijk en infrastructureel bijvoorbeeld bij Maastricht gaat gebeuren en dat kaartje opslaat, ziet hij daar tot zijn schrik helemaal niets. Er staat gewoon een weg getekend, maar die weg is er al. Gebeurt er dan niets? Ik geef nog een ander voorbeeld: weg nr. 34 tussen Gieten en Groningen.

Daar valt elke maand een dode en wij kunnen ons dus niet voorstellen dat die weg niet een keer verdubbeld wordt. Wij begrijpen de strekking van dit kaartje niet. Het leidt alleen maar tot onduidelijkheid. Ik verwijs naar de discussie van zojuist over het doortrekken van de A6 en de A9. Volgens mij mag je het kaartje niet zo interpreteren dat er een tunnel komt, maar dat er gekeken wordt naar mogelijkheden en dat niet uitgesloten mag worden dat...! Kan dit kaartje misschien duidelijker gemaakt worden door er nummertjes bij te zetten plus een duidelijke lijst. Bovendien moet de relatie met lopend beleid duidelijk aangegeven worden zodat de burger, de provinciale besturen en de gemeentebesturen er echt iets aan hebben. Ook kaart 5.2 moet veel duidelijker zijn.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Ik weet dat de heer Hofstra geen grote fan is van het fietsbeleid, maar in sommige steden fietst 30%-40% van de mensen. Als een deel daarvan naar de auto zou gaan omdat er geen goed fietsbeleid wordt gevoerd, hebben de heer Hofstra en anderen die graag autorijden amper meer ruimte. Misschien is het ook in zijn belang als er wat meer gedaan wordt aan het fietsbeleid en zou hij daarvoor toch een lans willen breken?

De heer **Hofstra** (VVD): Ik begrijp niet waarom men altijd refereert aan vermeende persoonlijke voorkeuren. Ik fiets ook wel eens, zou ik tegen collega Van der Steenhoven willen zeggen. In de bebouwde kom is het een heel verstandig vervoermiddel. Wij vinden het verstandig dat in het algemene beleid van de rijksoverheid de fiets ook een plaats heeft. Maar de heer Van der Steenhoven moet het toch met mij eens zijn dat het juist een gemeentebestuur is en misschien daarna een provinciaal bestuur die dat beleid gestalte moet geven. Er zit een kaartje bij over fietsroutes in Nederland. Dat vond ik een grappig kaartje. Ik ging gisteren met de auto; ik heb er nog niet over nagedacht om met de fiets te gaan. Dan kun je zien hoe je vanaf Groningen moet fietsen naar Den Haag. Volgens mij hebben wij die kaartbeelden niet nodig in dit plan. De gemeenten, provincies en regio's maken die kaarten voor hun eigen grondgebied. Het gaat er niet om dat

wij het fietsverkeer niet belangrijk vinden. Dat kan inderdaad helpen om de problemen in de steden te verkleinen. Het is echter geen concreet onderdeel van rijksbeleid: waar, hoe, enz.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Het openbaar vervoer wordt ook in toenemende mate regionaal en gemeentelijk aangestuurd, maar toch spreken wij er hier veel over. Ik kan mij voorstellen dat wij wat meer doen om dat beleid te ondersteunen.

De heer **Hofstra** (VVD): Voor het openbaar vervoer geldt toch ook dat wij ons niet zozeer bezighouden met de vraag of een halte nog 500 meter moet opschuiven, maar meer met de vraag hoeveel budget ervoor beschikbaar is en wat de kwaliteitseisen zijn. Dat is een goede redenering, maar dat moeten wij niet gedetailleerd doen. Dat kunnen die andere overheden veel beter dan wij.

De heer **Eurlings** (CDA): Voorzitter. Het NVVP lijkt ten opzichte van de voorgaande SVV's een aantal belangrijke voordelen te bieden. De uitgangspunten zijn realistischer. Zo wordt er in het NVVP niet meer van uitgegaan dat mobiliteit min of meer moet worden bestreden en beperkt, maar dat het een noodzakelijk iets is. Ook het uitgangspunt van gemiddelde doorstroomsnelheid kan waardevoller zijn dan het uitgangspunt van congestiekans in de SVV's. Met dit verschil in uitgangspunt is de kans ook groter dat het NVVP, als het iedere keer maar goed wordt geactualiseerd, minder snel achterhaald raakt dan de SVV's. Bij de SVV's kwam het immers voor dat bijvoorbeeld de maximumcongestiekans die voor 2010 was voorzien op de A4, de A13 en de A12 naar Utrecht in 1997 al was gehaald. Op deze manier gaat er van zo'n plan natuurlijk weinig daadwerkelijk sturende urgentieverhogende en integrerende werking uit. Ook bij dit NVVP moet ervoor worden gewaakt dat het wordt achterhaald. Het is goed dat het NVVP om de zoveel tijd zal worden bijgesteld, maar toch is het de vraag of dit voldoende flexibiliteit zal bieden. Hoe zal de minister garanderen dat projecten die in begrotingen worden voorgesteld onderdeel uitmaken van het integrale NVVP? De heer Hofstra noemde net

al een kaart, maar verschillende projecten ontbreken. Toch zie je op dit moment tal van bewegingen. Ik vind die vraag heel relevant. Bij realisme en een realistisch NVVP hoort ook de duidelijke erkenning dat in Westerse economieën een economische groei van 1% leidt tot een groei in de mobiliteitsvraag van ongeveer 1,5%. Het kan misschien minder worden, 1,4% of 1,3%, als wij er op tal van creatieve manieren ons best voor doen, maar toch zal er een relatie met die groei blijven. Is dit ook duidelijk het uitgangspunt van de regering? Ik zeg ook in de richting van bepaalde partijen dat je in je werk in de Kamer en bij het opstellen van je partijprogramma's een economische groei waarop je je programma stoelt gepaard moet laten gaan met een realistisch antwoord op de mobiliteitsgroei die daarbij hoort. Het is van tweeën een. Een realistisch en toekomstgericht uitgangspunt is dat het in de toekomst niet meer gaat om het bestrijden van mobiliteit, maar om het tegengaan van negatieve bijverschijnselen en randeffecten van die mobiliteit. Ik noem er vier. Ruimtelijk is er een probleem. Wij hebben weinig ruimte in dit land en niemand houdt van nog meer doorsnijdingen van het groene gebied. Daarom is de ruimtelijke uitdaging om de infrastructuur en nieuwe capaciteit veel meer te laten aansluiten bij al bestaande infrastructuur, onder andere door benutting van bestaande wegen en bestaand spoor, het bouwen van extra stroken aan bestaande wegen of het creëren van dubbelbaans infrastructuur. Nogmaals, het voordeel hiervan is dat er geen nieuwe doorsnijdingen komen, waardoor het ook sneller kan worden gerealiseerd. Op het punt van de uitstoot is er heel veel winst te behalen, zeg ik met de heer Van Gijssel. Ik hoorde met plezier zijn pleidooi daarvoor. Als wij in EU-verband krachtig stimuleren dat motoren van auto's schoner worden en minder verbruiken, kunnen wij heel veel bereiken. Californië geeft ons een goed voorbeeld. In Nederland kunnen wij de aanschaf en het gebruik van schone en zuinige auto's stimuleren. Daarvoor hebben wij eigen instrumenten. Wat het geluid betreft, zullen wij langs het steeds intensiever gebruikte hoofdwegen net adequate geluidswerende voorzieningen moeten aanbrengen en zeker ook

nieuwe ontwikkelingen op het vlak van asfalt en banden niet moeten vergeten. Daarmee kun je heel veel overlast voorkomen. Ook wat de veiligheid betreft, moeten negatieve effecten worden bestreden. Wij moeten hierbij absoluut ambitieuze doelen stellen. Wij hebben er al eens over gediscussieerd. Ik wil aandacht vragen voor opmerkingen van de Raad voor verkeer en waterstaat en het SWOV dat de ambities misschien wel een heel stuk hoger kunnen. Realisering van deze verkeersveiligheidsdoelen kan heel breed worden gezien, bijvoorbeeld via betere educatie. Ik blijf ervoor pleiten om te bekijken hoe wij verkeersonderwijs voor iedere jongere terug op de agenda krijgen. Ik pleit ook voor een veiliger infrastructuur en aanpassing ervan. Er zijn nu al grote tekorten in het programma Duurzaam veilig voor het opzetten van 30 km-zones. Dat is jammer en het is een gemiste kans. Bij de handhaving staat het bereiken van een gedragsverbetering van de verkeersdeelnemers voor mij voorop.

De heer **Stellingwerf** (Christen-Unie): De heer Eurlings meldt ons nadrukkelijk dat hij niet voor nieuwe doorsnijdingen pleit, maar voor bundeling van de bestaande infrastructuur. Doelt hij daarmee impliciet op de discussie over de A6/A9? Denkt hij dat er daar andere oplossingen mogelijk zijn dan een tunnel door dat groene hart?

De heer **Eurlings** (CDA): Een tunnel is op zich al op een ander niveau dan een gewone weg. Ik wil echter zodadelijk serieus op deze zaak ingaan. Wilt u mij de tijd geven? Ik wil het liever niet linken aan mijn streven naar een dubbelbaans infrastructuur en aansluiting bij de bestaande infrastructuur. Dit onderwerp moet op zijn merites worden beoordeeld. Voorzitter. Wij zijn voorstander van een gerichtere gedragsverbetering en het gericht pakken van notoire overtreders, bijvoorbeeld door het breed invoeren van een puntenrijbewijs. Het is eerder niet gelukt om de Kamer daartoe te bewegen en daarom vraag ik nogmaals hoe het zit met de invoering van het puntenrijbewijs voor beginnende bestuurders. Het is hopelijk niet zo dat juridische problemen hier tot verdere vertraging of verder talmen

leiden. Het puntenrijbewijs is een goede zaak. Controles door agenten die bestuurders staande houden, moeten een groter aandeel krijgen, want het educatief effect is veel groter als je wordt aangesproken. Je kunt op alcohol en op drugs controleren. Ik hoop dat binnenkort wordt verboden, na een motie van ons, om met drugs achter het stuur te zitten. Het is van de zotte dat dit nog niet rechtstreeks verboden was. Wij blijven ervoor pleiten dat er rekening wordt gehouden met recidive bij de bepaling van de strafmaat. Als ik voor tiende keer dezelfde overtreding maak, moet mij dat harder treffen dan de eerste keer. De CDA-fractie wil ook weer de discussie aangaan over een scherper glijdende schaal, waarbij je met 3 km/u à 4 km/u te hard een minder hoge boete betaalt en met 10, 20 of 30 km/u te snel een veel hogere boete. De CDA-fractie heeft de discussie aangezwengeld om het om de strafmaat te laten gaan en niet om gedogen, zoals sommigen hebben gesteld. Ik vind het een belangrijke discussie. De hoofdcommissaris van Amsterdam, Kuiper, heeft het al gemeld en het stond ook klip en klaar in een rapport van de Rijksuniversiteit Groningen: dit soort bewegingen is heel erg noodzakelijk om een echte gedragsverbetering te bewerkstelligen. Als wij de negatieve effecten kunnen bestrijden, dan hoeft mobiliteit op zichzelf niet bestreden te worden. Het uitgangspunt van het NVVP is dat het samenhangend en richtinggevend moet zijn. Integraliteit is ook genoemd. Wij moeten nu vaststellen dat de samenhang in en de uitwerking van het NVVP nog niet volmaakt is. Wij zijn het eens met de keuze voor de trits van de drie b's van benutten, bekrijsen en bouwen. Samenhang daartussen is heel belangrijk, maar volgens de CDA-fractie is die samenhang nu niet goed. In de begroting werd op dit punt enige verlichting geboden, maar er wordt nog steeds te star vastgehouden aan de volgorde van benutten, bekrijsen en pas daarna, als het dan nog nodig is, bouwen. De heer Van Gijssel overweegt zelfs om eerst te kijken naar bekrijsen en dan naar benutten. In de discussie over de kilometerheffing heb ik zelfs horen zeggen dat er, als er maar genoeg bekrijsd wordt, niet meer gebouwd hoeft te worden. In het

licht van de cijfers van het CPB en VNO/NCW vraag ik mij af of dat wel realistisch is. Ik vind dat je de zaken meer in samenhang moet bezien. Daarom moet je bijvoorbeeld creatief bouwen – dit heeft geen of nauwelijks negatieve effecten – niet als een zwarte piet wegstoppen. Ik loop de drie b's nog even kort langs. Bij benutten is het vaak too little, too late. Het is ook niet duidelijk wat er gerealiseerd zal worden. De heer Hofstra noemde in dit verband de motie waarin wordt gepleit voor snel meer, en daarna de motie waarin wordt gesteld dat er wel rekening gehouden moet worden met geluidsoverlast en dergelijke.

Minister **Netelenbos**: Ik word ook maar geconfronteerd met moties die door de Kamer zijn aangenomen. Ik denk dus dat u mij hier niet direct op kunt aanspreken.

De heer **Eurlings** (CDA): Ik spreek inderdaad de zeer nipte meerderheid aan die voor de andere motie koos. Het is echter wel zaak dat de minister van haar kant, het slagveld overziende, duidelijk maakt wat er op korte termijn te verwachten is op dit punt. Wat zal er gerealiseerd worden en welke knelpunten kunnen op korte termijn door benutting worden opgelost? Bij het openbaar vervoer moet ook gewerkt worden met benutting. Er moeten hogere snelheden bereikt worden tussen steden. Ik heb collega's al over Maastricht horen spreken. En wie ben ik om die prioritering tegen te spreken? Er moet echter ook gestreefd worden naar hogere frequenties binnen de knooppunten en metroachtige verbindingen. Mensen willen namelijk niet wachten; zij willen snel op en neer kunnen reizen door de stad. Wat is de visie van de minister hierop? Wat de prijzen betreft, bestaan er twee soorten. Een daarvan betreft het heel duidelijk variabiliseren, ofwel het eerlijker toedelen van kosten: de gebruiker betaalt. Daar is mijn fractie voorstander van. De vraag is alleen hoe dat zo goed mogelijk kan worden gedaan. In het NVVP staat dat dit het gemakkelijkste kan worden gedaan door middel van accijnzen. Dit is goedkoop, niet fraudegevoelig, niet privacygevoelig en kan snel worden gerealiseerd. Het enige punt is dat het met de landen om ons heen moet gebeuren. Ik vraag mij dus af of er met de landen

om ons heen al eens serieus is gekeken of wij binnen een aantal jaren gezamenlijk tot stappen kunnen komen om wegenbelasting en BPM in de accijnzen te versleutelen. Daarvoor is het misschien nodig dat het "kwartje van Kok" wordt afgebouwd. Ik heb het dan echt over afbouwen, dus niet over versleutelen. Ik vind dat een "blessing in disguise". Ook degene die mij nu gaat interrumpen zal het daar hartgrondig mee eens moeten zijn.

De heer **Hofstra** (VVD): De heer Eurlings weet toch wel dat als in België, Duitsland en Nederland alle belastingen in de benzineprijs worden gestopt, de benzine in Duitsland en België altijd nog anderhalve gulden per liter goedkoper is dan in Nederland. Hij moet dus niet naar de bekende weg vragen.

De heer **Eurlings** (CDA): De heer Hofstra moet goed naar mij luisteren. Als hij dit constateert en vervolgens klakkeloos meegaat met de kilometerheffing – of de "Hofstra-heffing" zoals hij die tijdens de behandeling van de begroting zelf noemde – dan zal hij zien dat de accijnzen nog verder naar beneden gaan en de kans heel groot is dat het grenseffect alleen maar groter wordt. Het "kwartje van Kok", dat nu niet afgeschaft maar gevariabiliseerd wordt, verdwijnt niet.

De heer **Stellingwerf** (Christen-Unie): De Duitsers komen dus hier tanken.

De heer **Hofstra** (VVD): Natuurlijk. Door het verlagen van de accijnzen wordt het grenseffect minder en wellicht zo veel gunstiger dat de Duitsers een keer hier komen tanken.

De heer **Eurlings** (CDA): Het punt is dat wij geen eenduidige benadering kiezen. De heer Hofstra kiest er nu voor dat gedeeltes van de accijnzen die voor iedereen gelden, dadelijk niet meer worden betaald door buitenlanders die door ons land rijden. Als de heer Hofstra de notitie goed heeft gelezen, dan ziet hij dat het geld alleen zou worden betaald door Nederlanders die hier over de wegen rijden. Het NVVP zegt zelf dat Nederland het samen met grenslanden kan doen en dat de vervuiling uit onze accijnzen moet worden verwijderd. Ik vind het "kwartje van

Kok" namelijk gewoon vervuiling van accijns. Wat is er dan op tegen om het systeem van de variabilisering – dus het eerlijk toedelen van kosten – een keer serieus te onderzoeken? Op het gebied van de kilometerheffing loopt Nederland voorop, wij gaan de wereld leiden. De kosten voor de invoering van de kastjes alleen lijken nu al tussen 2 mld en 3 mld gulden te liggen. De BOVAG – de vereniging van autodealers – zegt deze week dat de kilometerheffing onmogelijk is omdat het inbouwen van de mobimeters niet lukt. Ik wil daarmee niet zwartkijken en alleen het negatieve benadrukken, maar ik pleit wel voor een realistische benadering. Voordat Nederland voorop gaat lopen in de wereld en waanzinnig veel kosten maakt met de vraag of het allemaal goed werkt, moet de Kamer alle alternatieven een keer serieus bekijken. In het NVVP staat een mooi alternatief met betrekking tot variabilisering. Ik wil van de minister graag weten op welke manier dit gemakkelijker alternatief is bekeken. Dat lijkt mij een reële vraag. Hoe is daarover met grenslanden gedelibereerd? Of moet ik begrijpen dat dit, nu wij dit stuk gaan aannemen, eigenlijk al volstrekt achterhaald is?

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Ik heb goed geluisterd naar de heer Eurlings en hij geeft een nieuw dilemma aan in de problematiek met betrekking tot de variabilisatie, namelijk de buitenlanders. Als ik daar goed naar kijk, ontstaat er volgens mij een gans ander probleem. Nederland kan nog een onbetaalde rekening van Duitsland tegemoet zien, omdat wij daar helemaal geen wegenbelasting betalen, terwijl er veel meer Nederlanders per saldo gebruik maken van het Duitse wegennet dan Duitsers van het Nederlandse wegennet. Voor de Belgen geldt dat in veel sterkere mate. Als wij langs die lijn opereren en gaan bekijken hoe de verrekening precies gaat plaatsvinden, kunnen wij dit dossier wel in één keer sluiten.

De heer **Eurlings** (CDA): Nee, dat denk ik niet, waarbij ik met name verwijs naar de goederenvervoerbranche. In Duitsland lijkt de roodgroene coalitie bij de kilometerheffing voor de transportsector behoorlijk te gaan afwijken van het systeem van budgettaire neutraliteit.

Daar worden bedragen tot 30 pfennig per kilometer genoemd! Dat soort dingen zou je met je buurlanden moeten bespreken, want ook in dat soort beleidsuitgangspunten moet een stuk redelijkheid zijn ingebouwd. Ik vind het niet redelijk wanneer buitenlanders in Nederland niet betalen voor dat soort zaken, terwijl onze vervoerders die door Duitsland rijden de Duitse staatskas spekken.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Ik snap het punt wel, maar u moet daar niet zo zwaar op inzetten. Voor het Strassenbenutzungsgebühr reden we dag in dag uit met het hele Nederlandse vrachtwagenpark de Duitse wegen stuk! Daar hebben ze nooit een cent voor gezien. Uiteindelijk hebben we enige compensatie gegeven, omdat dit niet rechtvaardig was. Wij moeten dus niet meteen een grote broek aantrekken wat dat betreft. Ik vind dat er met de buren moet worden overlegd, maar er moeten geen blokkades worden opgeworpen, zodat goede ontwikkelingen op basis van dit soort zaken worden tegengehouden. Het gebeurt te vaak dat Europa, een bespreking met de buren, een vluchtheuvel is om hier dingen niet tot stand te brengen. Ik hoop dat de heer Eurlings dat met mij eens is.

De heer **Eurlings** (CDA): Dat ben ik met de heer Van Gijzel eens. Wij hebben het pleidooi van de PvdA voor de dobli-spiegels altijd gedeeld, want dat is een typisch voorbeeld van iets waarbij Europa op de rem trapt. Ik vind dat je met de buurlanden moet overleggen om te voorkomen dat veelbelovende ontwikkelingen bij voorbaat tot onmogelijkheden worden verklaard. Wij staan aan de vooravond van heel veel investeringen, maar daarnaast is er onzekerheid over de kilometerheffing. Elke fractie kan daar haar eigen invulling aan geven, ook wat betreft het enthousiasme ervoor, maar ik vind het belangrijk dat je van te voren ook de alternatieven bekijkt. Ik wil daar verder niet zoveel over zeggen, want ik ga ervan uit dat wij spoedig een apart debat over de kilometerheffing krijgen. De aannamen op dat punt zijn overigens heel erg duidelijk. Het wordt een duur en complex systeem, maar het is niet opgezet met het oog op variabilisering, maar met het oog op

prijssturing, met spitsheffingen onder andere. Wij zullen wel moeten bekijken wanneer die prijssturing op haar plaats is. Prijssturing heeft namelijk iets vruchteloos op het moment dat mensen geen uitwijkmogelijkheid hebben en je de spits alleen maar duurder maakt. De groene minister van Verkeer in België peinst er niet over de spits duurder te maken zo lang mensen geen alternatief hebben, want dat houdt in dat de mensen zwaarder worden belast, terwijl 80 tot 90% niet kan uitwijken, omdat ze naar het werk moeten.

Het CDA zegt dus over de spitsheffing: eerst bewegen, dan beprijzen. In het veld komt er ook steeds meer discussie over. De ANWB maakt zich zorgen over het feit dat nu ineens de congestiebestrijding wordt genoemd als het hoofddoel van de kilometerheffing, veel meer dan het eerlijker verdelen van de lasten via variabilisering. Wij komen in een apart debat nog terug op de uitwerking ervan, maar het is essentieel dat er duidelijkheid komt over de huidige onzekerheden. Ik heb het dan onder andere over de totale kosten van het systeem, want het gaat om miljarden guldens. In de richting van de heer Hofstra: het maakt niet uit of het via de automobilist en de kilometerprijs gaat, of via de belastingen, want betalen moeten wij het. Let dus op de kosten! Ik heb het voorts over de privacy, de technische complexiteit en de congestie-effecten. Wij moeten daar duidelijkheid over hebben, voordat wij een besluit nemen. Als er sprake is van vernieuwende projecten – zo doen ze het ook in het bedrijfsleven – waarmee je “first in the world” wilt zijn, dan moet je een besluit daarover niet te snel nemen. Er moet eerst worden geanalyseerd. Daarna moet worden bekeken hoe het technisch en qua kosten in elkaar zit. Het go- of no-gomoment moet niet te vroeg komen, want dan loop je onverantwoorde risico's. Ik blijf zeggen dat mensen keuzes moeten hebben en dat er sprake moet zijn van een mobiliteitsmarkt, voordat wij hiertoe overgaan. In de brief over de kilometerheffing stond dat de regering een definitie gaat opstellen van de term “mobiliteitsmarkt”. Ik neem aan dat de keuzevrijheid en het hebben van alternatieven een van de uitgangspunten daarbij zal zijn.

De heer **Stellingwerf** (Christen-

Unie): Voorzitter. De heer Eurlings lijkt mij een kampioen in het bedenken van problemen voor oplossingen. Ik heb hem de afgelopen vijf jaar alleen maar allerlei bezwaren tegen de spitsheffing horen bedenken. Ik heb sterk het gevoel dat hij nu hetzelfde aan het doen is bij de kilometerheffing en dat er wat het CDA betreft per saldo geen oplossing te vinden is voor het mobiliteitsprobleem. Het verwijzen naar een accijnsbeleid, samen met de buurlanden, is een discussie die ook nog wel tien jaar duurt.

De heer **Eurlings** (CDA): Ik ben blij dat de heer Stellingwerf mij vijf jaar geleden al dingen hoorde zeggen, want dat betekent dat hij vaak in het zuiden is. Ik bivakkeerde daar toen. Ik gun hem dat van harte. Wij zijn wat het rekeningrijden betreft consistent in onze benadering, in die zin dat wij nog steeds vinden dat spitstarieven alleen maar iets opleveren als mensen een andere keus kunnen maken. Dat was ook ons grootste punt bij de discussie over de tolpoorten. Wij zijn wat dat betreft heel consistent. Wij trappen niet op de rem. Wij vinden dat maatregelen moeten werken. De heer Stellingwerf zei zojuist in een interruptiedebat met de heer Van Gijssel dat de prijzen wat hem betreft mogen worden opgedreven, kijkend naar de budgettaire neutraliteit, maar daar denken wij anders over.

Voorzitter: Leers

De heer **Stellingwerf** (Christen-Unie): De heer Eurlings overdrijft altijd erg graag, want ik heb dat helemaal niet gezegd. Hij geeft steeds bezwaren aan die ik niet zie. Hij roept steeds problemen op die er waarschijnlijk helemaal niet hoeven te zijn. Voor heel veel mensen zijn er ook wel degelijk alternatieven. Wanneer de mensen die zouden kiezen, dan kan een heel groot deel van het mobiliteitsprobleem worden opgelost.

De heer **Eurlings** (CDA): Ik overdrijf helemaal niet; ik stel alleen het probleem duidelijk. Als u mij kunt aantonen dat wat u bepleit gerealiseerd kan worden, dan hebben wij ons doel bereikt want dan is er een mobiliteitsmarkt waarbij mensen echt keuzes hebben. Ikzelf ben ervan overtuigd dat dit laatste op dit moment zeer gebrekkig

het geval is. Ik denk aan de slechte kwaliteit van het ov en aan de wegen die elke dag helemaal vol staan. Als wij de situatie creëren waarop u doelt, dan heeft u recht van spreken. Mijn oproep is nu juist om eerst de duidelijkheid te scheppen om vervolgens de bijbehorende instrumenten te leveren.

De heer **Stellingwerf** (Christen-Unie): Ik constateer dat het CDA vooral wil wachten op alles en dat er uiteindelijk niets tot een oplossing wordt gebracht.

De heer **Eurlings** (CDA): Nee, wij nemen het NVVP serieus in de benadering dat mobiliteit niet moet worden bestreden maar dat mobiliteit mag. Dat moet je niet alleen in woorden belijden; je zal dat ook in de praktijk waar moeten maken. Dat is wat ik hier probeer door een realistisch beleid te voeren waarin de negatieve effecten van mobiliteit worden bestreden maar de mobiliteit als zodanig niet. Mensen moet realistische keuzes geboden worden waarbij wordt uitgegaan van hun dagelijkse praktijk. In Nederland wordt vergeleken met de andere EU-landen de meeste tijd verspild met het zich begeven van het huis naar het werk en vice versa. Het is van belang om daarvoor met z'n allen creatieve oplossingen te vinden.

Mevrouw **Giskes** (D66): Ik zou graag van de heer Eurlings willen vernemen of hij van mening is dat mensen in dunbevolkte gebieden net zoveel keuzemogelijkheden hebben als mensen in dichtbevolkte gebieden, niet alleen nu maar ook in de toekomst als wij al die mooie plannen in het kader van het NVVP hebben uitgevoerd. Vindt hij het dan nog steeds redelijk dat mensen die echt op de auto zijn aangewezen er net zo veel aan kwijt zijn als degenen die wel een alternatief hebben?

De heer **Eurlings** (CDA): Die discussie wil ik graag met u voeren. Op het platteland heb je heel andere situaties; zo zijn er daar veel minder files op de weg. Je moet daar dan dus op een andere manier met de situatie omgaan dan in en rond de steden waar alles vaststaat. Daar behoort wat ons betreft dus ook een regionale benadering bij. Mensen in de regio hebben minder alternatieven en moeten veel verder rijden.

Mevrouw **Giskes** (D66): Dus het CDA heeft ook behoefte aan op termijn differentiatie naar plaats en wellicht ook naar tijd, hetgeen inhoudt dat je dan niet met het instrument van de accijnzen kunt werken?

De heer **Eurlings** (CDA): Wij spreken het CPB niet tegen dat het ooit iets kan toevoegen, de vraag is alleen wanneer dat het geval is. De groene minister van België zegt het toch niet voor niets. Andere landen zeggen: eerst keuzevrijheid en dan differentiatie, bijvoorbeeld speciale tarieven in de spits.

Mevrouw **Giskes** (D66): De Belgische regering vindt ook dat openstelling van de IJzeren Rijn mogelijk is. Dat vindt u dus ook een goed idee? U wilt bij alles aansluiten bij wat België doet?

De heer **Eurlings** (CDA): Je kunt goed leren van je burens, maar dat betekent nog niet dat je het op alle vlakken met ze eens behoeft te zijn.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Ik vind het belangrijke winst te kunnen constateren dat u geen principiële bezwaren heeft tegen differentiatie naar plaats en tijd, maar dat het moment waarop die gerealiseerd wordt voor u doorslaggevend is.

De heer **Eurlings** (CDA): Ik heb dat steeds gezegd. Onlangs bij de begrotingsbehandeling heb ik het nog uit de naad genoemd. Dat laatste is overigens een Limburgse uitdrukking. Kernvraag is wannéér je overgaat tot differentiatie. Ik heb niet voor niets gerefereerd aan de drie b's. De vraag is of je uit moet gaan van eerst benutten, dan de prijzen-machine en zonodig daarna bouwen dan wel of je er vanuit een moderne blik dat mobiliteit mag tegen aankijkt. Ik vind dat laatste. Op het moment dat je nu gaat differentiëren met spitsheffingen breng je de mensen die iedere keer weer in de file aanschuiven en geen keuze hebben, in een onmogelijke positie omdat ze niet uit kunnen wijken. Dus gaat 80% tot 90% van die mensen gewoon meer betalen.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): In Amsterdam is sprake van een uitgebreid ov-systeem dat momenteel ook nog wordt uitgebreid. Toch zijn er mensen die de auto pakken om via de snelweg naar een ander

deel van de stad te gaan. Als je in dit geval het alternatief van het ov niet gebruikt, mag toch een prijs worden gevraagd voor het gebruik van de weg? Als u zegt dat er nergens alternatieven zijn, ben ik dat niet met u eens.

De heer **Eurlings** (CDA): Ik heb niet gezegd dat er nergens alternatieven zijn. Ik heb het kabinet gevraagd om met een duidelijke visie op mobiliteit te komen voordat er beslissingen worden genomen over de kilometerheffing. Het kabinet zou moeten aantonen dat het overgrote deel van de reizigers een alternatief heeft. Ik vraag mij dat af, maar ik heb ook niet de wijsheid in pacht. Wel vind ik dat dit een randvoorwaarde moet zijn voordat je definitieve besluiten neemt. Het kan niet de bedoeling zijn dat mobiliteit wordt bestreden en dat mensen minder moeten gaan reizen als er onvoldoende alternatieven zijn. Voorzitter. De CDA-fractie juicht de decentralisatiegedachte van ganser harte toe. Nu wordt maatwerk mogelijk. Belangrijk is dat dit aspect nader wordt uitgewerkt. Integraliteit is van het grootste belang, maar veel is nog onduidelijk. Ik meen dat de landelijke integraliteit moet worden bewaakt. Wij kunnen ons voorstellen dat het MIT wordt omgevormd tot een soort van overzichts kader van alle decentrale en centrale projecten. Daarnaast mag decentralisatie niet iets worden van veel beloven maar weinig geven. Er moet dus gezorgd worden voor voldoende middelen. Wij vragen ons af of de GDU-grens, die nu wordt opgerekt, niet ook gepaard moet gaan met veel meer middelen. De minister lijkt ingezien te hebben dat meer geld nodig is nu zij uit de ICES-pot 1 mld gulden extra heeft geclaimd. Ik vraag mij echter af of dat wel voldoende is, zeker als alle of bijna alle regionale projecten uit het MIT nu naar de regio gaan. Meent de minister dat het door haar gevoteerde geld voldoende is om de regio's op een verantwoorde manier hun eigen verantwoordelijkheid te laten invullen?

De fiets wordt vaak onderschat. Voor de korte afstand is de fiets een belangrijk vervoersmiddel, maar dit vervoersmiddel valt al snel tussen wal en schip omdat het politiek niet sexy genoeg is. Ik vind echter dat de fiets hoog op de agenda moet en ik sluit mij aan bij hetgeen collega Van Gijzel hierover heeft gezegd.

In het SVVP leek de lijn te zijn dat mobiliteit via het openbaar vervoer prioriteit zou moeten hebben boven mobiliteit via de auto. In ieder geval moest het ov gelijke tred houden met de auto. Het is goed dat ook op dit punt het beleid realistischer wordt. Het CPB zegt heel terecht dat wij niet de ambitie moeten hebben om iedere automobilist in de trein te krijgen. Wij moeten hierin echter niet doorschieten. Ook als niet iedere automobilist in de trein kan, moet er toch voor worden gezorgd dat het ov, dat nu ongeveer 12% van de reizigerskilometers verzorgt, er een paar procent bij krijgt en elke automobilist in het ov een realistisch alternatief kan vinden. Wij krijgen steeds meer signalen dat het kabinet ertoe overgaat om de financiering van het ov meer te gaan relateren aan het inwonersaantal van een regio dan aan de groei van de reizigersaantallen. Daar heeft mijn fractie problemen mee, want dan worden de regionale overheden die reizigersgroei genereren, gestraft. Hun budget groeit immers niet navenant mee. Afhankelijk van het antwoord van de minister overwegen wij de Kamer een uitspraak te vragen.

Voorzitter. Aandacht voor het onderliggend wegennet is een goede zaak. Dat sluit ook aan bij recente bevindingen van de TNO in haar rapport Bypasses voor bereikbaarheid. Het mag echter niet te eenzijdig worden. Onderliggende wegen hebben met name voor niet-automobilisten grote betekenis. Dat kan leiden tot een grote druk op die wegen, terwijl ook aspecten van verkeersveiligheid in het geding te zijn. Daarom moet het belang van het hoofdwegennet benadrukt blijven worden. Dit moet daarom meer worden uitgewerkt. Het is de uitdaging om extra capaciteit te leveren zonder nieuwe lelijke doorsnijdingen van het landschap. Het CDA kan zich niet aan de indruk onttrekken dat er ook bij dit aansluiten en inpassen niet voortvarend genoeg resultaten worden geboekt. Een saillant voorbeeld vormt ons voorstel voor de dubbeldekswegen, waarover wij bij de begrotingsbehandeling lang hebben gesproken. De minister zag vooral beren op de weg en vergiste zich bij haar berekening van de kosten zelfs met een factor tien: zij zei dat dit 300 mln gulden per kilometer moest kosten, terwijl het

rapport van de Stichting Hogesnelheidsweg en andere rapporten spraken van 30 mln gulden per kilometer, overigens grotendeels privaat geld. Het wordt des te verbazingwekkender als je later verneemt dat een onderzoeksteam van Rijkswaterstaat de voorstellen van deze stichting al heeft bestudeerd en de gestelde voordelen grotendeels erkent. Een nadere uitwerking van PPS in het algemeen en het dubbelbaansproject in het bijzonder lijkt ons dus echt van groot belang. De minister moet veel creatiever omgaan met dit soort vernieuwende projecten; dit zou ook een hoofdlijn binnen het NVVP moeten zijn. En als de minister op deze manier omgaat met onderzoeken van haar eigen ministerie, dan lijkt zij ongenueanceerd bezig. Ik geloof niet dat dit haar bedoeling is en hoop dat zij nu wat positiever op dit project kan reageren.

