

Vergaderjaar 2005–2006

29 644

Planologische Kernbeslissing Nota Mobiliteit

Nr. 20

VERSLAG VAN EEN NOTAOVERLEG

Vastgesteld 1 december 2005

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat¹ en de vaste commissie voor Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer² hebben op 28 november 2005 overleg gevoerd met minister Peijs van Verkeer en Waterstaat en minister Dekker van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer over de **Nota Mobiliteit**.

Van het overleg brengen de commissies bijgaand stenografisch verslag uit.

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

De voorzitter van de vaste commissie voor Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer,
Buijs

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

¹ Samenstelling:

Leden: Duivesteijn (PvdA), Dijksma (PvdA), Hofstra (VVD), ondervoorzitter, Atsma (CDA), voorzitter, Van Gent (GroenLinks), Timmermans (PvdA), Van Bommel (SP), Van der Staaij (SGP), Depla (PvdA), Van As (LPF), Mastwijk (CDA), Duyvendak (GroenLinks), Koopmans (CDA), Gerkens (SP), Van Lith (CDA), Van der Ham (D66), Haverkamp (CDA), Boelhouwer (PvdA), De Krom (VVD), Verdaas (PvdA), Hermans (LPF), Dezentjé Hamming (VVD), Van Hijum (CDA), Roefs (PvdA), Van der Sande (VVD), Lenards (VVD) en Knops (CDA).
Plv. leden: Heemskerk (PvdA), Samsom (PvdA), Snijder-Hazelhoff (VVD), Hessels (CDA), Vos (GroenLinks), Smeets (PvdA), Slob (ChristenUnie), Waalkens (PvdA), Herben (LPF), Van Winsen (CDA), Halsema (GroenLinks), Jager (CDA), Vergeer (SP), Van Haersma Buma (CDA), Bakker (D66), De

Pater-van der Meer (CDA), Van Dam (PvdA), Van Beek (VVD), Dubbelboer (PvdA), Van den Brink (LPF), Luchtenveld (VVD), Buijs (CDA), Van Dijken (PvdA), Szabó (VVD), Aptroot (VVD) en Ten Hoopen.

² Samenstelling:

Leden: Duivesteijn (PvdA), Hofstra (VVD), Buijs (CDA), voorzitter, Schreijer-Pierik (CDA), Van Gent (GroenLinks), Snijder-Hazelhoff (VVD), Depla (PvdA), Van Oerle-van der Horst (CDA), Van As (LPF), Van Bochove (CDA), De Ruiter (SP), Duyvendak (GroenLinks), Huizinga-Heringa (ChristenUnie), Koopmans (CDA), Spies (CDA), Van Lith (CDA), Van der Ham (D66), Van Velzen (SP), Fierens (PvdA),

ondervoorzitter, Timmer (PvdA), De Krom (VVD), Verdaas (PvdA), Kruijsen (PvdA), Samsom (PvdA), Hermans (LPF), Veenendaal (VVD) en Lenards (VVD).

Plv. leden: Crone (PvdA), Dezentjé Hamming (VVD), Mastwijk (CDA), Ormel (CDA), Halsema (GroenLinks), Örgü (VVD), Dubbelboer (PvdA), Hessels (CDA), Van den Brink (LPF), Ten Hoopen (CDA), Vergeer (SP), Vos (GroenLinks), Van der Staaij (SGP), Vietsch (CDA), Sterk (CDA), Haverkamp (CDA), Koşer Kaya (D66), Gerkens (SP), Boelhouwer (PvdA), Verbeet (PvdA), Balemans (VVD), Waalkens (PvdA), Van Heteren (PvdA), Roefs (PvdA), Varela (LPF), Oplaat (VVD) en Van der Sande (VVD).

Stenografisch verslag van een notaoverleg van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat en de vaste commissie voor Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer

Maandag 28 november 2005

Aanvang 10.15 uur

Voorzitter: Mastwijk

Aanwezig zijn 11 leden der Kamer, te weten:

Dijksema, Duyvendak, Gerkens, Van der Ham, Hermans, Van Hijum, Hofstra, Mastwijk, Slob, Van der Staaij, Verdaas,

evenals mevrouw Peijs, minister van Verkeer en Waterstaat en mevrouw Dekker, minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer.

Aan de orde is de behandeling van:

- het Kabinetstandpunt (PKB deel III) inzake de Nota Mobiliteit (29644, nr. 12).

Daarbij kunnen worden betrokken:

- de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 21 januari 2005 inzake het rapport van de Raad voor Verkeer en Waterstaat "Meer dynamiek, beter bereikbaar" (29644, nr. 8);
- de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 19 mei 2005 inzake de ov-visie van het ov-beraad (29644, nr. 9);
- de brief van de minister van verkeer en Waterstaat d.d. 26 mei 2005 houdende de rapportage van het Platform Anders Betalen voor Mobiliteit (29644, nr. 10);
- de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat mede namens de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer en de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat d.d. 10 november 2005 houdende antwoorden op vragen over het kabinetsstandpunt inzake de Nota Mobiliteit PKB III en houdende antwoord op vraag 108 gesteld n.a.v. kabinetsstandpunt inzake de Nota Mobiliteit (PKB III);
- de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 16 november 2005 inzake de Nationale osambassadeur (29644, nr. 16).

De **voorzitter**: Ik open de vergadering en heet u allen welkom. Wij hebben een schema dat in spreektijden voorziet. Tussen 13.00 uur en 15.00 uur is voorzien in een lunchpauze. De pauze is zo lang om de ministers de gelegenheid te geven, een aantal vragen schriftelijk te beantwoorden. Wij houden de spreekvolgorde van de begrotingsbehandeling aan. Dat betekent dat de grootste oppositiepartij als eerste aan het woord is. De PvdA-

fractie spreekt via twee woordvoerders. Ik geef het woord eerst aan de heer Verdaas.

De heer **Hofstra** (VVD): Voorzitter, ik heb een punt van orde. Op zichzelf is het mooi dat wij lang pauzeren. Dat is nooit weg. Ik vind het echter een wat vreemde procedure dat de ministers nog op de dag van de vergadering zelf vragen schriftelijk willen beantwoorden. Ik wil mij daar niet tegen verzetten, maar als wij het doen, moeten wij wel afspreken dat wij de antwoorden bijvoorbeeld om 14.00 uur hebben.

De **voorzitter**: Het is de bedoeling dat de ministers het eerste uur van de lunchpauze benutten om een aantal van de gestelde vragen schriftelijk te beantwoorden.

De heer **Verdaas** (PvdA): Voorzitter. Ik heb niet zo heel veel vragen, misschien dat de lunchpauze dan korter kan. Wij hebben vooral opvattingen, daar zitten wij hier voor. Wij spreken vandaag met het kabinet over de Nota Mobiliteit deel III. Collega Dijksema zal ingaan op de thema's openbaar vervoer (ov) en innovatie. Ik zal mij richten op de relatie met de Nota Ruimte, het bepalen en de netwerkanalyses.

Bij wijze van aftrap wil ik kort aangeven hoe de fractie van de PvdA kijkt naar mobiliteit. Mobiliteit is in onze ogen én een sociaal recht, én een klassiek verdelingsvraagstuk. Wie in onze samenleving niet mobiel is of kan zijn, kan niet meedoen. Dat maakt mobiliteit voor ons dus ook tot een klassiek sociaal-democratisch verdelingsvraagstuk. Centraal staat voor ons hoe iedereen een minimum aan mobiliteit kan hebben en hoe wij gelijktijdig de lusten en lasten op een eerlijke en evenwichtige manier kunnen verdelen. Dat brengt mij vanzelf op het hoofdstuk "Anders betalen voor mobiliteit". Ik wil eerst even mijn hart luchten aan het begin van deze ongetwijfeld lange dag. Ik vind het echt onbegrijpelijk dat er de laatste maanden zoveel ruis is ontstaan op het zo breed gesteunde en ook vanzelfsprekende idee van het Anders betalen voor mobiliteit. Er ligt een prachtig advies van de commissie-Nouwen. Het bedrijfsleven staat te trappelen. Landen rondom ons experimenteren volop en vaak ook naar tevredenheid met dit onderwerp. De technologische ontwikkelingen gaan razendsnel. Als hardloper weet ik dat er zelfs al joggingschoenen met gps op de markt zijn. Mijn indringende vraag aan de minister luidt dan ook: hoeveel meer groen licht hebt u nodig om met ambitie en

enthousiasme voor dit perspectief te gaan? Of schept het kabinet er genoeg in om alleen herzieningen door te voeren waarvoor er geen draagvlak is?

Voorzitter. Minister Zalm noemde het beprijzen van mobiliteit bij de presentatie van het advies van de commissie-Nouwen "science fiction". In onze ogen komt hij van een andere planeet, want voor de PvdA-fractie is het een reëel perspectief dat zo snel mogelijk dichterbij moet komen. Ik heb de neiging om uit tal van rapporten te citeren wat de voordelen van beprijzen zijn, maar die citaten zijn inmiddels genoegzaam bekend. Het is goed voor de economie, goed voor het milieu, goed voor de verkeersveiligheid en goed voor de doorstroming uiteraard. Ik herhaal mijn vraag aan de minister: waarom niet wat meer enthousiasme? Waarom omarmen wij dat perspectief niet?

Ik merk verder op dat voor driekwart van de automobilisten het autorijden goedkoper wordt. Alleen voor de grootverbruikers, doorgaans zakelijke rijders, wordt het inderdaad duurder. Zij houden in ruil daarvoor wel meer tijd over en juist in de zakenwereld is bekend dat tijd geld is. Dat wordt dus als een eerlijke ruil geaccepteerd. Ik loop even een aantal aspecten langs van Anders betalen voor mobiliteit, te beginnen met de techniek. Daar is een hoop over te doen. Ik heb de laatste weken tal van deskundigen gesproken en zij vertellen mij allemaal hetzelfde: ga maandag, 28 november, niet praten over kastjes in de auto; de ontwikkelingen gaan zo snel dat in 2012 – het perspectief waar wij het doorgaans over hebben – alle auto's van de benodigde techniek zullen zijn voorzien. Of dat nu in het navigatiesysteem zal zitten, in een chipcard of in een telefoon die je inpluigt: de techniek zal er zijn. Volgens de deskundigen zou het wel helpen als de politiek in brede zin ging uitstralen: "wij gaan daar ook voor". Dat zou die ontwikkelingen kunnen versnellen. Vandaag zal blijken of wij dat als politiek kunnen en willen uitstralen. Wij moeten onze energie in ieder geval niet stoppen in het formuleren van technische eisen.

Mevrouw **Gerken** (SP): Hoe flexibel bent u ten aanzien van uw standpunt? Ik vind ook niet dat wij moeten struikelen over technische eisen. Via de accijns kunnen wij de kilometerheffing heel snel realiseren. Is de fractie van de PvdA bereid, naar een dergelijke oplossing te kijken?

De heer **Verdaas** (PvdA): Ik kom daar nog op in mijn bijdrage.

De heer **Hermans** (LPF): De heer Verdaas stelde dat de zakelijke rijder meer zal gaan betalen.

De heer **Verdaas** (PvdA): Als hij veel rijdt in ieder geval.

De heer **Hermans** (LPF): Er is echter ook een groep mensen die meer zal moeten betalen door de plek waar zij woont. Zij hebben jonge kinderen en wonen in forensensteden, waar zij aangewezen zijn op de auto. Zij gaan ook meer betalen. Hoe ziet de PvdA-fractie dat? Is dat aanvaardbaar?

De heer **Verdaas** (PvdA): Ja. Het beprijzen heeft vooral tot doel, ervoor te zorgen dat de mensen die ergens moeten zijn daar ook beter komen. Dat kan alleen als je daar waar het drukst is op de tijdstippen dat het er

het drukst is een hogere prijs vraagt dan daar waar het minder druk is. Anders heeft het geen effect en hoeft je er zelf niet aan te beginnen. Het antwoord is dus ja, daar zijn wij ons van bewust.