De splitsing van personen en goederen heeft de minister recent als belangrijk uitgangspunt op de agenda geplaatst. De CDA-fractie is het geheel eens met dit streven. Al eerder wezen wij op de problemen die de combinatie van personen en goederen op het rail in de spits veroorzaakt. Bij de begrotingsbehandeling spraken wij ons via de motie-Eurlings, door vele partijen ondertekend, al uit voor een soort van ontvlechting waar zich dergelijke problemen voordoen, naast meer vervoer van cargo in de avond en de nachtelijke uren. Ontkoppeling biedt dus veel kansen, maar moet wel ingebed zijn in het integrale NVVP-beleid. Hieraan hapert het nodige: niet alleen dat bij de nieuwe uitgangspunten rond goederenvervoer integraal beleid op het gebied van goederenvervoer pas enkele dagen geleden is verspreid met aankondiging van een nog te verspreiden geactualiseerd deel C, maar ook aangezien ons niet geheel duidelijk is tot welke voorstellen het nieuwe uitgangspunt van de minister zal leiden. Een goede discussie over kansrijke ontwikkelingen lijkt ons op haar plaats. Ik vraag in dit verband nog eens nadrukkelijk de aandacht voor de twee jaar geleden door mijn collega Leers gepresenteerde Deltalijn, een plan waarmee door middel van de aanleg van een spoorverbinding voor goederen ook personenvervoer kan plaatsvinden langs de A27 van Breda naar Utrecht en de negatieve effecten van het

afzien van de Noord- en Zuidtak van de Betuwelijn op een relatief goedkope manier kunnen worden ondervangen. Kan de minister toezeggen dat dit plan van de Deltalijn integraal bij de toekomstvisie zal worden betrokken? Het NVVP moet dus in zijn samenhang nog aan kracht winnen. Je ziet zoiets met name in de samenhang tussen het verkeersbeleid in het NVVP en het beleid rond ruimtelijke ordening. Met het verkeersbeleid moeten wij beter aansluiten bij nieuwe ontwikkelingen. Vinexlocaties worden slecht ontsloten, maar dat is maar een van de vele voorbeelden waarbij het niet goed gaat. Het is een gemiste kans dat dit NVVP niet geheel integraal met de vijfde nota is gepresenteerd en behandeld, al kijk ik de minister van VW daar nog het minst voor aan. Wat is de positie van het NVVP? Het CPB verwacht niet te veel van het structurerende effect van de nieuwe aanleg van infrastructuur voor openbaar vervoer, terwijl de vijfde nota hier nog heel sterk op inzette, bijvoorbeeld met de ontsluiting van Vinexlocaties.

Over nieuwe ontwikkelingen gesproken, ook met betrekking tot lightrail zie ik graag wat meer visie. Dit soort aftakkingen van het grotere net zijn erg belangrijk, maar er komt nog steeds erg weinig van. Misschien doet de Kamer daar wel aan mee. Light is namelijk "in": lightmargarine, lightcola, lightrail, iedereen vindt het geweldig, maar we weten vaak niet waarover we het hebben, want het ene lightrailproject is het andere niet. Hoe komen wij tot een inhoudelijkere en creatievere benadering, waarbij zaken niet alleen papier blijven, maar snel worden gerealiseerd? Wat zijn de uitgangspunten daarbij? Als je dingen snel wilt realiseren, dan kan ik me voorstellen dat je inzet op bestaand spoor en daarover zo snel mogelijk lightrail mogelijk maakt.

Over de vrijwaringszone hebben al een aantal Kamerleden gesproken. Wij maken ons daarover zorgen, omdat bijvoorbeeld bij de Hanzelijn stedelijke gebieden als Almere, Lelystad en Dronten, behoorlijk kunnen worden benadeeld door een al te rigide benadering van de vrijwaringszone. Het is vaak de combinatie van kantoren die dit soort projecten kansrijk maakt. Bij het gebied dat ik net noemde, komt nog eens de doelstelling uit het regeerakkoord dat men er huizen moet

bouwen en op tal van vlakken vooruit moet gaan. Ik ben dan ook blij met de brief die zo-even is rondgedeeld. Wordt bij de uitzonderingen uitgegaan van het uitgangspunt – ik denk aan Almere en Lelystad – dat men de taakstelling kan waarmaken? Is het kansrijk zijn een van de uitgangspunten? Wordt voorkomen dat projecten in zwaar weer komen of dat doelstellingen niet waargemaakt kunnen worden vanwege de vrijwaringszone? Hoever gaat de uitzondering?

Ik kom te spreken over de internalisering van externe kosten. Het is een prima zaak, maar het is een middel en geen doel op zich zelf. Als wij dat te rigide gaan doen, dan worden de binnenvaart en goederen via spoor het kind van de rekening. Die worden dan waanzinnig duurder. Ik ben niet voor het nog veel duurder maken van het goederenvervoer via de weg. Ik ben er wel voor kritisch te kijken naar de internalisering bij die stromen die ons extra mogelijkheden bieden. Ik wil hier geen zwart-witbenadering, maar een benadering die rekening houdt met het resultaat. Ik kom over de ISA te spreken. Als het gaat over het creatief en vernieuwend omgaan met mobiliteit, dan ben ik er een hartgrondig voorstander van om nieuwe experimenten te doen op die plekken waar de congestie grote vormen aanneemt. Het mag niet bij het ene proefproject blijven.

Terzake van de A6 en de A9 moet er uit verkeers- en vervoersoogpunt iets gebeuren. Er is een groot probleem met het landschap. Kan de minister bevestigen dat er verkeerstechnisch geen alternatief is voor die koppeling? Als er geen alternatief is, dan zijn wij in elk geval voor een tunnel. Dat is voor ons een *conditio sine qua non*.

Uit de haalbaarheidsstudie naar mogelijkheden van een spoorlijn langs de A67 is gebleken dat zo'n spoorlijn op korte termijn geen oplossing is in het kader van de IJzeren Rijn. Wij menen dat het wel gewenst is om de ruimtelijke reservering te maken voor dit tracé met het oog op mogelijke potenties voor de langere termijn – 2005-2020 – voor zowel goederenvervoer als personenvervoer op de as Antwerpen-Eindhoven-Venlo-Duisburg. Wij dringen aan op het opnemen van deze reservering in de PKB-kaart van het spoorwegennet en het NVVP langs het Nederlandse deel

van de rijksweg A67 en E34 voor een mogelijke aanleg van die spoorlijn op de langere termijn.

Mevrouw **Giskes** (D66): Voorzitter. Nu wij al zoveel discussies achter de rug hebben over bereikbaarheid van grote steden, de verkeersveiligheid en het prijsbeleid komen wij aan het einde van de kabinetsperiode te spreken over het te voeren verkeers- en vervoersbeleid als geheel. Het is wat mosterd na de maaltijd. Maar gelukkig is bij het NVVP geen sprake van bescheidenheid. Het kabinet stippelt daarin uit wat ons te doen staat tot 2020. Nu hebben wij bij het NVVP te maken met een PKB-procedure. Dat betekent dat hetgeen daarin wordt vastgelegd, tien jaar geldig is. Hoe verhoudt zich dat tot een hoofddoelstelling die betrekking heeft op de situatie in Nederland in 2020? Is het niet nodig nog een tussendoelstelling voor 2012 te formuleren?

Voor D66 heeft een NVVP alleen zin als het daadwerkelijk het overkoepe-lende kader weet te bieden voor alle activiteiten die de verschillende overheden ontplooiën om onze mobiliteitsbehoefte in goede banen te leiden. D66 heeft geen bezwaar tegen het uitgangspunt dat mobiliteit mag, mits dat niet gelijk wordt gesteld aan automobilititeit. Wij vinden dat steeds moet worden gezocht naar de slimste manier om in die mobiliteitsbehoefte te voorzien. Dat vereist een integrale visie op het geheel van verplaatsingsmogelijkheden van zowel personen als goederen. Wij vinden het teleurstellend dat in de uiteindelijke PKB-tekst – daar gaat het vandaag over – niet veel duidelijker tot uitdrukking komt dat mobiliteitsbeleid primair een kwestie van organiseren is. Graag zouden wij zien dat het nu voorliggende deel B wordt vervangen door een tekst waarin mobiliteitsmanagement de kern van het beleid wordt. Dat gaat veel verder dan het instrument vervoersmanagement, dat wel ter sprake komt in de PKB-tekst maar uitsluitend als beleidsterrein voor de decentrale overheden. Bij mobiliteitsmanagement gaat het om te beginnen om de goede afstemming van het ruimtelijke beleid en het verkeers- en vervoersbeleid. Al bij de behandeling van de begroting van Verkeer en Waterstaat voor 1999 heeft de D66-fractie te kennen gegeven het niet logisch te

vinden dat voor een zo belangrijk ruimtelijk structurerend element als de infrastructuur een eigenstandige planprocedure wordt doorlopen. Onze motie daarover is destijds ook aangenomen door de Kamer. Ons argument geldt zeker nu wij op het punt staan, te worden verblijd met de vijfde nota ruimtelijke ordening. Dat is het kader waarbinnen zinnig kan worden besloten over nut en noodzaak. Dit geldt zeker voor nieuwe verbindingen, maar ook voor intensivering van bestaande. Wij verzoeken de minister daarom nadrukkelijk om het onderdeel PKB-kaarten en de ruimtelijke reserveringen uit het NVVP te lichten en over te hevelen naar de vijfde nota ruimtelijke ordening. In een NVVP zou ook veel nadrukkelijker tot uitdrukking moeten komen wat de wisselwerking is tussen keuzes in het ruimtelijk beleid en in het mobiliteitsbeleid. Het is niet aanvaardbaar dat het ontwikkelen van Vinex-locaties niet op zijn minst gepaard gaat met, en bij voorkeur voorafgegaan wordt door, de ontwikkeling van een goede ontsluiting, primair qua openbaar vervoer maar ook over de weg. Dat is echter wel gebeurd en die fout mag niet nogmaals worden gemaakt. In de Vijfde nota ruimtelijke ordening zullen weer de nodige uitspraken worden gedaan waar nieuwe woningbouw moet komen. Het gaat dan om de verdere ontwikkeling van Flevoland, ideeën over de delta-metropool en over netwerksteden, maar ook over locatiebeleid voor bedrijfsvestigingen, de ontwikkeling van het goederenvervoer en het beleid ten aanzien van open ruimte, natuur en milieu. Dit zijn allemaal zaken die sterk bepalend zijn voor hetgeen op verkeers- en vervoersgebied moet en kan gebeuren. Te gemakkelijk worden al deze onderwerpen in dit NVVP doorgeschoven naar gemeenten, provincies en kaderwetgebieden. Die mogen dan zorgen voor een integratie van het beleid voor ruimtelijke ordening en het beleid voor verkeer en vervoer. Waarom geeft het kabinet niet het goede voorbeeld door ook op rijksniveau van een dergelijke integratie blijk te geven? Ook andere aspecten van mobiliteitsmanagement zouden een veel zwaarder accent in de uiteindelijke PKB-tekst van het NVVP moeten krijgen. Alles wat valt onder de term ketenmobiliteit, zoals automatische

voertuiggeleiding, stadsdistributie, doelgroepstroken, een inhaalverbod voor vrachtwagens, harde afspraken met het bedrijfsleven over het vervoersmanagement, duidelijke ideeën over het korterittenbeleid en het met name regionaal stimuleren en aantrekkelijk maken van alle vormen van collectief vervoer, gedeeld autogebruik en het bevorderen van het gebruik van de fiets, moet niet alleen met woorden maar ook met geld worden ondersteund. Dat zou de kern moeten zijn van een mobiliteitsbeleid tot 2020; wij doen het niet voor minder. Zo nodig kom ik hierop in tweede termijn terug. Ondanks de tamelijk fundamentele wijzigingen die wij nog in de PKB-tekst zouden willen zien, loop ik voor de zekerheid de voorliggende tekst langs. Uit mijn opmerkingen zal wel duidelijk worden op welke punten ik overweeg zo nodig amenderende of andere moties in te dienen.

De hoofddoelstelling, een doelmatig, veilig en duurzaam functionerend verkeers- en vervoerssysteem, is uitgewerkt in een groot aantal doelstellingen. Om te beginnen de bereikbaarheid. Naar de mening van D66 dient bereikbaarheid te worden gezien vanuit de plekken die bereikt moeten worden. Die moeten kunnen worden bereikt. Dat zijn vooral de centra en andere concentraties van werkgelegenheid en voorzieningen in en rond de steden. Het denken over en zoeken naar oplossingen van bereikbaarheidsproblemen zou logischerwijs vanuit die plekken moeten beginnen. Zo'n analyse hebben wij tevergeefs gezocht in het NVVP.

Vervolgens valt op dat het NVVP alleen voor het autoverkeer een kwantitatieve doelstelling kent. Een basiskwaliteit in de vorm van een trajectsnelheid van ten minste 60 km/u op autosnelwegen is al een paar keer aan de orde geweest. Ook uit de antwoorden op de schriftelijke vragen wordt ons niet duidelijk waarom dit eigenlijk de norm moet zijn en ook niet hoe dat precies wordt gemeten. Gesteld wordt dat die gemiddelde snelheid gehaald moet kunnen worden op trajecten van 30 km. Ons is niet duidelijk of het hier om ieder willekeurig stuk weg van 30 km gaat of dat er sprake is van enkele aangewezen trajecten van 30 km, waarop permanent

gemeten gaat worden. Kan de minister dat toelichten? Wij hebben verder de indruk dat de enige reden om 60 km/u te kiezen is dat dit een haalbaar gemiddelde is, gezien de huidige situatie. Is dat een juiste interpretatie?

Voor de overige transportvormen is qua doelstelling sprake van veel vagere teksten. Op de spoorwegen moeten vervoerbedrijven in staat zijn de frequentie en kwaliteit van diensten te verhogen. Ook de vaarwegen moeten de groeiende vraag kunnen accommoderen. Ondergronds transport komt daar waar vraag bestaat en de markt meebetaalt. Het aandeel van de fiets moet omhoog. Kan de minister aangeven waarom zulke ongelijksoortige doelstellingen zijn gekozen voor de verschillende transportvormen? Op grond van welke criteria kunnen we straks constateren dat dit soort doelstellingen al dan niet is gehaald? Het is naar onze mening beter om ook voor deze transportvormen concrete doelstellingen te formuleren.

Het verbaast ons dat er vervolgens in de PKB-tekst niet heel expliciet gekozen is voor de volgorde benutten, beprijzen, bouwen. Zou dat niet meer voor de hand hebben gelegen dan de teksten die nu onder de kopjes "Beheren, benutten, bouwen" en "De gebruiker betaalt" zijn opgenomen, waarbij de volgorde eerder lijkt te zijn: bouwen, benutten, beprijzen? Bij de begrotingsbehandeling is hierover al het nodige gezegd maar wij hebben nu te maken met een tekst die een wettelijk kader zal vormen voor alles wat daaraan opgehangen wordt. Dat is cruciaal.

De heer **Eurlings** (CDA): U hebt de visie van mijn fractie vernomen, maar hoe ziet u inhoudelijk dat het NVVP meer moet benutten en beprijzen? Moet er nu een prijzenregime worden opgezet, in 2006 of 2008 meer differentiatie komen en dan bezien worden wat er nog gebouwd moet worden?

Mevrouw **Giskes** (D66): Ik vind het jammer dat de heer Eurlings alleen maar in de tijd kan denken als je het over een prioriteitsvolgorde hebt. Het gaat erom dat je in volgorde van de problemen je afvraagt wat voor oplossing er kan komen. Dit betekent dat ik niet pas in 2006 over de verbinding tussen Flevoland en de Randstad ga nadenken. Wel betekent

dit dat ik nu gedwongen ben mij af te vragen wat mogelijk is met benutten en beprijzen en wat er overblijft aan bouwbehoefte. Wij zien graag dat die volgorde wordt aangehouden. Nu spreken wij over een PKB-tekst, de enige tekst waarin dit bindend vast komt te liggen. Daarom moet het er onomstotelijk, niet voor tweeërlei uitleg vatbaar, instaan.

De heer **Eurlings** (CDA): Daarmee neemt u dus inhoudelijk afstand van bijvoorbeeld analyses van het CPB en VNO/NCW waarin staat dat er meer in de infrastructuur moet worden geïnvesteerd. Zij leggen de urgentie bij het bouwen.

Mevrouw **Giskes** (D66): D66 zegt steeds dat, als knelpunten alleen maar met bouwen kunnen worden opgelost, dit dan ook moet gebeuren. Wij zijn natuurlijk niet op ons achterhoofd gevallen. Je komt echter pas tot die conclusie als je jezelf verplicht hebt, goed na te denken over alternatieven, inclusief een goede beprijzing. Het is dus onzinnig om te doen alsof D66 vindt dat er nooit en te nimmer gebouwd mag worden. Wij vinden ook dat je nu wel degelijk kunt beslissen over bouwprojecten. Sterker nog, wij doen dit permanent want er is een heel MIT belegd met bouwprojecten. In de beoogde prioriteitsvolgorde – benutten, beprijzen, bouwen – kan D66 zich vinden. Die trits zou evenwel naar onze mening moeten worden toegepast op alle vervoersvormen. In de nu voorliggende PKB-tekst lijkt dat alleen te gaan gelden voor het wegvervoer. Kan de minister toelichten waarom dat is? Voorzover het over benutten gaat, besteedt de PKB-tekst ook aandacht aan de bijbehorende maatregelen met betrekking tot veiligheid en leefmilieu. Die verwijzing hebben wij tevergeefs gezocht als het over bouwen gaat. Is de minister het met ons eens dat niet alleen ruimtelijke inpassing, maar ook rekening houden met alle relevante milieuaspecten, een expliciete voorwaarde bij bouwen dient te zijn en derhalve in de PKB-tekst moet worden opgenomen?

De Beleidsagenda in deel C ruimt een belangrijke plaats in voor heel concrete wegprojecten. Moeten we van al die mogelijke knelpunten aannemen dat de trajectsnelheid nu onder de 60 km/u ligt?

Verdergaand in de PKB-tekst, komt bij het onderdeel De gebruiker betaalt, bij ons de vraag op aan welke termijn wordt gedacht als in de PKB-tekst staat dat het doel is "op termijn de externe kosten te internaliseren". Zal dat binnen de 10 jaar van de PKB zijn? Over de kilometerheffing is de PKB-tekst ook tamelijk voorzichtig: "Het rijk streeft ernaar de vaste fiscale lasten grotendeels te variabiliseren door er een kilometerheffing van te maken die gedifferentieerd kan worden naar tijd, plaats en milieubelasting van het voertuig." Ziet de minister geen aanleiding die tekst nu te vervangen door een stilliger uitspraak, gegeven het stadium waarin wij inmiddels zijn beland?

Bij het onderdeel Openbaar vervoer en sociale functie valt ons op dat iedere verwijzing naar de financiële betrokkenheid van het Rijk bij de exploitatie van het openbaar vervoer in de PKB-tekst ontbreekt. Is de minister niet met ons van mening dat dit een onmisbaar element is in een tekst als deze? Voorts vinden wij de onderwerpen toegankelijkheid, productinnovatie en milieuprestaties in verband met het openbaar vervoer wel erg voorzichtig geformuleerd. Is daar een bepaalde reden voor? Wat over de fiets is opgenomen in de PKB-tekst is tamelijk vaag. Ons is nog steeds niet duidelijk wat precies onder kruisende routenetwerken voor de fiets moet worden verstaan. Ook in de schriftelijke beantwoording is de minister daarop niet ingegaan. Daarnaast vraag ik de minister om toe te lichten welke activiteiten op rijksniveau zullen worden ontplooid om het fietsen te bevorderen en waarom de PKB daarover niet specifiek is.

Over het onderdeel Ruimtelijke ordening, bedrijfsterreinen, vervoermanagement, parkeren, knooppunten en locatiebeleid heb ik in het begin van mijn verhaal al het nodige gezegd. Het zal duidelijk zijn dat het gemak waarmee al deze zaken naar de gemeenten, provincies en kaderwetgebieden worden afgeschoven, ons niet aanstaat. Voor decentralisatie van de aanleg van regionale en lokale infrastructuur, met de bijbehorende middelen, is wel degelijk veel te zeggen, maar dit gaat veel verder. Eigenlijk te ver, vinden wij.

Over de onderdeel Vrijwaringszone is ons niet duidelijk hoe het kabinet dit beleid wil vormgeven in bestaand

stedelijk gebied. Wij krijgen regelmatig voorbeelden aangedragen van het soort problemen dat daarmee ontstaat. Bovendien hebben wij de indruk dat dergelijke zones onderling strijdige doelstellingen moeten dienen: zowel ruimte voor nieuwe infrastructuur als bescherming tegen geluidhinder en andere milieuoverlast. Als je reserveert en het uiteindelijk gebruikt, roep je wel degelijk die leefmilieuproblemen over je af. Hoe vrijwaringszones de veiligheid ten goede komen, is ons ook niet geheel duidelijk. Wil de minister de diepere gedachten hierachter toelichten, desnoods verwijzend naar de brief? Voor de stedelijke distributie wordt verwezen naar de rijkskaders waarbinnen de decentrale overheden geacht worden hun verantwoordelijkheden te nemen. Welke zijn die kaders precies en moeten die niet in de PKB-tekst worden gespecificeerd? De doelstelling ten aanzien van het ondergronds transport blijkt alleen betrekking te hebben op buisleidingen en is te vaag: groei van het vervoer per buisleiding mogelijk maken. D66 wil in deze PKB een steviger en concretere inzet verwoord zien voor het hele terrein van ondergronds transport. Ik hoop dat de minister hierop wil ingaan. Het tweede grote onderwerp is de veiligheid. Daar is al veel over gezegd. De D66-fractie heeft al menigmaal, ook bij begrotingsbehandelingen, veel aandacht voor dit onderwerp gevraagd. Wij vinden dat het onderwerp redelijk netjes in de PKB-tekst is opgenomen en hebben vooralsnog geen aanmerkingen op de inhoud. De financiële kant van de zaak lijkt echter wel een probleem. Het is mij niet helemaal duidelijk, maar ik neem aan dat de minister daarop zal terugkomen. De indruk bestaat dat de benodigde middelen voor de infrastructuur al wel zijn zeker gesteld in ICES-verband of welk verband dan ook, maar die voor veiligheid en leefbaarheid niet. Het is een beeld dat hardnekkig blijft bestaan. Ik hoor graag hoe dit precies zit. Als dat inderdaad zo is, kan de minister dan toelichten waarom dat het geval is, hoe die prioriteitsstelling tot stand is gekomen en hoe dan nog voor die andere terreinen middelen beschikbaar kunnen komen? Voorts vragen wij de minister wat de stand van zaken op het gebied van de veiligheid is in de discussie met de

VNG over de mogelijkheden van bestuurlijke handhaving van lichtere verkeersovertredingen. In het onderdeel Milieu en leefomgeving zou tot uitdrukking moeten komen hoe het aspect duurzaamheid, dat in de hoofddoelstelling is geformuleerd, in concrete doelstellingen en concreet beleid wordt vertaald. Dat is ons nog niet echt meegevallen. D66 vindt aanscherping van het NVVP op dit onderdeel noodzakelijk. Moeten wij begrijpen dat met dit NVVP een nieuwe geluidsnorm voor woningen van 70 dB(A) wordt geïntroduceerd? Wij vernemen graag of deze nieuwe norm strookt met het NMP-4 en wat moet worden verstaan onder "een forse verbetering van de akoestische kwaliteit in stedelijk gebied" en "de gewenste akoestische kwaliteit"? Is dit als doelstelling niet te vaag, ook om later te kunnen afmeten of een en ander succesvol is geweest? D66 kan zich slecht voorstellen dat dit NVVP andere normen gaat hanteren dan in het NMP-4. Ook ten aanzien van NO_x , CO_2 en fijnstof leken in het NVVP andere normen te gaan worden gehanteerd dan die gelden volgens het huidige beleid. Ik begrijp nu echter dat in het NMP-4 gekomen is tot een versoepeling van de normen. Is dat omdat het verkeer dusdanige problemen opwierp of moeten wij constateren dat er sprake is van een dusdanige technische verbetering dat dit verdedigbaar is? Ook als het gaat om het tegengaan van versnippering en het zorgen voor goede inpassing, blijken de financiële implicaties nog een open einde terwijl de reserveringen voor de infrastructuur al wel zijn gemaakt. D66 is van mening dat beide zaken gelijk op moeten gaan en herhaalt dus de vraag hoe de minister gaat zorgen voor meer evenwicht in de ICES-claims als het gaat om benutten/bouwen enerzijds en veiligheid, milieu en leefomgeving anderzijds. Het streven van het kabinet om financiële verantwoordelijkheden zoveel mogelijk te leggen op het bestuursniveau waar de meeste kennis bestaat over de problematiek en waar op efficiënte en effectieve wijze beslissingen kunnen worden genomen, spreekt D66 natuurlijk aan. In deze PKB wordt – meer dan tot op heden gebeurt – gekozen voor decentralisatie van rijksmiddelen voor verkeer en vervoer naar de

provincies en kaderwetgebieden, zowel voor infrastructuur als voor niet-infrastructuur. D66 heeft haar twijfels of dat de meest doelmatige oplossing is, onder andere omdat de huidige provinciegrenzen bepaald niet altijd rekening houden met ruimtelijke relatiepatronen. Wij begrijpen evenwel dat de minister over dit moeizame onderwerp overeenstemming heeft bereikt met de vertegenwoordigers van de gemeenten en zullen deze keuze daarom respecteren. Wel wil D66 graag weten hoe is c.q. wordt omgegaan met de voorwaarden die de VNG bij dit "akkoord" heeft gesteld, zoals opgenomen in de brief van 25 april 2001. Het gaat daarbij om een aantal stevig voorwaarden. Ik vraag mij af, of een en ander inmiddels is beklonken. Naar wij begrijpen wordt bij de GDU-middelen nu gedacht aan een jaarlijks budget van 500 mln gulden voor de te decentraliseren middelen. Dat betekent dat veel gemeenten vele jaren zullen moeten sparen alvorens zij over voldoende budget beschikken om de grotere infrastructurele projecten waarover zij nu zelf mogen beslissen en die toevallig ook tot een grens van 500 mln gulden gaan wat heel royaal klinkt, kunnen realiseren. Het blijft voor ons nog de vraag of door deze decentralisatie niet het risico ontstaat dat echte knelpunten op regionaal en lokaal niveau niet of veel te laat kunnen worden aangepakt. Het geld wordt immers verspreid over Nederland? Hoe ziet de minister dit dilemma? In dit kader vragen wij de minister ook ons te informeren over de laatste stand van zaken in de landsdelige overleggen die volgens mij nog steeds gaande zijn maar eerlijk gezegd ben ik het zich daarop een beetje kwijt en hoe deze overleggen zich verhouden tot alles wat in deze PKB wordt beoogd en vastgelegd. Ik kom bij de PKB-kaarten. Hoewel uit het begin van mijn betoog duidelijk is geworden hoe wij denken over het opnemen van kaartbeelden in deze PKB, heb ik de volgende vragen over de inhoud ervan. Op figuur 5.1 staan maar weinig wegen waaraan geen uitbreidingsruimte wordt toegekend. Wij vinden het moeilijk te doorgronden waarom voor wegen wel of niet dergelijke ruimte nodig wordt gevonden. Van samenhang met de bestaande gemiddelde trajectsnelheid, zoals

beschreven in deel A, lijkt niet echt sprake. Kan de minister dat toelichten?

Op diezelfde kaart staat vervolgens een aantal stippellijnen die volgens de legenda betekenen "nieuw tracé". Blijkens de toelichting betreft dit nader te verkennen nieuwe verbindingen. Dat bijvoorbeeld de A4 Midden-Delfland daarbij staat verbaast ons niet echt. Dat ligt anders als het gaat om de verbinding A6/A9. D66 is er sterk van doordrongen dat een goede verbinding tussen de Flevopolder en de rest van Nederland een sine qua non is voor de bouwopgave die daar is en nog zal worden gelegd. Maar zelfs in de vorm van een tunnel is de voorgestelde verbinding A6/A9 onzes inziens een groot probleem, gezien de vele milieu-implicaties die er desondanks zullen zijn. D66 heeft er een sterke voorkeur voor dat, als de middelen voor zo'n tunnel er toch zijn, deze worden ingezet om de bestaande verbinding via de A1 en de Gaaspedammerweg drastisch en duurzaam te verbeteren, tegelijk met een kwaliteitssprong voor het openbaar vervoer in dezelfde regio, zodat wel de bereikbaarheid van Almere en Lelystad wordt veiliggesteld, maar ook het Naardermeer en omgeving intact blijven. Wij vragen de minister daarom deze ruimtelijke reservering van de PKB-kaart te halen. Kaart 5.2 betreft de ruimtelijke reserveringen spoorwegennet. Wij vragen de minister de kaart te actualiseren in verband met de gedachten over het rondje Randstad. Nu het accent meer lijkt te komen liggen op het verbeteren van de bestaande verbindingen in de Randstad, zal dat wellicht ook zijn weerslag in de plankaart moeten krijgen. Tegelijkertijd is D66 verrast over de stellige tracés die wel zijn opgenomen en waarmee de Zuiderzeelijn en de IJzeren Rijn op de kaart zijn gezet. Zou het niet meer voor de hand liggen om juist daar slechts gebieden te arceren?

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Voorzitter. Het beleid om het autorijden te ontmoedigen is mislukt, zegt de minister al een jaar of twee. Geen gesomber meer, automobiliteit is fun. Weg met het ouderwetse SVV-2 van minister Kroes. Geen overheidssturing, maar vrijheid blijheid. De mobiele toekomst licht ons toe en de

techniek lost alle problemen op. Het auto-ontmoedigingsbeleid is dus mislukt volgens de minister, maar wat stond er eigenlijk in het SVV-2 om de groei van het autoverkeer tegen te gaan? Ik noem de invoering van rekeningrijden om de files in de spits te bestrijden en de automobilist de werkelijke prijs te laten betalen en voorts een verdubbeling van het ov met als doel het openbaar vervoer als alternatief voor de auto, ook in de prijs. Het SVV wilde meer mensen op de fiets, het carpoolen stimuleren en een parkeerbeleid voor burgers en bedrijven, het ABC-beleid. Het was een flinke mix aan maatregelen om de mobiliteits- en milieudoelstellingen te halen. Heeft dit beleid gefaald? Hebben deze instrumenten niet gewerkt? Van rekeningrijden of een andere vorm van beprijzing is het er in die twaalf jaar niet gekomen. Het openbaar vervoer is achteruit gekacheld door bezuinigingen en marktwerking en het is duurder geworden dan de auto. Fietsbeleid bestaat nauwelijks meer bij Verkeer en Waterstaat. Carpoolen zit in de marge. Vervoermanagement is tien jaar lang vrijblijvend geweest. Over parkeerbeleid wordt heel veel gesproken en het ABC-locatiebeleid wordt niet echt gehandhaafd. Ja, dank je de koekoek dat het beleid mislukt is! Het is gewoon nooit beleid geworden; zie ook het advies van de Raad voor verkeer en waterstaat "SVV-3, nee tenzij". De instrumenten die voorhanden waren, zijn gewoon niet gebruikt en nu zitten wij met de gebakken peren. Het aantal auto's gaat binnen een aantal jaren naar 9 miljoen. Het leefklimaat in de grote steden en ook in veel andere gemeenten loopt achteruit. Ruimte rondom de woning is vooral parkeerruimte geworden in plaats van leefruimte. Geluid en stank nemen weer toe. De bereikte winst door technische verbeteringen is tenietgedaan, doordat de auto's zwaarder zijn geworden, een grotere motor hebben en vooral ook in aantal enorm zijn toegenomen. De CO₂-uitstoot van het wegverkeer is sinds 1990 met 30% toegenomen. Dat gaat de komende jaren dus goed fout, zeker zonder stevig overheids-optreden. De minister keert in het NVVP terug naar het pre-SVV-tijdperk. Dat betekent dat er weinig wordt geïnvesteerd in het openbaar vervoer, dat er wegen worden

aangelegd en dat fietsen, carpoolen, het delen van auto's en het parkeerbeleid aan andere overheden of maatschappelijke organisaties worden overgelaten. De overheid mag niet meer sturen met als gevolg dat collectieve en publieke waarden, bijvoorbeeld schone lucht, ruimte, groen, speelplekken voor kinderen en veiligheid in het verkeer, het onderspit delven. De opstellers van het vorige week uitgekomen rapport Milieu en gezondheid, dat in opdracht van de ministers Pronk en Borst is gemaakt, zeggen in de NRC van afgelopen vrijdag het volgende hierover: "TNO vindt er geen doekjes om. Het terugdringen van vervuiling door schonere technologie en een slimmere organisatie is prachtig, maar het is absoluut onvoldoende om gigantische problemen als klimaatverandering, uitputting van natuurlijke hulpbronnen en de afname van ruimte en biodiversiteit te overwinnen. Het is dweilen met de kraan open." Ook de SER zegt in zijn advies over het NVVP dat de overheid publieke kaders moet blijven stellen om de aspecten van veiligheid, milieu en leefkwaliteit te realiseren. Misschien kan deze PvdA-minister ons eens uitleggen waarom dat voor haar geen optie meer is. Hoe komen wij anders bij een duurzaam mobiliteitsbeleid? Om te beginnen zou de minister eens een beleid kunnen formuleren en uitvoeren om de CO₂-uitstoot door het verkeer aan te pakken. Wij weten allemaal dat 25% van de totale CO₂-uitstoot door het verkeer plaatsvindt, terwijl daaraan in de milieudoelstelling slechts 10% wordt toegerekend. Ook hier hebben wij behoefte aan meetbare criteria. De kilometerheffing is het enige instrument dat in het NVVP overblijft. Los van de sloopacties die de fracties van het CDA en de VVD alweer hebben ingezet, moeten de werkelijke kosten van de auto in de kilometerheffing meegenomen worden en variëren naar tijd en plaats, wil zij de komende jaren enig effect kunnen sorteren. Over de internalisering van milieukosten heeft de Kamer vorige week trouwens een motie aangenomen, onder meer door steun van de CDA-fractie.

De heer **Eurlings** (CDA): Ik heb slechts een feitelijke vraag aan de heer Van der Steenhoven. Is hij

ervan op de hoogte dat de benzine-automobiel het enige vervoermiddel is dat op dit moment zijn externe kosten geheel betaalt?

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Daar ben ik niet van op de hoogte. Volgens mij is het zelfs onjuist.