Voorzitter. Het oormerken van de opbrengsten is voor ons een schijn discussie. Niet dat ons niet interesseert wat wij met dat geld gaan doen, maar laten wij reëel blijven: wij hebben het over 80 mld. tot 2020 en waar wij dat in gaan investeren, maakt mij niets uit, zolang de centrale vraag blijft welke investering de beste bijdrage levert aan de doorstroming en aan de mobiliteit. Wij kunnen vandaag net doen of wij die 80 mld. gaan oormerken. Volgens de PvdA-fractie is 80 mld. een reëel bedrag. Misschien wordt het echter ook minder en kan de prijs weer naar beneden, al lijkt het laatste op dit moment tamelijk onvoorstelbaar. Hoe dan ook: de Kamer zal haar begrotingsrecht zeker niet afstaan vandaag en daarmee komt het oormerken ook in een ander daglicht te staan. Wij moeten vandaag niet de pretentie willen hebben dat wij tot 2020 alles gaan vastleggen. Mijn derde punt zijn de kosten voor invoering. Het kabinet gebruikt de hoge kosten van invoering en exploitatie als een excuus – ik zeg het maar even zo – om nog niet te beslissen over invoering. Daar wil ik vandaag ook opheldering over. Ik geef u twee citaten. Op blz. 10 van de Nota Mobiliteit lees ik het volgende. "Het volgende kabinet neemt een besluit over de invoering. Het is noodzakelijk dat de kosten tot aanvaardbare proporties worden teruggebracht." Mijn tweede citaat stamt uit het antwoord van de minister op vraag 57: "Het kabinet heeft reeds het besluit genomen dat beprijzen er komt." Het laatste bracht mij ertoe, een zoektocht in alle papieren te beginnen, want waar heb ik dat dan kunnen lezen? Ik wil hier gewoon helderheid over. Is er nu wel of niet een besluit gevallen over de vraag of beprijzen er komt?

Wat mij vooral stoort, is dat het kabinet weigert aan te geven wat de aanvaardbare proporties voor de invoeringskosten zijn. Wij gaan monitoren op de kosten, maar wij hebben nog geen idee wanneer het goedkoop genoeg is om het in te voeren. Ik wil daar vandaag duidelijkheid over. € 3 mld. is een hoop geld. De PvdA-fractie denkt zakelijk en wil niet meer geld uitgeven dan strikt noodzakelijk is om het beprijzen in te voeren, maar ik durf de stelling aan dat er minder rendabele investeringen zijn gedaan in het verleden. Het laatste CPB-rapport laat dat ook duidelijk zien. Zelfs als het drie miljard zou kosten, wat ik waag te betwijfelen, dan nog is het een rendabele investering. De directe economische baten liggen immers tussen de 0,5 en 1 mld. per jaar en tot 2020 – ik heb het de minister gisteren in Buitenhof nog horen zeggen – besparen wij 12 mld. aan investeringen in infrastructuur. Ik zou zeggen: tel uit je winst. Het is een hoop geld, maar iedereen met een beetje gezond verstand – en dat hebben de meeste collega's in dit huis – weet dat dit een verstandige investering is. Overigens: de invoeringskosten bestaan voor meer dan 80% uit de kosten voor de zogeheten On Board Units (OBU's). Vandaar dat het bedrijfsleven nu al meldt dat het voor 1,5 mld ook kan, want de kosten voor nieuwe technologie halveren ongeveer in een jaar tijd.

De systeemkosten zijn een ander verhaal. Er hangt vooral veel af van de wijze van innen en de eisen die men stelt aan het niveau van handhaving. Ook hier spreekt het kabinet zich niet uit over een acceptabel percentage in relatie tot de te innen gelden. Wij doen dat wel. Wij

denken dat het bij de invoering zo'n 10% van de op te halen gelden mag kosten en dat je dat dan in een reeks van jaren kunt afbouwen tot 4 à 5%. Ook dat is overigens gebaseerd op informatie uit de markt. Een vraag die ik hopelijk vandaag beantwoord krijg, is wat de huidige wijze van inning van bpm en motorrijtuigenbelasting kost. Wat kosten registratie en handhaving in de huidige situatie? Kan de minister daar duidelijkheid over geven? Alleen dan kunnen wij een goede discussie hebben en vergelijken wat het op de huidige wijze kost en wat het via het beprijzen zou kosten.

Punt vier is de wetgeving. Er moet nog wetgeving aangepast worden, al hoor ik van deskundigen dat er ook op basis van de Telecomwet geïnd kan worden. Ook daarover krijg ik graag helderheid van de minister. Ik heb hier eigenlijk maar één opmerking over aan het adres van het kabinet. Je weet dat die wetgeving voorbereid moet worden, dus begin daar gewoon mee.

Dan kom ik op de afbouw van de bpm en de motorrijtuigenbelasting en daarmee dus ook op de vraag van mevrouw Gerkens. Begin ook daar zo snel mogelijk mee, al moet dat variabel op tijd, plaats en milieudruk. Wij weten allemaal dat dit stelsel omgebouwd moet worden. Wat ons betreft, kan daar met ingang van 2007 aan begonnen worden. Ook hiervoor zijn meerdere scenario's denkbaar. Er kan gekozen worden voor een geleidelijke afbouw of voor een omslag in één keer, waarbij je bpm teruggeeft. Daar kunnen ambtenaren mee aan de slag. Wij staan als PvdA-fractie open voor de versnellingsprijs, zij het onder een aantal voorwaarden. Wij zien een versnellingsprijs meer als een voorspel en dat is – de naam zegt het al – alleen maar leuk als je dan ook naar een gezamenlijk hoogtepunt toe werkt, te weten de integrale beprijzing, ook wel de Hofstra-variant genoemd. De verzekeringsprijs staat ook wel bekend als kilometer verzekeren. De verzekeringsmaatschappijen zijn op dit moment bezig te bekijken of automobilisten zich niet kunnen laten verzekeren voor het betalen per kilometer en hun rijgedrag. Dat is een ontwikkeling die heel nauw aansluit bij het Anders betalen voor mobiliteit. De Stichting ter Stimulering van de Kilometerverzekering overlegt zelfs al met verzekeraars of zij die technologie wellicht bij wijze van proef of op grotere schaal kunnen invoeren. Daar heb je ongetwijfeld dezelfde kastjes voor nodig als voor het beprijzen. Ik roep de minister ook in dit opzicht dringend op, gewoon eens met die club te gaan praten. Niet om ze een uurtje aan te horen, maar om serieus ook met de verzekeraars te kijken waar wij elkaar treffen. Pak dat goed op.

Ter afronding vraagt de PvdA-fractie het kabinet om zijn passieve houding van "de kosten monitoren" en "een volgend kabinet beslist" in te ruilen voor ambitie, pioniersgeest en een aanstekelijk enthousiasme. Wij mogen dan wel eens mopperen op de minister, maar als er één kwaliteit van de minister van Verkeer en Waterstaat buiten kijf staat, dan is het wel dat zij iets met aanstekelijk enthousiasme kan trekken. Wij hebben een innovatieplatform en nu kunnen wij het eindelijk van inhoud voorzien. Laten wij een project starten waar wij met zijn allen trots op kunnen zijn. Natuurlijk moeten wij dan nog lastige zaken uitzoeken en komen wij onverwachte zaken tegen, maar zou het niet fantastisch zijn om bij zoveel maatschappelijk draagvlak als politiek eens te zeggen: wij gaan hier niet over kissebissen, wij gaan er gewoon voor! Wellicht dat wij dan over een paar jaar zeggen dat wij de eersten waren in de wereld die iets

unieks hebben gedaan. Wellicht dat wij dan niet alleen voor onze Deltawerken bekend zijn, maar ook als een voorbeeld van geslaagd beprijzen. Binnenkort verwacht ik van de minister een plan van de stappen die gezet moeten worden en dan gaan wij er gewoon tegenaan. Geen denktank dus meer, maar een doetank.

Om de minister nog wat extra te prikkelen: ik las vorige week in de Telegraaf dat China interesse heeft in het Duitse tolsysteem. Als ik één ding hoop, dan is het toch dat de volgende minister niet naar China moet op werkbezoek om te kijken hoe men daar het beprijzen heeft ingevoerd. Laat China naar ons komen kijken.

Ik heb nog twee korte thema's, namelijk de Nota Ruimte en de netwerkanalyses. Wij zijn het haast vergeten, maar de Nota Mobiliteit is natuurlijk een uitwerking van de Nota Ruimte. Ik ga de kritiek die ik destijds op de Nota Ruimte had, niet herhalen, maar ik wil twee punten kort aanstippen. De Nota Ruimte omarmt het concept van de nationale stedelijke netwerken en de economische kerngebieden. Door middel van de motie-Van Bochove/Verdaas hebben wij daar destijds, overigens met unanieme steun van de Kamer, drie netwerken aan toegevoegd: de IJsseldelta, de Stedendriehoek en de samenwerkende Friese steden. Wij vinden dat dit ook in de Nota Mobiliteit omgezet moet worden. Dat houdt voor ons concreet in dat de netwerkanalyses zoals die in het uitvoeringsprogramma zijn opgenomen ook voor deze drie netwerken een plaats moeten krijgen.

Voorts wil ik het hebben over de Triple A-wegen. Voor ons werd ook na de antwoorden op onze vragen niet duidelijk wat nu precies de criteria zijn, maar als je al vanuit de Nota Ruimte kijkt, dan moet voor ons de A1 er in ieder geval aan worden toegevoegd. Zij verbindt de Randstad, de Stedendriehoek en Twente – wij hebben het dus over drie van de acht, negen stedelijke netwerken uit de Nota Ruimte – en ook het Ruimtelijke Planbureau heeft tijdens de hoorzitting aangegeven dat als er één weg in ieder geval bij hoort, dan wel de A1, gelet op de economische meerwaarde en het toekomstperspectief. Het is immers toch de weg naar het Oosten, het nieuwe kerngebied van Europa.

De heer **Hofstra** (VVD): Ik kan mij helemaal vinden in de redenering van collega Verdaas. Wij moeten de Nota Ruimte serieus nemen. Daar staan de nationale stedelijke netwerken in. Alleen verbaast het mij dan dat hij voorstelt om alleen maar de A1 toe te voegen. Over Triple A heb ik ook zo mijn gedachten, maar dan mist er nog een weg. Dat geldt zeker voor Zwolle en de Friese steden, maar voor Groningen-Assen moet er dan dus ook de A6/A7 erin, de Noordcorridor. Dan lijkt mij dat wij een goede aansluiting krijgen bij de Nota Ruimte.

De heer **Verdaas** (PvdA): Dat lijkt mij een goede aanvulling. Ook daar hebben wij het dan over drie stedelijke netwerken. De vraag rijst dan wel of wij niet alleen Triple A-wegen overhouden.

Dan kom ik bij mijn laatste punt, de netwerkanalyses. Een compliment voor deze benadering van de netwerkanalyses, al is het jammer dat zij pas na de Nota Mobiliteit worden uitgewerkt. Wij hadden ze liever als opmaat tot de Nota Mobiliteit gezien. Hoe dan ook, de netwerkanalyses kunnen wat ons betreft een perspectief zijn. Dan hoeven wij in de toekomst niet meer over allerlei afzonderlijke bruggen en viaducten, hoe belangrijk ook, te praten, maar kunnen wij verder naar

een MIT over netwerkanalyses en daarnaast de rijksverantwoordelijkheid voor spoor en wegen die de regio overstijgen. Dan kan ook wat de middelen betreft een vergaande decentralisatieslag volgen. Wij willen de netwerkanalyses graag nader inbedden. Zij moeten expliciet dan nu gebaseerd zijn op een ruimtelijk programma, een ruimtelijke visie conform de ECI-aanbevelingen. De effecten van het beprijzen moeten naar onze mening vanaf nu bij alle netwerkanalyses en tracébesluiten als uitgangspunt worden genomen. De mogelijkheden van mobiliteitsmanagement moeten een hoofdstuk van onderzoek zijn in een netwerkanalyse, evenals de vraag hoe het ov geoptimaliseerd kan worden. De mogelijkheden van benutting moeten expliciet onderwerp van onderzoek zijn en er moet een uitspraak worden gedaan over wat je kunt doen door de bestaande infrastructuur aan te passen. De noodzaak tot nieuwe infrastructuur moet worden onderbouwd, want die kun je ook nooit uitsluiten.

De heer **Hermans** (LPF): De heer Verdaas pleit voor het opnemen van de kilometerheffing als uitgangspunt in elke netwerkanalyse. Als het CPB in de hoorzitting één waarschuwing heeft gegeven, dan is het wel: voer geen kilometerheffing in op trajecten waar geen congestie is; dat geeft geen economische baten en daarbij is geen sprake van extern effect, want er is geen probleem dat je moet oplossen. Waarom zou je dat dan toch integraal in alle netwerkanalyses moeten meenemen?

De heer **Verdaas** (PvdA): Ik heb de conclusie van het CPB iets anders gelezen, namelijk zo: daar waar je nu geen verkeersprobleem hebt, zal je het zelfs goedkoper kunnen maken. Dat stond ook in de laatste analyse die wij dit weekeinde nog hebben gekregen. Daar staat duidelijk in dat het ook een vorm van beprijzen kan zijn, het rijden op andere plaatsen goedkoper te maken, juist om mensen daar naar toe te bewegen. Dan heb je het nog steeds over beprijzen, zij het met een differentiatie daarin.

De heer **Hermans** (LPF): Ik zal hier nog op terugkomen, maar volgens mij is dat niet het geval. Daar waar geen probleem is, moet je geen middelen aanwenden om een niet-bestaand probleem op te lossen.

De heer **Verdaas** (PvdA): Laat ik u dan een tegenvraag stellen. Daar betalen mensen nu ook om hun kilometers te maken. Als ik die kilometers vandaag nog iets goedkoper kan maken, dan vind ik u toch aan mijn zijde, mag ik hopen?

De heer **Hermans** (LPF): Vanzelfsprekend.

De heer **Verdaas** (PvdA): Kijk, het draagvlak begint er te komen. Er is veel discussie over de A6/A9. Nu ik beide ministers hier aan tafel heb, vraag ik hen wel om ook daar meteen die verbreding te maken. Ga vanuit dat ruimtelijke programma de netwerkanalyse op orde maken. Voor ons is niet zozeer relevant hoe je dat gebied precies ontsluit, als het maar op basis van het ruimtelijk programma een goede ontsluiting krijgt. Daarmee bedoel ik met het ov en over de weg. Voorzitter. Dit was mijn bijdrage.

De **voorzitter**: De heer Duyvendak heeft nog een vraag aan u.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Voorzitter. Het stelt mij een beetje teleur dat de heer Verdaas alleen een vraag stelt over de A6/A9 en geen standpunt van zijn eigen fractie daarover geeft.

De heer **Verdaas** (PvdA): Wij hebben van de TCI-commissie geleerd dat je op basis van een structuurvisie – die term werd er volgens mij gehanteerd – moet kijken naar nut en noodzaak van projecten. Ik ken uw standpunt, mijnheer Duyvendak. Wij willen net zoals uw partij dat er 50.000 woningen bij worden gebouwd bij Almere. Dat is een stad ter grootte van Hilversum. Uw partij zegt nu al, lopende de onderzoeken, dat daar geen weg bij hoeft te komen. Dat hoort u mij niet beweren, want zo ver zijn wij nog niet. Wij denken eerst na voordat wij zoiets roepen.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Natuurlijk moet het onderzocht worden, maar onderzoeken hebben altijd een vertrekpunt en er zijn bepaalde taboes, bepaalde dingen die je niet onderzoekt. Vindt u niet dat er een taboe moet rusten op het bouwen van een weg in het Naardermeer, een prachtig gebied bij het Gein? Dat hoeft je dan dus ook niet te onderzoeken, want daar begin je gewoon bij voorbaat niet aan.

De heer **Verdaas** (PvdA): Voorzitter. Ik doe een oproep aan het kabinet om de studie te verbreden. Ik heb mijn elementen genoemd. Daar hoort beprijzen bij, daar horen benuttingsmaatregelen bij, daar hoort dat alles bij. Pas als dat allemaal is gebeurd, doen wij een uitspraak over wel of niet een extra weg, waar deze dan ook moge lopen. Het is niet fair om op voorhand te zeggen wij gaan alles onderzoeken, alleen dit nemen wij niet mee, want dat past ons niet, om wat voor redenen dan ook. Zo werkt dat niet.

De **voorzitter**: De heer Duyvendak heeft natuurlijk het recht om daar straks verder op door te gaan. Voordat ik het woord geef aan mevrouw Dijksema, meld ik haar dat haar collega Verdaas 16 van de 30 minuten spreektijd heeft verbruikt, zodat haar nog 14 minuten resteren. Zij knikt bemoedigend en zal daar ongetwijfeld binnen blijven. Het woord is aan mevrouw Dijksema.

Mevrouw **Dijksema** (PvdA): Voorzitter. Ik zal mijn best doen. Toen wij – ik zou haast zeggen als laatsten der Mohikanen – de Nota Mobiliteit voor het eerst konden lezen, kon ik niet anders dan vaststellen dat het hier een beleidsarme nota betreft. Belangrijke keuzes zoals beprijzing van autovervoer of vrachtwagens worden overgelaten aan een volgend kabinet. Er is geen sprankelende visie op de toekomst van het openbaar vervoer. De gedachte alleen al dat je het ov moet verbeteren om de automobilist te blijven verleiden uit zijn auto te stappen, lijkt letterlijk een gepasseerd station. Een cynicus zou kunnen opmerken dat de politieke correctheid van de conservatieven zover is doorgeslagen dat het bijna onmogelijk is gemaakt om nog iets van een gedragsverandering bij mobiel Nederland teweeg te willen brengen. Toen de voorloper van deze nota, het NVVP, een aantal jaren geleden door VVD en CDA zonder omhaal in de prullenbak werd geworpen, was het belangrijkste argument daarvoor dat het toenmalige

voorstel niet ambitieus genoeg was. Ik ben benieuwd hoe vooral de heer Hofstra vandaag oordeelt over deze nota. Als hij zich nu net zo onverschrokken opstelt als destijds tegenover minister Netelenbos, komt hij ongetwijfeld tot hetzelfde oordeel. Wij zijn een aantal jaren verder, maar waar blijft nu de grootse en meeslepende dadendrang om de mobiliteit in Nederland in de periode tot het jaar 2020 echt een ander karakter te geven?

Gelukkig ben ik geen cynicus, maar een optimist in hart en nieren. Laat ik mijn bijdrage voor vandaag dan ook met iets positiefs beginnen: de fractie van de PvdA staat voluit achter het idee om acht netwerkanalyses te laten vaststellen, ter uitvoering van de Nota Mobiliteit. Wij gaan ervan uit dat die analyses de nota de inhoud kunnen geven waar wij zo op zitten te wachten, want al eerder is gebleken dat politieke daadkracht en vernieuwing eerder van onderop dan van bovenaf komt. Daarbij geldt wat ons betreft niet enkel een inhoudelijke voorwaarde om met deze analyses aan de slag te gaan, de "ladder van Verdaas". Nee, wij menen dat je deze netwerkanalyses alleen serieus kunt uitvoeren als je de lokale ambities ook een reële kans geeft en als je het budget voor het uitvoeren van de Nota Mobiliteit ook niet op voorhand dichttimmert met landelijk vastgestelde voorwaarden. Willen de ministers deze bereidheid vandaag tonen? Mijn fractie committeert zich zonder probleem aan het hiervoor uitgetrokken bedrag van 80 mld., wij denken dat het heel wel mogelijk is om met dit bedrag mooie en zinvolle dingen voor mobiel Nederland te doen. Ik merk er wel bij op dat dit inclusief het beleid moet zijn waarmee de effecten van het verkeer als het ware kunnen worden verzacht, zoals het CO₂-beleid, het beleid om geluidshinder tegen te gaan en het verkeersveiligheidsbeleid. Maar het is toch een tegenstelling in zichzelf om alvast vanuit het departement te bepalen welk deel van de pot waar precies naar toe gaat? Dat moet welhaast tot scheefgroei leiden; daarover wil ik graag een boekje open doen.

Allereerst het gebrek aan waardering voor de waarde van het openbaar vervoer dat uit deze nota spreekt. Natuurlijk, er wordt flink wat geld uitgetrokken voor het wegwerken van achterstallig onderhoud. En ja, daar zijn wij blij mee. Maar de politieke vraag die wij vandaag moeten beantwoorden, is of dit geld voldoende zal zijn om de zo gewenste groei van het openbaar vervoer te accommoderen. Daarin lijkt deze regering op z'n zachtst gezegd pessimistisch. ProRail werkt nu aan een scenario voor het spoor dat zich ergens tussen "niet verder afglijden" en "het huis op orde maken" beweegt. En voor een procentje reizigersgroei per jaar zal dat vast een prima scenario zijn, maar voor ons is het niet genoeg. Wij zouden graag zien dat er juist voor het openbaar vervoer rekening wordt gehouden met veel robuustere groeicijfers. De mobiliteit neemt in dit kleine kikkerland alsmat toe. Mensen willen zich verplaatsen, of wij dat nu leuk vinden of niet. En mensen hebben ook het volste recht om zich te verplaatsen, of dat nu met de trein of met de auto is. Het is echt onzin om te denken dat je de keuze van het vervoermiddel niet zou kunnen beïnvloeden. De minister laat overal waar zij maar kan – zij deed het gisteren nog – weten dat het in al die jaren nooit gelukt is, de automobilist te verleiden om zijn heilige koe te laten staan. Maar welke alternatieven heeft de automobilist op dit moment dan? Heeft de Randstad al een snelle, hoogwaardige metroachtige verbinding die

hoogwaardig vervoer tussen de harten van de steden mogelijk maakt? En als je op het platteland woont en de dienstregeling van het busvervoer door de drastische bezuinigingen van ook dit kabinet steeds verder achteruit ziet kachelen, stap je dan nog in die bus? Het antwoord op beide vragen is natuurlijk nee, maar dat had eenieder al begrepen...

De heer **Van Hijum** (CDA): U heeft flinke kritiek op het ambitieniveau van dit kabinet voor het openbaar vervoer, maar waar kan ik de voorstellen vinden die de PvdA-fractie in de afgelopen jaren heeft gedaan en die tot fundamenteel andere keuzes zouden hebben geleid? Zouden wij met die voorstellen zoveel meer geld voor openbaar vervoer beschikbaar hebben gehad?

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Als wij een regeerakkoord met het CDA hadden kunnen sluiten, zou de verdeling van het budget heel anders zijn geweest, ook voor het openbaar vervoer. Misschien komt het ooit nog weer zo ver, maar de situatie zou dan echt anders zijn geweest, dat weet u ook.

De heer **Van Hijum** (CDA): In de afgelopen jaren heeft uw fractie inderdaad gepleit voor meer geld voor openbaar vervoer, naar ik meen 2-of 300 mln. per jaar. Maar uit de plannen van de PvdA blijkt dat het openbaar vervoer gratis zou moeten worden. Je kunt een euro maar één keer uitgeven, ook als je lid bent van de PvdA-fractie, dus alles wat je aan gratis openbaar vervoer uitgeeft, kun je niet aan beter openbaar vervoer besteden.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Volgens mij is dat heel wel mogelijk, maar dat komt vast nog wel naar voren bij de bespreking van mijn initiatiefnota op dit punt. Maar laten wij wel wezen, mijn fractie heeft niet alleen voorstellen gedaan voor het stads- en streekvervoer, waarop u nu doelt; wij hadden in onze "beterbegrotingen" wel degelijk ook meer geld uitgetrokken voor bijvoorbeeld het achterstallige onderhoud aan het spoor. Daarnaast zal ik vandaag ook een aantal voorstellen doen die in ieder geval zullen leiden tot een drastische verbetering van de nota. Bovendien, als u zo tevreden bent met het ambitieniveau van deze nota voor het openbaar vervoer, waarom bent u dan al een week lang bezig om alle beschikbare media te gebruiken om allerlei voorstellen te doen? Ik noem het Rondje Randstad; hartstikke goed, daar zijn ook wij een voorstander van. Verder ov-netwerk Brabantstad; hartstikke goed, ook daarvan zijn wij een voorstander. Met andere woorden, als u het ambitieniveau nu zo geweldig vond, zou u toch niet zulke aanvullende voorstellen hebben gedaan? Volgens mij kunnen wij elkaar de hand schudden.

De heer **Van Hijum** (CDA): Het gaat mij ook om de toon bij de kritiek op de keuzes die in de nota worden gemaakt. U zegt dat het allemaal afbraak geweest is en dat het nergens toe geleid heeft.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Het woord "afbraak" heb ik niet eens gebruikt.