De heer **Eurlings** (CDA): In eerdere debatten is het echter bevestigd.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Wij hebben in de Kamer een paar keer gesproken over het CE-rapport en de autokosten. Daarin is, zoals de minister heeft erkend, een aantal essentiële zaken niet meegenomen, zoals de kosten van doorsnijding van de groene ruimte en die van verkeersonveiligheid. Wij komen door een grove berekening tot een wat andere opstelling. Wij zijn ook nog steeds van mening dat de automobilist niet de werkelijke maatschappelijke en milieukosten betaalt op dit moment.

De heer **Eurlings** (CDA): Het ligt er maar aan hoe breed u die brede maatschappelijke kosten definieert. Los daarvan is het de vraag of u wel kunt onderschrijven dat andere vervoersstromen de dupe lijken te worden van volledige internalisering. Je zult er bij internalisering toch op zijn minst op moeten passen dat vervoersstromen over het water en het spoor niet nog onaantrekkelijker worden.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Daar hebt u zeker een punt, want dat is een probleem. Ik ben in ieder geval blij dat de CDA-fractie het principe van internalisering van milieukosten onderschrijft, ook op het gebied van mobiliteit. Wij moeten inderdaad bekijken hoe wij een en ander in de tijd gaan doen om bijvoorbeeld het vervoer over water niet op de kortere termijn in een slechtere uitgangspositie te brengen. Wat ons betreft, heeft dus alleen een heffing naar tijd en plaats zin. Toen prof. Hafkamp, een van de opstellers van het VROM-advies Mobiliteit met beleid – de minister heeft dit advies vaak omarmd – na een verblijf van een jaar in het buitenland terugkwam in Nederland, moest hij tot zijn grote verbazing constateren dat nu gekozen wordt voor de invoering van een platte heffing. Zijn conclusie was

helder: dit heeft geen enkele zin; alleen een heffing naar tijd en plaats zal effect hebben op ons mobiliteitsprobleem.

Beprijzing is op korte termijn een onmisbare bouwsteen voor een duurzaam mobiliteitsbeleid. Ketenmobiliteit en vervoermanagement zijn even belangrijk. De overheid moet daar een regisserende en stimulerende rol in spelen. Bij de behandeling van de begroting van Verkeer en Waterstaat hebben wij samen met anderen een motie ingediend om vervoermanagement een wat dringender karakter te geven. De vrijblijvendheid heeft de afgelopen jaren namelijk weinig opgeleverd. Met ketenmobiliteit worden leuke experimenten gedaan. Wij geven Novem een paar miljoen gulden per jaar, en de uitkomsten geloven wij wel. Vervoersknooppunten dienen gerealiseerd te worden bij voorstadstations, aan de randen van steden, bij grote NS- en busstations of op plekken waar mensen willen overstappen van de auto op het openbaar vervoer. Het zijn kortom knooppunten waar je snel een fiets kunt meenemen of een treintaxi kunt pakken. Als wij deze vervoersknooppunten werkelijk willen realiseren, dan vraagt dat om een beleid en niet om gefröbel in de marge of een houding waarbij dit aan andere overheden wordt overgelaten. Daarvoor moet geld worden uitgetrokken. Het gaat dan gelukkig om een veel lager bedrag dan dat voor de infrastructuur, maar het levert waarschijnlijk wel meer resultaten op per uitgegeven euro. Waarom trekt de minister niet meer geld uit voor een goed treintaxi-product? Van de week werd duidelijk dat de treintaxi haar service en aanbod noodgedwongen terugbrengt, omdat zij de wachttijden wil verbeteren. Dat is natuurlijk niet de manier om mensen een goede overstap te garanderen. Waarom geen geld uitgetrokken voor een goede deelautocampagne? De fractie van GroenLinks wil ketenmobiliteit in het hart van het mobiliteitsbeleid met de daarbij benodigde financiën. Graag zien wij daarvoor in het NVVP een aantal criteria, zoals de criteria die zijn vastgesteld voor de files op het snelwegennet.

Het parkeerbeleid is een andere manier om alternatieven voor autogebruik te stimuleren. De ministers Jorritsma en De Boer vonden vijf jaar geleden al dat er een

landelijke parkeerwet moest komen. Veel gemeenten gaan uit concurrentieoverwegingen niet over tot de invoering van betaald parkeren. Klanten van winkels kunnen zo worden weggekaapt bij andere steden of nabijgelegen winkelcentra. Dit kortzichtig gedrag en deze oneigenlijke concurrentie verstoren weer het draagvlak bij andere gemeenten en wijken. Net als in het regeerakkoord staat er in het NVVP een halfslachtige passage over betaald parkeren. De fractie van GroenLinks wil dat de minister nu eens voor een duidelijke aanpak kiest om de gemeenten te ondersteunen die wel een sturend parkeerbeleid voeren. Ook het ABC-locatiebeleid moet naar de mening van mijn fractie opnieuw in het NVVP worden vastgelegd. Nu wordt dit losgelaten, met alle gevolgen van dien. Steden concurreren nu alweer met elkaar op het gebied van afgezwakt parkeerbeleid.

Er valt veel te verdienen met het fietsen op de korte afstanden. 70% van alle autoritten is korter dan 7,5 km. Het effect is al groot als 10% daarvan kan worden vervangen door fietsritten. Uit de fietsbalans van de Fietzersbond blijkt dat het aantal fietsritten met tientallen procenten kan toenemen wanneer er een goed fietsbeleid wordt gevoerd. Ook de minister vindt dit kennelijk belangrijk gezien de opname van het korterittenplan in het NVVP. Deze intentie wordt echter, zoals anderen al hebben gezegd, niet uitgewerkt in concrete maatregelen. Dat wordt aan andere overheden overgelaten. Natuurlijk hebben de gemeenten een belangrijke rol in het stimuleren van fietsen, maar ook rijksdoelen op het gebied van mobiliteit kunnen dichterbij komen door het vervangen van de korte autoritten door fietsritten. Samen met andere fracties heeft de GroenLinksfractie een voorstel om, met intact laten van de gemeentelijke verantwoordelijkheid, het fietsbeleid door de rijksoverheid te stimuleren door bijvoorbeeld het instellen van een fietsbonus. Dit idee is ontwikkeld door CE, Novem en de Fietzersbond om de koplopers onder de gemeenten te belonen. Is de minister bereid om dit onderzoek samen met CE, Novem, de VNG en het IPO verder uit te werken en de Kamer hierover te berichten? Natuurlijk moet ook worden geïnvesteerd in infrastructuur, maar

dan in dichterbevolkte gebieden. Het "Rondje Randstad" op bestaand spoor moet worden afgemaakt. Het moet mogelijk worden gemaakt dat er snelle treinen gaan rijden die uiteindelijk alle grote steden in Nederland beter met elkaar verbinden. Alle auto's willen 's ochtends namelijk een grote stad binnenrijden. Daar staan immers de files. Dit snelle net moet aansluiten op lightrail en hov-projecten in de verschillende steden, zoals Randstad Rail, Randstadspoor, Sternet of het hov-systeem in Eindhoven. Eind vorig jaar heeft de Kamer een motie aangenomen om de vluchtstroken te gaan gebruiken als vrije busbaan. De voordelen zijn evident: een goed alternatief voor de automobilisten in de file. Elke dag zien we weer die bussen langskomen om zich uiteindelijk vertwijfeld af te vragen, waarom ze wederom de verkeerde keuze hebben gemaakt. De bussen brengen werknemers naar bedrijven of kantoren. Deze vestigingen staan vaak in de buurt van snelwegen. Connexxion heeft al aangeboden, zo'n systeem te willen opzetten. Ook voor het gebruik van de vluchtstroken heeft dit voordelen, ten opzichte van het gebruik als spitsstrook voor het autoverkeer. Omdat er niet permanent bussen op rijden, is de strook bij pech toch te gebruiken voor nooddiensten. Ook zal er minder geluids- en stankoverlast zijn. Kan de minister na twee jaar discussie aangeven, wanneer zij nu concreet stappen gaat zetten en niet langer wegvlucht voor deze busstroken?

De fractie van GroenLinks heeft onoverkomelijke bezwaren tegen de ruimtelijke investering in het NVVP voor de A6/A9. Het getuigt van lef, maar wel van een soort dat GroenLinks niet graag ziet, om aan de stoelpoten van het oudste natuurmonument van Nederland te gaan zagen. Sommige dingen doe je gewoonweg niet. De afgelopen 15 jaar zijn miljoenen guldens gestoken in het herstel van het Naardermeer. Een defosfateringsinstallatie heeft ervoor gezorgd dat het water in het Naardermeer voor het eerst sinds decennia weer kraakhelder is. De landbouwgrond is voor een ton per hectare aangekocht als bufferzone. Dit beleid lijkt met een simpele streep op de kaart te worden weggegooid. Als het aan de minister ligt, komt er straks middenin dezelfde bufferzone een snelweg

omhoog. Dat beeld lijkt absurd, maar wordt werkelijkheid als de weg op de kaart blijft. GroenLinks ziet meer in de uitwerking van alternatieven, zoals de spoorverdubbeling Amsterdam/Almere en het ondergronds brengen van de Gaaspedammerweg. Dat is ook noodzakelijk vanwege de leefkwaliteit in Amsterdam-Zuidoost. Wij vragen de minister nadrukkelijk de ruimtelijke reservering uit de PKB te halen en de alternatieven te onderzoeken. Er bereiken ons veel geluiden over de fileproblematiek op de A27 tussen Utrecht en Breda. Wij verwijzen naar de motie-Rosenmöller, waarin wordt verzocht om een onderzoek naar het aanleggen van een spoorverbinding, de missing link in het spoorwegnet, tussen Utrecht en Breda. Is de minister bereid in het kader van het NVVP – dat loopt tot 2020 – die spooroptie alsnog uit te werken? Daarmee wordt de fileproblematiek op de A27 tussen Utrecht en Breda aangepakt. Vanwege de tijd hebben kunnen wij niet meer ingaan op de discussie rond de verkeersveiligheid. Dat doen wij bij het komende AO daarover. Dan kunnen wij ook beschikken over het rapport van de SWOV.

De heer **Van Bommel** (SP): Voorzitter. Dit Nationaal verkeers- en vervoersplan is op te vatten als een volmondige en ondubbelzinnige erkenning dat het niet is gelukt de mobiliteit in ons land te sturen en te beperken. Die wens wordt in dit plan dan ook verlaten. De nieuwe visie is dat mobiliteit weer mag. Mobiliteit is fun. Het is zeer de vraag hoe lang die nieuwe visie stand kan houden. Op dit moment is het zowel op de weg als op het spoor volkomen vastgelopen. Onder die omstandigheden mobiliteit bevorderen, is vragen om nog meer problemen dan er al zijn. De vraaggerichte visie die aan dit NVVP ten grondslag ligt, zal de problemen niet oplossen, maar eerder verergeren. Het wegennet zal flink worden uitgebreid. De vraag naar automobilititeit zal als gevolg hiervan onverzadigbaar blijken te zijn. Dat zal grote effecten hebben op het milieu en de schaarste van ruimte. De filevorming zal er echter niet mee worden opgelost. Als het autobezit en -gebruik blijft groeien, dan zullen de problemen blijven bestaan. Tegen de groei van het aantal auto's van ruim zes naar zo'n negen miljoen valt eenvoudig weg

niet te asfalteren. Gezien de aantasting van het milieu en het beslag op de ruimte dat ermee gepaard gaat, zou je dat bovendien niet moeten willen.

De doelstelling te komen tot transportpreventie is nergens te bekennen in dit NVVP. Kennelijk is de wens van de heer Hofstra tijdens de begrotingsbehandeling om dit begrip helemaal te schrappen ook de wens van het kabinet geworden. De verladers zullen erg tevreden zijn dat zij gewoon hun gang kunnen blijven gaan. De Raad voor Verkeer en Waterstaat stelt echter dat "...ons land het zich kan veroorloven op bepaalde onderdelen van de economie met minder, maar uit welzijnsoogpunt aantrekkelijker groei genoeg te nemen." De minister negeert dit advies helaas totaal. Dit NVVP biedt juist de gelegenheid eindelijk te kijken naar structurele oplossingen, zo houd ik minister voor. Of wil de minister de regie nog verder kwijtraken? Wil zij dat wij blijven doormodderen vanuit de gedachte dat mobiliteit mag? Kortom, waarom is er in dit NVVP geen uitgebreide paragraaf te vinden, waarin een integrale visie op transportpreventie wordt besproken en concrete maatregelen worden voorgesteld? Onder dit NVVP staan immers de handtekeningen van zowel de minister van Verkeer en Waterstaat als die van VROM. Dan mag zo'n paragraaf toch niet ontbreken, lijkt mij. In de nieuwe visie is meer dan ooit ruimte gemaakt voor private betrokkenheid bij de aanleg en het onderhoud van infrastructuur. Ook in het kader van het Bereikbaarheidsoffensief Randstad zijn projecten aangewezen die door middel van publiek private samenwerking tot stand zullen komen. Hoewel die samenwerking steeds als een win-winsituatie wordt voorgesteld, zitten er ook nadelen aan. Met PPS wordt immers een deel van de regie uit handen gegeven. De sturingsmogelijkheden nemen niet toe, maar af. Omdat PPS een langdurige contractuele relatie tussen overheid en bedrijfsleven impliceert – het NVVP gaat uit van perioden van vijftien jaar – roep ik de minister op zeer terughoudend te zijn met dit modieuze uitgangspunt. Anders worden wij over tien of vijftien jaar met dezelfde problemen geconfronteerd als die wij nu kennen met de geprivatiseerde overheidsbedrijven.

De privatisering was ideologisch ingegeven, zonder al te veel acht te slaan op de negatieve maatschappelijke gevolgen. Daar betaalt de samenleving nu een hoge prijs voor. Bezint eer gij begint, zou ik de minister willen zeggen.

Vervolgens kom ik te spreken over het fietsbeleid. Ik heb daar uitgebreid bij stilgestaan bij de begrotingsbehandeling en heb bij die gelegenheid bepleit dat er meer geld voor nodig is, evenals meer bemoeienis op rijksniveau. Decentralisatie van beleid leidt op deelterreinen nogal eens tot problemen. Niet alleen het fietsbeleid, maar ook de 30 km-zones zijn aan de orde. Ook valt te denken aan de ontsluiting van Vinex-locaties. Allemaal zaken waar verschillende verantwoordelijkheden op verschillende niveaus liggen, maar die niet tot een oplossing komen, terwijl de problemen evident zijn. Graag een reactie van de minister.

Naast de algemene doelstellingen is er in het verkeersbeleid aandacht voor enkele concrete knelpunten op de weg, aandacht die uiteraard hard nodig is. Natuurlijk moeten er oplossingen komen voor de huidige fileproblematiek, bijvoorbeeld aan de zuidkant van Amsterdam, bij de A13 ter hoogte van Rotterdam en het knelpunt Maastricht, maar dan wel vanuit de gedachte dat dit niet moet leiden tot een onaanvaardbare toename van de totale automobiliteit. Behalve asfalt zijn er alternatieven nodig voor automobiliteit. Fors investeren in het openbaar vervoer zal op termijn verstandiger blijken dan rücksichtslos asfalteren. Het maatschappelijk belang van beter openbaar vervoer is groter dan in dit NVVP wordt onderkend. Hierbij geldt dat de minister moet optreden en niet terugtreden. Binnenkort staat de toekomst van het spoor op de agenda. Wij zullen dan uitgebreid op dit onderwerp terugkomen. Binnenkort staat ook het meerjarenprogramma Infrastructuur en transport op de agenda. Dan zullen veel concrete projecten aan de orde komen, maar gezien de richting van de oplossingen waaraan wordt gedacht, wil ik nu vast enkele projecten kort behandelen. Om te beginnen de congestie aan de zuidkant van Amsterdam. De minister wil de problemen oplossen door een verbinding aan te leggen tussen de A6 en de A9. Deze verbinding zou dan dwars door natuurgebied gaan. Hoe verhoudt dit

zich tot het uitgangspunt in het NVVP dat zoveel mogelijk rekening moet worden gehouden met de landschappelijke en natuurwaarden van het gebied? Ook in het geval van ondertunneling wordt het milieu ernstig belast door deze verbinding. Terecht is er dan ook veel verzet tegen dit plan van onder andere de vereniging Natuurmonumenten en de stichting Natuur en milieu. Is deze nieuwe verbinding verantwoord en zijn er geen alternatieven? Kan de bestaande infrastructuur niet beter worden benut? Kan het huidige verkeer niet beter worden ingepast op de A9 en is er wel rekening gehouden met de Amsterdamse plannen voor de zuidas van de A10? Deze vragen zullen eerst uitputtend moeten worden beantwoord voordat er ingrijpende besluiten worden genomen over dit knelpunt.

Om de ontsluiting van het Noorden te verbeteren is de realisatie van de Zuiderzeelijn gewenst. Wat de SP betreft zou er dan sprake moeten zijn van een gewone treinverbinding. De minister sluit echter de aanleg van een miljardenverslindende magneet-zweeftrein nog steeds niet uit. Wordt het niet hoog tijd om daar definitief van af te zien? De minister moet niet blijven meezweven met haar partijgenoten in het Noorden maar moet gewoon kijken naar waaraan behoefte is. Er moet een betaalbare verbinding komen met het Noorden die aan zal sluiten op het bestaande net van openbaar vervoer. Discussies over zweeftreinen maken dat het alleen maar langer zal duren voordat de gewenste spoorontsluiting van het Noorden tot stand komt.

Een ander omstreden project is de IJzeren Rijn die van de minister gedeeltelijk in gebruik genomen mag worden. België mag van de minister een deel van zijn goederen vervoeren door de mijnstreek en de steden Weert en Roermond. Dit zal tot veel overlast leiden, zowel voor mens als milieu. Juridisch staan de Belgen ongetwijfeld sterk met hun recht op overpad, maar is het niet veel beter om gezamenlijk naar alternatieven te kijken? Kan de Montzenroute niet beter worden benut en kan het achterland niet eveneens worden bereikt met vervoer over water? Op deze vragen wil de minister geen antwoord geven, omdat het niet zou gaan om haar nationale beleid. Zij toont hiermee aan in haar gedachten geen echte Europeaan te zijn. Juist op het gebied van verkeer en

transport moet er door buurlanden worden samengewerkt. Ik roep de minister op om opnieuw met de Belgen rond de tafel te gaan zitten zonder voorwaarden vooraf. Is de minister daartoe bereid?

Van groot belang is dat de minister de regie in het openbaar vervoer ziet als een hoofdtaak van de rijksoverheid. Verzelfstandigingen en privatiseringen hebben bewezen dat ze de klant niet dienen. De noodzakelijke investeringen in het openbaar vervoer moeten snel gedaan worden. Jarenlang heeft de overheid het openbaar vervoer verwaarloosd waardoor er in onderhoud en aanleg van infrastructuur achterstanden zijn ontstaan en de veiligheid in het geding kan komen. Laten wij ophouden met oeverloze discussies over de introductie van BB 21 en een bovenspanning van 25 kilovolt. De capaciteitsuitbreiding die daarvan het gevolg zal zijn, is onontbeerlijk. In zijn algemeenheid is er in het vervoersbeleid te weinig aandacht voor het openbaar vervoer. Gezien de situatie op de weg en de verwachting dat het autobezit fors zal toenemen, is dat niet langer verantwoord.

Niet alleen het openbaar vervoer per spoor schreeuwt om investeringen, ook het stads- en streekvervoer dienen verbeterd te worden. De gewenste investeringen kunnen alleen snel plaatsvinden als de minister de regie weer in handen krijgt. Mijn pleidooi om de Wet personenvervoer 2000 eerder te evalueren, is door de minister van de hand gewezen, waardoor het onnodig veel langer zal duren voordat wij goed zicht krijgen op de negatieve gevolgen van de wet. De bezuinigingen die uit de wet voortvloeiden, leiden nu echter al tot een uitholling van het openbaar vervoer en de sociale functie ervan is onder druk komen te staan in de regio's. Na de misère met de NS zitten wij niet te wachten op een nog verdergaande verschraving van het openbaar vervoer. Ook hier geldt dat de minister moet optreden en niet moet terugtreden.

Voorzitter. Het NVVP behandelt de toekomstvisie van dit kabinet op het verkeer en de waterstaat in Nederland. Het is de bedoeling dat wij van A naar Beter gaan, maar die titel wordt onvoldoende waargemaakt. Het blijft immers voorlopig doormodderen. De regie over het vervoersbeleid is zoek, er worden

onvoldoende alternatieven voor het autogebruik ontwikkeld en de private medefinanciering van infrastructuur zal leiden tot wensen en eisen waaraan wij mogelijk helemaal niet willen voldoen.

De heer **Stellingwerf** (Christen-Unie): Voorzitter. Het Nationaal verkeers- en vervoersplan moet het tweede Structuurschema verkeer en vervoer opvolgen en doen vergeten. Met dat laatste heeft de fractie van de ChristenUnie de nodige moeite. Het NVVP bevat weliswaar veel beleidsvoornemens waarin wij ons herkennen, maar de opvolger van SVV-2 is een verschraling ten opzichte van zijn voorganger. De conclusie lijkt gerechtvaardigd dat met het NVVP afscheid wordt genomen van politiek idealisme – in de goede zin van het woord – op het terrein van verkeer en vervoer. Dat valt alleen al af te leiden uit uitspraken op de eerste pagina's van deel A. De kernboodschap is dat mobiliteit mag. Daarnaast moet de aanpak volgens de minister worden gekenmerkt door een zakelijke benadering en door de keuzevrijheid: burgers kiezen zelf, maar betalen de kosten van hun keuze. Doel is om aan de behoefte tegemoet te komen, niet om deze te bestrijden. Kortom: de overheid geeft in het mobiliteitsbeleid het stuur uit handen. Niemand heeft echter ooit beweerd dat mobiliteit niet zou mogen en dat de aanpak onzakelijk zou moeten zijn. Het gaat erom dat selectieve mobiliteit wordt bevorderd en dat waar mogelijk onnodige mobiliteit voorkomen wordt. Niet als doel op zichzelf, maar om concreet inhoud te geven aan een verantwoord rentmeesterschap. Deze benadering veronderstelt dat de overheid op het gebied van mobiliteit waar nodig sturend moet willen optreden. Dat dat nodig is, blijkt uit de effecten van de in Nederland optredende hypermobiliteit: versnippering, verstoring, aantasting van landschap en zelfs van de duisternis, verkeersonveiligheid, vervuiling en ruimtelijk beslag. De waarde van deze aspecten is moeilijk in geld uit te drukken, maar maken de noodzaak van een sturende overheid duidelijk. Voorzitter. Ik heb er eerder al op gewezen dat het mobiliteitsbeleid wordt verengd tot de doelstelling bereikbaarheid. Dat zagen we bij de inmiddels afgeblazen spitsheffing en als we niet oppassen wordt de

kilometerheffing ook alleen nog maar gezien als instrument ter bevordering van de bereikbaarheid. Feit is dat dit jaar en volgend jaar de autokosten worden verlaagd en dat de VVD keer op keer de politieke winst op dit dossier binnenhaalt. In het NVVP wordt deze lijn voortgezet. Voor bereikbaarheid zijn tot 2010 al heel wat middelen beschikbaar, maar dat geldt niet voor verkeersveiligheid en kwaliteit van de leefomgeving. Financiering van deze zaken wordt in belangrijke mate gebaseerd op ICES-claims, die nog niet zijn gehonoreerd. Wil de minister eens nader ingaan op deze onbalans? Misschien wreekt zich hier ook het feit dat de totstandkoming van de Vijfde nota ruimtelijke ordening en deze PKB niet geheel parallel verloopt. De minister spreekt weliswaar over het haasje-overprincipe, maar de realiteit is gewoon dat de afstemming niet optimaal is. Nu lijkt Verkeer en Waterstaat bepalend te zijn voor het ruimtelijke orderingsbeleid. Zo blijft de rijksbemoeienis met het parkeerbeleid onderbelicht, terwijl juist de gemeenten die daarvoor primair verantwoordelijk zijn, worden opgezadeld met de gevolgen van de beleidskeuze op rijksniveau om de groei naar zo'n 9 miljoen auto's te faciliteren. Hoe moeten de gemeenten de te verwachten kosten opvangen? Nu ik het toch over afstemming heb: de afstemming met NMP-4 lijkt ook niet optimaal te zijn. De normen voor schadelijke emissies zijn bijvoorbeeld niet synchroon ingevuld; er zijn verschillen in detaillering en in tijdsperspectief lezen wij in antwoord 129. Is hier toch niet te verkokerd gewerkt? Het is goed dat in deel B, de PKB dus, op een aantal onderdelen concrete beleidsdoelen worden geformuleerd. Het is mij echter niet duidelijk waarom die concrete doelen op een aantal belangrijke onderdelen ontbreken. Is de PKB niet willekeurig? Voor autosnelwegen gelden kwaliteitscriteria (gemiddeld minimaal 60 km/u in de spits) maar waarom ontbreken dergelijke criteria voor modaliteiten als de fiets en diverse onderdelen van het openbaar vervoer? De vraag is overigens hoe werkbaar en meetbaar het gemiddelde snelheidscriterium is, waarbinnen sprake is van zoveel variabelen. Wordt de norm niet zo ingewikkeld gemaakt dat de overheid er uiteindelijk alle kanten mee

opkan? Immers, wie kan dit controleren? Ik zou me dus kunnen voorstellen dat voor het personenvervoer per trein als kwaliteitscriterium wordt genomen een maximum van 5% of 10% vertraagde treinen; zie hiervoor het contract met de NS dat helaas nog niet tot uitvoering kan worden gebracht. De schriftelijke beantwoording ten aanzien van de doelstellingen is op dit punt niet overtuigend. De minister stelt dat hogere snelheden van treinen, bijvoorbeeld tot 200 of 240 km/u, op gespannen voet staan met een frequentieverhoging. Dat kan zo zijn, maar het is de vraag of niet beide zaken moeten worden nagestreefd. De minister wil de snelheidsverschillen tussen de treinsoorten zo gering mogelijk houden, maar dat betekent, enigszins gechargeerd, dat de personentreinen met de snelheid van een goederentrein moeten concurreren met de auto. Wij pleiten ervoor om de intercity's op het hoofdrailnet een snelheid van 200 km/u als uitgangssnelheid te geven, zeker bij een HSL-verbinding. Daarnaast moet het uitgangspunt zijn dat het personenvervoer in principe altijd voorrang heeft op het goederenvervoer. De huidige diffuse voorrangsregeling leidt tot zeer veel frustratie; niemand kan daar de vinger achter krijgen, misschien met uitzondering van de minister en van Railned. Uiteraard zal een en ander leiden tot de aanleg van meer spoor, maar die keuze zou je uit politieke overtuiging moeten willen maken. Voor de binnenvaart gelden in het NVVP wel concrete streefbeeldens voor 2020, maar de sector zegt dat die niet echt ambitieus zijn. Welnu, als de sector zoiets zelf zegt, dan is er duidelijk sprake van een gemiste kans. Zo zou de streefnorm voor klasse V-schepen niet drielaags-containervaart moeten zijn, maar vierlaags en zouden de overige vaarwegen minimaal berekend moeten zijn op drielaagscontainervaart, in plaats van tweelaags. Wil de minister daarop reageren? Overigens lijken de kwaliteitscriteria voor autosnelwegen de overheid bij voorbaat een vrijbrief te geven om tot de aanleg van nieuwe of verbreding van bestaande snelwegen over te gaan. Uitgangspunt is steeds benutten, beprijzen, bouwen. Anderen wezen er al op dat in het NVVP deze volgorde niet altijd consequent wordt gehanteerd. Wij

vragen de minister hier wel consequent in te zijn. Indien nodig, zullen wij daarvoor een motie indienen. Wij vragen ons verder af of de opties benutten en beprijsen wel voldoende zullen worden toegepast. Benutten kan veel verder worden uitgewerkt dan nu wordt voorgesteld; ik denk aan een verdere fiscale stimulering van carpoolen, andere vormen van autodelen en het benutten van de vluchstrook als extra baan, eventueel met de inzet van helikopterteams voor hulpverlening en veiligheid. Als benutten geen soelaas biedt, dan moet naar het oordeel van de regering worden overgegaan tot bouwen. Wij vinden dit te gemakkelijk. Kennelijk is sturing door de kilometerheffing geen serieuze optie. Wij laten hier kansen liggen, zeker als wij ons realiseren dat meer dan de helft van de mensen die in de spits rijden in meer of mindere mate hun werktijden flexibeler zouden kunnen invullen.

Maar ook een versterking van het openbaar vervoer zou in concrete gevallen een alternatieve oplossing kunnen zijn. Die optie is in deel B niet in beeld, waarschijnlijk omdat sturing op de modal split in het NVVP is losgelaten. Onze fractie deelt die keuze niet en heeft daarom moeite met het grote aantal ruimtelijke reserveringen voor autosnelwegen. Dat geldt in het bijzonder voor de verbinding tussen de A6 en de A9. De aanleg hiervan zal rechtstreeks indruisen tegen de Vijfde Nota en ander vigerend rijksbeleid. We sparen het Gein door het spoor bij Abcoude verdiept aan te leggen, maar een eindje verderop zou het Geingebied alsnog ingrijpen worden aangetast. Wij vinden dit onacceptabel. Wij erkennen dat er een groot mobiliteitsprobleem is tussen Almere en de Randstad, maar de oplossing moet niet worden gevonden in nieuwe doorsnijdingen van zeer waardevolle culturele en historische landschappen en natuurgebieden. Naar ons idee is er een concreet alternatief: een viersporige openbaarvervoersverbinding tussen Amsterdam en Almere, het doortrekken van de HSL naar Almere, een betere benutting van de bestaande wegcapaciteit, boogafsnijdingen tussen de A9 en de A2 en de weg door Amsterdam-Zuidoost en de A1, waarmee met de verdiepte ligging meteen een bestaand knelpunt wordt opgelost. Een soort

doorstroomroute tussen de A9 en de A1 dus, met de mogelijkheid tot een verbreding van de autosnelweg aldaar. Kortom, wij zijn er absoluut nog niet van overtuigd dat de streep voor de A6 en de A9 in het NVVP moet blijven staan. Dat is een veel te snelle conclusie. Wij moeten daar geen kaartbeeld op afstemmen. Ik heb er al op gewezen dat de milieunormen niet geheel in overeenstemming met het NMP-4 lijken te zijn.

In het NVVP worden sympathieke woorden gesproken over de positie van de fiets in het kader van de verplaatsingen over de korte afstand. Hier is inderdaad nog een wereld te winnen. Wij vinden het jammer dat de minister de financiële verantwoordelijkheid voor deze modaliteit toch te eenzijdig bij de decentrale overheden neerlegt. Ook bij decentrale projecten is zeker in strategisch opzicht sprake van rijksverantwoordelijkheid. Hetzelfde verhaal geldt voor de kleine vaarwegen.

Ik heb met genoegen geconstateerd dat in reactie op de inspraak ook aandacht is gegeven aan het fenomeen lichtvervuiling. Wij hebben daarvoor in het verleden meermalen aandacht gevraagd. Ik vind het wel jammer dat de mooie woorden in deel A en B verder geen vertaling krijgen. Is de minister bereid in deel B het uitgangspunt van de VNW-richtlijn openbare verlichting in natuurgebieden op te nemen? Ook proefnemingen met LET-verlichtingen – een kleine verlichting om bochten duidelijk aan te geven – lijken succesvol te zijn. Het zou in de plaats kunnen komen van traditionele verlichting en zelfs verlichting kunnen vervangen.

De heer **Van den Berg** (SGP): Voorzitter. De insteek van het NVVP is de slogan "mobiliteit mag". Is dat wel een verstandige en evenwichtige boodschap bij de communicatie richting burger? Het wekt de suggestie dat mobiliteit in principe onbeperkt genoten kan worden; een welhaast absoluut recht. De slogan doet geen recht aan de vele afwegingen en spanningsvelden die een rol spelen rond mobiliteit. De burger die mobiel wil zijn, wil immers ook leefbaarheid, veiligheid, schone lucht, gezonde natuur, voldoende stilte en rust, etc. Een slogan waarbij juist een appèl op de verantwoordelijkheid van burgers

zou worden gedaan om verantwoord mobiel te zijn hadden wij liever gezien. Het plan faciliteert nu vooral de enorme mobiliteitsbehoefte die Nederland kent. Daarmee beperkt het NVVP zich primair tot symptoombestrijding. Wordt er geen lering getrokken uit de toenemende signalen dat het personen- en goederenvervoer tegen zijn grenzen oploopt? Dient niet de welhaast absolute mobiliteitsvrijheid principieel ter discussie te worden gesteld?

De overheid heeft in de ogen van mijn fractie een belangrijke verantwoordelijkheid om de doorgeschoten mobiliteitsbehoefte te beteugelen. Mijn vraag is echter of het NVVP daartoe in beleidsinstrumenteel opzicht niet hevig tekortschiet. Het SVV-2 kende wat dat betreft een geheel ander karakter met tal van concrete instrumenten en doelstellingen. Van een achteruitgang is geen sprake. Het NVVP laat – middels beprijzing – de uitkomsten vooral over aan de markt. Hierover maak ik mij grote zorgen. De sturingsmogelijkheden van de overheid zijn betrekkelijk gering. Bij de kilometerheffing kan niet volstaan worden met een platte heffing. Ik zeg dit gelet op de terugtrekkende bewegingen die al weer te constateren zijn. We komen daarover binnenkort uitvoeriger te spreken. Ik hoop dat de minister op dit punt vaart wil maken. Een naar plaats en tijd gedifferentieerde heffing is bovendien nodig om recht te doen aan de bijzondere situatie op het platteland.

Het NVVP kent in mijn ogen de nodige onevenwichtigheden, maar ook de nodige lacunes. Bij enkele daarvan wil de vinger leggen. De ruimtelijke ordening en inrichting van ons land is van grote invloed op de omvang van de mobiliteit. Ik betreur het daarom dat de afstemming tussen de Vijfde nota ruimtelijke ordening en het NVVP mager en ontoereikend is. Onduidelijk blijft wat nu precies de verantwoordelijkheid is van Verkeer en Waterstaat binnen de kaders van de vijfde nota en welke bijdrage het ministerie levert ter ondersteuning van dit ruimtelijke beleid. Dit vergt een nadere uitwerking.

Het goederenvervoer is onderbelicht. Wij hebben daarover heden een brief ontvangen waarvoor dank. Een bezwaar is dat het modal-shift beleid feitelijk wordt losgelaten (zie vraag

192). In principe wordt het bereikbaarheidsvraagstuk – middels beprijzing – overgelaten aan de markt. Dat is een hachelijke zaak, omdat de effecten van deze insteek nog niet zijn uitgekristalliseerd en wellicht pas op langere termijn zichtbaar worden. Het Rijk dient ook zelf te stimuleren dat het bereikbaar houden van de economische centra zo veel mogelijk gebeurt door middel van relatief schone en duurzame vervoerstechnieken, zoals vervoer over water en spoor. Opvallend genoeg is dat ook de insteek van het Europees witboek, waarvan ons beleid dus duidelijk afwijkt. Wij betreuren het dat er op dit punt een koerswijziging plaatsvindt ten opzichte van het SVV-2, waarin modal shift nog wel aan de orde was. Wij overwegen een amendende motie om de modal shift toch duidelijk als doelstelling in het beleid te verankeren.