De heer **Van Hijum** (CDA): Ik heb geconstateerd dat de PvdA in de afgelopen jaren geen wezenlijk andere voorstellen heeft gedaan die geleid zouden hebben tot

andere keuzes dan die van het kabinet. En het geld dat nodig is voor wat u voorstelt, gaat op aan gratis openbaar vervoer. Het is voor mij trouwens nog maar de vraag of het wel voldoende is om dat te betalen. Daar komen wij misschien straks nog over te praten, maar alles wat je aan gratis openbaar vervoer uitgeeft, kun je in ieder geval niet aan beter openbaar vervoer uitgeven.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Ik begrijp wel dat mijn toon u niet bevalt, maar de waarheid klinkt soms gewoon hard. Laat ik nu dan maar een positieve toon aanslaan, want er zijn goede voorbeelden in ons eigen land om aan te tonen dat het ook anders kan. Maxx, het nieuwe vervoer in Almere, dat ik onlangs de reizigersprijs van Rover mocht geven, kent een groeipercentage van bijna 40. En ook de HTM, die naarstig werkt aan RandstadRail, mikt op hoge groeicijfers. Het kan dus, maar je moet het wel willen. De PvdA zou graag zien dat de Nota Mobiliteit meer ruimte schept voor goed openbaar vervoer en wij hebben daarvoor wel degelijk een aantal voorstellen. De heer Van Aartsen heeft bij de algemene beschouwingen een aantal uitspraken gedaan over Nederland in 2015. Hij sprak daarbij over de gedachte dat onze Randstad een soort deltametropool zou worden, zeg maar een New York aan de Noordzee. Hoewel hij ook een aantal dingen over mobiliteit heeft gezegd die wij een stuk minder konden waarderen, was zijn pleidooi voor het Rondje Randstad ons uit het hart gegrepen. Nu heeft de minister gisteren in Buitenhof al gereageerd op deze oproep, maar zij maakte zich er nog wel wat gemakkelijk van af door te stellen dat het rondje al bijna klaar is als het traject Utrecht-Amsterdam volgend jaar voltooid zal zijn. Dit lijkt ons een typisch geval van jezelf rijk rekenen, want een lightrail-verbinding in de Randstad is toch echt iets anders dan het aan elkaar knopen van de huidige stukken spoor met hier en daar een verdubbeling.

Het Nederlandse spoor vraagt, vooral in de Randstad en in een aantal andere stedelijke gebieden, om een flinke upgrade. Je hoort deze bewindslieden er zelden over, maar er is vaak een file op het spoor. Daar moeten wij iets aan doen, want het bestaande systeem genereert onvoldoende capaciteit. In onze ogen moeten wij dan ook doorgroeien naar het "state of the art"-scenario dat ProRail eerder voor ogen had. Dit betekent dat wij veel meer capaciteit genereren op het bestaande spoor met slimme en effectieve maatregelen, zoals inhaalsporen, spoorverdubbeling of andere noodzakelijke aanpassingen, zoals 25 kV. Deze maatregel vragen eigenlijk net zoveel spoed als de zo vurig gewenste verbreding van de bestaande wegen. Daarom bepleiten wij vandaag eenzelfde procedure voor de capaciteitsvergroting op het spoor als voor die op de weg, een spoedwet spoorverbreding.

De verbindingen binnen en tussen de stedelijke gebieden vormen een belangrijk knelpunt. Veel files ontstaan in de aanvoerroutes vanuit de steden en op de rondwegen; juist de regionale reizigers veroorzaken problemen op deze wegen. Daarom houden wij een pleidooi voor veel meer lightrail-verbindingen in netwerksteden. Lokale bestuurders kunnen deze echt niet uit hun BDU-middelen betalen, want dan zijn zij de eerste dertig jaar nog bezig met afbetalen. Daarom verdienen enkele kansrijke lightrail-projecten financiële steun van het Rijk, zoals ov-netwerk Brabantstad. Ik hoop alleen wel dat de lobby in Noord-Brabant, die zeer succesvol is – dit gunnen wij

deze mensen van harte – er niet toe zal leiden dat alleen dit lightrail-project overleefd blijft. Zelf zou ik graag ook het Twentse agglo-netwerk in de warme belangstelling van de bewindslieden aanbevelen, een verbinding van vijf knooppunten tussen Enschede en Wierden. En ten slotte noem ik Kolibri, een lightrail-plan uit Groningen, wat wij ook een prachtig voorbeeld vinden.

De heer **Hermans** (LPF): De fractie van de PvdA legt nogal wat wensen op tafel en ik kan me best voorstellen dat deze laatste wel zo ongeveer te financieren zouden zijn, maar in de periode tot 2020 een enorme slag maken in het openbaar vervoer zou ettelijke miljarden gaan kosten. Ten koste van wat zou dat gefinancierd moeten worden?

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Wij hebben gezegd dat wij het bedrag van 80 mld. niet op voorhand willen verdelen op de manier zoals het nu al in beton gegoten lijkt te zijn. Wij denken dat dit soort projecten een belangrijke rol kunnen spelen in de netwerkanalyses. Om Twente als voorbeeld te nemen, daar wil men heel veel: een A1, een A18 en een agglo-lijn. Mijn fractie zegt dan: het kan niet allemaal tegelijk, dus wij gaan voor de A1 en het agglo-netwerk. Een nieuwe snelweg, een A18, kan dan dus niet. Je moet op een gegeven moment kiezen, want lokale bestuurders moeten wel begrijpen dat het geld niet als manna uit de hemel komt vallen. Wij vinden dat zij op basis van hun analyses voor een belangrijk deel zelf mogen kiezen, maar wij constateren dat lightrail steeds maar niet van de grond komt omdat de verantwoordelijkheid voor het ontwikkelen daarvan wordt overgedragen aan de betrokken lokale bestuurders. Die moeten het van BDU-middelen betalen, en dat kan gewoon niet.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Even voor de duidelijkheid, de minister stelt nu bijna 20 mld. beschikbaar voor nieuwe projecten. Dit bedrag wordt voor 100% aan wegen besteed. De fractie van de PvdA zegt dus dat wij dit nog maar eens moeten bezien en dat de verdeling ook anders kan uitvallen.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Precies, u heeft het heel goed begrepen.

Het stads- en streekvervoer verdient een drastische upgrade. En dat het mogelijk is om echt iets te doen, bewijzen de eerder genoemde Maxx uit Almere en bijvoorbeeld ook de Lelybus in Lelystad, of Syntus in Gelderland. Ik heb de Kamer twee weken geleden een initiatiefnota gestuurd met voorstellen om het stads- en streekvervoer te verbeteren. Die bevat – u kent mij – politiek niet-correcte voorstellen om vervoerders en bestuurders uit te dagen om er echt werk van te maken, bijvoorbeeld met multitarieven voor speciale doelgroepen. Maar over dit soort zaken komen wij in deze Kamer bij de behandeling van mijn nota nog wel te spreken. Ik wil wel alvast twee zaken op de agenda zetten. Ten eerste bundeling van de middelen voor doelgroepenvervoer; daarover is verleden jaar een motie van mij aangenomen, maar daar komt echt geen snars van terecht. Minister Peijs schrijft hierover prachtige woorden, dus zij is het er vast mee eens. Maar VWS is hierbij de voortrekker en het wordt helemaal niks. Maak er dus iets van, anders schiet het niet op, zo zeg ik tegen de minister. Ik wil ook best de minister van VWS tot de orde

roepen; ik maak uit een handgebaar van de minister op dat dit haar hartelijke steun heeft. Ten tweede is mijn stelling dat je de decentrale overheden natuurlijk niet de handen op rug moet binden, dus tariefsvrijheid moet gewoon het uitgangspunt zijn.

Verder wordt er inmiddels overal in het land gesproken over het idee van tweeduizend kilometer vrije busbaan. Of het zoveel moet zijn, weet ik niet, maar ik pleit er wel voor om in de netwerkanalyses de vrije busbanen een upgrade te geven, want het blijkt dat daarmee veel sneller vervoer kan worden gerealiseerd. Dat is natuurlijk belangrijk voor een stad.

Dan wil ik nog enkele woorden wijden aan innovatie. De Raad voor Verkeer en Waterstaat heeft onlangs een interessant advies uitgebracht met de titel "Innoveren, een kwestie van doen". Zo is het maar net! Ik heb het idee dat er heel veel over innovatie gesproken wordt, maar wat levert al dit management by speech nu in de praktijk op? Is Verkeer en Waterstaat nu echt de grote regisseur, de aanjager of zelfs maar de launching customer als het om het innoveren gaat? Natuurlijk, er zijn een aantal projecten gestart, men is bij elkaar geweest in Maarssen, maar het houdt niet over. Wat is nu precies de samenhang in het regeringsbeleid? En is V&W ook op dit punt het "doe-departement" dat wij beogen? Wij begrijpen heel goed dat dit soort ontwikkelingen veelal vanuit de markt moeten komen; een geliefde gezegde van deze minister is: dat is aan de markt. Maar dat is me net iets te simpel en het mag ook geen aflat worden! Je kunt de markt namelijk wel prikkelen om er echt iets van te maken.

Ik zou graag twee voorstellen willen doen om aan de slag te gaan, naast het door collega Verdaas al genoemde project "kilometerverzekeren". Het eerste is het geven van een positieve prikkel aan de NS om met geluidsarm materieel te gaan werken. Het geldt dat de overheid bespaart, kan dan voor een deel worden ingezet om de gebruikersheffing te verlagen die de NS voor de infrastructuur betaalt. Het tweede voorstel is het stimuleren van telwerken. De Stichting Nederlands Telwerkforum heeft echt een aantal interessante suggesties gedaan om het telwerken te bevorderen, waaronder een postbus 51-spotje, een fiscale stimulans voor werkgevers en het bevorderen van telefonisch vergaderen en video-vergaderen. Ook hierbij dient de overheid het goede voorbeeld te geven.

Uit mijn inbreng blijkt dat mijn fractie een behoorlijk kritische opstelling kiest en dat wij graag concrete zaken in de nota willen opnemen of aanscherpen. Wij moeten met zo'n verhaal immers verder tot 2020; dan ben ik bijna vijftig. Wij hopen natuurlijk dat de regering in staat zal zijn om ons te overtuigen van haar plan, want het wachten op een nieuwe nota is natuurlijk geen aantrekkelijk perspectief.

De heer **Van Hijum** (CDA): Voorzitter. Het is natuurlijk de vraag of het toeval is dat wij de Nota Mobiliteit bespreken op de eerste vergaderdag na de grootste verkeerschaos die Nederland in de afgelopen decennia heeft gekend en die ons in elk geval weer even met de neus op de feiten heeft gedrukt. Wij zijn er weer eens aan herinnerd hoe kwetsbaar ons verkeerssysteem en ons verkeersnetwerk voor verstoringen zijn, door weersomstandigheden, door wegversperringen, veroorzaakt door vrachtwagens en ongelukken, of door goederentreinen die tegen elkaar botsen. Het zijn soms

kleine verstoringen met gigantische gevolgen. Het maakt ook weer eens zichtbaar en voelbaar hoe afhankelijk gezinnen en bedrijven van mobiliteit geworden zijn. Ik zag zojuist dat mevrouw Gerkens het SVV-2 voor zich heeft liggen; dat stamt uit 1989 en het had nog echt als doelstelling, de mobiliteit af te remmen. Gelukkig kiest de regering in de Nota Mobiliteit een andere invalshoek, namelijk het ondersteunen en erkennen van de behoefte aan mobiliteit en het faciliteren van de mobiliteitsgroei. Let wel, dit betekent niet dat de overheid in het geheel geen rol zou spelen om hierbij op te treden of bij te sturen. Congestie en luchtvervuiling zijn uiteraard collectieve problemen waarbij ook de overheid een rol speelt en een verantwoordelijkheid heeft. Maar de invalshoek van deze nota vind ik in ieder geval een stuk reëler dan die van haar voorgangers.

Waarop let onze fractie nu bij het beoordelen van de Nota Mobiliteit? Aangezien deze nota een looptijd tot 2020 heeft, hecht ik eraan om hier even expliciet bij stil te staan, en wel op basis van vier uitgangspunten. Het eerste is de vraag of de maatregelen aansluiten bij de problemen en de behoeften van de samenleving. Mobiliteitsbeleid moet gezinnen en bedrijven perspectief bieden op meer bewegingen en minder files. Dit ligt uiteraard voor de hand. Daarbij komt dat de nota goed moet aansluiten bij de ruimtelijke en economische prioriteiten van het Rijk. Het tweede criterium is de duurzaamheid van het beleid. Mobiliteitsbeleid moet ook perspectief bieden aan generaties na ons, zowel qua bereikbaarheid als qua leefbaarheid. Wij moeten een overgang naar duurzame mobiliteit in gang zetten. In de derde plaats vindt mijn fractie het evenwicht tussen stad en regio van belang. Hierover is al veel gezegd. De bereikbaarheidsproblemen zijn uiteraard het meest nijpend en urgent in de Randstad, maar wat ons betreft moet het mobiliteitsbeleid bijdragen aan een evenwichtige ontwikkeling van alle landsdelen. Daaraan zullen wij de nota dan ook nadrukkelijk toetsen. En in de vierde plaats gaat het om de vraag of het beleid innovatief is; mevrouw Dijkema noemde dit ook al. Wij spreken over de ontwikkeling van Nederland tot kennisland, tot innovatieland. Ook het mobiliteitsbeleid kan profiteren van slimme oplossingen; daarmee wordt er een bijdrage geleverd aan het concept Nederland kennisland. Ik begin met betere bereikbaarheid, want dat is uiteindelijk de hoofddopgave bij de Nota Mobiliteit. Op dit moment is de schade van files voor huishoudens en bedrijven al enorm. Het aantal autokilometers zal in de komende jaren alleen maar verder toenemen, naar verwachting met 40%. Hetzelfde geldt voor het vrachtverkeer, maar daarbij wordt in de nota zelfs een percentage van 80 genoemd. Zonder ingrijpen zal het aantal uren waarin wij in de file staan, in 2020 ten opzichte van 2000 verdubbeld zijn. Dit vraagt echt om een pakket van ambitieuze maatregelen. Dit moeten wij vaststellen, maar het is nog belangrijker om het snel uit te voeren. Onze fractie maakt zich echt grote zorgen over de bereikbaarheid van onder andere onze mainports Schiphol en Rotterdam, belangrijke kenniscentra zoals Eindhoven, en vele andere stedelijke gebieden. De aan- en afvoer van goederen loopt vertraging op; "just in time"-leveranties worden gefrustreerd en mensen komen te laat op hun werk en voor afspraken. In de nota's Ruimte en Pieken in de Delta zet het kabinet in op een vitale economie. Samen met regionale overheden en bedrijven worden momenteel netwerkanalyses uitgevoerd om de bereik-

baarheid van regio's te verbeteren en daarbij de effectiefste maatregelen te selecteren. Dit kunnen extra wegen zijn, maar ook openbaar vervoer, verkeersmanagement of transferia. De plannen moeten medio 2006 gereed zijn. Er is al een substantieel bedrag beschikbaar om ze uit te voeren; voor wegen is er tot 2020 ongeveer 30 mld. beschikbaar, voor de regionale overheid ongeveer 20 mld. Dit laatste bedrag wordt echter voor een belangrijk deel besteed aan het stads- en streekvervoer, dus het budget voor wegverbetering is aan de krappe kant. Wij voorzien dan ook dat de netwerk-analyses bloot zullen leggen dat er op termijn te weinig geld beschikbaar zal zijn om de bereikbaarheidsproblemen echt te kunnen aanpakken. Wij denken dan ook dat er extra geld nodig is om de plannen die uit de analyses zullen voortvloeien, te kunnen uitvoeren. Dat kan tegen die tijd gefinancierd worden via meevallende aanbestedingen – een fors aantal aanbestedingen is al meegevalen, wat substantiële bedragen heeft opgeleverd – en/of toekomstige FES-middelen. Bij de uitvoering van de netwerkanalyses denken wij nadrukkelijk aan de acht stedelijke netwerken die in de Nota Mobiliteit genoemd worden, aangevuld met de drie gebieden die de heer Verdaas al heeft genoemd en die voorkomen in een motie van PvdA en CDA, namelijk de Friese steden, de A7- en de Westergo-zone om precies te zijn, de IJsseldelta en de Stedendriehoek.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): U zegt dat er waarschijnlijk te weinig geld zal blijken te zijn, als de netwerkanalyses voltooid zijn. Dat zal pas over een jaar of zo zijn. Vindt u dat wij nu al aan de minister kenbaar kunnen maken dat wij instemmen met de verdeling van het geld die zij in de nota voorstelt?

De heer **Van Hijum** (CDA): Dat kan op zichzelf wel, ook omdat er in de nota aangegeven wordt dat uiteindelijk de effectiefste oplossing gekozen zal worden. Ook de minister toont zich bereid om geld beschikbaar te stellen voor een investering in het onderliggende wegennet, als die effectiever blijkt te zijn dan aanpassing van een snelweg. Ik denk dan ook dat er wel flexibiliteit is ingebouwd in de aanpak van de netwerkanalyses en dat wij met het pakket en het geld dat wij nu hebben, al een heleboel dingen kunnen doen. Maar om de knelpunten te weten te komen hoeft je maar in een stedelijk gebied te vragen of men daar voldoende heeft aan de brede doeluitkering om te kunnen investeren in regionale bereikbaarheid. Ik voorzie dan ook dat dit als een breed probleem op tafel zal komen te liggen, als wij medio 2006 het resultaat van de netwerkanalyses kunnen bespreken.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Maar betekent dit dat de verdeling tussen openbaar vervoer en weg voor de CDA-fractie opnieuw ter discussie kan worden gesteld?

De heer **Van Hijum** (CDA): Het budget voor rijkswegen willen wij niet aantasten, dus het gaat om de uitwisselbaarheid van het onderliggende wegennet en het rijkswegennet. Wij vinden dat daarbij flexibiliteit nodig is. Bovendien is er 16 mld. uitgetrokken voor verbetering van het openbaar vervoer, daarbij is nog wel een aantal plussen nodig om onze ambities op dat terrein waar te kunnen maken; daarover kom ik nog uitgebreid te spreken.

Bij de analyses voor de mainport Schiphol en voor de Noordvleugel kunnen wij bezien, hoeveel geld er kan worden verkregen uit de verkoop van het minderheidsbelang van de Staat in de aandelen van Schiphol. Men weet hoe mijn fractie over deze vervreemding denkt, maar als het er toch van komt, is het wat ons betreft zaak om dit geld niet te verjubelen, maar het te steken in maatregelen om de economische structuur van het gebied rondom Schiphol te versterken. Daarbij kun je ook denken aan infrastructuur.

De heer **Hofstra** (VVD): Deze redenering kan ik helemaal niet volgen, want er staat in het regeerakkoord dat de opbrengst van deelnemingen van de Staat aan verlaging van de staatsschuld besteed zal worden.

De heer **Van Hijum** (CDA): Dan verwijs ik nog maar even naar de afspraken in het regeerakkoord voor het kabinet-Balkenende I. In dat regeerakkoord staat duidelijk dat die aandelen vervreemd zullen worden om extra geld voor het mobiliteitsbeleid te verwerven. Ik hoop eerlijk gezegd ook op steun van uw fractie, want onder deze voorwaarde zijn wij indertijd gezamenlijk akkoord gegaan met deze stap.

De heer **Verdaas** (PvdA): Ik denk dat de heer Duivesteyn nu ook meeluistert. Als het standpunt van de CDA-fractie over het vervreemden van de aandelen van Schiphol helder is, ben ik daar heel benieuwd naar.

De heer **Van Hijum** (CDA): Ik heb aangegeven dat wij niet stonden te juichen om daarmee in te stemmen. Er zijn nadrukkelijk nog twee opties: onderhandse plaatsing van aandelen of Schiphol naar de beurs brengen. Er wordt nu een hele procedure in gang gezet om te bepalen wat de verstandigste keuze zou zijn, maar uiteindelijk zullen de aandelen van de Staat vervreemd worden, onderhands of via de beurs. Onze voorkeur is bekend, maar wij hebben er in de Kamer een procedure voor afgesproken. Het gaat nu om wat wij met het vrijkomende geld kunnen doen. Wij vinden dat wij dit geld, aangezien Schiphol er ook echt baat bij moet hebben, het beste kunnen steken in maatregelen om de economische structuur te versterken, zoals de infrastructuur rondom Schiphol.

Bij het behandelen van de Nota Ruimte heeft onze fractie al ingezet op het vroegtijdig ontsluiten van nieuwe woonwijken en bedrijven, onder het motto "eerst bewegen, dan bouwen". De overheid moet lessen trekken uit de ellende die de bewoners van Vinexwijken zoals Leidsche Rijn hebben ondergaan. In de Nota Mobiliteit wordt dit uitgangspunt onderschreven, zowel voor wegen als voor het openbaar vervoer. Maar het is voor mijn fractie de vraag of de ontsluiting van nieuwe woongebieden nu ook echt beter geregeld wordt. Daarbij denken wij aan de ontwikkeling van nieuwe woon- en bedrijventerreinen in Almere, in de Zuidplaspolder, op de as Leiden-Katwijk, inclusief vliegveld Valkenburg, de Hoeksche Waard, Brabantstad en Venlo. Het is geen uitputtende opsomming. In de nota wordt de financiële verantwoordelijkheid voor de ontsluiting van dergelijke gebieden voor een belangrijk deel bij de decentrale overheden gelegd. Zij kunnen daarbij ook gebruik maken van de opbrengsten van de grondexploitatie. Niettemin is er veelal toch nog een tekort. Graag vernemen wij of het uitgangspunt "eerst bewegen, dan bouwen" met

deze nota realiteit zal worden en hoe het op elkaar aansluiten van beide nota's gegarandeerd wordt. De heer Verdaas heeft al een aantal opmerkingen gemaakt over de Triple A. Wij kunnen ons op zich iets voorstellen bij het feit dat je prioriteit toekent aan de A2, A4 en A12 vanwege de betekenis van die assen voor de stuwende werkgelegenheid. Dit staat ergens in een bijlage bij de antwoorden op vragen uit de Kamer over kwantificering van het economische belang van die assen. Vanuit die optiek kan het verstandig zijn om, als er knelpunten zijn, een gewicht toe te kennen aan het oplossen van knelpunten op die assen. Ook bij de behandeling van de Nota Ruimte heeft mijn fractie gewezen op het economische belang van de A1-corridor tussen Schiphol, de Stedendriehoek, Twente en het Oost-Europese achterland. Onderzoeken wijzen uit dat de bijdrage van de A1 aan de economie vergelijkbaar is met die van de A12, zeker voor wat betreft de stuwende werkgelegenheid. Het belang van de A1 voor het vrachtverkeer naar het Oost-Europese achterland is zelfs groter dan de A12. Mijn fractie stelt daarom, samen met de heer Verdaas, voor om de A1 een Triple A status toe te kennen, zodat de aanpak een hogere prioriteit krijgt. De minister heeft bovendien bij de behandeling van de Nota Ruimte toegezegd dat op zoek gegaan zal worden naar additionele middelen uit het TEN, de Europese subsidie voor infrastructuur. Wij zouden graag vernemen hoe dat vordert.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Ik begin mij bij de discussie over de Triple A en al die verbindingen af te vragen of het om het economisch of het electoraal belang gaat van een bepaalde verbinding.

De heer **Van Hijum** (CDA): De A1 loopt inderdaad niet langs Zwolle, om dat misverstand maar even weg te nemen. De A28 zou dan eerder voor de hand liggen. Ik kan mij de vraag voorstellen. Ik vind dat er een inhoudelijke basis moet zijn voor het toekennen van prioriteit aan een weg. Wij hebben ons ook de vraag gesteld of je het überhaupt moet doen. Waarom kennen wij niet gewoon hoofdverbindingssassen en verder niets? De redenering van de Nota Mobiliteit is dat je kijkt naar verbindingen tussen belangrijke economische gebieden vanaf de mainports naar economische kerngebieden. Het maakt niet uit of die in Twente, Noord-Nederland of Zuid-Nederland liggen. Er moet ook worden gekeken wat het belang is van de stuwende werkgelegenheid aan die assen. Om die reden vind ik het inhoudelijk verdedigbaar dat je de A1 aan die lijst toevoegt. Geldt dat ook voor de A7-corridor? Ik probeer de vraag van de heer Hofstra even voor te zijn. Ik ben daar nog niet helemaal van overtuigd, want ik zou ook graag zo'n analyse willen zien voor die corridor. Het is voor mij niet onbespreekbaar, maar misschien kan de minister daar in eerste termijn op reageren.

De heer **Hofstra** (VVD): Het is op zich wel grappig dat de heer Van Hijum de vraag probeert te beantwoorden voordat ik de vraag stel.

De heer **Van Hijum** (CDA): Dat is collegialiteit, mijnheer Hofstra.

De heer **Hofstra** (VVD): Ik hoorde de heer Van Hijum zeggen dat er misschien ook wel iets voor te zeggen is

om het te houden bij de hoofdverbindingssassen. Dat vond ik een heel goede opmerking. Vervolgens wordt geconstateerd dat wij wat te kort komen als wij naar heel Nederland kijken. Het voorstel van het kabinet laat een heel grote vlek in Noordoost-Nederland leeg. Het is terecht dat de A1 daarin moet passen. Volgens dezelfde logica moeten voor Zwolle, de Friese steden, Groningen en Assen de A6 en A7, dus de Noordcorridor, erin.