In lijn met het vorige punt valt op dat het NVVP zich sterk richt op de weg, en ook wel op het spoor, maar zeker niet op het water. Bij de perspectievennota heeft mijn fractie een motie ingediend op stuk nr. 13. Ook daarvan vind ik de uitvoering maar erg mager. Met deze motie werd verzocht om de mogelijkheden en potenties van de transportfunctie van water nader uit te werken. Wij vinden de uitwerking daarvan nogal karig. Als daarmee de toon voor de binnenvaart op langere termijn wordt gezet, zou het er somber uitzien. Zonder bijzondere problemen zou het transport over water verdrievoudigd kunnen worden. Bij de binnenvaart is er ook geen sprake van schaarste. De binnenvaart biedt derhalve de meest uitgelezen kans, de groei van het transport op te vangen. Dat vergt echter wel investeringen en een verhoging van het budget voor beheer en onderhoud. Daarover hebben wij het al gehad en bij de behandeling van het MIT komen wij daarop zeker terug. In het NVVP wordt ook veel gesproken over intermodale aansluiting van bedrijfsterreinen. Dat is belangrijk, maar wordt ook consequent de ontsluiting via water erbij betrokken of gaat het vooral over weg en spoor? Ik pleit er hier verder nog eens voor om de binnenvaart een adequate aansluiting te geven op de Tweede Maasvlakte. Het is toch triest dat er binnen de sector nog steeds veel zorgen over zijn.

Bij de hoofdwegen wordt nu uitgegaan van benutting, beprijzing en bebouwing. Verder zijn er ruimtelijke reserveringen voor mogelijke verbredingen. De gevolgen van dit beleid voor het onderliggende wegennet zijn echter onderbelicht. Het risico is reëel dat door diverse maatregelen op het hoofdwegennet, de verkeersdruk op het onderliggende wegennet veel groter wordt. Dient daarop niet sterker te worden ingespeeld? Hoe schat de minister de gevolgen voor het onderliggende wegennet in? De nadruk op het hoofdwegennet vertaalt zich ook in te weinig aandacht voor korte ritten. Ik sluit mij verder aan bij de door collega's gemaakte opmerkingen over het fietsbeleid.

Op zichzelf zijn wij altijd erg voor decentralisatie. Een decentralisatie-impuls zal echter gepaard moeten gaan met een decentralisatie van financiële middelen. Daarover bestaan heel grote twijfels. Verschillende collega's hebben erover gesproken. De minister heeft zelf aangegeven dat tot 2010 ongeveer vijf mld gulden nodig zal zijn voor de gedecentraliseerde projecten.

Voorzover door vertegenwoordigers van medeoverheden is becijferd, is maar ongeveer 800 mln gulden gereserveerd. Is dit grote gat tussen ambities en middelen niet een zwakke steun van het NVVP? Een te grote afhankelijkheid van nog te voeren ICES-onderhandelingen is op dit moment een schrale troost. De vraag rijst bovendien of bij de decentralisatie de integratie van NMP-4, Vijfde nota ruimtelijke ordening en NVVP, een belangrijke taak van de overheid, voldoende kan worden gewaarborgd.

Dit heeft ook gevolgen voor de verkeersveiligheid. Wij vragen ons af of na de decentralisatie de overheid überhaupt nog een eigen verkeersveiligheidsbeleid gaat voeren en nog in enige mate sturend kan optreden. Wij zouden het zeer betreuren indien dit niet het geval was.

Ik laat een aantal opmerkingen over het witboek maar achterwege. Ik neem aan dat wij over dat witboek nog apart met de minister van gedachten zullen wisselen. Wij vinden het erg belangrijk.

Ik vraag mij af of een tunnel in het zeer kwetsbare gebied van de A6/A9 de waterhuishouding niet enorm zal aantasten. Moet niet eerst naar

andere alternatieven worden gekeken?

De vergadering wordt van 13.32 uur tot 14.30 uur geschorst.

Eerste termijn van de regering

Minister Netelenbos: Voorzitter. Ik spreek mijn dank uit voor de inbreng in eerste termijn. De meeste woordvoerders kunnen de hoofdlijnen steunen. Ik ben daar blij mee omdat in het kader van de Planwet Verkeer en Vervoer, die begin 1998 in werking trad, de minister van Verkeer en Waterstaat plannen ontwikkelt in overeenstemming met andere overheden. Vanaf de invoering van de Perspectievennota moeten wij met alle overheden die verantwoordelijk voor verkeer en vervoer zijn, en naast het Rijk zijn dat de provincies, de kaderwetgebieden, de gemeenten en de waterschappen, bezien hoe wij een link kunnen leggen tussen wat wij doen en wat mensen letterlijk en figuurlijk beweegt. Dit is het verschil met het SVV-2 waar veel van bovenaf werd opgelegd. Mensen houden hier geen rekening mee. 80% Van het totaal aantal afgelegde kilometers ontstaat door automobilititeit. Bij de wens tot meer impliciete sturing moet men zich afvragen wat de kenmerken van onze samenleving zijn en hoe mensen op hun verantwoordelijkheid kunnen worden aangesproken. Dit nu is in dit NVVP gedaan.

De meesten van u zeiden dat mobiliteit mag. Dit is overigens iets anders dan automobilititeit. Enige tijd geleden zei ik: mobiliteit is fun. Dat is een heel eigen leven gaan leiden. Ik wijs echter op mensen die skaten, steppen en fietsen. In het weekend zijn deze mensen nog mobieler dan door de week, maar ze vervoeren zich niet alleen per auto. Erkend moet worden dat de dynamiek in de samenleving van en voor de mensen is, maar dit betekent niet dat alles is toegestaan. De neveneffecten van mobiliteit moeten worden bijgestuurd en de burger moet ook op dat punt zijn verantwoordelijkheid nemen.

De inleiding op de door het kabinet uitgewerkte verkenningen is van de heer Schabel van het SCP. U ziet daarin dat de rijksoverheid richting aangeeft. Zij geeft veel ruimte aan maatschappelijke partijen, maar vraagt ook om resultaten en verlangt rekenschap. Dit is de dynamiek in het

NVVP waardoor het belang van de drie b's van benutten, beprijzen en bouwen duidelijk wordt. Er kan op dit punt niet selectief gewinkeld worden. Het resultaat dat wij namelijk willen bereiken, is een betere bereikbaarheid en een betere kwaliteit van de leefomgeving. Ik heb al vaker gezegd dat ik het begrip "leefbaarheid" een vreselijk vervelend woord vind anno 2001. Vervolgens willen wij daarmee ook een betere veiligheid bereiken. Dat zijn eigenlijk de zes b's. Het beleid moet daarop worden ingevuld. De vrije mens, de burger, staat centraal, maar in verantwoordelijkheid. De verschillende betogen lopen wat dat betreft uiteen. Sommige fracties steunen de gedachte om de burger centraal te zetten en rekening te houden met de inrichting van de samenleving. Andere fracties hebben een andere inbreng. De heer Van den Berg was daarin het meest expliciet. Hij zei dat je daaraan toch iets zou moeten doen en dat je die hypermobiliteit moet zien tegen te houden. Dat is een benadering die niet past bij een eigentijdse en moderne samenleving die ook van de burgers is.

Dat alles betekent wel een samenleving in verantwoordelijkheid. De vraag is hoe je dat moet sturen. Het klinkt misschien een beetje oneerbiedig, maar mijn ervaring is dat het intelligente moet dan in het SVV-2. Daarin waren allerlei normen uitgewerkt en was erg veel geld gestopt, maar de resultaten ervan zijn uiteindelijk bedroevend. Neem bijvoorbeeld de modal shift. De modal shift is als zodanig wel belangrijk, maar je moet die ook zien te bereiken door de 3 b's. De Europese Commissie wil dit via subsidiebeleid realiseren. Die wil er veel geld insteken. Mijn Britse, Deense en Zweedse collega en ik zelf zien het anders. In die landen, waar soms echt een gebrek aan ruimte is, moet men oplossingen vinden voor grote mobiliteitsvraagstukken. Daar wordt echt gekeken wat het beste is. Iedereen was ervan overtuigd dat prijsbeleid de trigger is in het systeem.

Wij nemen dus een grote verantwoordelijkheid op ons door dat de willen erkennen en door het te laten slagen. Bij de vorige plannen was het ook het thema, maar was het nevensgeschikt. Het is nu een dominant thema. Iedere onderbouwing van de vraag hoe het staat met

de behoefte aan nieuwe infrastructuur en benuttingsmaatregelen, wat je moet doen en wat je moet laten, staat of valt met de mogelijkheid om dat prijsbeleid in te voeren. Het NVVP kan niet zonder. Als het de komende jaren ergens fout gaat, zal het nodig zijn om dit NVVP te herzien. Vanuit die 3 b's-benadering kan naar mijn verwachting de burger die verantwoordelijkheid beleven op een wijze die past bij zijn of haar manier van leven.

De heer Van Gijzel sprak over de manier waarop kinderen kunnen leven in grote steden. Dat is een groot probleem. Zie 's morgens bij de scholen al die ouders die hun kinderen met de auto brengen. De keuze van de een om de kinderen met de auto te brengen, is voor de ander een probleem. De vraag is of je daaraan iets kunt doen. Ik vind het goed als beide partners kunnen werken en dat daarmee rekening wordt gehouden in de voorzieningen, zoals kinderopvang en opvangactiviteiten op de scholen zelf. Dat zijn belangrijke verworvenheden, maar dat betekent ook dat het brengen met de auto daarvan een onderdeel is. Anders zijn die levens niet goed meer te organiseren. Er zijn dus geen simpele oplossingen. De gedachte van het kindlint vind ik een interessante. In vind het een interessante gedachte om de gemeenten te vragen wat zij doen om het voor kinderen leefbaar te houden. Wat doen zij daaraan in het ruimtelijke ordeningsbeleid, bij de inrichting van de wijken en de wijze waarop het verkeer wordt ontvlochten, ook in de buurt van de scholen? Dat is nu typisch een thema dat in het decentraal overleg aan de orde kan komen. Ook in de monitor kan daaraan aandacht worden gegeven. Mobiliteit is een lastig onderdeel van een complexe samenleving waarin gelukkig beide ouders actief kunnen zijn. Dat is ook de realiteit van iedere dag en daardoor zijn oplossingen in het kader van verkeer en vervoer soms veel ingewikkelder dan hier zo nu en dan wel eens wordt gesuggereerd.

De heer **Stellingwerf** (Christen-Unie): De minister geeft in een reactie op een suggestie van de heer Van Gijzel aan wat gemeenten zouden kunnen doen met de bibliotheken enz., maar heeft het ook niet te maken met de schaalvergrotingsoperatie die in het onderwijs

heeft plaatsgevonden en waardoor scholen steeds verder uit de woonbuurt zijn komen te liggen? Dat is ook rijksbeleid.

Minister **Netelenbos**: Het heeft misschien zelfs wel te maken met de vrijheid van onderwijs, mijnheer Stellingwerf.

De heer **Stellingwerf** (Christen-Unie): Ik vraag u naar de schaalvergrotingsoperatie waardoor scholen aanzienlijk verder weg zijn komen te liggen.

Minister **Netelenbos**: Het meest overzichtelijk is natuurlijk wanneer de kinderen naar school kunnen lopen, maar ouders maken vaak keuzes voor scholen die niet in de buurt liggen. De heer Stellingwerf schudt "nee" maar hij zou als eerste moeten weten dat je als de Montessorischool niet in jouw wijk staat, naar de wijk ernaast gaat.

De heer **Stellingwerf** (Christen-Unie): Ik ontken ook niet dat men daarheen zou kunnen fietsen, ik vraag alleen maar naar de consequenties van het overheidsbeleid in dezen en stel dat schaalvergroting hieraan een bijdrage heeft geleverd.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Ik dank de minister voor haar positieve reactie op het voorstel van een kindlint. Misschien kunnen wij nog even kijken naar wat die ouders doen. Het gaat hier om stedelijk gebied en om basisscholen. Die basisscholen zitten in de buurt. Ouders gaan vaak met de auto naar school voor de veiligheid van het kind want je laat je kinderen niet zo maar over straat gaan. Maar daarmee brengen zij wel de veiligheid van andere kinderen in gevaar. Daarin zit dus een rare contradictie. Misschien moet je wel bepalen dat bijvoorbeeld tussen 08.00 uur en 09.00 uur in de directe omgeving van scholen geen auto's mogen rijden.

De **voorzitter**: Willen wij de eerste termijn van de kant van de minister om 16.30 beëindigen, moet u zich matigen in de interrupties. Ik zal daarop letten.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Inderdaad brengt 80% van de ouders de kinderen op de fiets naar school. Maar juist die 20%

die met de auto komen, maken het voor de anderen gevaarlijk en brengen de andere ouders ertoe om ook met de auto te komen. Op een gegeven moment moet je maatregelen durven nemen en als de gemeenten dat niet doen, is het misschien aan het Rijk om daarin op te treden!

Minister **Netelenbos**: Ik was bezig uit te leggen hoe complex de samenleving in elkaar zit en dat alles met alles te maken heeft. Gelukkig kunnen beide partners steeds meer economisch actief zijn en een keuze voor een bepaald vervoermiddel heeft daarmee te maken. Wanneer je een complex leven te organiseren heb, moet je daarmee rekening houden. Als beide partners werken, is wonen dichtbij het werk niet altijd even te gemakkelijk te organiseren. Er wordt vaak gezegd dat men maar iets dichterbij het werk moet gaan wonen, maar de vraag of dat zo maar kan, is in het leven van individuele mensen niet een, twee, drie te beantwoorden. Als wij in het kader van de ruimtelijke ordening voor verdichting van de steden zijn – waar ik vanuit een optiek van openbaar vervoer reuze vóór ben – zal de situatie op de straten van dien aard worden dat men zich kan afvragen welke invloed dat op kinderen en jonge mensen heeft. Er is bijna geen stad in de wereld waar kinderen op de fiets naar school gaan. Dat is eigenlijk alleen in Nederland het geval. Het verkeer kan niet altijd gescheiden worden. Soms heeft men te maken met een situatie waarin een keuze gemaakt is voor busbanen, taxibanen, auto's of fietsen. Naarmate je meer pleit voor verdichting en er meer mensen op een kluit wonen, wordt het antwoord op de vraag wat dat betekent voor de veiligheid van de omgeving ook complexer. Ik heb geprobeerd om op basis van analyse en zoveel mogelijk wetenschappelijke modellen te komen tot een benaderingswijze met als dominante invalshoek in het NVVP: wat is precies het probleem in een gegeven situatie, wat zou daarop een adequaat antwoord kunnen zijn en hoe besteden wij ons geld zodanig dat wij probleemoplossend bezig zijn? Uiteindelijk moet je van geval tot geval, afhankelijk van de situatie en met medeweging van allerlei verschillende kenmerken in een bepaalde context, kijken naar het

probleemoplossend vermogen. Dat is wellicht ook het nieuwe eraan. Degenen die zich afvragen of zij wel voldoende houvast hebben in dit stuk kan ik in die zin wel begrijpen. De vraag wat in een bepaalde context een probleem is en hoe je het antwoord daarop formuleert, verandert ook in de tijd. Wat nu een probleem is hoeft straks geen probleem meer te zijn, omdat wij het hebben opgelost of bijvoorbeeld omdat de economie weer verandert, waardoor de mobiliteit zich anders ontwikkelt. Er worden keuzen gemaakt in het kader van het ruimtelijk beleid, waardoor vraagstukken een andere inkleuring krijgen. In ieder geval wil je weten – dat noem ik die verzakelijking – hoe je een probleem het beste kunt oplossen. Er wordt gevraagd of wij hier dan niet meer aan politiek doen. Ja natuurlijk, u doet aan politiek, dus u heeft bepaalde voorkeuren. Dat neemt echter niet weg dat het zeer verstandig is om te weten of je met je keuze het probleem daadwerkelijk oplost. Dat proberen wij voortdurend te doen met het LMS-systeem. Wij hebben dat in een spelvorm uitgewerkt, zodat je telkens kunt bekijken wat er gebeurt als je een weg aanlegt of openbaar vervoer realiseert. De heer Van Gijssel zegt dat het soms ontzettend lang duurt voordat je bij een centraal station bent. Dat kan inderdaad een groot probleem zijn. Je woont bijvoorbeeld in een Vinex-wijk en hebt 20 minuten nodig hebt om met het openbaar vervoer of met de fiets bij een station te komen om vervolgens je hoofdroute te pakken. Vervolgens reken je uit – dat doen mensen namelijk – hoe lang je er met de auto over doet om op je werk te komen, met medeweging van de file. De ervaring tot nu toe is dat het bijna altijd pro auto uitvalt. Dat willen wij natuurlijk niet altijd. Het hangt van de context af. In stedelijk gebied kan dat ook helemaal niet meer. Daardoor zijn oplossingen voor dat vraagstuk uiterst complex. Die zul je iedere keer heel goed moeten uitwerken. Dat stellen wij voor in het kader van de probleemoplossing in het NVVP.

Mevrouw **Giskes** (D66): Voorzitter. Zit daar toch niet een crux? De minister zegt dat zij zich baseert op het landelijk modelsysteem en dat van daaruit wordt doorgerekend wat

bepaalde dingen doen. In dat systeem wordt uitgegaan van gegevens over het gedrag van mensen. Dat gedrag is afgestemd op de situatie. In de situaties die de minister noemt kiezen zij de auto, dus voorspelt men ook dat zij de auto zullen kiezen. Als je niet oppast, laten wij onszelf zo steeds in dezelfde fuik zwemmen. Het zal toch een keer een kwestie zijn van durven doorzetten op een bepaalde lijn die volgens jou uiteindelijk de beste is.

Minister **Netelenbos**: Dat betekent niet dat het beeld dat wij het altijd al van te voren weten kan kloppen. Iedere keer stel je jezelf de vraag: hoe zijn wij bezig met ruimtelijke ordening, hoe kunnen wij bijvoorbeeld in stedelijk gebied frequent openbaar vervoer organiseren? Hoe frequenter het openbaar vervoer is, des te aantrekkelijker wordt het. Dat is nu gelukkig ook door een aantal sprekers gezegd. Er ligt een motie waarin de homogenisering van het vervoer wordt afgewezen, maar ik hoor nu gelukkig een nuance dat metroachtige systemen in het stedelijk gebied wel interessant kunnen zijn en daarbuiten natuurlijk niet. Nee, wij hebben geen metro op het platteland. Dat doet men nergens in de wereld, dus wij ook niet. Ik heb laatst wel een stuk gekregen over lightrail in Appingedam, maar dat lijkt mij een vergissing. Dat kan natuurlijk niet. Je moet er van geval tot geval goed naar kijken. Dat systeem is gevalideerd en wordt uiteraard voortdurend gevalideerd, trouwens ook met behulp van internationale expertise. Wij beoordelen dit soort vraagstukken voortdurend met de beste kennis. Daarnaast kijkt ook het CPB steeds naar de investeringen, naar de beste manier van doen, naar het probleemoplossend vermogen en naar de betekenis voor de welvaart in Nederland, wat ook een belangrijk thema is. Daar volgt een conclusie uit. Dan kun je nog vinden dat je het zo niet wilt, maar je moet dan bedenken dat je op een andere grondslag kiest voor een bepaalde investering. Ik probeer er met de plankarten en de dynamische agenda voor te zorgen dat wij de dynamiek van en de ontwikkelingen in de samenleving en de ontwikkelingen bij andere overheden goed in het vizier kunnen houden. Dan kunnen wij wat mij betreft iedere twee jaar een herijking van het debat

hebben om de vinger aan de pols te houden. Het nadeel van het SVV-2 is dat het beleid daarin bevroren is. Dat is tien jaar geleden vastgesteld en nu kun je bijna niet meer opereren buiten die kaders. Als je de situatie van nu vergelijkt met die van tien jaar terug, dan zie je tal van ontwikkelingen. Het was interessant geweest om die mee te nemen. Dat kan nu echter niet, maar wat mij betreft kan het straks wel. Die invalshoek is er gekomen door de dynamiek in het systeem. De overheid heeft de wijsheid niet voor tien jaar in pacht en wil ook dynamisch zijn en de feiten wegen. Dat lijkt mij belangrijk, want ik verwacht ook in de komende tien jaar nog veel belangrijke ontwikkelingen. Wij moeten daar rekening mee willen houden.

Hoe houd je de vinger aan de pols? Er wordt op dit moment samen met de andere overheden een monitor gemaakt. Alle parameters zijn van belang en komen terug in deel 2 en deel 3. In deel 3 komen ze ook in de agenda terug. De heer Hofstra zei dat die agenda veel te groot is, maar de Kamer moet ook eens naar haar eigen moties kijken. Per debat krijg ik ongeveer 50 moties te verwerken.

De heer **Hofstra** (VVD): Op welk debat doelt u nu?

Minister **Netelenbos**: Bij de begrotingsbehandeling en bij de behandeling van het MIT kan ik toch standaard op ongeveer 25 moties rekenen.

Je kunt in ieder geval niet ineens heel weinig onderwerpen hebben op basis van een nationaal verkeers- en vervoersplan. Verder worden al die onderwerpen weer uitgesplitst in activiteiten. Die activiteiten hebben te maken met bijvoorbeeld onderzoek dat nodig is, en agendering ervan op bijeenkomsten met marktpartijen of de andere overheden. Verder zijn die activiteiten uitgesplitst per hoofdstuk. Om die reden is het nodig dat er een goed monitoringsysteem wordt opgezet. Daardoor moet duidelijk worden hoe het gaat met de verschillende onderdelen. Ik stel mij voor dat ik in het kader van de begroting jaarlijks verslag doe van die monitor, opdat tijdens de begrotingsbehandeling of de bespreking van het MIT kan worden ingegaan op de voortgang en mogelijke accentverleggingen.

Ook als er sprake is van decentralisatie, is een goed monitoringsysteem van belang. Rijksbeleid blijft natuurlijk van het Rijk. Daarbij gaat het om rijkswegen, rijkswaterwegen en alle railinfrastructuur, behalve die van de tram. Beslissingen hierover op rijksniveau kunnen echter gevolgen hebben voor het onderliggende wegennet of het onderliggende ov-netwerk. Omgekeerd kan dat echter ook het geval zijn. Om die reden moet de monitor ook inzicht verschaffen in de samenhang der dingen. Op basis hiervan zou eens in de twee jaar een beleidsaccent veranderd kunnen worden door er in de Kamer uitspraken over te doen. Het kan ook betekenen dat er, met betrekking tot de invloed die hogere overheden kunnen hebben op lagere overheden, een initiatief wordt genomen om die samenhang sterker te maken dan zij wellicht op dat moment is. Er moet natuurlijk wel genoeg zicht blijven op de ontwikkelingen en dat gebeurt via een monitor. Op die manier kan worden bekeken hoe de ambities worden gerealiseerd en of het nodig is een en ander bij te stellen. Ook is daarin zichtbaar hoe het zit met de ruimtelijke ordening en de effecten die zij oproept. Hiernaast is er nog de Vijfde nota ruimtelijke ordening, waarover velen vragen stelden. Er had natuurlijk ook gevraagd kunnen worden naar de Structuurnota groene ruimte, want die is ook belangrijk als het gaat om infrastructuur en ruimtelijk beleid. Het kabinet spreekt zoals altijd met één mond en daarom zit er geen licht tussen de Vijfde nota ruimtelijke ordening en het Nationaal verkeers- en vervoersplan. Ook wordt er natuurlijk goed op gelet dat er geen verschil ontstaat tussen de juridisch bindende teksten, omdat de rechter anders in verwarring kan worden gebracht en selectief gebruik zou kunnen maken van de ene of de andere tekst. Daarnaast zijn een aantal dingen nog niet ingevuld op de plankaarten van het NVVP, waaronder de Delta-metropool. Dat komt omdat de zoektocht naar bouwlocaties in de Randstad eigenlijk tot vorige week nog actueel was. De heer Pronk en ikzelf zijn tot vorige week met de BCR (Bestuurlijke commissie Randstad) in gesprek geweest over de ambities op het gebied van de woningbouw en de bedrijven-terreinen in de Randstad. Vervolgens worden daarover voorstellen gedaan

in de Vijfde nota ruimtelijke ordening en dat heeft uiteraard grote consequenties voor het openbaar vervoer, ook in de Randstad, en voor de weginfrastructuur. Om die reden worden in de vijfde nota ook zoekgebieden aangeduid met betrekking tot het openbaar vervoer. Er zijn dus bepaalde invullingen terug te vinden, zodat het parallel loopt. Afhankelijk van hoe de discussie over de zoeklocaties voor woningbouw en bedrijventerreinen in de Kamer afloopt – en die discussie moet nog voluit worden gevoerd – wordt vervolgens verder gewerkt, ook aan de ambities op het gebied van het openbaar vervoer. Die samenhang is met name in de Randstad evident en er kan niet zomaar worden gekozen. Ik dacht dat ik dit bij de behandeling van de begroting al had gezegd, maar een goed voorbeeld is de locatie Rijnenburg. Als daar een forse woningbouwopgave wordt gerealiseerd, dan betekent dat nogal wat voor het openbaar vervoer en zelfs voor de organisatie van het openbaar vervoer. Rijnenburg is in die context namelijk geen simpele locatie. De problemen zijn wel oplosbaar, maar vragen weer een andere invulling dan wanneer de locatie niet op de plankaart zou staan. In dat gebied wordt een grote opgave neergelegd en daarom is dit volgend. Dat ligt voor de andere gebieden iets overzichtelijker en daarom is dat al verder ingevuld.

De heer **Eurlings** (CDA): Het stemt tot tevredenheid dat na de premier ook de minister van Verkeer en Waterstaat de eenheid van beleid met minister Pronk bevestigt. In de vijfde nota wordt nadrukkelijk een structurerend effect verbonden aan de aanleg van nieuwe infrastructuur voor het openbaar vervoer. Het CPB ontkracht dat echter behoorlijk. Betekent dit dat wij met onze visie op de waarde van nieuwe infrastructuur op de lijn van de vijfde nota zitten? Of is dat niet vanzelfsprekend?

Minister **Netelenbos**: Het CPB heeft sowieso een heel moeilijke relatie met het openbaar vervoer. De uitkomsten van de OEEI-procedures laten bijna altijd zien dat openbaar vervoer niet echt goed scoort. Dat is een lastig vraagstuk. Het wegen van die OEEI-uitkomsten en de vraag wat je wilt, blijft een keuze die we verder

onderbouwen met het Landelijk modelsysteem verkeer en vervoer (LMS). De vraag is, als je te maken hebt met grote woningbouwopgaven en je wilt bepaalde openbaarvervoersverbindingen aanleggen, hoe je dat het beste kunt doen. Wij gaan afspreken in het kader van de vijfde nota dat, anders dan in het verleden met de Vinex-locaties is gebeurd, de nieuwe woningbouwlocaties vanaf het begin een goede openbaarvervoersverbinding dienen te hebben, althans wanneer ze van enige omvang zijn. Dat speelt met name in de Deltametropool. Het is een omdraaiing van wat wij tot nu toe hebben gedaan en gebaseerd op de behoefte zo snel mogelijk voor goede verbindingen te zorgen. Dat staat in de Vijfde nota ruimtelijke ordening. Het heeft te maken met de veelheid aan woningen waarvan in de Randstad sprake is. Daar dient een antwoord op te komen, maar het gaat ook om de structurering van de infrastructuur in Nederland. Als je met een helikopter boven Nederland vliegt, dan zie je precies waarom de infrastructuur, de steden en de dorpen zoveel met elkaar te maken hebben. Het is overigens een discussie over de kip en het ei, want we hebben voortgebouwd op kernen die er al sinds eeuwen liggen. De infrastructuur is voortdurend uitgebreid. De routes werden vaak al in de Romeinse tijd gebruikt.

Mevrouw **Giskes** (D66): Voorzitter. Juist omdat het kabinet met een mond spreekt en gelet op wat de minister zojuist heeft gezegd over het nog bezig zijn met zoeklocaties en alles wat daarbij komt kijken, ligt het volgens mij meer voor de hand alles op één moment te concentreren, zeker als het gaat om kaartbeelden, in plaats van nu iets vast te leggen, met het risico dat er straks iets moet worden gewijzigd. Krijgen wij dan weer een herziening van deze PKB-procedure?

Minister **Netelenbos**: Neen. Dat is niet de bedoeling. De Planwet verkeer en vervoer schrijft voor dat wij een nationaal verkeers- en vervoersplan maken. Het vorige plan is verouderd. In de kaarten wordt bijna niet over nieuwe doorsnijdingen gesproken. Dat gebeurt heel zelden. Voor het overige optimaliseren de kaarten de bestaande infrastructuur. Op de vraag wanneer je de bestaande infrastructuur

optimaliseert, wordt een filosofie losgelaten in dit Nationaal verkeers- en vervoersplan. Er wordt bijvoorbeeld aangegeven wanneer je gaat benutten, wanneer je gaat bouwen en wanneer je extra stroken bij een weg gaat aanleggen. Die zaken worden op een bepaalde manier benaderd. Op die manier kun je de juiste beslissingen nemen voor de infrastructuur. De vraag hoe je dit aanpakt, gegeven een concrete situatie, wordt dus uitgewerkt.

Mevrouw **Giskes** (D66): Het gaat niet alleen om nieuwe doorsnijdingen. Het gaat ook om het gebruik en eventueel het uitbreiden van de bruikbaarheid. Dat gebeurt altijd weer aan de hand van een nut en noodzaakdiscussie, afgeleid van allerlei ruimtelijke ontwikkelingen. Je kunt daar toch niet in knippen?

Minister **Netelenbos**: Neen. Het hangt niet alleen af van de ruimtelijke ontwikkelingen. Ook de economie heeft een geweldige invloed op verkeer en vervoer. De heer Eurlings zei dat een economische groei van 1% tot een mobiliteitsgroei van 1,5% leidt. Dat klopt. Daarom moeten wij een visie hebben op mobiliteit en verkeer en vervoer. Wij kiezen wat dat betreft voor een bepaalde benadering. Wij doen echter nooit iets als het niet nodig is. Dat is de kernboodschap in dit document. Als het niet nodig is, dan doen wij niets. Wij hebben met de regio's, aan de hand van deze benadering, gekeken naar de ambities voor het uitbreiden van wegen of het aanleggen van nieuwe wegen. Men is soms teleurgesteld als blijkt dat men geen probleem heeft en dat er dus niet hoeft te worden gebouwd. Mijn standaard-antwoord tegen de vertegenwoordigers van gemeenten en provincies is altijd dat het juist fantastisch is als er geen probleem is, omdat er dan niet hoeft te worden gebouwd. Het is de bedoeling dat wij uiteindelijk geen probleem meer hebben. Er zijn in de Randstad en de Brabantse steden grote problemen met betrekking tot de automobiliteit, maar in Noord-Nederland zijn er meer problemen met de veiligheid dan met de doorstroming en de bereikbaarheid. Men vindt die boodschap vaak niet prettig. Men zegt dat men op termijn misschien wel een bereikbaarheidsprobleem heeft. Mijn antwoord is dat, als men zo'n probleem krijgt,

dit document dusdanig in elkaar zit dat het uit het systeem blijkt. Dan wordt het probleem ingepast in de planning van het MIT en in de programmering. Zolang je geen probleem hebt, is het prachtig. Zodra je wel een probleem hebt, moet daarop een adequaat antwoord komen, waarna een prioritering volgt. Wij hebben dus echt een eigen nationaal plan nodig. Ik weet van mevrouw Giskes dat ze in 1998 eigenlijk al niet zo veel trek had in de PKB. Toen heb ik haar uitgelegd dat die PKB wel noodzakelijk is op grond van de planwet. Dat neemt niet weg dat minister Pronk over de PKB's als zodanig een debat is begonnen aan de hand van het voorontwerp van wet Ruimtelijke ordening. Daarin wordt voorgesteld om de PKB als instrument te verlaten. De discussie daarover met de Kamer moet nog voluit gevoerd worden. Volgens schatting zal dat zeker nog niet voor 2005 tot een uitkomst leiden. Dat is dan nog vroeg genoeg om in het kader van de vijfjaarlijkse evaluatie van het beleid eventueel een wijziging voor te stellen. In ieder geval is het nu noodzakelijk om een PKB-kaart te maken, aangezien anders teruggevallen zou worden op de oude SVV-2-kaart, hetgeen toch niet de bedoeling kan zijn. Er is gevraagd hoe de drie b's geduid moet worden. Ik zou op dit punt willen verwijzen naar deel B, het belangrijkste document wat betreft de juridische tekst. Op blz. 4 staat het volgende: "Zorg voor infrastructuur betekent allereerst optimaal beheer en onderhoud". Dat lijkt een open deur maar het is wel belangrijk. Bijvoorbeeld bij railinfrastructuur is dat veel belangrijker dan welke nieuwbouw dan ook. Dat geldt voor wegen uiteraard ook, maar bij railinfrastructuur is het echt de allereerste prioriteit. Vervolgens staat er: "Waar de vraag uitgaande van prijsbeleid conform het NVVP tegen de grenzen van capaciteit aanloopt of deze overschrijdt komen benuttings- en bouwmaatregelen aan de orde". In het kader van LMS op basis waarvan wij beoordelen of er sprake is van een knelpunt met betrekking tot weginfrastructuur wordt het model losgelaten op een vraagstuk met medeneming van het prijsbeleid. Vervolgens is dan zichtbaar of er al dan niet sprake van is dat men zakt onder de basis-kwaliteit. Dat laatste heeft te maken met de 60 km/u in de spits. Als je

onder de basiskwaliteit uitkomt, heb je dus een probleem. Vervolgens ga je na of dat probleem is op te lossen via benuttingsmaatregelen of via bouwen. De heer Hofstra heeft gezegd de benutting als iets tijdelijks te zien. Welnu, dat hangt er reuze van af. In sommige situaties geeft benutting voldoende capaciteit tot bijvoorbeeld 2020. In weer andere situaties kan de afweging zijn dat het beter is om meteen te bouwen in plaats van eerst te benutten. Dat zal van geval tot geval bekeken moeten worden, maar het is altijd met inachtneming van prijsbeleid. In stedelijk gebied zul je ervoor moeten zorgen dat automobiliteit en openbaar vervoer steeds meer met elkaar te maken krijgen, maar uit alle studies wordt wel duidelijk dat beide zaken slechts ten dele iets met elkaar te maken hebben. Dat kan als ongemakkelijk worden gekenmerkt, maar het zijn wel de feiten. Altijd zal moeten worden aangegeven hoe in het kader van het NVVP knelpunten kunnen worden opgelost, wat het openbaar vervoer daarbij kan betekenen en welke gevolgen het heeft voor de weginfrastructuur. Dan ligt er een palet voor waaruit de Kamer een keuze kan maken als het om rijkszaken gaat. Het geld kan maar één keer worden uitgegeven en de belastingbetaler zit er echt niet op te wachten dat het aan verkeerde dingen wordt besteed. Op basis van het NVVP moet in ieder geval een antwoord worden gegeven op de vraag wat gegeven het knelpunt en de concrete situatie in een bepaald landsdeel de beste oplossing is. Soms wordt wel eens gedacht dat uitbreiding van het openbaar vervoer altijd nieuwe investeringen vergt, maar dat hoeft niet het geval te zijn. Dat hangt onder andere af van de vraag wat er al aan voorzieningen is. In Almere is een prachtige vrije-busbaan aangelegd en ook is getracht om vervoer over water te realiseren. Men staat er elke dag in een gigantische file, maar toch is de aantrekkingskracht van het openbaar vervoer kennelijk niet groot genoeg. Soms laat het probleem zich oplossen, maar soms ook niet. Ik vind dat je de bereidheid moet hebben om daarnaar goed te kijken. Bij het inventariseren van knelpunten is veiligheid een belangrijke parameter. Het ene landsdeel heeft meer verkeersveiligheidsvraagstukken dan het andere. Bij de verdeling van de investeringsmiddelen vanuit

het Rijk en via de GDU dient daarmee rekening te worden te gehouden. Voorzitter. Ik heb een stuk bij mij over de basiskwaliteit van wegen dat ik straks zal laten ronddelen. Geen enkel bedrijf – en dus ook de overheid niet – kan plannen op topcapaciteit. Dat zou een grote desinvestering zijn. Als je ervoor wilt zorgen dat tijdens de spits net zo hard kan worden gereden als erbuiten, moet er veel te veel asfalt worden aangelegd. Het aanbod wordt dan immers te groot en er ontstaan problemen die slechts ten dele kunnen worden opgelost. Die basiskwaliteit is in het geding als je op een traject van 30 km in een filegevoelig gebied onder de 60 km/u komt. Het grapje van de heer Hofstra dat hij daarmee tijdens zijn reis van het noorden naar de Randstad regelmatig wordt geconfronteerd, snijdt geen hout want het geldt alleen voor filegevoelige gebieden. Als die basiskwaliteit in het geding is, zullen er investeringen moeten worden gedaan. Je moet dan benutten, bouwen of beide, uiteraard met inachtneming van het prijsbeleid. Uit het stuk blijkt dat het verkeer zich bij een basiskwaliteit van 60 km/u goed kan afwikkelen en dat auto's voldoende afstand houden. Maar als je op een hogere basiskwaliteit bouwt, dan ziet diezelfde weg buiten de spits er als een soort landingsbaan uit.

Mevrouw **Giskes** (D66): Voorzitter. Ik had een heel praktische vraag gesteld: gaat het om ieder willekeurig stuk van 30 kilometer, of is er een soort afbakening bedacht?

Minister **Netelenbos**: Het geldt voor de filegevoelige gebieden. Filegevoeligheid wordt vooral gegeneerd door woon-werkverkeer. De gemiddeld daarbij afgelegde afstanden hebben ook met die afstand te maken. Onze visie op filegevoeligheid is bekend, want die wordt ook gebruikt bij het uitwerken van de kilometerheffing en bij het sturen op plaats en tijd. Wij weten daar dus veel van en kunnen precies zien waar een probleem is.

Mevrouw **Giskes** (D66): Op welke soort wegen is dit gemeten?

Minister **Netelenbos**: Alleen op hoofdwegen.

De heer **Eurlings** (CDA): Voorzitter. In het stuk van de minister zie ik tot mijn grote vreugde dat alle probleemgebieden straks driebaans zijn. Dat zou een mooie uitvoering van onze motie – die overigens nog niet door de Kamer is aanvaard – bij de begroting zijn. Maar de vraag blijft: waarom net die 60 km/u, en niet 55, 70 of 80? De heer Van Gijzel zei terecht dat 90 km/u zowel voor het milieu als voor de doorstromingscapaciteit de beste snelheid is. Waarom wordt zo rigide aan die 60 kilometer vastgehouden, te meer omdat op het plaatje vijf banen staan voor 100 kilometer? Als je creatief bent en kijkt naar andere oplossingen als tunnelbakken of tweebaanswegen, dan hoeft het allemaal niet zo onmogelijk of lelijk te zijn. We hebben het over de meest kritieke punten van ons wegennet, dus waarom is de ambitie zo laag?

De heer **Van Gijzel** (PvdA): In deze discussie speelt ook wat ervoor gebeurt, dus op de toeritten. Als je ervan uitgaat dat bij 90 km/u de maximale capaciteit wordt benut, dan is het toch interessant om te bekijken of je niet met een gemiddelde op het hoofdwegennet van 90 km/u kunt rijden. Vervolgens komt de vraag naar het geschikte systeem voor de toeritdosering. Volgens mij is het dus net even een slagje anders. Ik weet niet of dit het meest overtuigende verhaal voor een maximale benutting van de weginfrastructuur is, voor de minste milieuoverlast zorgt of de veiligheid het meest garandeert.

De heer **Hofstra** (VVD): De minister zei zojuist dat ik er een grapje van probeer te maken. Welnu, je hebt alle humor nodig om dit soort dagen door te komen. Maar serieus, de afstand tussen Den Haag en Groningen bedraagt bijvoorbeeld 240 kilometer. Met een norm van 60 km/u ben ik – bij gelijkmatige spreiding – dan vier uur onderweg. De minister vindt dat geen probleem. Maar natuurlijk zijn er stukken waar je sneller dan 60 km/u kunt. De minister neemt echter geen maatregelen zolang de snelheid niet onder de 60 komt. Voor een lange afstand vind ik die norm verkeerd, dus daarom vraag ik de minister om op mijn suggestie in te gaan om voor de langere afstand hogere snelheden van 80 of 90 aan te houden.

Minister **Netelenbos**: Ik wil de heer Hofstra vragen om naar het kaartje op bladzijde 25 van de samenvatting te kijken. Daarop is te zien wat er gebeurt als de norm van het NVVP wordt toegepast en er op basis van de uitgangspunten wordt geïnvesteerd. Op het plaatje is de huidige situatie te zien: ontzettend veel rood, wat betekent dat de situatie veel slechter is dan in het NVVP wordt voorgesteld. Bovendien is te zien dat men in het groene gebied, dus het hele Noorden, Overijssel en grote delen van Brabant en Zeeland, in de spits 80 of sneller rijdt. Daarbij ontstaan de gele gebieden, waarin men 60 tot 80 in de spits rijdt. Dat is heel veel beter dan de huidige situatie. De heer Van Gijzel zegt volgens mij dat door het terugbrengen van de maximumsnelheid in de spits de capaciteit wordt vergroot. Wij doen zoiets uiteraard al: zo geven de gebiedsborden boven de wegen aan bij welke snelheid de capaciteit van de wegen wordt vergroot. Wij zullen dat natuurlijk blijven doen. Er wordt niet gezegd dat wij de snelheid niet terugbrengen waardoor de capaciteit wordt vergroot. Je kunt wel problemen krijgen met het doorrijden op de wegen. Je zult dan iets moeten doen.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Vanuit benuttingsoogpunt is het dan niet interessant om de doorrijdsnelheid naar 60 te laten zakken. Je verliest dan weer capaciteit. Ik snap de redenering van de minister wel. Als je wilt kijken naar de benutting, dan moet je de samenhangende componenten in de gaten houden. Als je 60 km in de spits aanhoudt, dan zal op sommige plekken een file ontstaan. Het harmonica-effect moet eruit worden gehaald. Er valt hier veel meer te doen dan alleen maar het bekijken van dit wegvak.

Minister **Netelenbos**: Daar ben ik het mee eens. Ik vind het onverantwoord om wegen buiten de spits te laten.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Wij ook. Hoe ga ik met die drie rijstroken zo slim mogelijk om? Hoe kan ik zoveel mogelijk auto's van hier naar daar laten gaan?

Minister **Netelenbos**: Het gaat om de beoordeling of er gebouwd of benut moet worden. Op een gegeven moment zak je onder een basis-

kwaliteit, en dan moet je iets doen. Je kunt benutten of je kunt bouwen. Gezien de groei van de mobiliteit gaan wij ervan uit dat je nog vaak voor de vraag inzake uitbreiding van bestaande wegen komt te staan of optimaliseren. Wij willen liever geen doorsnijdingen, behoudens daar waar het onvermijdelijk is. Je moet het huidige weggennet ook niet verstenen. Je moet ervoor zorgen dat je voldoende ruimte houdt om iets met de wegen te kunnen doen. Vandaar dat zij allemaal op de kaart staan. Het zou in de toekomst nodig kunnen zijn.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Ik heb het gevoel dat wij een heel eind komen. Stel dat het te druk wordt. Je moet dan kiezen, aldus de minister. Of asfalt ernaast leggen of benutten. Bij benutten wil zij de snelheid naar 60 km laten teruglopen. Als zij dat doet, benut zij niet maar verliest zij capaciteit.

Minister **Netelenbos**: Nee.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): U zou dan iets in de toeritdosering moeten doen.

De heer **Eurlings** (CDA): Wordt de capaciteit bij 90 km maximaal benut? Als dat het geval is, wat is er dan op tegen om met toeritdosering en creatieve oplossingen naar die 90 km te gaan? Er wordt wel gelachen maar wij moeten 20 jaar in de tijd kijken.

Mevrouw **Giskes** (D66): Waarom is 60 km een aanvaardbare norm? Waarom niet 55 of 65?

De heer **Hofstra** (VVD): De minister zei zo-even dat het er beter op werd dan thans het geval is. De cijfers uit haar stukken spreken dat tegen. Het aantal verliesuren in de NVVP-beleidsmix stijgt ten opzichte van 1995 met 31%. Zij heeft een nieuwe definitie bedacht, namelijk verliesuren per autokilometer. De problemen worden dan weggedefinieerd. De groei is dan inderdaad 13%. Als de minister de stukken goed interpreteert, accepteert zij een hoger fileniveau dan nu. Dat is erg.

Minister **Netelenbos**: Ik heb via kaarten aangegeven hoe het zit met de trajectsnelheid. Meer dan de helft van Nederland is rood gekleurd. Dat betekent dat je zakt onder de snelheid van 60 km/u. De capaciteit

van wegen neemt drastisch af. Er is gekozen voor 60 km/u als basis-kwaliteit in de spits, en uitsluitend dan, omdat als je zou kiezen voor een lagere snelheid er te veel fout zou gaan. De capaciteit van een weg zou daardoor drastisch terugvallen. De optimale mix van snelheden op een weg is een andere discussie. Er moet aandacht zijn voor maximale snelheden op een weg tijdens verschillende tijdvakken, voor het gebruik van toeritdosering en voor allerlei andere technologie om te zorgen dat het zo goed mogelijk gaat. Desondanks kan blijken dat het verkeer op een weg problematisch blijft of dat het onderliggende weggennet problemen ondervindt. De heer Van Gijzel gaat ervan uit dat toeritdosering alle problemen oplost, maar dit kan natuurlijk wel problemen creëren op het onderliggende weggennet en dat is natuurlijk niet mijn bedoeling. De rijkswegen moeten worden benut voor het verkeer dat doorstroming behoeft en langere afstanden aflegt. Het onderliggende weggennet moet in dat opzicht worden ontzien. Er zijn studies waarin iets anders wordt geadviseerd, maar ik ben het daarmee niet eens. Al deze wegen gaan door dorpen en steden, zodat er bij een omvangrijker gebruik meer veiligheidsproblemen ontstaan, die soms enigszins, maar niet altijd kunnen worden opgelost. De functie van de rijkswegen moet daarom dominant zijn. Dit maakt een zekere basiskwaliteit noodzakelijk. Alle geleerden zijn het erover eens dat als je onder een bepaalde minimum-snelheid zakt, er een knelpunt ontstaat dat kosteneffectief kan worden opgelost. Het streven naar een hogere gemiddelde snelheid van bijvoorbeeld 90 km/u is in het algemeen niet reëel. Dit is alleen mogelijk door het verschuiven van problemen naar andere wegen – dat is natuurlijk maar tot op zekere hoogte mogelijk – of door uit te breiden. Dit “uitbreiden” kan dan bestaan uit benuttingmaatregelen of bouwen, afhankelijk van de ernst van het knelpunt. Dat moet van geval tot geval worden beoordeeld. Bij de begrotingsbehandeling vlogen de ambities over wat wij wel niet zou moeten willen bouwen mij al om de oren vlogen. Dit NVVP gaat uit van een extrapolatie van het huidige investeringsniveau naar 2010. De regio's hadden eigenlijk nog een veelvoud aan

wegen en openbaar vervoer bedacht. Dat betrof meer dan 200 mld gulden tussen nu en 2020. Tenzij het manna uit de hemel valt, zal er geen enkel kabinet zijn dat in staat is om zo'n groot volume te bouwen. Dat is economisch niet doenbaar. Daarom is een benadering nodig waarin zakelijk wordt omgegaan met de knelpunten. Wij gaan geen wegen bouwen die een topcapaciteit aankunnen, uitsluitend voor de spits. In de spits moet het er wel fatsoenlijk aan toe gaan. Er mag geen puinhoop worden gecreëerd op het onderliggende wegennet, maar er moet wel worden gezorgd dat er een keurige snelheid aangehouden wordt in de spits, zodat men zijn reistijd kan plannen. Als op een weg 60 km/u of meer kan worden gereden, weet men tenminste hoe lang men over een bepaalde rit doet. Dat is veel beter dan op dit moment, want nu kan er niet worden gepland. De ene keer duurt het een half uur en de volgende dag vijf kwartier. Daardoor wordt meer economische schade aangericht dan nodig is. Laten wij maar met zo'n systeem beginnen. Bij de beslissingen die wij hier nemen kan daarover worden geoordeeld. Dat is winst, want tot nu toe is het niet zo. De Kamer staat er sterker mee tegenover lobby's. Ik heb last van lobby's, maar de Kamer natuurlijk ook. Het is belangrijk dat zij laat zien hoe zij op een objectieve en zakelijke manier tot een oordeel komt.

De **voorzitter**: Ik constateer dat de helft van de spreektijd van de minister nu om is. Ik verzoek haar haar snelheid een beetje op te voeren. Ik verzoek de collega's, hun interrupties iets te matigen.

Minister **Netelenbos**: Ik ben blij dat de meeste woordvoerders de decentralisatie als zodanig steunen. Wij moeten een monitor maken, zodat wij het beleid op decentraal niveau kunnen volgen en hoe het Rijk daar elke twee jaar mee omgaat. Die monitor zullen wij hier bespreken. Het is zeker niet de bedoeling dat het medebewind wordt. Het is uitdrukkelijk als decentralisatie bedoeld, maar het vraagt wel om een integraal overzicht. Wanneer er sprake is van onverwachte of ongewenste ontwikkelingen moeten wij een proces ingaan op basis van de planwet verkeer en vervoer

waarin aanwijzingsbevoegdheden voor hogere overheden staan. De heer Hofstra is niet voor de kaderwetgebieden. Wij volgen de ontwikkelingen in het kader van het openbaar bestuur zoals die worden afgesproken tussen de Kamer en de minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties. Het is niet de bedoeling om via het ministerie van Verkeer en Vervoer het huis van Thorbecke ineens anders in te richten. Wij hebben te maken met de door ons erkende verschillende overheidslagen. De rol die de BOS- en BOV-gemeenten spelen bij het openbaar vervoer zal volgens mevrouw Giskes straks verdwijnen. Er is hierover overleg gevoerd met het IPO en de VNG. De provincie maakt op basis van het provinciale verkeers- en vervoersplan afspraken met de regio's die geen kaderwetgebied zijn. Dit betekent dat er ook afspraken kunnen worden gemaakt over doordecentralisatie. Een plan kan op regionaal niveau door bijvoorbeeld een voormalige BOS-gemeente worden uitgevoerd. Kiest men niet voor doordecentralisatie, dan zal men zware argumenten moeten hebben om aan te tonen waarom men daartoe niet besluit. Dit geheel zal in het kader van de monitor worden gevolgd. Sommige provincies zijn zo kleinschalig dat er geen andere gebieden meer zijn. Ik wijs op de provincie Utrecht. Om het BRU ligt een schil waar de provincie eigen beleid kan uitoefenen. Dit moet gehandhaafd blijven, maar andere grootschaliger provincies lenen zich voor doordecentralisatie.

Mevrouw **Giskes** (D66): Ik vroeg eerder of de voorwaarden die de VNG noemde in reactie op het NVVP in dat plan en in de tekst van de PKB zijn terug te vinden.

Minister **Netelenbos**: Neen, wij volgen de kaderwetgebieden waarover de minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties de Kamer in het kader van regionaal bestuur voorstellen heeft gedaan. Er wordt niet via het minister van Verkeer en Vervoer een aparte bestuurlijke ordening geïntroduceerd.

Mevrouw **Giskes** (D66): Ik spreek alleen maar over de manier waarop provincies en gemeenten met elkaar zullen omgaan. De VNG heeft duidelijk voorwaarden geformu-

leerd. Ik verwijs naar bladzijde 143 van deel A.

Minister **Netelenbos**: Het is niet nodig om dit in de PKB-tekst op te nemen. Er zijn afspraken gemaakt tussen het Rijk, de provincies, het IPO en de VNG. Verder wordt dit via de monitor gevolgd. Op basis van de gesprekken die worden gevoerd in het NVVB kunnen wij dit onderling bespreken. Het gaat mij te ver om bij de beslissingen die men op provinciaal niveau kan nemen, de condities vast te leggen in een PKB-tekst.

Bij de financiering zijn twee thema's aan de orde in verband met de decentralisatie. Alle regionale plannen in het MIT zijn hier ondersteund en uiteindelijk daarin vastgelegd, maar na overleg met de provincies en de kaderwetgebieden. Voor alle andere ambities die men nog kan hebben op het gebied van regionale en provinciale infrastructuurprojecten geldt, ook wanneer het bij het Rijk zou zijn gebleven, dat pas nieuwe plannen in procedure kunnen komen op het moment dat er nieuw geld is. Ook het Rijk kan geen nieuwe projecten in procedure nemen zonder nieuw geld. Daarom dient onderscheid te worden gemaakt tussen de periode tot 2010 en daarna. Voor de periode na 2010 is in het budget van het NVVP nog geen verplichting vastgelegd. Dat geldt overigens ook voor veiligheid. Na 2010 kan in alle vrijheid worden gezien hoeveel geld wordt uitgetrokken voor veiligheid, regionale verkeers- en vervoersplannen en Rijkszaken, maar tot 2010 ligt alles vast in dat bekende beton. Men mag wel herprioriteren, maar binnen het eigen grondgebied – dat standpunt hebben wij laatst nog in het kader van het amendement-Dijsselbloem uitvoerig besproken – of er moet nieuw geld bij. Wat het nieuwe geld betreft ligt er een claim bij ICES van 5 mld gulden voor veiligheid en 5 mld gulden voor ophoging van de GDU. De invulling van de ICES-claims zal worden afgerond door het nieuwe kabinet. Dat zijn de afspraken. Wij werken het uit, maar uiteindelijk zal dit in het regeerakkoord en door het nieuwe kabinet definitief worden afgerond. Het is echter wel prettig om meester in eigen huis te zijn. Bij nieuwe budgetten en de verdeling daarvan zijn een aantal zaken van belang. Naar de verdeelsleutel van de GDU

loopt op dit moment een studie, waarover nog een extern advies wordt uitgebracht. Zodra de discussie is afgerond, gaat het naar de Kamer. Daarbij wordt uiteraard rekening gehouden met de oppervlakte en het aantal inwoners, maar ook met het aantal knelpunten. De ene provincie kent uiteraard meer knelpunten dan de anderen. Op basis van die parameters wordt het budget gedecentraliseerd. Vervolgens is men tot 225 mln euro meester in eigen kring en mag men zelf prioriteiten stellen. Dat is veel beter dan wanneer het Rijk dat doet. Ten eerste is het sowieso veel beter wanneer men zelf beslissingen kan nemen. Ten tweede hoop en verwacht ik dat men gebruik zal maken van de eigen kapitaalsdienst. Dat beeld van het sparen vind ik in die zin niet aan de orde. Men moet de last kunnen dragen, maar gemeenten en provincies kunnen via hun kapitaalsdienst zien hoelang een investering op de begroting staat en of zij die kunnen dragen. Zij zien ook het budget dat zij jaarlijks van het Rijk krijgen. Belangrijk is dat het sneller wordt opgehoogd. Ik hoop dat dit lukt en ik verwacht dat ook wel. Hoeveel het wordt opgehoogd kan ik op dit moment nog niet zeggen. In elk geval kan ook het Rijk pas nieuwe plannen voor regio's en provincies maken met nieuw geld. Dat geldt evenzeer voor de provincies. In principe kan men dus al beslissen, maar de vraag of dit al snel kan of dat het moet wachten is iets wat wij ook hadden moeten overwegen als het onder onze competentie was gebleven.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Die financiering van gemeenten die de minister zich voorstelt, ligt juist weer een beetje onder vuur omdat de gemeenten daarmee vaak te veel financiële risico's naar de toekomst verschuiven. Daar wil ik het echter niet over hebben. De minister spreekt vooral over de ICES-gelden. Het totale pakket claims dat de minister alleen al op gebied van verkeer en vervoer bij de ICES heeft liggen, overstijgt al vele malen het beschikbare bedrag. Moet de minister niet ook zelf haar prioriteiten stellen?

De heer **Eurlings** (CDA): Bij die vraag kan ik mij helemaal aansluiten. Bij de ICES-claims gaat het vaak om nationale structuurversterkende

wegen. Hoe zit het straks met de decentrale gebieden waar regionale wegen vaak een zeer groot structuurversterkend effect hebben omdat er nauwelijks als nationaal aangemerkte wegen zijn?

Minister **Netelenbos**: Wat de ICES-claims voor 2001/2002 en voor de periode daarna betreft, het is natuurlijk niet de bedoeling dat in één klap 5 mld gulden beschikbaar komt. Ik ben altijd buitengewoon prudent met mijn ambities en heb u dat ook voorgehouden bij de begrotingsbehandeling. Er worden veel plannen gelanceerd maar men moet er natuurlijk wel voor zorgen dat die waargemaakt kunnen worden. Los van de vraag of ICES-claims ingevuld kunnen worden of niet, blijft het natuurlijk zo dat ook wanneer het Rijk het zou doen, nieuwe spoorwegen of nieuwe wegen pas aan de orde kunnen zijn met nieuw geld en blijft het interessant om meester in eigen kring te worden. In het slechts denkbare geval kan men pas gaan plannen voor na 2010, want na 2010 zijn wij vrij om de GDU-ophoging hoe dan ook te realiseren. Bij nieuwe infrastructuur duurt het toch al gauw zes à zeven jaar voordat een en ander gerealiseerd kan worden. Het hoeft niet heel erg te zijn wanneer niet alles tegelijkertijd binnenkomt. Wat de verkeersveiligheid betreft, 50% van het budget kwam altijd voor rekening van het Rijk en 50% voor rekening van de andere overheden. De heer Hofstra heeft gevraagd naar de wettelijke grondslag bij de mobiliteitsfondsen. Die discussie is ook aan de orde geweest bij de begrotingsbehandeling. De heer Van den Berg heeft er toen vragen over gesteld. Dat is geregeld in de Wet gemeenschappelijke regelingen, in de Provinciewet waar het de provincies betreft en het wordt geregeld in de Wet mobiliteit en bereikbaarheid. Het is overigens een kanbepaling. Men hoeft geen regionaal mobiliteitsfonds te hebben, men kan ertoe besluiten. Er zijn verschillende wetten op basis waarvan men dat kan consolideren. Bij ieder debat over verkeer en vervoer hier komen wij te spreken over het fietsbeleid, terwijl wij in de vorige regeerperiode gezamenlijk hebben besloten dat het fietsbeleid gedecentraliseerd zou worden alsmede de daarbij aan de orde zijnde budgetten. Er is ook niet

zozeer sprake van een rijksfiets-netwerk. Wij hebben ervoor gekozen dat zaken die het Rijk betreffen, blijven behoren tot de competentie van het Rijk en dat al het andere van de andere overheden is. Ik vind dat een goede taakverdeling. Het is voor bestuurders op provinciaal en regionaal niveau ook leuk dat zij ergens over gaan.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Als zij het goed doen wel ja!

Minister **Netelenbos**: Maar wie bepaalt nu eigenlijk of zij het goed doen?

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Dan houd ik mijn mond verder dicht. Ik dacht dat wij iets afgesproken hadden over het mobiliteitsbeleid. Het gaat natuurlijk om het effect. Het geld dat wij nog hadden, is onder mevrouw Jorritsma op een gegeven moment gedecentraliseerd. Ik constateer dat sinds die tijd het aantal kilometers fietspad in binnenstedelijk gebied dat per jaar wordt aangelegd, enorm is afgenomen. Dat vind ik echt zonde.

Minister **Netelenbos**: Ik bedoel het zeer positief. Ik denk dat je sterke bestuurders krijgt op provinciaal en regionaal niveau wanneer er veel te besturen valt. Ook die bestuurslagen hebben een controlerend orgaan – provinciale staten, gemeenteraden – dat erop zal toezien dat gebeurt wat men belangrijk vindt. Ik ben van mening dat de kwestie wat men goed vindt zich ook laat beslissen op dat niveau. Natuurlijk dienen wij een overzicht te houden van de integraliteit. De heer Hofstra wees op de kaart met de fietspaden in Nederland. Dat is een enorm dichte kaart. Er zijn al heel veel kilometers aangelegd. Op een gegeven moment krijg je last van de wet van de remmende voorsprong.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): De kaart die de heer Hofstra noemde betrof fietspaden tussen steden. Het gaat om de stedelijke potenties van de fiets; die zijn groot. Ik zou het aardig vinden om in de monitoring te kunnen zien dat de fiets daadwerkelijk een belangrijke positie krijgt, zoals wij in het korterittenbeleid tot stand willen brengen.

Minister **Netelenbos**: Dat is ook het voorstel. Natuurlijk volgen wij wat er

gebeurt met het fietsbeleid, maar het zou gek zijn als wij van hieruit tegen de stad Rotterdam zeggen: u moet zoveel kilometer fietspad aanleggen in uw stad. Dat zou ik niet goed vinden. Wel vragen wij aan de regio Rijnmond hoe men dat doet. Wij volgen hun beleid. Niet voor niets hebben wij gezamenlijk het fietsberaad ingesteld. Dat is aangekondigd in het NVVP, maar het is reeds gebeurd. Vanuit dat fietsberaad kan men allerlei plannen lanceren om het de andere overheden en ook onszelf zo lastig mogelijk te maken. Op die manier organiseren wij een motor om ervoor te zorgen dat er als het ware geen ontsnappen aan is. De heer Van der Steenhoven zegt dat het vanzelf beter gaat als er maar meer geld bijkomt, maar dat waag ik te betwijfelen. In het Gemeentefonds en het Provinciefonds zijn natuurlijk al bedragen opgenomen voor fietspaden. In de loop van de jaren zullen de GDU-middelen toch ook worden gedecentraliseerd en opgehoogd. Vervolgens gaat het erom of men de fiets echt centraal stelt naast een aantal andere modaliteiten, dat men daartoe inspanningen levert en dat wij dat overzicht houden. Maar er is niet zo vreselijk veel meer zomaar te verzinnen zonder dat wij als het ware topdown dicteren wat men moet doen. Daar zou ik ernstig bezwaar tegen hebben.

De heer **Van Bommel** (SP): Het is natuurlijk interessant om de ontwikkelingen te volgen. Wanneer wij dat geld en het beleid decentraliseren, willen wij dat ook volgen. Maar de vraag is welke instrumenten er nog zijn om vervolgens op te treden. In de stukken worden de problemen duidelijk signaleerd. Het is geen verantwoordelijkheid meer van het Rijk en er is sprake van te veel bemoeienis van de rijksoverheid. Als wij in zo'n monitor constateren dat het ketenmobiliteit, het fietsbeleid, etc., niet uit de verf komen, staan wij met lege handen. Het geld is weg en de beleidsruimte is weg. Over welke instrumenten beschikt de minister dan nog waarop wij haar kunnen aanspreken?

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Je kunt natuurlijk zeggen dat er een fietsbalans is ontwikkeld die als monitor kan dienen. De minister zegt in het NVVP dat de fiets na de auto het meest

gebruikte mobiliteitsmiddel is. Maar zij besteedt veel meer aandacht aan de automobiliteit en de problemen die daarmee samenhangen en er wordt veel meer energie vanuit het ministerie in gestoken dan aan en in het fietsen. Vanuit de Kamer worden er elke keer opmerkingen over gemaakt dat die verhouding scheef is. Als datgene wat de minister zegt inderdaad het geval is, moet zij er ook voor zorgen dat er gefietst blijft worden. Natuurlijk moeten de gemeenten dat grotendeels uitvoeren, maar zij heeft een beleidsverantwoordelijkheid om te kijken of het goed loopt en of het beter kan.

Minister **Netelenbos**: Wij kijken al of het goed loopt. Dat gebeurt ook via de monitor. Ik vind het aantal ambtenaren dat op een beleidsterrein werkt niet maatgevend voor de mate waarin het prioriteit heeft. Wanneer je beleid decentraliseert, houden in zeven kaderwetgebieden en twaalf provincies in al die provincie- en gemeentehuizen ambtenaren zich bezig met het beleidsterrein. Wij hebben met die verschillende bestuurslagen dat fietsberaad ingesteld om ervoor te zorgen dat die motorfunctie, die ideeën en die vraagbaakfunctie worden gerealiseerd. De heer Buursink, enthousiast oud-wethouder uit Enschede, is daarvan voorzitter geworden. Hij vindt ook dat er geen ontsnappen aan is. Dat betekent dat het goed wordt uitgewerkt. In het Nationaal verkeers- en vervoersberaad worden de uitkomsten van de monitor uiteraard besproken en wordt ook bekeken wat er wordt gedaan aan dingen die niet goed lopen. In het allerslechtste geval kan de rijksoverheid ingrijpen bij een lagere overheid in het kader van de Planwet verkeer en vervoer. Dat gebeurt echter pas in laatste instantie. Wij staan hier dus niet helemaal met lege handen. De Kamer moet zich overigens eens inleven in een wethouder of een gedeputeerde die dat tot zijn verantwoordelijkheid kan rekenen. Die mensen hebben iedere keer een zwaard van Damocles boven zich hangen, in die zin dat zij te horen kunnen krijgen dat zij het niet goed zouden doen. Die mensen doen het echter wel goed, tenzij het tegendeel blijkt. Ik heb niet het beeld dat men het niet goed doet.

Mevrouw **Giskes** (D66): Dat is de ene kant. De andere kant is dat een wethouder zich moet verdedigen in de gemeenteraad die dat niet zo ziet zitten. Hij moet zich erop kunnen beroepen dat het rijksbeleid is en dat hij niet anders kan. Dus of men het leuk vindt of niet, hij gaat voor de fiets.

Minister **Netelenbos**: De Kamer heeft zelf tegen mij gezegd dat het allemaal politieke keuzes zijn. Een gemeentebestuur van de ene politieke samenstelling zal iets anders kiezen dan een gemeentebestuur van een andere politieke samenstelling. Anders zouden wij het wel aan de ambtenaren kunnen overlaten.

Voorzitter. De ambities die in het NVVP staan, houden een verlaging van het aantal doden met 30% en van het aantal ziekenhuisgewonden met 25% in. Er is opnieuw opgemerkt dat dit wellicht weinig ambitieus is. De groei van de mobiliteit meegerekend, betekent dit dat wij een materiële verbetering van 40% moeten leveren. Dat vraagt gigantische inspanningen en investeringen. Om die ambities te halen, moeten wij heel goed de vinger aan de pols houden. Er zijn vragen gesteld over de kwaliteit van de leefomgeving. Het NMP-4 loopt precies parallel met het NVVP. Dat geldt ook voor NO_x, SO₂ en VOS. Dat is vorige week maandag, dacht ik, ook besproken met collega Pronk in het overleg over het NMP-4.