De heer **Van Hijum** (CDA): Ik heb niet gezegd dat het mijn standpunt is dat wij ons moeten concentreren op de hoofdverbindingssassen. Wij hebben ons die vraag gesteld. Als het economische belang van zo'n weg, ook voor de stuwende werkgelegenheid, en het aansluiten bij de nota's Ruimte en Pieken én de Delta onomstreden is, dan komt die corridor daarvoor wat ons betreft ook in aanmerking. Voor de witte vlekken is het belangrijk dat wij niet alleen naar de wegen zelf kijken, maar ook de netwerkanalyses toevoegen voor het Friese gedeelte, de regio IJsseldelta en de Stedendriehoek. Ik hoop dat de heer Hofstra die aanpak ook wil steunen, want ik denk dat dit voor de economische ontwikkeling van die gebieden nog belangrijker is dan toekenning van de Triple A status aan de as die hij noemt.

Waar mogelijk moet gebruik worden gemaakt van publiekprivate samenwerking. De Nota Mobiliteit geeft aan dat pps bij veel projecten wordt onderzocht. Bij welke projecten gaan wij daadwerkelijk met pps aan de slag? Waarom horen wij niets meer van het aanbod van VNO-NCW om 15 mld. beschikbaar te stellen voor de voorfinanciering van projecten om op die manier op korte termijn een impuls te geven aan de bereikbaarheid? Het grootste deel van die impuls zit na 2012. Als dat kan, zouden wij veel eerder willen beginnen met een aantal van die projecten. Hoe staat het met de uitvoering van de motie die door mij is ingediend samen met een flink aantal collega's, waarin de regering wordt verzocht om in de Nota Mobiliteit aan te geven hoe de uitvoering van de Nota Mobiliteit via pps wordt versneld? Ik zou daar graag wat meer duidelijkheid over willen hebben. Ook de scheiding van verkeersstromen kan bijdragen aan een betere bereikbaarheid. De CDA-fractie pleit voor speciale doelgroepstroken op belangrijke doorgaande routes naar het oosten en het zuiden, bijvoorbeeld op de A12, A1 of A4 voor het vrachtverkeer. Overigens spreekt ook het voorstel van mevrouw Dijkzema mij wel aan om te kijken naar busstroken. Je hebt het dan vaak over binnenstedelijke gebieden. Hier heb ik het nadrukkelijk over doorgaande routes naar het zuiden en oosten van Europa.

De minister constateert dat beprijzen onontkoombaar is om de files terug te dringen. Zonder die maatregel zal er 3 mld. tot 7 mld. extra nodig zijn om de ambitie te realiseren. Ik hoor nu ook bedragen van 10 mld. of 12 mld. Misschien kan daar nog wat meer opheldering over komen. In de nota staat volgens mij 3 mld. tot 7 mld. als inverdieneffect als gevolg van beprijzing. De minister kiest naar onze mening terecht voor een nuchtere en reële stap-voor-stapbenadering en voor een duidelijke koppeling tussen beprijzen en het verbeteren van de bereikbaarheid. Het CDA heeft geen overdreven verwachtingen van het effect van een kilometertarief op de files. Een belangrijke vraag is namelijk of mensen een alternatief hebben. Daarom vinden wij het ook belangrijk om juist in die alternatieven te blijven investeren, ook in

de komende jaren en zowel in de weg als in het openbaar vervoer.

Betalen per kilometer is wel eerlijker dan betalen voor het bezit van de auto en kan bijdragen aan een betere luchtkwaliteit. Schaarste krijgt een prijs en waar geen files zijn, betaal je minder. Daarom is het CDA op zich voorstander van het vervangen van de huidige auto-belastingen – BPM en de motorrijtuigenbelasting – door een bedrag per kilometer, zoals de commissie-Nouwen voorstelt. Dit met de voorwaarde dat er geen sprake mag zijn van een lastenverzwaring. Een andere voorwaarde is dat de systeemkosten tot een aanvaardbaar niveau worden teruggebracht. Ik vind het zelf lastig om daarbij een norm te noemen. De heer Nouwen noemde tijdens de hoorzitting 5%. Wellicht is dat reëel, maar dat is voor discussie vatbaar. Wij vinden dat je een duidelijk maximum moet stellen. De 20% die in Duitsland wordt gehanteerd, is werkelijk veel te veel. Wij nemen echter pas een definitief besluit als bekend is hoe het systeem eruit ziet, wat de kosten en de risico's zijn en wie dat gaat betalen.

Wij vinden dat je op basis van wat er nu voorligt, niet met zijn allen kunt zeggen: wij gaan dat vóór 2007 even invoeren. Bij mijn weten is er ook niemand die dat voorstelt, maar wij denken dat het verstandig is om voor die invoering een procedure in gang te zetten conform de adviezen van de commissie-Duivesteijn voor grote projecten. Het uitgangspunt ondersteunen wij, maar wij bouwen duidelijk een aantal besluitvormingsmomenten in. In modern jargon heet dat tegenwoordig go/no go-momenten. Daarbij is het nadrukkelijk mogelijk om te zeggen dat wij het niet doen of dat niet aan de voorwaarden is voldaan. Het gaat om een aantal duidelijke besluitvormingsmomenten waarbij wij als Kamer ook een keuze hebben.

Een randvoorwaarde is voor ons dat de opbrengsten van het kilometertarief worden geoormerkt voor mobiliteit. Zonder die oormerking blijft het beeld van de auto als melkkoe van de overheid bestaan. Een van de redenen voor consumentenorganisaties als de ANWB om in te stemmen met het advies van de commissie-Nouwen, was het wantrouwen van de automobilist jegens de overheid en het feit dat men niet het gevoel heeft dat het geld dat men opbrengt ook ten goede komt aan mobiliteit. Dat wantrouwen kun je wegnemen door te kiezen voor een transparanter systeem.

De heer **Hermans** (LPF): Dat beeld van melkkoe klopt vooralsnog prima, aangezien de automobilist een nettobetalingspositie heeft van meer dan 10 mld. De heer Van Hijum heeft het over een koppeling. Hoorde ik hem nu zeggen dat die koppeling 100% zal zijn? Opbrengsten gaan naar infrastructuur?

De heer **Van Hijum** (CDA): Ik heb beweerd dat je bpm en MRB moet afbouwen onder gelijktijdige invoering van zo'n kilometertarief. Hoe wij dat precies gaan doen met de koppeling en de bestemming van de middelen, moeten wij volgens mij nog eens heel goed op een rij zetten. Het huidige infracapitaal bedraagt 6 à 7 mld. Dat geld gaat naar wegen, openbaar vervoer en vaarwegen. Ik wil voorkomen dat wij op die terreinen te maken krijgen met een forse kaalslag. Wij zullen daar nog eens goed over moeten discussiëren. Op dit moment is het uitgangspunt van mijn fractie dat er geen lastenverzwaring mag plaatsvinden. Veel mensen hebben het idee dat

de overgang naar zo'n systeem alleen maar bedoeld is om extra inkomsten te genereren. Ik vind dat wij daar klip en klaar over moeten zijn. Er mag geen sprake zijn van lastenverzwaring, want het moet gaan om een budgetneutrale invoering. Alleen onder die conditie kan mijn fractie daarmee instemmen.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Ik vind het verheugend – al zegt u het een beetje tussen neus en lippen door – dat het CDA-standpunt van eerst bewegen en dan beprijzen nu de facto wordt verlaten. Welkom in het kamp van de mensen die deze kant op willen. Hoe komen wij daar? U zegt dat u de TCI-methode, dus breed beginnen en langzaam trechteren, interessant vindt. Ik borduur voort op die suggestie. De TCI formuleert een doel. Dat zou in dit geval betere doorstroming en milieudoelen zijn. Vervolgens ga je kijken met welke middelen je die doelen kunt bereiken. Beprijzen is één van die middelen. Andere middelen zijn waarschijnlijk openbaar vervoer en meer asfalt aanleggen. Je moet het dan ook in die breedte verkennen en dat betekent dat je niet alleen die ene oplossing in het model kunt stoppen. Bent u bereid tot die consequentie?

De heer **Van Hijum** (CDA): Ik moet even nagaan of ik snap wat de heer Duyvendak precies bedoelt. Het gaat er toch om dat wij met elkaar de route verkennen die zou kunnen leiden tot de invoering van een systeem van anders betalen? Het gaat om de effecten van zo'n systeem. Daarvan hebben wij wat CPB-verkenningen gezien. Wij kunnen daar natuurlijk ook niet omheen. De maatschappelijke baten die daarvan worden verwacht, zijn op termijn positief. Er zal een aantal duidelijke randvoorwaarden nader moeten worden ingevuld voordat wij uiteindelijk met zo'n systeem kunnen instemmen. Dergelijke zaken moet je in dat proces inbrengen. De heer Duyvendak maakt het voor mijn gevoel wel heel breed en ik weet niet of dat tot een goede afweging leidt.

De heer **Hofstra** (VVD): Ik deel het standpunt dat er voor de automobilist gemiddeld genomen geen lastenverzwaring mag optreden, natuurlijk volledig. Oormerking kan een heel groot voordeel hebben, namelijk dat wij ervoor zorgen dat wij juist meer geld krijgen voor infrastructuur. De regering wil natuurlijk korten omdat er vanuit de schatkist geld naar infra gaat. Wij kunnen afspreken dat dit voor hooguit 30% mag. Dan hebben wij dus meer geld voor infrastructuur.

De heer **Van Hijum** (CDA): Maar vooralsnog minder geld voor iets anders. Daar moet je ook duidelijkheid over verschaffen. In die breedte wil ik de discussie wel zien. Ik vind het bovendien onverstandig om mensen nu al voor te spiegelen dat zij in de toekomst meer moeten gaan betalen voor wegen. Ik las ook zoiets van uw kant in het artikel in de Telegraaf van afgelopen zondag. Laten wij eerst maar eens kijken hoe wij tot een budgetneutrale invoering van het systeem kunnen komen en mensen niet al op voorhand lastenverzwaring in het vooruitzicht stellen, want ik denk niet dat dit het draagvlak ten goede komt.

De heer **Hofstra** (VVD): Collega Van Hijum begrijpt niet wat ik bedoel. Ik ben begonnen te zeggen dat wij natuurlijk tegen autorijdend Nederland moeten zeggen

dat de lasten in totaal niet omhoog gaan. De Duitsers hebben het bedrag voor de "LKW Maut" een dag later heel sneaky in de rijksuitgaven verlaagd. De infra werd er dus niets beter van. Ik stel juist voor om een deel van de huidige stromen vanuit de schatkist in stand te houden, naast de opbrengsten die hetzelfde zijn als nu en die ook in de infra gaan. Wij hebben dan juist meer geld terwijl de automobilist niet meer betaalt.

De heer **Van Hijum** (CDA): Volgens mij heeft de heer Hofstra gezegd dat er extra geld nodig is en dat het ook mogelijk zou zijn om de inkomsten te verhogen. Misschien heb ik dat verkeerd gelezen. Laten wij het daar maar even op houden omwille van de lieve vrede.

De heer **Van der Ham** (D66): Ik ben ook erg blij met het standpunt van de CDA-fractie op dit punt. Er zit natuurlijk één addertje onder het gras, namelijk de doelheffing. Een meerderheid van de Kamer en zelfs een deel van de oppositie vindt dit, maar minister Zalm is daar nog geen groot voorstander van. Sterker nog: hij is er zeer op tegen. Ik hoop niet dat u geen fall-backoptie heeft voor wat betreft de kilometerheffing. Voor ons is het om meerdere redenen van groot belang dat de kilometerheffing er gaat komen. Wat gaat u allereerst als CDA richting minister Zalm doen om dat te bewerkstelligen? Mocht hij daartoe tijdens deze kabinetsperiode niet bereid zijn, wat gaan wij dan doen?

De heer **Van Hijum** (CDA): Wij hebben in dit debat niet te maken met minister Zalm, maar met minister Peijs. Ik mag aannemen dat zij namens het kabinet spreekt. Ik ben erg benieuwd naar haar reactie op dit punt in eerste termijn. Laten wij elkaar geen al te groot probleem aanpraten. Ook de commissie-Nouwen voorziet dat het niet reëel is om eerder dan 2012 tot invoering van dat systeem over te gaan. In die tijd kan er veel gebeuren.

De heer **Van der Ham** (D66): Dan is minister Zalm ook weg, wilt u zeggen.