Er is ook gesproken over technologische ontwikkelingen die in dit kader aan de orde kunnen zijn. Het is waar dat er bijvoorbeeld in de auto-industrie ongelooflijk veel gebeurt om ervoor te zorgen dat het energieverbruik en de emissies van voertuigen drastisch afnemen. Het is natuurlijk wel de vraag of mensen hier ook gebruik van maken. De heer Van der Steenhoven heeft in dit verband al opgemerkt dat mensen zwaardere auto's gaan kopen en gebruiken, waardoor de winst van de technologische ontwikkelingen ten dele weer wordt opgeheven. Als gevolg hiervan zullen wij in de kilometerheffing dus wel rekening moeten houden met de prestaties van auto's. De vergroeningsdiscussie in het kader van de belastingwetgeving is in die zin ook zeer interessant. Daarnaast wordt er alles aan gedaan om het burgers

gemakkelijk te maken om de milieuprestaties van hun auto te beoordelen. Verder worden er op het ogenblik grote experimenten gedaan met dubbel ZOAB, bijvoorbeeld op trajecten waarlangs heel moeilijk geluidsschermen geplaatst kunnen worden. Dit is onder andere langs de A10-west gedaan. De ervaringen die daarbij zijn opgedaan, zijn zeer interessant voor andere delen van ons wegennetwerk. Op de A2 bij Leidsche Rijn speelt bijvoorbeeld een vergelijkbaar vraagstuk. Misschien kunnen de geluidsnormen daar met dubbel ZOAB gehaald worden. Er zijn concrete vragen gesteld over het benutten, die ook al aan de orde waren bij de behandeling van de begroting. Ik heb toen al gezegd dat er bijvoorbeeld bij de A12 en de A15 nieuwe technieken worden uitgetoetst met flexibel dwarsprofiel, zodat er in de spits meer rijstroken beschikbaar zijn dan anders. De heer Hofstra komt terug op zijn oude vraag of de milieuregelgeving van toepassing is op de benuttingmaatregelen. Dat is natuurlijk zo. Ik heb, toen het debat hierover werd gevoerd, wel tegen de Kamer gezegd dat ik mij kan voorstellen dat daarvan in een concrete situatie tijdelijk wordt afgezien, waarbij natuurlijk wel beargumenteerd moet worden waarom dat gebeurt. De Kamer was van mening dat dit niet kon en daarom zijn het aantal decibellen en de milieueffecten van benuttingmaatregelen onverkort aan de orde. Hieruit blijkt dat er goed wordt geluisterd naar de Kamer. Dit betekent tevens dat Tracé-MER-procedures ook bij benuttingmaatregelen aan de orde zijn. De heer Van Gijzel vroeg in hetzelfde kader of er bij de A2 wordt geëxperimenteerd met het scheiden van verkeer door fysiek gescheiden banen met toeritdosering, een chipkaart of voertuiggeleiding om de automobilititeit in goede banen te leiden. Wij zijn in discussie met de provincie Brabant om te kijken of er daar, na het kleinschalige experiment in Tilburg, een grootschaliger experiment kan worden gehouden met de ISA-proeven. Brabant heeft zich opnieuw gemeld voor het houden van een grotere proef. Het lijkt mij goed om samen met de provincie Brabant te kijken waar dit het beste kan gebeuren. Ik zal de andere onderdelen van het voorstel van de heer Van Gijzel over de A2 bij

Eindhoven verder uitwerken. Wij zijn daar al bezig met het scheiden van de verschillende vervoersstromen en misschien is het interessant om dit te verbreden met een aantal andere technologieën. Ik kan natuurlijk niet uit de losse pols zeggen wat dit allemaal zou kunnen inhouden, maar dit traject leent zich wel voor een grootschalig experiment. De heer Van Bommel maakte een aantal opmerkingen over de Zuiderzeelijn, de IJzeren Rijn en al die dingen meer. Wij komen hierover natuurlijk nog voluit te praten, maar hij heeft alvast een schot voor de boeg gegeven. Ik stel toch maar voor om eerst het voorstel van het kabinet af te wachten en er dan pas over te praten. Er zijn veel opmerkingen gemaakt over het prijsbeleid. Misschien ook omwille van de tijd zeg ik dat we daarover nog voluit komen te spreken. Ik wil nogmaals benadrukken dat de vraag hoe je zo'n heel nieuw systeem implementeert zeer belangrijk en complex is. Los van appreciaties met betrekking tot variatie van plaats en tijd, is het altijd belangrijk om de heffing eerst variabel in te voeren voor de verschillende parameters rond de belastingwetgeving als zodanig. Het is niet mogelijk om te veel parameters tegelijkertijd in te voeren zonder mislukking te riskeren of het binnenhalen van te weinig belastinggeld. Dan is er dus weer een ander probleem. Ik roep iedereen die reuze veel haast heeft op om goed te kijken naar de complexiteit van het systeem. De heer Eurlings vindt gelukkig dat het niet principieel van aard is dat het CDA het prijsbeleid niet steunt. Dat vind ik een reuze stap voorwaarts. Bij de beoordeling van nieuwe investeringsvraagstukken kijken we eerst naar het prijsbeleid en vervolgens naar de resterende vraagstukken, die van een investeringsantwoord moeten worden voorzien. Als je dat niet wilt volgen, ben je heel erg bezig om te desinvesteren. Daarvoor hebben we in dit land niet de financiële ruimte. We zullen de komende jaren heel erg moeten opletten dat alle ambities die we met elkaar hebben geformuleerd op tal van beleidsterreinen, kunnen worden gerealiseerd. Na het MIT, dat loopt tot 2010, worden alle nieuwe investeringen onder het beslag gelegd dat er prijsbeleid wordt gevoerd; daarna wordt bekeken wat

de resterende vraagstukken zijn waarin moet worden geïnvesteerd. Als die benadering wordt gevolgd, wordt weer in de parlementaire pas gelopen. De heer Eurlings heeft ook nog gevraagd, met het oog op de automobilititeit, waarom de accijns op energiedragers niet wordt verhoogd. In het debatje daarover werd al duidelijk dat dit niet kan, want dat roept tal van grenseffecten op. Wij weten uit ervaring hoeveel emoties dit met zich brengt, met name in de provincies met veel grenzen. Ik denk vooral aan Limburg. De pompstationhouders in Limburg vinden dat volgens mij geen goede gedachte. Misschien kan de heer Eurlings daar nog eens over nadenken.

De heer Eurlings (CDA): Voorzitter. De minister gaat heel snel, zowel wat betreft ons prijsbeleid als wat betreft deze variabilisatie. Heeft de minister ooit geprobeerd samen met België en Duitsland tot een gezamenlijke doorsluiting van vaste kosten en accijnzen te komen?

Minister Netelenbos: Die discussie is zo oud als de accijnzen zelf. Ik voorspel dat dit absoluut niet tot resultaat leidt. Het harmoniseren van de belastingssystemen in Europa is een uiterst complex thema. Sommige van de hier aanwezige leden zijn ook woordvoerders financiën. Zij hebben daarover al een aantal keren gesproken met de minister van Financiën. Politiek gezien, is het ook nog maar de vraag of wij dit moeten willen, want het beperkt in toenemende mate je eigen beleidsvrijheid. Ook met het oog op de mobiliteit is het geen eenvoudig vraagstuk. Voorlopig zullen wij het echt op eigen kracht moeten doen. Over de kwestie van de vrachtwagens en de Strassenbenutzungsgebühr overleggen wij intensief met Duitsland. Over het Eurovignet en het omzetten van de opbrengst daarvan in een variabele heffing communiceren wij ook goed met Duitsland. Als het gaat om de fiscale systemen maken landen zelf keuzen. Nederland doet dat met de kilometerheffing. Duitsland doet dat met het voeren van mobiliteitsfondsen. Duitsland zal daarover met Brussel tot een vergelijk moeten komen. Ik kan niet voorspellen hoe dat gaat. Het hangt er heel erg van af hoe Brussel de 25 of 30 Pfennig beoordeelt die Duitsland voorne-

mens is te introduceren op zijn rijkswegen. Wij volgen dit heel nauwgezet. Er is over en weer ook veel ambtelijk verkeer. Dan de plannen met het openbaar vervoer. Een aantal zaken is daarbij van belang. De heer Hofstra zei terecht dat, wanneer je een investeringsbeslissing voor het openbaar vervoer neemt, dit altijd exploitatiegevolgen heeft. Daarom vind ik het belangrijk dat bij een regionale beslissing – het gaat om het domein van de provincie of een Kaderwetgebied – zowel de investeringsbeslissing als het exploitatiegevolg in een hand komt. Daarom zijn wij momenteel in gesprek met de betrokken overheden over het decentraliseren van de exploitatiesubsidie. Die discussie heeft nog niet geleid tot een definitieve standpuntbepaling van het kabinet. Dat zal een dezer weken gebeuren. Het is mijn bedoeling de exploitatie vanaf 1 januari 2004, een jaar later dan de ingangsdatum van het NVVP, te decentraliseren. Anders kan men een investeringsbeslissing nemen, zonder dat men zich druk hoeft te maken over de exploitatiegevolgen ervan. Dat kan niet samen gaan, maar het is lastig om dit te decentraliseren, want je moet rekening houden met een aantal kenmerken van de provincie- en of Kaderwetgebieden. Dat geldt ook voor de vraag of er sprake is van een railsysteem, want dat is duurder. Daar komt bij dat men op het platteland ook beleid moet kunnen blijven maken. Op dit moment werkt het systeem tamelijk ongunstig uit voor het platteland. Wij hebben daar bij de begrotingsbehandeling ook al even over gesproken. Ik voer die discussie liever wanneer de stukken daarover voorliggen. Het macrobudget is bekend. Dat staat op mijn begroting. De vraag is veeleer hoe je dat dusdanig verdeelt over de verschillende landsdelen dat je de investeringsbeslissing en de exploitatie in een hand kunt brengen.

Mevrouw **Giskes** (D66): Is de minister het wat dat betreft wel met mij eens dat het logisch is om in de PKB-tekst een woord te wijden aan de exploitatiekant van het openbaar vervoer, juist waar het zo'n belangrijke rijkstaak is?

De heer **Hofstra** (VVD): Betekent deze redenering van de minister ook

niet dat de kostendekkendheidsgraad naar 90% moet?

Minister **Netelenbos**: Neen, dat lijkt mij tamelijk ondenkbaar. De macrobudgetten worden verdeeld over de verschillende landsdelen. Dat vraagt een onderbouwing zodat het ook objectief kan worden gezien. Dat doe je dan voor een x-aantal jaren. De gedachte is nu om uit te gaan van vijf jaar. Iedere vijf jaar zou dan een herijking moeten plaatsvinden op basis van de geleverde prestaties.

Mevrouw **Giskes** (D66): Wij praten vandaag over het NVVP. Er ligt hier een PKB-tekst waarin alle kernuitspraken staan over wat het Rijk met verkeer en vervoer heeft te maken. Als het om openbaar vervoer gaat, lijkt het mij heel cruciaal om erin op te nemen dat het Rijk zich verantwoordelijk voelt voor een deel van de exploitatie.

Minister **Netelenbos**: Het lastige met die exploitatie is dat die niet een onderdeel uitmaakt van de planwet als zodanig. Wel is het een logisch sequeel van wat je doet. Als je de investeringsbeslissing decentraliseert, is het logisch dat je ook de exploitatie decentraliseert. Op dit moment praten wij over de invulling en de gedachte is dat een en ander pas per 1 januari 2004 kan ingaan.

Mevrouw **Giskes** (D66): Waar dit stuk de pretentie heeft om tien jaar mee te gaan, moet er mijns inziens in staan dat het Rijk iets te maken heeft met de exploitatie.

Minister **Netelenbos**: Op zichzelf behoeft het er niet in te staan, maar wellicht is het voor de overzichtelijkheid goed dat er wel in op te nemen. Ik zal nagaan of ik een tekst kan bedenken die overigens wel het verschil in termijn laat zien. Het is namelijk niet mogelijk om dat al op hetzelfde moment in te laten gaan als het NVVP als zodanig.

Mevrouw **Giskes** (D66): Het gaat mij er niet om de minister in de mond te leggen wat precies de uitkomst van de discussie over 2004 moet zijn. Het nut van het NVVP is er alleen dan wanneer wij er in formuleren wat wij als overheid überhaupt met verkeer en vervoer doen. Als het zo onevenwichtig wordt dat wij alleen de zaken vastleggen die wij op dit

moment weten, dan kun je het net zo goed laten.

Minister **Netelenbos**: Ik zal nadenken over een tekst die te maken heeft met de exploitatie, maar ik ben het niet geheel eens met de invalshoek van mevrouw Giskes. Er is gekozen voor een heel beknopt deel B dat betrekking heeft op de zaken die in ieder geval geregeld moet worden. Daarnaast is er sprake van een zekere dynamisering. Het moet ook voor de Kamer interessant zijn dat het denken niet stopgezet wordt als op basis van de planwet een beleid is uitgezet voor tien jaar. Het is van belang om de nodige flexibiliteit in te bouwen om op z'n minst iedere twee jaar op tal van onderdelen te kunnen herijken. Wat je in deel B vastlegt, staat als zeker vast. De dynamiek die je om het systeem heen wenst te organiseren en het erbij betrekken van nieuwe ontwikkelingen lenen zich veel meer voor de dynamische agenda van deel C. Zoals gezegd, heb ik er geen bezwaar tegen om een tekst over de exploitatie op te nemen in deel B, maar dan zeg ik er wel bij: dan zal het ook dus doorgaan. Dan heeft de Kamer niet meer de beleidsvrijheid om te bepalen dat, alles afwegend, het Rijk het moet blijven doen. Er zijn tal van opmerkingen gemaakt over de benutting op het spoor. De benuttingsparagraaf heeft natuurlijk niet alleen betrekking op wegen, maar ook op spoorwegen. De vraag waar je in een concrete situatie uiteindelijk toe besluit, laat zich uiteraard van geval tot geval beoordelen, ook in het kader van de kosten-batenafweging. Wanneer je ergens een trajectnelheid van 200 km/u tot 240 km/u wil invoeren, zullen er een aantal bochten uit het netwerk gehaald moeten worden. Dat leidt dan tot grootscheepse investeringen, wellicht ook tot doorsnijdingen van het landschap. Van geval tot geval moet een oordeel worden geveld en dat sluit deze PKB bepaald niet uit.

Wat betreft het goederenvervoer is het de Kamer bekend dat er aparte notities zijn opgesteld over de beslechting van het conflict tussen goederen- en personenvervoer. Daarnaast zullen er zoekopdrachten worden geformuleerd met betrekking tot de Vijfde nota ruimtelijke ordening in de deltametropool. Ik gebruik bewust het woord "zoekopdrachten", want er is nog alle

ruimte om daarover met elkaar van gedachten te wisselen. Het lijkt mij dat wij nog eens afzonderlijk moeten spreken over het witboek transport. De ervaring leert overigens dat het nog heel wat jaren zal duren voordat het witboek in een EU-richtlijn wordt neergeslagen. Mevrouw Giskes heeft vastgesteld dat de ontwikkeling van ondergronds buizentransport vooral een verantwoordelijkheid van de markt is. In het kader van het NVVP wordt zodanig ruimte gereserveerd dat de risicocontouren rond de buizenstraten niet in het geding komen. Zoals bekend, heeft VW het dossier overgenomen van EZ. Wij hebben de buizenstraten en de daarbij behorende risicocontouren in Nederland geïnventariseerd. Dat was een hele klus, want er was weinig over bekend. Die inventarisatie is achter de rug en nu moeten wij ruimte reserveren voor nieuwe ontwikkelingen. Voorkomen moet worden dat er in ruimtelijke opzicht allerlei conflictsituaties worden gecreëerd waardoor er straks niets meer kan.

Mevrouw **Giskes** (D66): Ik heb erop gewezen dat het ondergronds transport wordt teruggebracht tot buizentransport maar dat het terrein breder is.

Minister **Netelenbos**: In het NVVP wordt hierover het nodige gezegd, onder andere over de bloemenlijn in Aalsmeer die overigens al in procedure is. Er lopen verder nog enkele pilots met betrekking tot ondergronds transport in steden. Ik heb de Kamer laten weten dat wij doorgaan met het PPS-beleid met betrekking tot de bloemenlijn in Aalsmeer, maar ook dat ondergronds transport dermate kostbaar is dat het voorlopig niet goed mogelijk is om het te realiseren. Verder zijn er enkele opmerkingen gemaakt over de binnenvaart en de drie- en vierlaagscontainervaat. Of het nu gaat om personenvervoer of het goederenvervoer, in het NVVP wordt er telkenmale vanuit gegaan dat nagegaan moet worden hoe reëel bepaalde knelpunten in transportambities zijn. Als je besluit om drie- en vierlaagscontainervaat te stimuleren, moeten in de trajecten de nodige aanpassingen worden aangebracht. Maar ook hierbij dient een kosten-batenanalyse te worden gemaakt. Het is niet goed mogelijk

om alle bruggen in Nederland te verhogen. Ook tegen de sectoren die zichzelf onderbelicht vinden, zeg ik dat wij in algemene termen spreken en een algemene benadering volgen. Wel worden de ontstane knelpunten als reëel gekenmerkt en vervolgens in de planning ondergebracht. Dat geldt ook voor de hoogte van containerlagen op de binnenvaart; als die een probleem vormen, dan zullen ze niet anders worden behandeld dan andere systemen. Over de nieuwe technologie zijn ook nog wat opmerkingen te maken. In Nederland kennen wij een publiek-private samenwerking in het kenniscentrum Connect. Verder zijn er in het Delftse cluster een Testcentrum Verkeer en vervoer, waarin alle mogelijke nieuwe technologieën worden uitgetest op hun mogelijkheden voor toepassing op ons infrastructuurnetwerk, en de projectorganisatie Wegen naar de toekomst. Natuurlijk kunnen wij niet ambitieus genoeg zijn. Toch wil ik naar voren brengen dat Nederland vooroploopt bij de ontwikkeling van nieuwe strategieën. Dat gaat zelfs zo ver, dat bijvoorbeeld in Groot-Brittannië een nota is geschreven die nogal lijkt op die van ons en "Ways to the future" is getiteld. Ook in de Verenigde Staten, waarnaar vele studiereizen plaatsvinden, vindt men dat Nederland vooroploopt. Men moet dus erkennen dat wij op dit punt niets aan het toeval overlaten. Maar de taaiheid van de materie zorgt ervoor dat een brede toepassing niet zo eenvoudig is; vandaar dat zaken soms langer duren dan de Kamer wenselijk vindt. Ik begrijp het ongeduld, maar het probleem heeft onze voortdurende aandacht.

De heer **Eurlings** (CDA): Ik neem aan dat de minister ook op nieuwe technologieën als dubbeldekswegen duidt. Tijdens de begrotingsbehandeling werd dit idee vooral weggewuifd en werden waanzinnig veel beren op de weg gezien. Rijkswaterstaat vindt evenwel zelf het stapelen van infrastructuur een interessante optie omdat de bouwkosten weliswaar hoger zijn dan bij bouwen op het maaiveld, maar aanzienlijk lager dan bij ondertunneling en de kosten geheel of gedeeltelijk bij weggebruikers kunnen worden gelegd. Rijkswaterstaat constateert tevens dat de mogelijkheden voor dubbeldekswegen legio zijn en een, wat de

horizonvervuiling betreft, passende vormgeving wenselijk en realiseerbaar is. Acht de minister het op basis van dit "eigen" onderzoek niet mogelijk dat zij in de nabije toekomst wat positiever en energiever met deze nieuwe ideeën aan de slag gaat, zodat wij binnenkort misschien wat inhoudelijker over dit soort plannen van gedachten kunnen wisselen? Als je wat verder vooruitkijkt, dan zijn dit toch interessante conclusies!

Minister **Netelenbos**: Natuurlijk is het mogelijk om hier en daar een dubbeldeksweg aan te leggen, maar u stelde voor om een dergelijke weg aan te leggen tussen Amsterdam en Amersfoort. Ik wees, ook onder verwijzing naar het CDA-verkiezingsprogramma, op de kosten die met een dergelijke keuze zijn gemoeid. Je moet dus van geval tot geval bekijken of er sprake is van ruimtenood en hoe het zit met de inpassing en de geluidseffecten van zo'n weg. Misschien biedt deze oplossing voor het stedelijke gebied af en toe een mogelijkheid, maar voor het platteland lijkt het mij absoluut geen optie, ook vanwege de horizonvervuiling.

De heer **Eurlings** (CDA): Daar hadden wij het niet over. De minister zei dat het 300 mln gulden per kilometer moet kosten, maar in het rapport staat 30 mln gulden; maar soit, dat terzijde. Haar eigen ministerie concludeert dus dat de kosten geheel bij de weggebruikers kunnen worden gelegd. Hier wordt een pilot voorgesteld die ons nauwelijks iets kost. Maar als het zoveel kost en we geen middelen hebben, waarom bekijken we dan niet of zulke zaken wellicht in de toekomst mogelijk zijn met veel privaat geld?

Minister **Netelenbos**: Ik begrijp dat u met mij de Wet mobiliteit en bereikbaarheid voor de tolwegen wilt behandelen. Voorlopig kunnen wij nog geen tolweg aanleggen wegens gebrek aan wettelijk kader. Er is een aantal vragen gesteld over treintaxi's en het innoverend karakter. Er zijn altijd proeven te nemen in het kader van experimenten. Hetzelfde geldt ook voor deelauto's. In het NVVP en in de vijfde nota is een ander voorstel gedaan terzake van het parkeerbeleid. Wij concludeerden dat gemeenten met elkaar in

concurrentie gingen rond het parkeerbeleid. In het kader van provinciale en regionale verkeers- en vervoersplannen moet men dat in samenhang bezien, bijvoorbeeld in het netwerkgebied. Zolang dat niet gebeurt – via algemene normen gebeurt dat ook niet – kan men elkaar onecht beconcurreren. De middenstand komt in opstand, omdat het winkellende publiek wegblijft. Het is een beleid dat veel aandacht behoeft. Het absorptievermogen van de steden kent grenzen.

De heer **Stellingwerf** (Christen-Unie): De toename van drie miljoen auto's heeft grote effecten op de gemeentelijke bestemmingsplannen. Daar wordt nergens rekening mee gehouden.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): De minister zegt dat dit regionaal beleid is. De fractievoorzitter van de grootste partij in de Utrechtse provinciale staten protesteert krachtig tegen uitbreiding van het parkeerbeleid in de stad Utrecht. Diezelfde provincie moet dan het parkeerbeleid gaan realiseren in de provincie?

Minister **Netelenbos**: Dat zal het BRU zijn.

Ik ga naar de plankaart. Wat is de betekenis van de kaarten in deel B? Er is limitatief opgesomd hoe het zit met autowegen, spoorwegen, het hoofdvaarwegennet en de hoofdtransportleidingen onder de grond. De stippellijnen op de autokaart zijn de nieuwe doorsnijdingen die mogelijkerwijs aan de orde kunnen zijn wanneer daartoe wordt besloten. Het is geen automatisme dat daartoe wordt besloten. Wat de A6 en de A9 betreft, merk ik op dat als niet zonder risico een tunnel kan worden gelegd in het buffergebied bij het Naardermeer, er geen verbinding wordt aangelegd tussen de A6 en de A9. Wanneer de stippellijn niet op de kaart staat, dan kan er nooit een tunnel worden aangelegd. De woningbouwopgave van Almere brengt met zich dat er 250.000 mensen extra in Almere komen te wonen in de periode van de vijfde nota. Hoe kan die stad, de vijfde stad van Nederland worden ontsloten? Dat moet met iedere modaliteit. Iedereen die suggereert dat het wel kan met uitsluitend openbaar vervoer, houdt zich zelf voor de gek.

Het moet men openbaar vervoer en met automobilititeit. Wat kan verantwoord? Wij kunnen dat antwoord nog niet geven omdat de studie naar de vraag of er een tunnel kan worden aangelegd nog niet is afgerond. De heer Pronk en ik hebben al vaker gezegd: als het niet ondergronds kan, dan gebeurt het niet. Wij hebben dan wel een groot probleem met betrekking tot de woningbouwopgave in Almere. De stippellijn geeft dan ook niet meer of minder aan dan dat wij er nog op studeren. In de tracé-MER-studie wordt ook altijd een nulvariant meegenomen. Het verwijt dat dit niet is gebeurd, is ten onrechte. Wij zijn nog niet eens met de studie begonnen. Daarom moet op de plankaart een stippellijn staan. Ook voor de N18 geldt dat nog onduidelijk is of het een weg is die moet worden aangelegd; ik heb daar zelfs zeer grote twijfels over. Er is echter wel een groot probleem in het gebied, zodat de noodzaak wel moet worden onderzocht. De stippellijn geeft dat aan. De vraag of wij het ooit doen, moet separaat worden beantwoord. De discussie over de A4 bij Midden-Delfland en de A4 bij Roosendaal, de A4-Zuid, is algemeen bekend. Verder is er nog de verbinding tussen de A6 en de A13. In Noord-Holland zijn er dan nog de plannen voor de A5 en de A8. Dit zijn de enige doorsnijdingen.

Andere wegen worden vermeld omdat wij in het kader van de drie b's, bedrijven, benutten en bouwen, niet moeten uitsluiten dat wij op sommige delen van die trajecten nog verbeteringen zullen moeten realiseren. Het zijn echter nooit automatismen. Hetzelfde geldt voor de vermelde spoorlijnen. Er is een gearceerd zoekgebied vermeld met betrekking tot de deltametropoolbenadering voor de Randstad. Verder zijn de Zuiderzeelijn en de Hanzelijn aangegeven met stippellijnen. Naar aanleiding van het voorstel daarvoor gaan wij binnenkort met elkaar praten over de Hanzelijn. De stippellijn betekent dus dat de aanleg van de Zuiderzeelijn op die plaats geen automatisme is; degenen die denken dat dit wel zo is, moet ik teleurstellen. De context van de studie naar de IJzeren Rijn is bekend. De A67-variant is niet met een stippellijn aangegeven omdat wij niet verwachten, op basis van een studie die gehouden is door de provincies Noord-Brabant en

Limburg, dat deze de komende tien jaar reëel in beeld komt. Dat maakt het dus niet logisch, daarvoor een ruimtelijk reservering te maken. Dan krijg je allerlei plangevolgen die niet te verdedigen zijn gelet op de onderbouwing. Daarom staan zij er niet in. Als het NVVP over tien jaar opnieuw wordt bezien, kan de Kamer bekijken of zij het nodig vindt om die erin te zetten. Voorts zijn het hoofdvaarwegennet en het buizenstelsel, dat zich uitbreidt tot in de Noordzee, aangegeven. Hetzelfde geldt voor de havens, die zo nu en dan natuurlijk ook enige uitbreiding behoeven.

Mevrouw **Giskes** (D66): Gehoord de toelichting op allerlei projecten van de minister vraag ik mij af, zonder meteen uit te sluiten dat hier en daar zal gebeuren wat op de kaart wordt gesuggereerd, of niet beter gewerkt kan worden met een arcering zoals bij het rondje Randstad. Aangegeven moet worden dat in bepaalde gevallen iets moet gebeuren, maar dat nog ernstig moet worden nagedacht wat er gaat gebeuren. Is dat niet veel logischer? Voor bijvoorbeeld de situatie rond de A6/A9 is de schaal van de kaartjes ook te klein. Er moet minimaal een A4-formaat worden gebruikt om nog iets zinnigs te presenteren. Wat erop staat kan volgens mij toch bindend zijn.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Ook bij het SVV-2 is er discussie over de A6/A9 geweest. Die is toen, om de redenen die ik heb genoemd, niet opgenomen in het SVV-2. De minister zegt wel dat zo iets niet zoveel voorstelt en dat er nog over gediscussieerd wordt, maar haar opvolger kan wel zeggen, dat ertoe is besloten, omdat het in de PKB stond. De bestuurders in Noord-Holland en Amsterdam, die de weg graag willen, zullen dit zien als een duidelijke stap in de richting van de aanleg. Het is gewoon heel verstandig om dit niet in de PKB op te nemen, om geen valse verwachtingen te wekken.

De heer **Hofstra** (VVD): Op zich kan ik mij vinden in de uitleg van de minister over de stippellijntjes maar lang niet alle stippellijntjes staan op de kaart. De provincie heeft het plan om de A15 door te trekken. Voor de A7 bij Groningen ligt er ook een plan. Of staat het niet op de kaart

aangegeven omdat het in het MIT zou zitten? Ik blijf erbij dat het kaartje volstrekt onduidelijk en priegelig is.

De heer **Stellingwerf** (Christen-Unie): Ik proef uit het kaartje een ja, mitsbenadering, terwijl ik opteer voor een neen, tenzij.

De heer **Eurlings** (CDA): De minister kan formeel dit punt scoren omdat ze rond de A67 een spoorverbinding maakt, maar ik kan ook vragen wat er tegen is om het indicatief op die kaart aan te geven als ze bepaalde verbindingen voor de middellange termijn wel kansen toedicht.

Minister **Netelenbos**: Nieuwe doorsnijdingen van projecten die al zijn opgenomen in het MIT hoeven niet op deze kaart te staan. Projecten van het Rijk staan in het SVV-2 en worden op basis daarvan uitgevoerd. De doorgetrokken strepen duiden op wegen waarvan wij verwachten dat ze tussen nu en 2020 via de 3-b-benadering capaciteitsproblemen gaan geven. Provinciale wegen hoeven niet op de rijksplankaart te staan omdat ze in het provinciale verkeers- en vervoersplan zijn opgenomen. Verder wijs ik erop dat een stippellijn op een kaart een grove indicatie geeft van een verbinding. Ook zegt zo'n lijn niets over de exacte ligging maar wel iets over de aanduiding. Dit betekent echter niets voor de vraag of het ooit wordt uitgevoerd. De tracé-MER-procedure zal altijd de nulvariant moeten meenemen. Niemand mag hier de bestuurlijke verwachting uit putten dat de aanleg hoe dan ook doorgaat, maar er moet wel een indicatie worden gegeven omdat anders uitvoering niet mogelijk is. Ook de neen, tenzijbenadering betekent dat er een stippellijn moet staan.

De heer **Stellingwerf** (Christen-Unie): Je kunt het plan wijzigen, maar dan moet je een nieuwe procedure door.

Minister **Netelenbos**: Ik vind dat een verkeerde procedure. Dit plan wordt voor tien jaar vastgesteld. Je moet aangeven waarover je discussies verwacht. Aanleg is echter geen automatisme. Wat de A6 en de A9 betreft, merk ik het volgende op. De veenweidegebieden onder het Groene Hart worden door de aanleg van een tunnel gered. Nu is er een

ander gebied dat men ook wil redden en waar de vijfde stad van Nederland komt te liggen. Van tevoren weet u echter al dat wij daar niet mogen zoeken. Dat snap ik niet. Het is altijd mogelijk te bezien of dit op een verantwoorde manier mogelijk is. En als het antwoord negatief is, gebeurt het niet. Dat is het standpunt van de minister van VROM en mij.

Het antwoord op de vraag van de heer Eurlings over de stippellijn van de A67 is dat uit de studie niet blijkt dat tussen nu en 2010 behoefte bestaat aan een spoorweg op dit tracé. Het wordt dan heel lange-termijnwerk en dat zet je niet op een plankaart omdat daardoor activiteiten in hetzelfde gebied worden belemmerd. Uit mijn gesprek met de provincie Brabant hierover heb ik niet de indruk gekregen dat er behoefte bestond aan een ruimtelijke reservering op dit punt.

De heer Van Gijzel wees op de aanstaande verkiezingen. De discussie over de prioriteitsstelling en de verdeling van de financiële middelen zal uiteraard bij het opstellen van het regeerakkoord worden gevoerd. Het komende kabinet zal daarin natuurlijk een grote rol spelen. Dat neemt niet weg dat je de ruimte wel moet reserveren. De situatie met het SVV-2 is volstrekt onhoudbaar in het licht van het huidige verkeersbeleid. Wij zullen met de drie b's aan het werk gaan. Het voorgeleiden met die drie b's kan een verbetering zijn en de besluitvorming hier verhelderen. Het grote voordeel van het NVVP vind ik de dynamische agenda. Dat is een beetje afgekeken van het Hoger onderwijs- en onderzoekplan waarbij wij met alle partijen die een belangrijke rol spelen – provincies, gemeenten, kaderwetgebieden en maatschappelijke actoren – een agenda maken voor de komende twee jaar en daarmee aan het werk gaan. Op basis van de monitor kan de Kamer dat beleid volgen en elke twee jaar bijstellen. Ik hoop eigenlijk dat de Kamer in nieuwe samenstelling zal besluiten dat zij niet elk jaar over het MIT wil praten, maar misschien wat minder. Zolang er geen nieuw geld is, komen bij dat praten over het MIT alleen maar de verkeerde "verleidingen" boven.

De heer **Eurlings** (CDA): De minister heeft nog niet geantwoord over de bekostiging van het regionale

openbaar vervoer. Klopt het dat men daar steeds meer overgaat van aantallen reizigers naar de inwonertallen van het gebied?

Minister **Netelenbos**: Binnenkort zullen wij de IBO exploitatie openbaar vervoer uitvoerig bespreken. Voordat wij die hebben besproken, zal er niets gebeuren.

Tweede termijn van de commissie

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Mijnheer de voorzitter. De minister heeft een toelichting gegeven op de drie b's. Ik heb ook gezegd dat ik het eens ben met de tekst, maar het zou misschien handig zijn om de kop ook nog aan te passen. Dan is alles in overeenstemming met elkaar. Ik dank de minister voor haar toezegging over kindlint. Ik zal daarover nog een uitspraak aan de Kamer voorleggen, omdat dit in amenderende vorm zou moeten. Over de toeritdosering wil ik toch nog iets zeggen, omdat ik vind dat anders de verkeerde causaliteit wordt gekozen. Ik dacht dat na het afscheid van prof. Hamerslag en zijn ultieme onderzoek wel helder was geworden, dat de files eerder ontstaan door een capaciteitsverlies op het hoofdwegennet dan door een overaanbod aan auto's. Dat klinkt wat raar, maar dat is daar onomstotelijk vastgelegd. Dan moet je er dus alles aan doen om ervoor te zorgen dat de capaciteit maximaal benut blijft. Als je de capaciteit op het hoofdwegennet maximaal blijft benutten, kan dit nooit een negatieve uitstraling op het onderliggende wegennet hebben. Als je nul kilometer rijdt, dus in de file staat op het hoofdwegennet, dan zijn er sluiproutes. Als je doorrijdt, waarbij je weliswaar even moet wachten op de toeritten, kom je uiteindelijk veel sneller aan op de plek waar je moet zijn. Die causaliteit heeft hij aangetoond. Ik had gehoopt dat het niet nodig was om dat nu nog naar voren te brengen. Bij het openbaar vervoer is er een rare redenering rond die exploitatie. Indertijd werd gezegd dat het openbaar vervoer moest worden verdubbeld. Het moest niet zo inefficiënt blijven, dus ging men naar 50% efficiency. Dat leverde geld op en daarmee zou men de investeringen doen. Nu is de redenering dat er meer exploitatie bij moet omdat men

gaat investeren en dat men de investeringen niet kan doen omdat men geen exploitatie heeft. Zo maken wij een vierkant van een cirkel. Dat doen wij zelf. Als wij dit willen decentraliseren, zal dit moeten gebeuren met een budget dat recht doet aan de groei van het ov. Het is ook heel verstandig om iets te zeggen over investeringen en exploitatie plus het financieren van de groei. Dat kan een communicerend vat worden, zodat men er zelf mee kan schuiven. Anders kan men er niets mee.

Ik heb niet gehoord hoe het geschillenconflict verder wordt opgelost. Er staat dat men eruit moet komen. Er zal toch iets moeten gezegd worden over wie waar de knoop doorhakt.

Ik wil een motie voorleggen over de A6/A9.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegend dat in de Vijfde nota ruimtelijke ordening voor de noordvleugel van de Randstad een woningbouwtaakstelling van 150.000 woningen in de periode 2010-2030 wordt opgenomen waarvan een groot deel in Almere;

overwegende dat congestie op de ringweg A10 rond Amsterdam alsmede op de verbinding A6, A1, A9, A2 onder invloed van verdere verstedelijking de komende jaren nog zal toenemen;

constaterende dat in het NVVP in dat kader wordt voorgesteld het starten van een verkenning naar een, indicatief aangegeven, verbinding tussen de A6 en de A9;

overwegende dat het indicatief aangegeven tracé door het Gein-gebied en op korte afstand van het Naardermeer loopt, gebieden met zeer grote landschappelijke en natuurwaarden;

verzoekt de regering, in het kader van de verkenning tevens alternatieve oplossingen en tracés voor de A6/A9-verbinding te doen onderzoeken;

verzoekt de regering tevens, de

noodzakelijke investeringen in hoogwaardig openbaar vervoer op deze mobiliteitsas voor te bereiden;

verzoekt de regering, het sectorale bereikbaarheidsprobleem te betrekken in een integrale, gebieds-gerichte benadering, uitgevoerd in samenwerking met de organisaties op het gebied van natuur en milieu vanuit een dubbeldoelstelling: verbetering van bereikbaarheid én ruimtelijke kwaliteit,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter: Deze motie is voorgesteld door het lid Van Gijzel. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.
Zij krijgt nr. 11 (27455).

De heer Hofstra (VVD): Ik begrijp dat er heel uitvoerig gestudeerd moet gaan worden. Ik kan mij daarbij heel veel voorstellen. Kan collega Van Gijzel zich daarbij ook een variant voorstellen waarbij het vele verkeer dat uit Almere komt en helemaal niet door die tunnel hoeft, via het IJmeer wordt afgewikkeld, samen met een spoorlijn die daar wellicht gewenst is? Past dat ook in die motie?