De **voorzitter**: Ik verzoek de leden, hun interrupties kort en bondig te formuleren. Anders wordt het vanavond heel erg laat en dan weet ik niet of u allemaal nog wel thuiskomt met dit weer.

De heer **Van Hijum** (CDA): Daar gaat mijn fractie niet over, zeg ik nog tegen de heer Van der Ham. Ik kom nu op het openbaar vervoer. Wij constateren met instemming dat de passage over het openbaar vervoer aanzienlijk is uitgebreid ten opzichte van PKB deel I. Wij waren ook toen kritisch in de richting van de minister over de rol van openbaar vervoer in de Nota Mobiliteit. Terecht staat de ketengedachte centraal. Mensen moeten zo snel mogelijk van deur tot deur. De trein en de bus moeten niet alleen op tijd rijden, maar ook goed op elkaar aansluiten. Wij moeten niet al te star aansturen op punctualiteit. Ook wil mijn fractie dat er ruimte komt voor gedifferentieerd prijsbeleid, zodat er op bepaalde tijdstippen voordelen gegeven kunnen worden. Regio's moeten op dat punt ook echt tariefsvrijheid krijgen. Dat is voor mijn fractie belangrijker dan gratis openbaar vervoer voor doelgroepen. De toename van het aantal ouderen maakt toegankelijkheid belangrijker. Overheden en vervoerders zullen de komende jaren fors moeten investeren in toegankelijke

haltes en materieel. Daarvoor is inmiddels ook een stappenplan opgesteld. Ik zou de minister nog wel de opmerking willen meegeven die ik van wethouders hoor, namelijk dat wij daarbij de rationaliteit een beetje in het oog moeten houden. Soms moeten er haltes worden verhoogd tot 90 centimeter, zodat mensen in een rolstoel er vervolgens niet kunnen komen. Al te star moeten wij dus niet met die regels omgaan. Zorg ervoor dat bepaalde voorzieningen goed bereikbaar zijn en geef daar ook prioriteit aan.

Mijn fractie onderschrijft het belang van een hoogfrequente openbaarvervoersverbinding in de Randstad. Onlangs haalde een consortium van bouwers en financiers het plan voor een Rondje Randstad uit de mottenballen. Kan de minister aangeven hoe dat plan zich verhoudt tot bestaande plannen om het openbaar vervoer in de Randstad te verbeteren, zoals onder andere Randstadspoor, de Stedenbaan, Randstad Rail, de Utrechtboog en de hogere frequentie van stadsgewestelijke treinen die is voorzien in de dienstregeling van 2007? Is de minister bereid om de uitvoering van die plannen vervolgens daadwerkelijk te versnellen? Daarnaast pleiten wij ervoor om prioriteit toe te kennen aan de ontwikkeling van het ov-netwerk Brabantstad tussen Eindhoven, Tilburg, Den Bosch, Breda en Helmond.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): U verwijst naar het Randstad-Rapididee van Siemens en vraagt de minister daar het een en ander over. Maar wat is uw eigen opvatting?

De heer **Van Hijum** (CDA): Het lijkt mij niet voor de hand liggen dat wij kiezen voor een grootschalige nieuwe infrastructuur die gaat concurreren met de projecten die wij op dit moment proberen te realiseren en die tot doel hebben om stedelijke centra, nieuwe woonwijken en bedrijventerreinen met elkaar te verbinden middels snelle en frequente treinen. Dat is stadsgewestelijk treinvervoer. Als er een nieuwe magneetzwefbaan naast moet komen te liggen, dan zou dat in mijn beleving al snel leiden tot kapitaalvernietiging. Mij spreekt niettemin het idee aan dat je de grote stedelijke centra met elkaar verbindt. Ik denk dat het beeld dat wij op dat punt niets doen enige bijstelling behoeft. Daarom vraag ik de minister om aan te geven hoe datgene wat wij op dit moment al doen, zich verhoudt tot die plannen. Kunnen wij daar qua beeld en ambitie zo dicht mogelijk in de buurt komen door die verbindingen op te waarderen en het liefst zo snel mogelijk?

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): U bepleit – ik ben dat overigens met u eens – om niet meteen naar die magneetzweftechniek te kijken. Lightrailtechniek zou dus wel tot de mogelijkheden behoren?

De heer **Van Hijum** (CDA): Zonder meer.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): U neemt dus afstand van de gedachte die de minister gisteren heeft geopperd in Buitenhof, dat wij dat Rondje Randstad volgend jaar eigenlijk al hebben liggen?

De heer **Van Hijum** (CDA): Ik heb de minister niet horen zeggen dat het er al helemaal ligt. Ik ben er ook nog niet van overtuigd dat er geen additionele investeringen noodzakelijk zijn in de infrastructuur om dat echt voor

elkaar te krijgen. Zover ben ik inderdaad nog niet. Ik vind het ook belangrijk dat de minister toelegt dat zij dat soort projecten niet strategisch opknipt in delen om zo onder de BDU-grens van 112 mln. te blijven. Ik krijg dat signaal nog wel eens van provincies en gemeenten. De spoorsector zelf, NS en ProRail, voorziet dat extra bijdragen van het Rijk nodig zijn om capaciteitsknelpunten op te vangen. Om die op te lossen, zou na 2012 circa 100 mln. per jaar nodig zijn voor extra sporen, stations, inhaalsporen en dergelijke. Deelt de minister die analyse? Is zij bereid om extra middelen beschikbaar te stellen? De spoorsector zal zich dan ook moeten committeren aan die hogere groei-doelstelling, want dat kan uiteraard niet vrijblijvend zijn. Wij zijn als fractie bereid om in 2006 al een impuls van 100 mln. aan die hoogwaardige ov-ontwikkeling te geven.

De heer **Hermans** (LPF): Dat is niet helemaal een verrassing, want dat ontvouwde zich dit weekeind al. Gisteren heeft de minister in Buitenhof gezegd dat de gevraagd 100 mln. er zal komen. Waar komt dat bedrag vandaan? Dat zou ik graag willen weten.

De heer **Van Hijum** (CDA): De minister gaat dat bedrag zoeken, maar wij hebben het gevonden. Wij hebben goed gekeken naar het Infrastructuurfonds. Ik sprak al over de aanbestedingsmeevallers van ongeveer 1,5 mld. die zijn verwerkt in de begroting. Er zit een sluitpost op een aanbestedingsmeevaller op het terrein van spoor van 105 mln. Ik kan de post in de pauze aanwijzen als de heer Hermans dat wil. Omdat die post nog niet concreet is ingevuld, ook voor het beheerplan ProRail voor 2006, stel ik voor dat wij prioriteit toekennen aan de ontwikkeling van deze twee netwerken.

De heer **Hofstra** (VVD): Ik heb min of meer een punt van orde. Wij praten over een plan voor 2020. Het betreft een investering van 80 mld. Wat mij betreft mag daar nog flink wat bij. Nu hebben wij het over een neuzelbedrag voor volgend jaar. Zullen wij dat bij de begroting bespreken?

De heer **Van Hijum** (CDA): Ik heb er tussen neus en lippen door één zin aan geweid. Daarover worden mij allemaal vragen gesteld. Ik ben graag bereid om die te beantwoorden.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Volgend jaar 100 mln. erbij kan nooit kwaad. Mijn vraag richt zich op de termijn tot 2020. Stelt u alleen aan de minister de vraag of er 100 mln. extra nodig is? Of zegt u als CDA-fractie: minister leg er vanaf 2011/2012 100 mln. per jaar bij? Het wordt nu veel vrijblijvender dan ik het uit de media meekreeg.

De heer **Van Hijum** (CDA): Dat laatste is uiteraard aan de beoordeling van de heer Duyvendak. Het gaat mij te snel om het nu maar vast op te plussen. Nadat ik dit met NS en ProRail heb doorgesproken, heb ik nog niet echt scherp waar dat bedrag van 100 mln. precies voor bedoeld is. Ik vind het belangrijk dat wij eerst scherp krijgen hoe wij dat ambitieniveau kunnen bereiken en wat je daar als additionele investeringen voor nodig hebt. Misschien is het minder en misschien is het zelfs meer dan 100 mln. per jaar. Ik durf dat niet te zeggen. Ik vind dat er meerdere groeiscenario's moeten komen. Wij gaan nu uit van 1% per jaar. Ik denk dat dit niet reëel is

en dat er uiteindelijk een hogere groei uit zal komen en dat je dan ook voor capaciteitsknelpunten zult komen te staan. Dan moet je ook klaar zijn. Die vooruitziende blik moeten wij nu hebben. Je moet meerdere scenario's opstellen om daaraan ook tegemoet te kunnen komen.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Ik ben heel blij dat u dat laatste zegt. Is het Brabantse ov-netwerk het enige lightrailproject waarvoor de CDA-fractie nog wil gaan? Of zijn er in den lande ook nog een paar andere plekken waar de heer Van Hijum wat wil doen? Anders is het wel heel erg beperkt. Ik vraag niet naar Zwolle, voorzitter.

De heer **Van Hijum** (CDA): U weet dat daar ook het nodig plaatsvindt. Die benadering kunnen wij steunen. Is het wel een verantwoordelijkheid van decentrale overheden? Als die projecten boven de grens van 112 mln. uitkomen, kan er steun komen van de rijksoverheid. Wij vinden dat dit breder beoordeeld moet worden dan de twee projecten die ik nu noem. Ons wordt ook gevraagd om prioriteiten te stellen. Ik heb voorts de verwachting dat de capaciteitsknelpunten, als die zich al voordoen, zich vooral op de druk bereden trajecten zullen voordoen. Je zult dan ook bij die projecten uitkomen. Ik sluit mijn ogen natuurlijk niet voor alles wat er verder in het land gebeurt. Sterker nog: als ik de tijd krijg, dan hoop ik direct nog iets te kunnen zeggen over het evenwicht tussen de Randstad en de regio's. Wat ons betreft moet dat evenwicht gewaarborgd worden. Ik vraag de minister om bij de besteding van het bedrag van 16 mld. dat beschikbaar is voor vervangingsinvesteringen in het spoor, ook aandacht te hebben voor het belang van een systeemsprong die wij op termijn moeten maken naar nieuwe beveiligingssystemen, zoals het Europese systeem ERTMS dat eraan komt. Op een gegeven moment wordt het ondoelmatig om nog in oude infrastructuur te investeren. Daar lees ik niets over. De vraag is op welk moment wij die stap zouden moeten zetten en of de minister daar iets meer over zou kunnen zeggen.

Ik heb nog een vraag over het beheer van regionaal spoor door de provincies. In de Nota Mobiliteit staan daar twee tegenstrijdige opmerkingen over. Op pagina 23 wordt gezegd dat een deel van het spoornetwerk wel naar de provincies kan gaan. Op pagina 61 wordt de boot afgehouden. Daar willen wij graag duidelijkheid over.

In het kader van goederenvervoer zijn wij blij met de beschikbare middelen voor vaarwegen en dat er erkenning is voor het feit dat wij daar gigantische achterstand hebben opgebouwd en dat wij daar nu ook daadwerkelijk iets aan kunnen doen. Die achterstanden zullen pas in 2020 zijn weggewerkt en wij vragen de minister welke mogelijkheden zij ziet om bijvoorbeeld als gevolg van onderuitputting ook die aanpak te versnellen. Waar eerdere nota's nog actief inzetten op modal-shift-beleid, dus het bevorderen van het vervoer over water en spoor, laat de minister dat in deze nota een beetje los. De minister zegt dat zij investeert in infrastructuur. Zij zegt dat zij ervoor zorgt dat het op orde is en dan moeten de bedrijven, de verladers en de vervoerders vervolgens de keuze maar maken. Dat is ons net iets te vrijblijvend.

Mevrouw **Gerken** (SP): Waar haalt de heer Van Hijum vandaan dat de minister het modal-shift-beleid "een

beetje" loslaat? Ik weet niet anders dan dat de minister altijd zegt dat zij het modal-shiftbeleid vergeet en loslaat, omdat het niet werkt. Ik vind het daarom een beetje eufemistisch uitgedrukt als de heer Van Hijum zegt dat de minister het modal-shiftbeleid een beetje loslaat. Misschien kan hij dat uitleggen.