De heer Van Gijzel (PvdA): Dat zou als variant opgevoerd kunnen worden. De tunnel wordt onderzocht. Ik wil er gelijkwaardige varianten naast hebben. Ik heb gezegd waarom. Dat hoeft niet te leiden tot een vertraging. Ik wil wel dat het redelijk uitputtend wordt onderzocht maar niet op de manier van de Kaagstudie, want die heeft ons niet verder geholpen. In de tussentijd moet alles gedaan worden om de benutting in die corridor zoveel mogelijk te optimaliseren. Wij kunnen niet met de armen over elkaar blijven zitten.
Ik begrijp niet veel van de plankaarten. Ik heb de uitleg van de minister gehoord. Als het over de wegen gaat, wordt er gesproken over limitatief en indicatief. Prima! De minister stelt dat de zaken die reeds in het SVV stonden nu in het MIT staan en dus hier niet hoeven te worden vermeld. Als het SVV straks echter de juridische grondslag mist, is ook de juridische grondslag voor hetgeen in het MIT staat weg. Het moet hier dus wel worden vermeld anders is de juridische grondslag kwijt voor zaken die wij in het MIT

hebben afgesproken en die hun grondslag vinden in het SVV. Op de plankaart van de wegen is alles uit zekerheid paars gemaakt. Dat is niet gebeurd bij het spoorweg-net. Ik heb grote problemen met die kaart. Als deze kaart ook indicatief en limitatief is, kunnen een heleboel dingen niet meer. Ik zou deze kaart op zijn hoogst indicatief en illustratief willen noemen maar niet limitatief. Het gaat niet om een woordenspel maar om de juridische grondslag waarop straks wegen en spoorwegen wel of niet aangelegd kunnen worden. Er is nu te weinig tijd om daarop uitgebreid in te gaan. De kaarten zijn te onduidelijk om uiteindelijk een juridische grondslag te vormen. Ik vond niet veel beter van het SVV maar dat gold wel voor de kaarten, Die waren inzichtelijker. Ik zou een beroep willen doen op minister om daar nog eens goed naar te kijken. Ik doe het in ieder geval wel.
Voorzitter. Ik zou de volgende motie willen indienen.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat een kwaliteits-sprong noodzakelijk is op ons spoor;

overwegende dat deze kwaliteits-sprong een integrale benadering vraagt waarin de volgende onderdelen noodzakelijk zijn:

1. het wegnemen van infrastructurele belemmeringen;
2. een grotere transfercapaciteit op stations;
3. een toereikende energievoorziening van 25kV;
4. nieuwe beheers- en veiligheids-technieken BB21;
5. het opheffen van gelijkvloerse overwegen;

overwegende dat, met de HSL-Zuid, de HSL-Oost en de snelle verbinding met het noorden, met deze gebieden reeds een snelle spoorverbinding in het vooruitzicht ligt;

verzoekt de regering, op korte termijn te komen met een plan van aanpak voor de invoering van de benodigde kwaliteitssprong;

verzoekt de regering, zo spoedig

mogelijk te starten met een snelle spoorverbinding tussen Amsterdam en Maastricht,

en gaat over tot de orde van de dag,

De **voorzitter**: Deze motie is ingediend door het lid Van Gijzel. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund. Zij krijgt nr. 12 (27455).

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Voorzitter. Dan kom ik bij het doorwerken van de milieu-eisen. Ik had daarvoor een motie voorbereid met betrekking tot SO₂ en NO_x. Ik begrijp van de minister dat het niet nodig is. Ik had het niet uit de stukken gehaald en zal er nog naar kijken. Ik houd die motie nog even in mijn vestzak. Ik wil de tekst over het kindlint aanpassen.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat het kind het de afgelopen jaren op de straten in steden heeft verloren van de auto en er aan de positie van het kind in het NVVP geen garantie worden gegeven;

dringt er bij de minister op aan dat in het PKB (deel C) paragraaf 2.3.1 pagina 8 de volgende tekst wordt opgenomen:
"Het Rijk zal in overleg met decentrale overheden in de regionale verkeer- en vervoersplannen experimenten vastleggen met het kindlint. Deze zullen worden geëvalueerd en bij succes op de beleidsagenda worden gezet.",

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid Van Gijzel. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund. Zij krijgt nr. 13 (27455).

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Voorzitter. Ik kom bij de technologische vernieuwing en de ISA. Bij de ISA ging het om snelheidsbegrenzing in het stedelijke gebied. Ik vind het heel goed dat de minister nu toelegt te willen kijken naar Eindhoven. Ik zal

er geen motie over indienen; ik had die wel voorbereid. Het gaat mij om de scheiding van verkeersstromen, bouwen aan discontinuïteit, absorptieverbetering tussen hoofdwegennet en stad, dynamische en intelligente toeritdosering en aparte rijstroken voor voertuiggeleiding. Er kunnen dingen bij, maar als de minister dat concept graag wil opnemen met het bedrijfsleven en de besturen, de provincie en de gemeenten – niet alleen de gemeente Eindhoven, maar ook de gemeenten daar omheen – ben ik op dat punt tevreden. Ik hoor wel graag wanneer een en ander eventueel verder kan worden uitgewerkt.

Ik heb net op het punt van meer stedelijk beleid iets gezegd over het openbaar vervoer. Mevrouw Giskes heeft er ook het nodige over gezegd. Er moet toch iets meer komen over de vraag: wat doe je met het openbaar vervoer, hoe regel je die verhouding? Dat geldt niet alleen voor het openbaar vervoer, maar ook voor de fiets.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de binnenstedelijke mobiliteit een belangrijke schakel is in de totale mobiliteit;

dringt er bij de minister op aan dat er meer beleid komt ten opzichte van het openbaar vervoer en het stimuleren van het gebruik van de fiets in binnenstedelijke gebieden en te komen met een nota van wijziging,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid Van Gijzel. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund. Zij krijgt nr. 14 (27455).

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Voorzitter. Dit is precies in lijn met hetgeen mevrouw Giskes net heeft gezegd over een nadere uitwerking voor het openbaar vervoer en voor de fiets. Ik hoop op haar steun te kunnen rekenen. Overigens heb ik dat in eerste termijn ook gezegd.

De heer **Van Bommel** (SP): Hoe verhoudt deze motie zich tot alles wat in het NVVP staat over de decentrale agenda en de monitoring?

De heer **Van Gijzel** (PvdA): In het NVVP staat een heleboel over de decentrale agenda. Je regelt dat de uitvoering van een deel van het beleid op decentraal niveau mag plaatsvinden. Het moet wel passen binnen het NVVP, maar dan moet je ook zeggen wat je daarin al dan niet geregeld wilt hebben. Dan moet je dat helemaal delegeren. U heeft zelf gewezen op een aantal instrumenten voor als het niet gaat. Wij hebben bijvoorbeeld een hele discussie – die staat er overigens wel in – over parkeren, namelijk dat je uiteindelijk tot wetgeving kunt komen. Maar dan zul je wel moeten aangeven wanneer en onder welke condities je met wetgeving komt. Het gaat om dergelijke uitwerkingen.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de absorptiecapaciteit van onze steden maar een beperkt aantal auto's toelaat en dat transferia en park&ridegelegenheden vaak grotendeels leeg blijven en dus weinig efficiënt blijken te zijn;

overwegende dat het voor de doorstroom op het hoofdwegennet van belang is dat de steden de toestroom van verkeer efficiënt kunnen afhandelen;

overwegende dat het voor de veiligheid en leefbaarheid in steden van belang is het autoverkeer binnen steden zoveel mogelijk te reduceren;

verzoekt de regering, de volgende tekst op te nemen in paragraaf 2.2.6 van deel B van de PKB:
"De rijksoverheid stimuleert op korte termijn projecten voor het realiseren van mobiliteitscentra, zodat het autoverkeer via gebundelde rijstroken de steden wordt ingeleid",

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid Van Gijzel. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.

De heer **Hofstra** (VVD): Voorzitter. De drie b's zijn nu wel voldoende besproken. Ook met de uitleg van de minister lijdt het geen enkele twijfel dat er nog heel veel moet worden benut en vooral gebouwd, zelfs meer dan waarvoor wij wellicht geld hebben. Bij de uitwerking van het NVVP blijven wij toch met een aantal problemen zitten, te beginnen met de normering, de 60 kilometer. Die is gebaseerd op 30 kilometer trajectlengte. De eigenlijke functie van onze snelwegen betreft het verkeer op grotere afstand. Ik houd nogmaals een pleidooi voor een bijstelling. Ik heb al bij interruptie gezegd dat de minister de getallen uit de achterliggende studies niet goed weergeeft. Volgens de mix, het keuzemodel van de minister, groeit het aantal verliesuren met 31% ten opzichte van 1995. Dat wordt alleen wat minder als er een nieuwe definitie komt, namelijk verliesuren per auto-kilometer. Ik blijf dan ook bij mijn stelling dat je met het landelijk modelsysteem veel kunt wegdefiniëren en wegrekenen, wat niet verstandig is. Ik weet ongeveer hoe zo'n model werkt. Het is een te simpele weergave van een te ingewikkelde werkelijkheid. Omdat men altijd de resultaten van zo'n model nuchter onder ogen moet blijven zien, gelooft de VVD-fractie op dit moment niet alles wat er uit dat model komt. Hoe heeft de zaak zich overigens vanaf 1995, het jaar dat het referentiepunt van de minister vormt, ontwikkeld? Het is nu bijna 2002. Hoeveel procent zit er nu bij? Deze benadering werpt een ander licht op de zaak. Ik heb niets van de minister gehoord op de suggestie om een bereikbaarheidsindex kwantitatief te introduceren. Ik roep de minister op om dat toch te doen en ook tegen de burgers te durven zeggen dat er op 1 januari 2004 geen verslechtering meer is, maar een standstill, waarna het langzaam weer de goede kant opgaat, namelijk naar beneden. Voordat je een taart kunt verdelen, moet je eerst weten hoeveel taart je nodig hebt. Wij decentraliseren nu zaken, terwijl het volstrekt onduidelijk is wat nu de programmatische en financiële onderbouwing ervan is. Dat moeten wij toch weten, voordat wij er groen licht voor kunnen geven. De verdeelsleutel die de minister ons

in het vooruitzicht heeft gesteld, zullen wij binnenkort wel te zien krijgen. In het algemeen blijven wij erbij dat dit plan niet financieel is onderbouwd. De geruststellende woorden die ik al eerder heb geciteerd, vooral in het paragraafje financiën, kunnen wij niet delen. Wij denken dat het niet klopt dat het allemaal wel goed komt en dat het betaald kan worden zonder financiële problemen. Er moeten scherpere keuzes worden gemaakt. Wij komen binnenkort uitvoerig terug op de kilometerheffing. Hopelijk heb ik dan de gelegenheid om de denkfouten uit het werk van de minister te kunnen halen. Het is wel duidelijk dat wij niet binnen een of twee jaar aan dat systeem kunnen beginnen. Dat betekent dat wij de tolwegen zeer snel moeten gebruiken, dubbeldeks of anderszins, om de capaciteit zo veel mogelijk te vergroten. Het wetsvoorstel daartoe willen wij best snel behandelen. Ik denk dat de minister er gelijk in heeft dat het witboek over het goederenvervoer nog wel even op zich zal laten wachten. Daardoor is het echter wel onduidelijk hoe de internaliseringsdiscussie zal verlopen. Daarom roepen wij de minister op om, zolang dat niet duidelijk is, de vrachtwagens in Nederland bij de kilometerheffing budgettair neutraal mee te nemen en zich assertief op te stellen tegenover de Duitsers met hun geweldige kilometerheffing voor vrachtwagens. Wij moeten trouwens niet, zoals de heer Van Gijzel wil, streven naar een uitruil door de Duitsers gratis op onze wegen te laten rijden. De vierkante cirkel van het openbaar vervoer is nog niet opgelost. Hoe je het ook wendt of keert, ik heb het beeld van een burgemeester die het zwembad feestelijk opent, waarna er, eigenlijk al voordat hij is uitgesproken, een monteur komt die een bordje ophangt met de tekst: wegens exploitatietekort gesloten. Dit is een discussie waar wij niet omheen kunnen. De minister moet dus niet alleen gegevens hebben over de middelen die wij voor investeringen in de infrastructuur beschikbaar hebben tot 2010 à 2020, maar ook over de middelen die wij voor de exploitatie hebben. Verder moet duidelijk zijn of die bedragen met elkaar te rijmen zijn. Ik maak mij er echt zorgen over dat wij ov-projecten realiseren, terwijl wij die later niet

meer kunnen exploiteren. En daarom heb ik opgemerkt dat de kostendekkendheid naar 90% moet. De minister heeft gezegd dat zij zich op het punt van de spoorwegen wel snelheidsverschillen kan voorstellen. Het zal haar echter duidelijk zijn dat de Kamer meer ambitie wil op het punt van de treintypes. De treinen moeten niet allemaal achter elkaar aan sukkelen. Er moet dus onderscheid gemaakt worden tussen heel snelle treinen, intercity's, regio-treinen en goederentreinen. De goederentreinen moeten trouwens vooral 's nachts rijden. Ik heb ook al aangegeven dat de PKB-plankaarten naar mijn smaak gewoon anders moeten. Onze conclusie is dat een concrete uitwerking van het plan ontbreekt. Vooral financieel bestaat de nodige onduidelijkheid. ICES is ook maar een loterij waar wij niet echt op kunnen bouwen. Wij zijn dan ook bang dat er scherpere keuzes moeten worden gemaakt. Dit brengt ons zelfs tot de vraag of het NVVP op dit moment wel beslisrijp is voor de Kamer. Tot slot dien ik een aantal moties in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat het NVVP het integrale (middel)langetermijnbeleid dient te verwoorden inzake verkeer en vervoer;

voorts overwegende dat het NVVP onvoldoende concreet is uitgewerkt inzake de normen, de benodigde toekomstige infrastructuur en met name inzake de benodigde, deels te decentraliseren, financiële middelen;

verzoekt de regering, een en ander meer concreet uit te werken,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid Hofstra. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund. Zij krijgt nr. 16 (27455).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat, ook in Europa, onvoldoende duidelijkheid bestaat over een doorberekening van de externe maatschappelijke kosten en de heffingen voor de diverse vervoerwijzen;

verzoekt de regering, zolang de bedoelde duidelijkheid er niet is, zowel bij de Nederlandse kilometer-heffing als bij de Duitse voorstellen voor een vrachtwagenkilometer-heffing nadrukkelijk uit te gaan van een budgetneutrale omzetting voor het vrachtverkeer,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid Hofstra. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund. Zij krijgt nr. 17 (27455).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de bereikbaarheid zowel via weg als rail verder verslechtert;

voorts overwegende dat deze verslechtering op de kortst mogelijke termijn moet worden gestopt en in een geleidelijke verbetering moet worden omgebogen;

voorts overwegende dat er een veelheid van onoverzichtelijke indicatoren is ontstaan (filelengte, filezwaarte, trajectnelheid, punctualiteit);

verzoekt de regering, één bereikbaarheidsindex in te voeren als landelijke graadmeter van bereikbaarheid en bedoelde omslag voor 1 januari 2004 te realiseren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid Hofstra. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund. Zij krijgt nr. 18 (27455).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de kaarten in deel B beleidsmatig een belangrijke status hebben en zullen doorwerken in de Vijfde nota ruimtelijke ordening;

overwegende dat de weergave op deze kaarten en met name op de kaarten 5.1. en 5.2 (ruimtelijke reserveringen) slechts fragmentarisch en onduidelijk is en dat er geen relatie is gelegd met het MIT en ander bestaand beleid;

verzoekt de regering, deze belangrijke kaarten zodanig uit te breiden, aan te passen en vorm te geven dat duidelijkheid ontstaat over het beleid op dit punt,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid Hofstra. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund. Zij krijgt nr. 19 (27455).

De heer **Stellingwerf** (Christen-Unie): Ik wilde de heer Hofstra na al deze kritiek vragen wat de status van het NVVP op dit moment voor hem is. Ik begrijp eigenlijk dat hij het niet wil vaststellen. Hij doet wel een voorstel om het te concretiseren, maar wat is zijn conclusie als zijn moties niet worden aangenomen?

De heer **Hofstra** (VVD): Het leven is vol risico's. Ik moet dit uiteraard ook in mijn fractie bespreken, maar ik vind de visie van de minister goed, maar de uitwerking onvoldoende. Daarom kan mijn fractie dit niet zo laten passeren. Ik wacht uiteraard de reactie van de minister af, maar ook de reactie van de collega's. Vandaag hoeven wij nog niet het achterste van onze tong te laten zien.

De heer **Eurlings** (CDA): Voorzitter. Ik heb nog een paar opmerkingen over beprijzen en over de trits van wensen van mijn fractie inzake meer samenhang. Daar is onze lijn denk ik genoeg gewisseld. Wij zullen ons daarover nog verstaan en het moet worden aangetekend bij dit NVVP dat onze lijn is zoals verwoord. Ook op het gebied van de prijssturing heeft

mijn fractie altijd gezegd: eerst bewegen, dan prijzen. Mensen moet een alternatieve keuze worden geboden, dan wordt aangesloten bij de werkelijkheid van de individuele mobilist. Ook wat dat betreft volgt mijn fractie een heel consequente lijn. Wij zullen ons verstaan over het systeem en de voorstellen over de kilometerheffing en de go/no-gobeslissing op het moment dat daarover nader wordt gesproken. Op het gebied van het goederenvervoer en eventuele belastingen daarvan sluit ik mij zowel wat de Duitse situatie als de toekomstige Nederlandse situatie betreft aan bij hetgeen de heer Hofstra heeft gezegd.

Dan kom ik te spreken over de ambitie van het NVVP. In tal van onderzoeken wordt aangetoond dat de maximale doorstroom bij een verkeersweg ligt bij 90 km/u. Als dat zo is, worden – hoe je het ook realiseert, met toeritdosering of wat dan ook, ook bij hetzelfde gelijkblijvende aantal banen – de meeste auto's over het hoofdwegennet verwerkt op het moment dat de snelheid gemiddeld rond de 90 km/u ligt. De druk op het onderliggend wegennet is dan ook het minst groot op het moment dat over het hoofdwegennet 90 km/u kan worden gereden. Met name op basis van die constatering vindt de CDA-fractie de ambitie van 60 km/u in de spits te laag. Het gaat hier om een plan tot 2020 en mijn fractie vindt, ook als naar milieu en doorstroming wordt gekeken, dat er wat dat betreft niets op tegen is om naar 90 km/u te werken. Er zijn tal van instrumenten waarmee dat kan worden bereikt. Daarom wil ik de volgende motie voorleggen.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat het voorliggende NVVP ervan uitgaat dat, ook in de spits, de weggebruikers gemiddeld minstens 60 km/u moeten kunnen rijden over autosnelwegen van 30 km of langer;

overwegende dat deze basiskwaliteit bereikbaarheid als een minimum-niveau moet worden aangemerkt voor de periode tot 2020;

voorts overwegende dat een gemiddelde snelheid van 90 km/u zowel ten aanzien van de doorstroming als ten aanzien van het milieu als meest optimale snelheid geldt;

verzoekt de regering, het streefgetal van de basiskwaliteit bereikbaarheid voor 2020 te stellen op 90 km/u en een stappenplan te ontwikkelen voor het bereiken van dit niveau tussen nu en 2020,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid Eurlings. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund. Zij krijgt nr. 20 (27455).

De heer **Eurlings** (CDA): De minister is nu wat constructiever ten aanzien van de hoge snelwegen. Ik hoop dat zij de handschoen oppakt en een reactie geeft op de plannen die door de private sector zijn gepresenteerd. Op het gebied van de decentralisatie sluit ik korthedshalve aan bij hetgeen de heer Hofstra zei. Wie ben ik om de snelle verbinding tussen Amsterdam en Maastricht van de heer Van Gijssel tegen te spreken? Ik sluit mij dus op dat punt bij hem aan.

Ervan uitgaande dat de PKB-kaarten limitatief zijn, wil ik op verzoek van de hele zuidelijke alliantie de volgende motie indienen.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat uit de houdbaarheidsstudie naar mogelijkheden van een spoorlijn langs de rijksweg A67 is gebleken dat zo'n spoorlijn op korte termijn geen oplossing is, maar voor de langere termijn (2015-2020) wel degelijk mogelijkheden kan bieden voor zowel goederenvervoer als personenvervoer op de as Antwerpen-Eindhoven-Venlo-Duisburg;

voorts overwegende dat het hiertoe wenselijk is voor deze lijn een reservering in de PKB-kaart van het spoorwegennet in het NVVP op te nemen;

verzoekt de regering, een reservering

in de PKB-kaart van het NVVP op te nemen voor de mogelijke aanleg van genoemde spoorlijn langs het Nederlandse deel van de rijksweg A67/E34,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid Eurlings. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund. Zij krijgt nr. 21 (27455).

Mevrouw **Giskes** (D66): Voorzitter. Eerlijk gezegd is het mij vandaag niet helemaal meegevallen. Ik had verwacht dat we na al die vele algemene verhalen vandaag zouden komen tot de concrete behandeling van een tekst, waarin echt wordt vastgelegd wat we in de toekomst gaan doen en waarop mensen zich kunnen beroepen. We zijn nog erg algemeen gebleven en te weinig tot behandeling van de tekst overgegaan. Misschien gebeurt dat nog in volgende instantie.

Ik heb erop aangedrongen dat we het onderzoek naar het mobiliteitsmanagement veel centraler zouden zetten, als uitgangspunt van mobiliteitsbeleid in Nederland. Daar is de minister niet echt op ingegaan, en vandaar een motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat goed mobiliteitsbeleid begint bij organiseren en dat met mobiliteitsmanagement veel verkeersproblemen zijn te voorkomen c.q. te verhelpen;

draagt het kabinet op, mobiliteitsmanagement financieel en anderszins een centrale rol te geven in de PKB-NVVP,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Giskes en Van der Steenhoven. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund. Zij krijgt nr. 22 (27455).

Mevrouw **Giskes** (D66): Voorzitter. Waar bij benutting wel rekening wordt gehouden met veiligheid en leefmilieu, heb ik gesuggereerd dat

ook te doen bij bouwen. Daarom de volgende motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

draagt het kabinet op, in regel 2 op bladzijde 5 van de PKB-NVVP na "inpassing" toe te voegen "veiligheid en leefmilieu",

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid Giskes. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund. Zij krijgt nr. 23 (27455).

Mevrouw **Giskes** (D66): Voorzitter. Ook al gaan we nog uitvoerig praten over de kilometerheffing, het lijkt mij nog steeds mogelijk om in een NVVP als dit wat stelliger te zijn over het onderwerp "beprijzen en kilometerheffing". Vandaar de volgende motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

verzoekt het kabinet, de tekst op bladzijde 5 van de PKB-NVVP over kilometerheffing stelliger te formuleren en te voorzien van streefdata,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid Giskes. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund. Zij krijgt nr. 24 (27455).

Mevrouw **Giskes** (D66): We hebben al gesproken over het onderwerp openbaar vervoer. De minister heeft al toegezegd, daarover te willen nadenken. Voor de zekerheid dien ik maar een motie in, waarbij ik herhaal dat het mij er niet om gaat dat zij nu vastlegt hoe wij in 2004 omgaan met de exploitatiebijdrage. Het gaat mij erom dat in zo'n cruciaal verhaal als het NVVP als belangrijkste bemoeienis van de rijksoverheid staat geformuleerd dat het gaat om de

exploitatie. Vandaar de volgende motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

draagt het kabinet op, het onderdeel "Openbaar vervoer en sociale functie" in de PKB-NVVP uit te breiden met een passage over de exploitatiebijdrage van het Rijk,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid Giskes. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.
Zij krijgt nr. 25 (27455).

Mevrouw **Giskes** (D66): Voorzitter. In de beantwoording van de minister over het ondergronds transport beluisterde ik tot mijn verrassing toch een wat defaitistische toon. Het is mijns inziens te vroeg om nu al te constateren dat in de periode tot 2020 wij ons nooit meer gaan bezighouden met ondergronds transport. Het is een onderwerp dat zeer wel thuishoort in het NVVP. Vandaar de volgende motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

draagt het kabinet op, in de PKB-NVVP concrete doelstellingen op te nemen ten aanzien van het ondergronds transport,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid Giskes. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.
Zij krijgt nr. 26 (27455).

Mevrouw **Giskes** (D66): Voorzitter. Mijn laatste motie heeft betrekking op de kaarten. Ook al staat in de planwet dat wij gehouden zijn een NVVP inclusief kaarten te maken, toch meen ik dat niemand er in de Kamer echt wakker van zou liggen als wij desnoods met wijziging van de planwet, concluderen dat het veel

zinniger is om alles wat ruimtelijk is op één ruimtelijk moment vast te leggen en daarover te beslissen.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de ruimtelijke aspecten van het verkeers- en vervoersbeleid moeten worden gezien in samenhang met het overige ruimtelijk beleid;

verzoekt de regering, de kaarten uit de PKB-NVVP over te hevelen naar en te integreren met de Vijfde nota ruimtelijke ordening,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid Giskes. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.
Zij krijgt nr. 27 (27455).

Mevrouw **Giskes** (D66): Voorzitter. Waar het gaat om de A6 en de A9 heb ik mij aangesloten bij de motie die daarover nog zal worden ingediend. Rekening houdend met en rekenschap gevend van de zeer terechte wensen vanuit de polder, ben ik geen voorstander van een verbinding zoals die nu op de plankaart is opgenomen.

De heer **Eurlings** (CDA): Voorzitter. Gelet op de zeer late verandering in de planning van deze vergadering, ben ik gedwongen de vergadering nu vanwege een andere noodzakelijkheid te verlaten. Ik geef mijn woordvoerderschap in volle vertrouwen over aan de heer Leers.

De heer **Stellingwerf** (Christen-Unie): Ik heb nog een vraag aan mevrouw Giskes. Zij heeft gezegd nu nog niet toe te zijn aan vaststelling van dit NVVP en dat dit wat haar betreft eventueel pas in latere instantie het geval zal kunnen zijn. Wat bedoelt zij daarmee precies en wat is volgens haar de status van het NVVP?

Mevrouw **Giskes** (D66): Ik meen dat ook de doelstellingen als het gaat om andere zaken dan automobilititeit van een concrete kwantitatieve invulling voorzien zouden moeten

worden. Wij zouden onszelf gehouden moeten achten om dat op korte termijn vast te stellen na al die jaren van voorbereiding. Ik constateer tegelijkertijd echter nogal wat aarzelingen en omtrekkende bewegingen, dus ik vermoed dat het nog wel een tijdje zal duren.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Ik heb opmerkingen gemaakt over de plankaart en vervolgens wijzigingsvoorstellen gedaan. Als daar op een ordentelijke manier wordt ingegaan, kan wat mij betreft de afhandeling van het NVVP plaatsvinden. Dus mevrouw Giskes moet niet in mij een legitimatie vinden om eventueel niet tot stemming over te gaan.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Voorzitter. Bijna alle fracties hebben een lans gebroken om de ketenmobiliteit een centrale plaats in het beleid te geven en ze hebben tevens aangegeven dat het wat dat betreft niet mag blijven bij experimenten. De minister heeft gezegd dat er ten aanzien van ketenmobiliteit vooral sprake is van experimenten. Verder bleef het wat haar betreft stil, hetgeen ik zeer betreurt. Dat is ook de reden waarom ik samen met mevrouw Giskes een motie heb ingediend op dit punt. Verder krijg ik nog graag antwoord van de minister op mijn vraag over de fietsbonus. Mijns inziens zijn gemeenten en provincies als eerste verantwoordelijk voor het fietsbeleid, maar dat laat onverlet dat het Rijk zelf een fietsbeleid kan formuleren, in het kader waarvan bijvoorbeeld andere overheden worden gestimuleerd om op dat terrein iets te doen. Dat past ook binnen de nationale mobiliteitsdoelstellingen. Vandaar de volgende motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat:

- stimulering van het fietsgebruik een bijdrage kan leveren aan een duurzaam personenvervoer;
- voor de uitvoering van het fietsbeleid de gemeenten/provincies primair verantwoordelijk zijn;
- voor het bereiken van een duurzaam personenvervoer de rijksoverheid medeverantwoordelijk

is;

- uit de Fietsbalans van de Fietzersbond blijkt dat goed fietsbeleid leidt tot meer fietsgebruik;
- er door CE en Novem een methode, vervat in het rapport Fietsbeleid loont is ontwikkeld voor een bonussysteem voor fietsvriendelijke gemeenten;

verzoekt de regering:

- de mogelijkheid te bezien om een generieke maatregel te nemen, gericht op het stimuleren van gemeenten om een goed fietsbeleid te ontwikkelen;
- hierbij de methodes van de Fietzersbond en CE/Novem te betrekken;
- hiertoe met genoemde organisaties, de VNG/IPO en regionale overheden in overleg te treden;
- hiervan verslag te doen aan de Kamer,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Van der Steenhoven, Van den Berg, Giskes, Eurlings, Stellingwerf en Van Bommel. Zij krijgt nr. 28 (27455).

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Voorzitter. Wat betreft de A6 en de A9 is het natuurlijk mogelijk om alle opties nog te onderzoeken en de heer Van Gijssel heeft hierover een motie ingediend waarvan mij niet duidelijk is wat het verschil is met de benadering van de minister. Wij vinden in ieder geval dat er ten opzichte van het gemeentebestuur van Amsterdam en het provinciebestuur van Noord-Holland geen valse verwachtingen mogen worden gewekt. Wij moeten op een gegeven moment durven zeggen dat dit gebied kwetsbaar is. Wij moeten er gewoon van afzien en er dus ook geen onderzoek naar doen. Er moet echt naar alternatieven worden gekeken en met het oog daarop dien ik de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat:

- er in de toekomst mogelijk een knelpunt is op de vervoersas

Almere-Amsterdam-Schiphol;
- er meerdere opties zijn om dit knelpunt op te lossen, waaronder het benutten en eventueel uitbreiden van bestaande infrastructuur, uitbreiding van de capaciteit van het spoor en het doortrekken van de HSL-Zuid naar Almere;
- op de PKB-kaart "Hoofdwegennet" van het NVVP al een ruime reservering voor een nieuw te bouwen verbinding tussen de A6 en de A9 wordt gemaakt, zonder dat er voldoende studie is verricht naar de mogelijke toekomstige knelpunten en maatregelen;
- zowel een onder- als bovengrondse verbinding A6/A9 sterk negatieve effecten zal hebben op de natuurwaarden, hydrologie, landschap, cultuurhistorie, recreatie en leefbaarheid van de Vechtstreek en het Gein en in het bijzonder van het Naardermeer;
- het Naardermeer beschermd is ingevolge de Europese Habitat- en Vogelrichtlijn,

verzoekt de regering:

- bij een studie naar de vervoersproblemen op de vervoersas Almere-Amsterdam-Schiphol nadrukkelijk alle alternatieven te betrekken;
- in figuur 5.1. van het NVVP 2001-2020, kabinetsstandpunt deel B, de ruimtelijke reservering voor de verbinding A6/A9 te schrappen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Van der Steenhoven, Giskes, Stellingwerf en Van den Berg. Naar mij blijkt wordt zij voldoende ondersteund. Zij krijgt nr. 29 (27455).

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Voorzitter. De minister heeft niet gereageerd op mijn verzoek om een concreet CO₂-beleid op het gebied van het verkeer op te zetten. Daarom wil ik graag de volgende motie indienen.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat:

- in het NVVP wordt voorgesteld om de bijdrage van het verkeer aan de reductie van de CO₂-emissie met

name te realiseren via maatregelen om auto's zuiniger te maken;
- uit onderzoek van RIVM en CBS blijkt dat ondanks de toegenomen technische maatregelen om auto's zuiniger te maken tussen 1990 en 2000 de CO₂-emissie met ongeveer 10% is toegenomen;
- het verkeer voor ruim 20% bijdraagt aan de emissie van CO₂ en maar voor 10% aan de binnenlandse reductiedoelstelling voor CO₂,

verzoekt de regering:

- in het NVVP met concrete doelen, voorzien van tussendoelen, aan te geven in welke mate het verkeer tijdens de planperiode zal bijdragen aan de reductie van de CO₂-uitstoot;
- het pakket aan reductiemaatregelen zodanig te kiezen dat het verkeer evenredig bijdraagt aan de reductiedoelstellingen voor CO₂,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Van der Steenhoven en Stellingwerf. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund. Zij krijgt nr. 30 (27455).

De heer **Van Bommel** (SP): Voorzitter. De minister heeft gezegd dat wij later nog terugkomen op de IJzeren Rijn en de Zuiderzeespoorlijn. Dat is inderdaad het geval, maar wij moeten vaststellen dat de kabinetsbeslissing over de IJzeren Rijn is uitgesteld en dat er nog gesproken moet worden met de Belgen om tot enigerlei vorm van overeenkomst te komen. Ik zou hierover graag tussentijds wat meer informatie willen hebben, vooral omdat hierbij waarschijnlijk ook het meningsverschil tussen de Walen en de Vlamingen over de restcapaciteit van de Monsroute in het geding is. De decentrale agenda is vrij ruim. Ik vind dat het regionale openbaar vervoer, de ketenmobiliteit en het fietsbeleid op centraal niveau goed moeten worden gevolgd, zeker als er straks sprake is van een brede doeluitkering waardoor de gemeenten meer vrijheid krijgen. Het is dan zeer de vraag of beleidsdoelstellingen inderdaad worden gerealiseerd. Ze moeten in ieder geval worden gemeten aan concrete criteria en wat dit betreft krijgt de motie van de PvdA op dit punt mijn warme steun. Ik vraag mij echter wel af wat er uiteindelijk aan instrumen-

ten rest voor de minister en de Kamer.
In eerste termijn heb ik gezegd dat in het NVVP de doelstellingen met betrekking tot transportpreventie eigenlijk verlaten zijn. Wij hebben hierover uitgebreid gediscussieerd en bovendien ligt er een belangwekkend advies van de Raad voor Verkeer en Waterstaat. Ik denk dus dat die keuze wel gemaakt kan worden.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

van mening dat een integrale visie op goederenvervoer onderdeel behoort te zijn van het langetermijnbeleid van het Rijk op het gebied van verkeer en vervoer;

overwegende dat de Raad voor verkeer en waterstaat heeft uitgesproken dat preventie van transport en selectie van goederenstromen goede instrumenten zijn om verantwoord om te gaan met het immer groeiende transport;

verzoekt de regering, een notitie op te stellen waarin een visie wordt gegeven op transportpreventie en waarin concrete maatregelen worden voorgesteld die daartoe kunnen leiden,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Van Bommel, Van der Steenhoven, Van den Berg en Stellingwerf. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.
Zij krijgt nr. 31 (27455).

De heer **Stellingwerf** (Christen-Unie): Voorzitter. Ik beperk mij tot enige moties. De eerste gaat over de toekomstgerichtheid van het spoor, of eigenlijk het gebrek daaraan in het NVVP.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat:

- de intercitytreinen op het huidige railnet maximaal 160 kilometer/u mogen rijden;
- de concurrentiepositie van de treinen opzichte van de auto dient te worden versterkt;
- de concurrentiepositie een belangrijke impuls kan krijgen door voor belangrijke intercityverbindingen tussen de Randstad en de rest van Nederland als beleidsuitgangspunt een basissnelheid van ten minste 200 km/u te hanteren;
- net als bij het autosnelwegennet de belangrijke intercityverbindingen in principe vrij dienen te zijn van gelijkvloerse kruisingen,

verzoekt de regering, in de definitieve PKB-NVVP-tekst het beleidsuitgangspunt op te nemen dat voor de belangrijke intercityverbindingen tussen de Randstad en de rest van Nederland wordt gestreefd naar een basissnelheid van ten minste 200 kilometer/u,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Stellingwerf, Giskes, Van Bommel, Van der Steenhoven en Van den Berg. Zij krijgt nr. 32 (27455).

De heer **Stellingwerf** (Christen-Unie): Mijn tweede motie gaat over de binnenvaart. De minister wil blijven uitgaan van een knelpuntenbenadering. Wij willen een meer toekomstgericht beleid formuleren en vandaar de volgende motie:

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat:

- moet worden gestreefd naar een optimale ontwikkeling van de binnenvaart en benutting van het vaarwegennet;
- in deel B van de NVVP als streefbeeld voor 2020 is opgenomen dat de doorgaande nationale hoofdvaarwegen ten minste geschikt zijn voor klasse V-schepen en drielaagscontainers, terwijl voor overige hoofdvaarwegen de eis geldt van geschiktheid voor klasse IV en ten minste tweelaagscontainervaart;
- klasse V-schepen zijn gebouwd op een laadhoogte van vier lagen en

klasse IV-schepen op een laadhoogte van drie lagen;
- het wenselijk is bij de dimensionering van de vaarwegen te anticiperen op de mogelijkheden van de containervaart;

verzoekt de regering, in de definitieve tekst van de PKB-NVVP het streefbeeld voor 2020 voor hoofdvaarwegen zodanig aan te passen, dat de doorgaande nationale hoofdvaarwegen geschikt zijn voor vierlaagscontainervaart en de overige hoofdvaarwegen voor drielaagscontainervaart,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Stellingwerf en Van den Berg. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.
Zij krijgt nr. 33 (27455).

De heer **Stellingwerf** (Christen-Unie): En mijn laatste motie:

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat:

- in deel A van het NVVP terecht wordt gesteld dat overlast door verlichting van infrastructuur waar mogelijk – rekening houdend met veiligheid – moet worden tegengegaan;
- dit niet wordt vertaald in deel B van het NVVP;

verzoekt de regering, in de definitieve PKB-NVVP vast te leggen dat overlast door verlichting van infrastructuur wordt tegengegaan en aan te geven welke kwantitatieve en kwalitatieve doelen daarbij worden gesteld,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid Stellingwerf. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.
Zij krijgt nr. 34 (27455).

De heer **Van den Berg** (SGP): Voorzitter. Ik dank de minister voor de beantwoording en beperk mij tot één punt en één motie. De minister

zette sterk in op beheren, benutten en bouwen. Ik kon mij daar goed in vinden, te meer omdat op pagina 4 van het beleidsstuk duidelijk staat dat de zorg voor infrastructuur optimaal beheer en onderhoud betekent. Daar moeten wij inderdaad beginnen. Kan de minister mij dan uitleggen waarom wij in staat zijn in de komende tien jaar 80 mld gulden te investeren en er niet in slagen om voor de onderhoud van vaarwegen, waarvan iedereen zegt dat dit te weinig plaatsvindt, 200 mln gulden op tafel te leggen, terwijl dit toch de allereerste prioriteit is? Het is erg belangrijk dat de overheid bij het goederenvervoer een duidelijk eigen beleid voert. Ik mis daarom de modal shift in dit geheel erg. Vandaar de volgende amenderende motie:

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat het Nationaal verkeers- en vervoersplan er mede op is gericht het goederenvervoer milieuvriendelijker te laten verlopen en congestie van het vrachtvervoer over de weg te verminderen;

overwegende dat zowel de binnenvaart als het vervoer over spoor een milieuefficiënte vervoerswijze vormt die een belangrijk deel van de goederenstromen over de weg kan overnemen;

verzoekt de regering, in hoofdstuk 2.2.1 van de planologische kernbeslissing Doelstellingen bereikbaarheid, aan het slot van de eerste alinea de volgende zinsnede toe te voegen: "Bij het streven naar behoud en verbetering van de bereikbaarheid, stimuleert de overheid binnen het goederenvervoer het gebruik van relatief duurzame en milieuvriendelijke vervoerstechnieken, zoals het vervoer over water en het spoorvervoer (modal shift)",

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Van den Berg en Stellingwerf. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund. Zij krijgt nr. 35 (27455).

De heer **Van den Berg** (SGP): Hoe stelt de minister zich de verdere gang van zaken en procedure voor? Niet alleen is er een vloed aan moties ingediend, die ten dele hun verwerking behoeven als ze worden aangenomen, maar ook hebben twee fracties van de coalities kritische vragen gesteld of de PKB op dit moment wel rijp is voor parlementaire goedkeuring.

De **voorzitter**: Ik zou de minister willen vragen zich vooral te concentreren op de moties.

Tweede termijn van de regering

Minister **Netelenbos**: Toen wij in de marge van de behandeling van de begroting spraken over het NVVP viel het mij op dat wij een mooi debat hadden over de zogenaamde paradigmashift. Net als vroeger wil men een houvast terzake van concrete projecten organiseren. Het uitgangspunt van het NVVP brengt met zich dat je de mobiliteitsvraagstukken van een adequaat antwoord wilt voorzien. De burger moet de consequenties van zijn keuze wel aanvaarden, dus prijsbeleid voorop. Onder het beslag van die benadering wordt gezien hoe het staat met de benodigde infrastructuur voor personen en goederen, buizen en veiligheid. In samenspraak met alle betrokkenen die ook wegbeheerder zijn en degenen die verantwoordelijk zijn voor het verkeers- en vervoersbeleid – dat is meer dan de Kamer en het Rijk alleen – moet het tot stand worden gebracht. Het is ondenkbaar dat wij hier vanuit een ivoren toren het verkeers- en vervoersbeleid kunnen voeren. Vandaar dat de Kamer bij de Planwet al had bedacht, dat het belangrijk is dat in samenspraak met andere partijen wordt gekomen tot de uitwerking van een NVVP. Toen ik als minister aantrad, vond ik een verhuisdoos met toezeggingen op basis van het SVV-2. Het was een soort van betonnen benadering. Er is altijd een gebrek aan middelen. Het is ondenkbaar dat wij zo ruim in de middelen zitten dat wij steeds maar kunnen stapelen. Vanuit een bepaalde invalshoek is gekeken naar vraagstukken in het kader van verkeer en vervoer. De debatten daarover kunnen interessanter worden gemaakt. Het gaat ook om meer verantwoordelijkheid. Het claimedrag van decentrale

overheden is buitenproportioneel; 200 mld gulden aan claims met droge ogen. De Randstad claimt alleen al 160 mld gulden. Als je dan zegt: u denkt toch niet dat wij in staat zijn om dat te realiseren, dan wordt er gezegd: het kan wel. Men vindt het niet voor de hand liggend, dat een schifting wordt doorgevoerd. Aan dat soort beleid zijn wij gewend. De afweging in het licht van de eigen budgettaire ruimte valt niet altijd mee. Daardoor wordt een beoordeling van prioriteiten, over de ernst van het vraagstuk en over verplichtingen moeilijker. Wanneer kan men gaan roepen dat de overheid onbetrouwbaar is? Als iemand ooit een brief schrijft, begint het begrip betrouwbare overheid te spelen. Wie er dan ook op mijn stoel zit, al is het vijftien jaar later, zal niet in staat zijn om aan te voeren dat er ondertussen veel is gebeurd en om zich af te vragen of zo'n plan nog wel nodig is. Door het Nationaal verkeers- en vervoersplan kunnen die vragen wel gesteld blijven worden. Het wordt pas verplichtend als het neerdaalt in de financiële ordening. Als er geld wordt uitgegeven voor een verkenning, voor een tracé-MER-procedure en als er iets moet worden gezegd over het tijdstip waarop de eerste spade de grond in gaat, worden verplichtingen aangegaan. Dan is het niet meer zo goed mogelijk om te zeggen dat, hoewel een weg al half afgebouwd is, er maar weer gestopt moet worden. Voor alle politici, ook voor de opvolgers van de huidige Kamerleden, is het goed om de sfeer en de problemen van de tijd en de oplossingsgerichtheid zo lang mogelijk te wegen. Dat is het nieuwe aan het NVVP. Dat de heer Hofstra het plan niet zo concreet vindt komt voort uit die benadering. In deel C staan tal van concrete punten, die met het NVVP in de hand als grote knelpunten uit het overleg met de verschillende landsdelen naar voren zijn gekomen. Daarin is goed te zien waar met de eerste verkenningen moet worden begonnen. Vervolgens moet worden bekeken hoeveel budget er nodig is en of dat er is. Dan wordt een financiële planning gemaakt.

Mevrouw **Giskes** (D66): Ik begrijp de hartenkreet waarmee de minister begon goed. Zij heeft behoefte aan een dynamische agenda en wil echt beleid ontwikkelen. Zij verenigt het onderwerp tot het maken van een

nieuw MIT na 2010. Zij verwijt dan de Kamer dat wij ons ophangen aan concrete projecten. Het nut van een NVVP is toch juist dat je aangeeft vanuit welke optiek je bezig bent en welke soorten management je wilt gebruiken? Het gaat er niet altijd alleen maar om hoe tot een verkenning en vervolgens tot een project kan worden gekomen.

Minister **Netelenbos**: Ik heb het juist helemaal niet over een nieuw MIT. Wij kijken heel goed naar de manier waarop mensen in Nederland leven en hun leven inrichten. Wij kijken ook heel goed naar verkenningen over de nieuwe rol van een nieuwe overheid, niet een betuttelende overheid of een overheid die weet wat goed is voor de mensen, maar een overheid die faciliteert en de mensen verantwoordelijk maakt. Er zijn natuurlijk bosjes mensen die altijd roepen dat wij de files moeten oplossen. Je kunt hun zeggen dat dit niet altijd mogelijk is, omdat daar een prijs voor is. Die prijs brengen wij ook in rekening. De overheid ziet de burger als bondgenoot. De paradigmashift, de discussie die wij hadden bij de begrotingsbehandeling, was naar mijn mening bij dit overleg iets minder aan de orde. Daar bleek een beetje beter uit wat in een moderne samenleving wordt verwacht van overheden, niet alleen de rijksoverheid, maar ook andere overheden. Natuurlijk moet er sprake zijn van management, maar eerst moet toch duidelijk zijn waar dat management over gaat. Er zijn allerlei knelpunten in de complexe wereld van de mobiliteit, die wordt gestuurd door burgers, door economie, door bedrijven, door de internationale omgeving en zelfs door mondialisering. De problemen die daaruit voortkomen moet je van een antwoord voorzien, of niet, maar dan moet je dat expliciet maken. Er zijn tal van instrumenten nodig om te beoordelen of het de moeite waard is iets te doen. Dan komen de drie b's aan de orde. Kan er een probleemoplossend antwoord zijn, met prijsbeleid, benutting en bouwen? De vraag of daarvoor openbaar vervoer, weginfrastructuur of water wordt gekozen, wordt tot klaarheid gebracht in de dynamiek van het beoordelingsproces. In het verleden werd topdown geformuleerd wat er allemaal moest gebeuren voor een periode van 10

jaar. Uit de ordening van 20 jaar ervaring blijkt dat de werkelijkheid zich volstrekt anders heeft ontwikkeld. De automobiliteit is veertienmaal sneller gegroeid dan alle andere vormen van mobiliteit. Concrete invulling geschiedt op basis van studies die de laatste 10, 20 jaar zijn gemaakt van knelpunten in het wegennet en de behoefte aan nieuwe spoorinfrastructuur. Indien er sprake is van benutting en uitbreiding hoeven er geen nieuwe tracés te worden uitgestippeld. De bestaande kunnen uiteraard worden geoptimaliseerd en daarom staan ze met een doorgetrokken lijn op de kaarten. Vragen als "wanneer wordt daar geld in gestopt" en "wat is de beste aanpak" komen in de loop van het dynamische proces voortdurend aan de orde. Iedere twee jaar kunt u met de minister van Verkeer en Waterstaat bekijken wat de beste keuzes zijn. Dit is een betere manier van opereren dan wanneer voor een periode van tien jaar de boel wordt bevroren. In een periode van 20 jaar kunnen zich onvoorstelbare ontwikkelingen voordoen en daarvoor moet ruimte zijn. Ik wijs u hiervoor naar de ontwikkelingen van de afgelopen tientallen jaren. Indien men in dit stadium nog een ontwikkeling mist, dan hoor ik dat graag concreet geformuleerd. Ik ga nu in op de moties. Op stuk nr. 11 heeft de heer Van Gijzel een motie ingediend over de A6- en de A9-verbinding. De inhoud hiervan komt zeer overeen met wat ik al zei over de integrale gebiedsverkenning en wat verder nog nodig is in het licht van de openbarevervoersproblematiek die ook een rol bij Flevoland speelt. Ik heb de minister-president en de minister van VROM voorgehouden dat een masterplan-Flevoland belangrijk is. Ik noem bijvoorbeeld de woningbouwopgave, de infrastructuur, culturele voorzieningen en diensten die nodig zijn voor een stad van die omvang. Dit vraagt een integrale benadering. Het in de motie gevraagde kan daar worden ingepast. Kortom, dit lijkt mij een goede ondersteunende motie. De motie op stuk nr. 12 gaat over een kwaliteitssprong op ons spoor. In algemene termen wordt een uitspraak gedaan over het wegennet van infrastructurele belemmeringen, een grotere transfercapaciteit op stations, een toereikende energievoorziening van 25kV, nieuwe beheers- en veiligheidstechnieken

BB21 en het opheffen van gelijkvloerse overwegen. Tevens wordt om een plan van aanpak gevraagd met betrekking tot deze kwaliteitssprong. Het was mij niet helemaal duidelijk of dit moet worden opgenomen in deel B. Ik begrijp dat het een separate notitie moet worden. Dan hebben wij ook de vrijheid om dit uit te werken. Ik ben zelf zeer gemotiveerd om veel gelijkvloerse overwegen uit het netwerk te halen. Dat scoort echter heel slecht in het kader van de lopende ICES-procedure. Wij krijgen dus nog een heel lastige discussie over dit soort thema's. Gezien de verplichtingen en de afwegingen die wij moeten maken, zie ik dit graag als een agendapunt dat wij kunnen opnemen in deel C, in het hoofdstuk railinfra.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Dat lijkt mij prima. Ik heb een kanttekening gemaakt bij de plankaart rail. Het staat er nu limitatief, maar daar moet meer ruimte worden gemaakt zodat in de toekomst meer mogelijk is, vergelijkbaar met de weg-infrastructuur. Ik erger mij ook al heel lang aan de manier waarop het CPB de zaken berekent. Misschien moeten wij toch eens heel goed naar dat model kijken. Ik heb het gevoel dat wat je er ook in stopt, de auto er altijd beter uitkomt dan het openbaar vervoer.

Minister **Netelenbos**: Wat de plankaart betreft staan op deze kaart voor het hoofdrailnetwerk eventueel mogelijke nieuwe tracés gestippeld. Dat sluit infrastructuur voor lightrail en hov daarnaast niet uit. Dat behoeft niet op deze kaart te staan.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Maar dat is light rail. In deze motie staat iets over de verbinding tussen Amsterdam en Maastricht. Op de plankaart achterin staat die niet. De minister heeft voor de zekerheid op de wegenkaart bijna alles paars gekleurd.

Minister **Netelenbos**: Ik neem aan dat die verbinding over bestaand spoor moet gaan?

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Zeker, maar die uitbreidingsruimte gaat ook over bestaande wegen. Die worden breder. Dat begrijp ik, maar soms wordt het bij het spoor ook breder met inhaalsporen. Ik zou in dat kader het zekere voor het onzekere willen

nemen en het intercitynet hier gewoon paars willen hebben.

Minister **Netelenbos**: Ik hoor naast mij zeggen dat passeerspooren en dergelijke niet op die kaart hoeven te staan. Als het gaat om de benuttingsvarianten en het verbeteren van het niveau van het bestaande, of dat op de kaart moet of anderszins, moet dit duidelijk zichtbaar worden gemaakt, zodat men niet later met die kaart in de hand kan zeggen dat het niet de bedoeling is. Ik begrijp de zorgen van de heer Van Gijzel. Dat gaat over het kernnet van de Nederlandse Spoorwegen. Alle nieuwe tracés zijn gestippeld. Light rail en hov-banen hoeven daar niet op, want dat zijn regionale besluiten. Die moeten uiteraard wel op het provinciale plan staan.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Ik vind het prima dat de minister akkoord gaat met deze motie. Wij vinden haar ook sympathiek. Daarin staat echter wel dat de HSL-Oost vergelijkbaar is met de HSL-Zuid en de snelle verbinding met het Noorden. Dat impliceert wel een ander beleid dan zij tot nu toe voor de HSL-Oost heeft geformuleerd.

Minister **Netelenbos**: Volgens mij kun je dat heel anders bezien, maar die discussie krijgen wij dan nog wel.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Het staat er wel.

Minister **Netelenbos**: Nee, dat is niet zo. Het kan ook om benutten gaan. Ik kom bij de motie-Van Gijzel op stuk nr. 13. Op pagina 10 staat de zorgplicht van de decentrale overheden. Al die bullets zijn thema's waaraan men aandacht moet besteden. Dat geldt ook voor de fiets. Het gaat om een experiment. Wij hebben dus eigenlijk een experimenteerbullet nodig. Wellicht zal dat zelfs in meer algemene termen moeten, omdat ik mij kan voorstellen dat naast het gedecentraliseerde beleid af en toe een experiment wordt gestart met een zwaardere staat dan iets wat in deel C staat. In C kun je van alles onder die agenda brengen. Ik heb al gezegd het een sympathiek voorstel te vinden. Ik zal eens even kijken hoe wij dat het beste kunnen onderbren-

gen in B en hoe ik dat zal formuleren. Ik zal u dat nog deze week laten weten. In de motie op stuk nr. 14 wordt erop aangedrongen dat er meer beleid komt ten opzichte van het openbaar vervoer en het stimuleren van het gebruik van de fiets binnen stedelijke gebieden en dat er een nota van wijziging komt. Op bladzijde 10 staat "zorg voor het gebruik van de fiets". De Kaderwet-gebieden moeten een regionaal verkeers- en vervoersplan maken. De grote steden liggen voornamelijk in die gebieden. De provincie maakt een provinciaal VVP. Wij hebben de trits nationaal, provinciaal en regionaal VVP. Die kunnen niet van elkaar afwijken. Zodra dingen worden afgeleid naar andere plannen, wordt het veel ingewikkelder. In het kader van die hele trits mag er op basis van de Planwet geen spanning ontstaan tussen wat het Rijk doet, wat de provincie doet en wat de regio doet. Daarom is het nodig dat wij aparte kaarten en een apart NVVP hebben met betrekking tot de uitgangspunten. Als hier gesproken wordt over fietsbeleid, geldt dat in algemene termen voor alle plannenmakers zowel regionaal en provinciaal. De heer Van Gijssel wil dat men binnenstedelijk ook van alles doet. Betekent dit zorg voor het gebruik van de fiets, inclusief een visie op het binnenstedelijk fietsgebruik? Dat houdt in dat men daaraan aandacht dient te besteden in het kader van de planopstelling want anders kan het niet. De provincies moeten dat formuleren voor heel veel van hun steden. Zo moet het dan gebeuren, anders wordt het te gedetailleerd. Ik zou dan een komma achter die bullet van het fietsbeleid willen zetten en dan de woorden "inclusief het binnenstedelijk fietsbeleid" zodat men niet vergeet dat dit meegenomen wordt in die planvormingsfase. Daar gaat het immers over en dat komt dan terug in de monitor neem ik aan. Al het andere wordt te gedetailleerd. Ik zal dit ook op schrift zetten en dat krijgt u voor de stemming. Motie nr. 15 heeft betrekking op paragraaf 2.2.6 van deel B. Daar wordt het volgende voorgesteld: "De Rijksoverheid stimuleert op korte termijn projecten voor het realiseren van mobiliteitscentra, zodat het autoverkeer via gebundelde rijstroken de steden wordt ingeleid." Ook dat is een stimulering van het

beleid en is dus lastig in deel B. In deel C kun je dat op de agenda plaatsen maar het is iets lastiger in deel B. Ik heb wel sympathie voor het onderwerp maar wil nog eens goed bekijken hoe dat het beste waar kan worden ondergebracht. De heer Hofstra heeft een opmerking gemaakt over de normering van het aantal verliesuren per gereden kilometer. Het is zeker dat ook met de beleidsmix het totale aantal file-uren groeit. De vertraging per gereden kilometer neemt echter heel duidelijk af als gevolg van de beleidsmix in het NVVP. Dat kunt u ook zien op de kaart die in de stukken aan de orde is. Vervolgens gaat de gemiddelde snelheid omhoog. Dat nu maakt de wegen betrouwbaarder. Je hebt wel files. Wij zullen nooit zonder files zijn. Geen land dat enigszins ontwikkeld is heeft geen files. Maar het aantal verliesuren neemt wel af en de snelheid gaat omhoog. De heer Hofstra heeft in zijn motie op stuk nr. 16 verzocht om meer concreetheid, maar het blijft wat vaag waarover. Het is nodig dat hijzelf duidelijk aangeeft waarover die concreetheid moet gaan, want dan weten wij of wij dat kunnen veranderen. In die algemene benadering zegt hij die visie wel te delen, wat mooi meegenomen is, maar vervolgens zegt hij dat het nog te weinig concreet is. Wat mist hij dan precies? Het zou wel helpen als hij dat aangeeft, zodat wij weten of wij dat in dit stadium kunnen verhelpen. In zijn motie op stuk nr. 17 over de vrachtwagenkilometerheffing vraagt de heer Hofstra om een budgettair neutrale omzetting voor het vrachtverkeer. Ik vind dat wij dergelijke moties moeten bespreken bij het debat over de kilometerheffing. In die nota is uitgewerkt hoe wij tegenover de verschillende zwaartes van autotypen staan, hoe wij daarmee willen omgaan, hoe wij met het eurovignet willen omgaan, etc. Dat is niet uitgewerkt in het NVVP, maar wordt bij wet uitgewerkt. Dat geldt voor heel veel kwesties. Nogal wat dingen zijn in andere wetten uitgewerkt. Het NVVP verandert die wetten niet. Als er een wet in de maak is, moeten wij daar opschrijven wat wij belangrijk vinden. Daar gaat het NVVP niet over. De motie op stuk nr. 19 van de heer Hofstra gaat over de kaarten. Ik zal

deze week de kaarten verduidelijken. Dat had ik al gezegd naar aanleiding van de motie van de heer Van Gijzel. Ik zal ervoor zorgen dat u ze deze week krijgt en dat ze ook groter zijn, zodat u ze beter kunt bekijken. In zijn motie op stuk nr. 18 vraagt de heer Hofstra de regering een bereikbaarheidsindex in te voeren als landelijke graadmeter voor bereikbaarheid en bedoelde omslag voor 1 januari 2004 te realiseren. Ik ben bereid een bereikbaarheidsindex uit te werken. Ik begrijp niet helemaal wat hij bedoelt met "bedoelde omslag". Een index maken behoort tot de mogelijkheden, maar dat zou ik zelf plaatsen in deel C. Dat zetten wij op de agenda.

In zijn motie op stuk nr. 20 verzoekt de heer Eurlings de regering de basiskwaliteit te stellen op 90 km/u. Ik ben daartegen, want dat leidt tot een overdosis aan asfalt. Dat kan niet de bedoeling zijn. Ik zou wel de relatie van de optimale doorstroming van wegen met de maximumsnelheid als een apart thema op de dynamische agenda kunnen plaatsen. Die relatie is er natuurlijk wel, maar dit punt is in zijn algemeenheid aan de orde. Ik kan mij nog herinneren dat ik de opmerking heb gemaakt om op de A10 West de maximumsnelheid definitief terug te brengen. Dat viel ook niet in goede aarde. Het is misschien goed om er eens in zijn algemeenheid over te spreken. Ik weet trouwens niet of het verstandig is om in het kader van de vraag of je moet benutten of bouwen, als je alles gedaan hebt, te streven naar een hogere snelheid in het spitsuur dan 60 km/u. Ik denk dat je dit niet moet doen, omdat dit een enorme hoeveelheid extra investeringen in de rijkswegen vraagt. Volgens mij kan dat geld beter besteed worden. De optimale snelheid op een weg en de beoordeling van de snelheid in het licht van bouwbehoeften zijn ook twee verschillende dingen. Wij moeten trouwens niet te veel bouwplannen honoreren, want dan bouwen wij Nederland echt vol. Ik wil wel eens laten zien wat het voor het wegennet betekent, als van dat uitgangspunt zou worden uitgaan. Daar schrik je echt van. Als leefbaarheid en veiligheid dan ook nog een thema moeten zijn... De heer Eurlings heeft een reservering gevraagd voor de A67-variant voor het spoor voor goederen. Ik denk dat dit nu niet nodig is, omdat

dit de eerste tien jaar zeker niet zal leiden tot wat voor activiteit dan ook. Het is ook weinig zinvol om tien jaar lang voor een tracé te reserveren, terwijl daardoor allerlei andere ontwikkelingen niet mogelijk zijn. Ik heb trouwens van de provincie Brabant begrepen dat men daar niets voor voelt, omdat het een enorm lang tracé is. De vraag of je daar over tien jaar bij de herziening van het NVVP toe zou moeten besluiten, laat zich alsdan bezien.

In het algemeen wil ik mevrouw Giskes nog zeggen dat ik het niet verantwoord vind om in het NVVP geen plankaarten op te nemen. Dit heeft namelijk nogal wat te maken met de kaarten die men provinciaal en regionaal moet maken, en de samenhang der dingen. De Planwet is pas in 1998 in werking getreden en is nog nooit in dit kader toegepast. Daarom vind ik het nogal verwonderlijk dat mevrouw Giskes de Planwet wil aanpassen. Het beleid dat wij met andere overheden voeren, moet in samenhang worden gezien. De Kamer kan wel aangeven wat zij mist op die kaarten. Dat is ook beter dan die maar gewoon afserveren.

In de motie op stuk nr. 22 wordt het kabinet opgedragen om mobiliteitsmanagement financieel en anderszins een centrale rol te geven in de PKB-NVVP. Ik begrijp echter niet goed wat hiermee bedoeld wordt. Er wordt namelijk al heel veel gedaan aan mobiliteitsmanagement. Alleen al in de verkeerscentrales zijn iedere dag tientallen mensen bezig met mobiliteitsmanagement. Ook de wegbeheerders houden zich hiermee bezig. Als mevrouw Giskes wil dat wij een soort blauwdruk over Nederland gaan leggen waarmee wij aangeven wat er volgens ons met het land moet gebeuren, dan ben ik daar niet voor. Anders kan ik haar echter niet begrijpen.

Mevrouw **Giskes** (D66): Ik kan moeilijk even samenvatten wat ik gezegd heb. De manier waarop de minister het samenvat, is echter een aanfluiting.

Minister **Netelenbos**: Maar het is echt niet te begrijpen wat u bedoelt.

Mevrouw **Giskes** (D66): Dan moet u het stenogram er nog maar eens op nalezen.

Minister **Netelenbos**: Ik begin te begrijpen dat hiermee ook op

ketenmobiliteit wordt gedeeld. Ketenmobiliteit staat evenwel op de agenda voor overleg met de regionale overheden. Ketenmobiliteit van deur tot deur is beleid op maat, hetgeen impliceert dat gemeenten, regio's en provincies daar actief in zijn. Dit is weer van belang in het kader van decentralisatie. Als u in dat verband zegt dat het er niet goed staat, dan kunnen wij daar alsnog naar kijken. Ik lees echter iets anders in de motie.

Over de motie op stuk nr. 23 kan ik zeggen dat de geldende veiligheidsnormen van toepassing zijn op alle wegen. De vraag wat belangrijk is in het kader van milieubeleid laat zich van geval tot geval bekijken. Het NMP-4 is bepalend voor het NVVP, zodat de uitgangspunten ook aan de orde zijn in het kader van het verkeers- en vervoersbeleid. Bij de inpassing worden de normen uiteraard gehanteerd, maar we moeten wel bekijken hoe we de problemen oplossen. Ik snap daarom niet wat in de motie extra wordt toegevoegd.

Mevrouw **Giskes** (D66): Als het gaat om benutting wordt in de PKB-tekst wel expliciet gesproken over veiligheid en leefmilieu, terwijl dat niet gebeurt als het gaat om bouwen. Het leek mij daarom heel logisch dat dat daar ook gebeurt.

Minister **Netelenbos**: Bij nieuwbouw is dat natuurlijk aan de orde.

Mevrouw **Giskes** (D66): Dat geloof ik best. Maar dit is een nogal bindend geheel, zodat mijn uitspraak logisch lijkt.

Minister **Netelenbos**: Dan heb ik u begrepen.

Mevrouw Giskes vindt dat de kilometerheffing stelliger moet worden geformuleerd, en moet worden voorzien van streefdata. Dat zouden we kunnen doen. Die streefdata liggen vast in de voorstellen van het kabinet. Als daartegen geen bezwaren bestaan, kunnen wij dat uitwerken.

Over de motie op stuk nr. 25 kan ik opmerken dat ik bereid ben, de exploitatie als "bullet" op te nemen. Ik vraag er dan wel begrip voor dat de uitwerking nog separaat moet worden besproken. Dit gaat op zijn vroegst 1 januari 2004 in. Die datum moet erbij, want het NVVP gaat in 2003 in.

Mevrouw **Giskes** (D66): Op het gevaar af dat ik in herhaling val: het gaat mij erom dat we nadrukkelijk als rijkstaak vastleggen dat een bijdrage wordt geleverd in de exploitatie. Dat staat nog los van de vormgeving.

Minister **Netelenbos**: Het voorstel is om de rijksbudgetten te decentraliseren.

Mevrouw **Giskes** (D66): Alleen dat al staat niet in de PKB. De meest cruciale bemoeienis van het Rijk met het openbaar vervoer is mijns inziens het leveren van een financiële bijdrage aan de exploitatie. Maar uiterekend dat hele onderwerp komt niet voor in de tekst van de PKB. Dat is mijn stelling.

Minister **Netelenbos**: Het kan er wel in, maar het wordt separaat wettelijk geregeld. Wij zijn alle wetten niet aan het herschrijven door middel van dit NVVP. We kunnen een "bullet" opnemen over exploitatie. De aanvaarding van de motie op stuk nr. 26 moet ik ontraden, aangezien zij mij niet duidelijk genoeg is. Streefpercentages zijn namelijk niet in algemene termen te stellen. Ik ben zeer tegen de motie op stuk nr. 27, omdat daarin de samenhang van het beleid onderuit wordt gehaald. Dat is in strijd met de Planwet. Ik vind dit dus, met permissie, een destructieve motie. Ik lees uit de motie op stuk nr. 28 dat wat daarin wordt voorgesteld kan worden opgenomen in deel C van het NVVP. Daar heb ik geen bezwaren tegen. De motie op stuk nr. 29 heeft betrekking op de A6 en de A9. Het moge duidelijk zijn dat ik aanvaarding van de motie ten sterkste ontraad. Laten wij nu eerst studeren op de alternatieven. Wat dat betreft heb ik een grote voorkeur voor de motie van de heer Van Gijzel op dat punt. Dan de motie op stuk nr. 30 over de CO₂-doelstelling. Zoals ik al heb gezegd zijn de CO₂-doelstelling en de doelstelling terzake uit het NMP-4 onverkort van kracht in het NVVP. Het is dus niet nodig om wat dat betreft het NMP-4 te herhalen. Ook waar het gaat om het verkeer is een heel hoofdstuk opgenomen in het NMP-4. Dat hebben wij in het kabinet zo geregeld op basis van het uitgangspunt van eenheid van regeringsbeleid.

Mevrouw **Giskes** (D66): Maar dat geldt, naar ik aanneem, niet voor de kaarten.

Minister **Netelenbos**: Neen, omdat dit op basis van de wet anders is afgesproken.

De motie op stuk nr. 31 van de heer Van Bommel gaat over transportpreventie. Ik meen dat wij het desbetreffende hoofdstuk kunnen betrekken bij deel C Goederenvervoer.

De motie van de heer Stellingwerf op stuk nr. 32 over de intercity en de basissnelheid is eigenlijk vergelijkbaar met die van de heer Van Gijzel, waarvan ik al gezegd heb dat die betrokken wordt bij deel C. Ik zal nagaan hoe wij dat verder tekstueel kunnen opnemen.

Dan de motie van de heer Stellingwerf op stuk nr. 33 die betrekking heeft op de hoofdvaarwegen. De knelpunten binnen het vaarwegennet worden aangepakt mits het echt om knelpunten gaat. Dat heeft uiteraard ook te maken met prioritering. Iedere modaliteit wordt in de prioritering meegenomen. Dat geldt ook voor vaarwegen. Of het mogelijk is om verder nog vaarwegen bevaarbaar te maken, hangt zeer af van de vraag. Een en ander dient dan te worden beoordeeld op basis van een afweging tussen kosten en baten. Zoals gezegd, ben ik het ermee eens dat als er problemen zijn, deze moeten worden aangepakt. Maar wat in deze motie wordt uitgesproken met betrekking tot 2001 kan ik op dit moment niet helemaal overzien. Ik zal de Kamer hierover dan ook schriftelijk informeren.

De motie van de heer Stellingwerf op stuk nr. 34 gaat over de verlichting van de infrastructuur. Ik vind dat de daarin vervatte tekst niet geschikt is om opgenomen te worden in de PKB. Er zit altijd een spanning tussen het hebben van verlichting langs wegen en infrastructuur en het verlangen om bepaalde gebieden echt donker te laten zijn, zoals natuurgebieden. Dat vraagt per keer een afweging. Ik voel er dan ook niet voor om dat in algemene termen in kwantitatieve en kwalitatieve doelen vast te leggen. Ik ontraad derhalve aanvaarding van deze motie. Dan de motie op stuk nr. 35 over modal shift. De uitkomst van de benadering kan zijn dat modal shift het effect is. In de motie wordt echter uitgesproken dat met betrekking tot het stimuleringsbeleid

de invalshoek altijd modal shift is. Dat is mijns inziens een omdraaiing van de benadering. Ik vind het veeleer een thema dat aan de orde kan zijn in deel C, maar als beleidsdoelstelling in deel B staat het contrair op de paradigma shift die in dit stuk aan de orde is.

Voorzitter. Ik zal nog even op papier zetten hoe bepaalde moties kunnen worden verwerkt in deel B of deel C. De teksten en de kaarten zullen worden aangepast, zodat ze beter kunnen worden gelezen en begrepen. Ik hoop dat wij op een voortvarende manier dit dossier kunnen afhandelen, want het SVV-2 loopt af en daarom hebben wij het NVVP nodig.

De **voorzitter**: Ik dank de minister voor haar antwoord. Wij krijgen van haar nog een schriftelijke reactie. Op een nader te bepalen tijdstip zal worden gestemd.

Sluiting 18.02 uur.