De heer **Van Hijum** (CDA): Niet helemaal. Onder het kopje innovatie en voorlichting worden een aantal maatregelen genoemd. Er wordt geprobeerd om mensen te wijzen op de mogelijkheden en de ruimte die bijvoorbeeld de vaarwegen nog bieden. Wij vinden dat nog iets te gemakkelijk. Op Europees niveau wordt in het Marco-Poloprogramma wel degelijk ingezet op het modal-shiftbeleid. Na 2007 is er circa 750 mln. beschikbaar. Ik vraag de minister waarom wij geen modal-shift nieuwe stijl op de agenda zetten in het verlengde van die Europese regeling. Hierbij zouden wij moeten inzetten op technische en logistieke innovaties die bijdragen aan het verschuiven van goederenvervoer van de weg naar het water en het spoor. Het gaan dan niet om exploitatiesubsidies, maar om projecten die aan de shift kunnen bijdragen.

Mevrouw **Gerkens** (SP): Dan zou het toch beter zijn om te spreken over "een beetje over", dan over "een beetje loslaten"?

De heer **Van Hijum** (CDA): Dat begrijp ik niet.

Mevrouw **Gerkens** (SP): U zegt dat de minister het modal-shiftbeleid een beetje loslaat, terwijl wij hier eigenlijk allemaal concluderen dat er nagenoeg niets van over is. Eigenlijk zou u dat moeten zeggen.

De heer **Van Hijum** (CDA): Ik doe het voorstel om daar een aanscherping in aan te brengen. Ik hoop dat wij samen kunnen optrekken, want ik weet dat u daar ook van oudsher belangstelling voor heeft.

De heer **Van der Staaij** (SGP): Dit punt van de heer Van Hijum spreekt mij zeer aan. Vindt hij ook dat wij dat dan op enigerlei wijze moeten vastleggen in de PKB-tekst?

De heer **Van Hijum** (CDA): Ja, ik denk dat wij dat zouden moeten doen.

De heer **Verdaas** (PvdA): Die modal-shiftgedachte spreekt ons aan. Ik heb het in mijn eerste termijn zelf laten liggen omwille van de tijd. Ik heb de volgende vraag aan de heer Van Hijum. Hoort daar ook bij dat wij, bijvoorbeeld voor het vrachtverkeer, al met de Maut beginnen?

De heer **Van Hijum** (CDA): Ik heb al warme woorden gewijd aan het advies van de commissie-Nouwen die daar om haar moverende redenen vanaf heeft gezien. Tijdens de hoorzitting hebben wij hierover gesprekken gevoerd met het CPB. Het effect op de files van zo'n maatregel is zeer beperkt. Zoals bekend, rijdt vrachtverkeer voor een belangrijk deel buiten de spits. Wij voelen daar dus niet zo verschrikkelijk veel voor. Wij vinden duurzaamheid een buitengewoon belangrijk thema. De hervorming van de autobelastingen is een belangrijke maatregel die daaraan ook kan bijdragen. Ik doel dan vooral op de differentiatie van de huidige

belastingen naar milieukeurmerken. Wij vragen de minister om toe te lichten welke stappen het kabinet daarin kiest. Wij vinden overigens dat de Europese aanpak van het luchtkwaliteitsprobleem een beetje buiten proportie is. Europa zou veel meer moeten inzetten voor het bronbeleid en het stimuleren van schone en zuinige technieken, waarvan wij als land ook het voordeel zouden kunnen hebben, en zich veel minder moeten bemoeien met het toetsen van allerlei maatregelen. Het regionale en lokale maatwerk kan veel beter aan de landen zelf worden overgelaten, zodat belangrijke ontwikkelingen gewoon door kunnen gaan, zoals de aanleg van wegen of spitsstroken.

Ook zouden wij graag zien het hoe kabinet de toepassing van innovatieve technieken, bijvoorbeeld het rijden op aardgas en de uitrol daarvan, wil bevorderen. Het bevorderen van innovatie is één punt, maar de toepassing ervan en de uitrol is vaak een kwestie van lange adem. Duidelijkheid op de lange termijn is belangrijk, ook met betrekking tot het wel of niet treffen van fiscale maatregelen. Wij vragen de minister om dergelijke maatregelen, zowel met betrekking tot schone en zuinige auto's als tot zee- en binnenvaartschepen.

Vervolgens kom ik te spreken over het evenwicht tussen de Randstad en de regio's. Ik heb al gezegd dat de problemen in de Randstad ongetwijfeld het meest nijpend zijn, maar ook de bereikbaarheid van alle landsdelen is belangrijk. Verschillende stedelijke centra buiten de stedelijke netwerken hebben hun eigen bereikbaarheidsknelpunten, zij het van een andere aard en schaal. Bereikbaarheid van scholen, winkelcentra en ziekenhuizen met openbaar vervoer, verkeersveiligheid van diverse regionale wegen of het ontsluiten van bedrijventerreinen van regionale stedelijke netwerken moeten onze aandacht houden. De Nota Mobiliteit legt voor deze voorzieningen een grote verantwoordelijkheid bij de provincies. Het Rijk moet de regionale overheden dan ook wel in staat stellen deze verantwoordelijkheden waar te maken.

Wij hebben grote aarzelingen bij de aangekondigde herverdeling van de BDU-middelen ten koste van de regio, want hierdoor zullen de regio's ook minder in staat zijn om investeringen in de regio te kunnen doen. Regio's kunnen op dit moment sparen voor grote wegprojecten, maar het jaarlijkse budget is echt onvoldoende om grote investeringen te kunnen doen. Mede om die reden heeft mijn fractie eerder betoogd dat de financiële ondersteuning voor voormalige regionale en stedelijke netwerken in het noorden en het oosten van het land wel op de agenda moet blijven staan. Daarnaast hechten wij eraan dat in de Nota Mobiliteit een passage wordt opgenomen over de bereikbaarheid van de landsdelen via het spoor. De Kamer heeft bij de behandeling van de concessie voor de Nederlandse Spoorwegen gezamenlijk een amendement ingediend op die concessie, waarin wij het publieke belang van het spoor en van het hoofdrailnet wat scherper hebben gedefinieerd. Het gaat ons daarbij niet alleen om de grote steden; alle landsdelen moeten bereikbaar zijn via het spoor. Die tekst staat nu niet in de Nota Mobiliteit. Die nota geldt wel tot 2020. Tot 2015 moeten wij een nieuwe concessie verlenen aan een nieuwe vervoerder of aan de Nederlandse Spoorwegen. Wij pleiten ervoor om de tekst van de PKB aan te passen. Daarvoor zal ik een concreet voorstel doen.

Innovatie is terecht een belangrijk aandachtspunt in de Nota Mobiliteit. Wij zien met belangstelling uit naar de innovatieagenda die in de loop van 2006 gepresenteerd zal worden. Een maatregel die wij actief zouden moeten bevorderen, is naar de mening van onze fractie het informatiemanagement. De Kamercommissie heeft nog niet zo heel lang geleden een werkbezoek aan Berlijn gebracht. Daar is een prachtige verkeerscentrale in het leven geroepen voor de stedelijke agglomeratie Berlijn. Reizigers kunnen daardoor on-line actuele informatie krijgen over stremmingen op de weg en in het openbaar vervoer, waar zij zich ook bevinden. Hun reisgedrag kunnen zij daarop afstemmen. Dat blijkt in de praktijk een belangrijke bijdrage te leveren aan het verminderen van het aantal uren dat iemand in de file doorbrengt. Het is mij bekend dat op dit terrein in regio's een aantal verschillende projecten loopt, maar dit is echt iets wat je landelijk zou moeten uitrollen. Is de minister bereid om ook dit punt actief ter hand te nemen?

Het valt niet te overzien hoe de wereld er in 2020 uit ziet. Ongetwijfeld anders dan wij nu met elkaar bespreken. Je moet maar afwachten of het effect van maatregelen op de maatschappij hetzelfde is als je had verwacht. Voor het ontwikkelen van schone en zuinige technieken is de ontwikkeling op de oliemarkt misschien veel meer bepalend dan allerlei maatregelen die wij nu met elkaar vaststellen. Niettemin denkt het CDA dat wij met de Nota Mobiliteit en de aanscherpingen die de Kamer daarin nog aanbrengt een belangrijke stap zetten naar het in beweging brengen en houden van onze samenleving en een transitie naar een duurzame mobiliteit.

De heer **Verdaas** (PvdA): De heer Van Hijum eindigt met het aanscherpen van de Nota Mobiliteit. Ik heb hier een stukje uit Cobouw voor mij liggen van 24 augustus 2005 waarin staat "Nouwen ook gestrikt voor invoering-heffing". Nou pak ik dat metaforisch op. Voor mij staat open wie dat moet gaan doen, alhoewel de heer Nouwen een prima klus heeft geklaard. Gaat de aanscherping van de Nota Mobiliteit van de heer Van Hijum zover dat hij zijn voorstel, de TCI-aanpak, voor het anders beprizen – ik noemde dat een plan van aanpak programmatische verkenning – integraal onderdeel wil laten uitmaken van de PKB-tekst in de Nota Mobiliteit? Dan blijft het niet in de lucht hangen, maar dan zijn wij vanaf vandaag bezig met de invoering of in ieder geval met de voorbereidingen daartoe.

De heer **Van Hijum** (CDA): Ik ben net als de heer Verdaas van mening dat daarover een hoop ruis is geweest, maar ik deel niet de opvatting dat dit nu in de lucht hangt. Als je de tekst van de nota bekijkt, zie je dat het advies van de commissie-Nouwen, fase 1 en fase 2, wordt omarmd. Er wordt een volgorde in bepaald en wij stellen met elkaar een uitvoeringsprogramma vast waarin een aantal stappen wordt gezet in een richting die ook de heer Verdaas bepleit. Ik pleit ervoor om dat nadrukkelijk in het kader te gieten van zo'n TCI-aanpak, zodat ook de Kamer daarbij nadrukkelijk een rol speelt en scherp op de voorwaarden kan blijven letten. Naar mijn mening kan dat gewoon de uitwerking van een nota zijn. Ik zie niet zo goed in waarom dat in de nota in de PKB-tekst verankerd moet worden. Ik ben namelijk echt van mening dat wij het principe van het anders betalen met deze nota omarmen.

Mevrouw **Gerken** (SP): Voorzitter. Vandaag hebben wij het niet alleen over de Nota Mobiliteit. Wij nemen ook afscheid van een periode. Als wij de Nota Mobiliteit onverhoopt accepteren, nemen wij immers afscheid van het idee dat mobiliteit te sturen is. De terugtrekkende overheid zal dan ook op het gebied van verkeer een feit worden. Hoe de maatschappelijke belangen dan nog gewaarborgd worden, is de vraag.

Wat houdt een visie in? Rond 2001 was het hele beleid al gericht op de NVVP-doelstellingen, zonder dat het NVVP kon rekenen op steun in de Kamer. Deze minister schrijft overal hoe zij conform de Nota Mobiliteit handelt, terwijl wij deze visie nog niet eens hebben onderschreven. Ik heb het idee dat een visie voorleggen aan de Tweede Kamer wordt beschouwd als een verplicht nummertje, maar dat het ministerie toch zijn eigen koers vaart. Dit kan ik het duidelijkst maken door aan te geven wat de huidige visie is en door te vragen wat de minister gedaan heeft om deze uitgangspunten uit te voeren. Er zijn in het verleden veel goede visies geweest. Van de uitgangspunten van het Structuurschema Verkeer en Vervoer uit 1990 is niet veel uitgevoerd. Het NVVP van minister Netelenbos wilde deze visie al wijzigen. Mobiliteit mag, en zoveel mogelijk decentraal. Deze visie is door de Kamer afgewezen, maar de minister voert haar uit. Sterker nog, de Nota Mobiliteit kent een visie die vrijwel gelijk is aan de visie in het NVVP. Ik krijg het gevoel hier in een politiek spel te zitten. Een afgewezen visie wordt anders ingepakt en gewoon nogmaals aan de Kamer voorgelegd. Details hiervan zullen vandaag uitgebreid besproken worden, maar op hoofdlijnen is alleen al dit gegeven verwerpelijk.

Het uitgangspunt dat mobiliteit niet bestreden mag worden omdat dan maatschappelijke behoeften worden gedwarsboomd, vind ik totale kul. Slechts zelden kom ik mensen tegen die mobiliteit zelf als een maatschappelijke behoefte zien. Mobiliteit is met name een middel. Ik denk dat mensen graag een korte woon-werkafstand willen. De behoefte is bovenal om zo snel mogelijk van vertrekpunt naar aankomstpunt te geraken. Dit moet de overheid faciliteren. Het SVV-2 stelt dan ook voor bedrijven verplicht vervoermanagement voor. Helaas is hier niks mee gebeurd. Er is niet eens onderzoek naar verricht. Nu wij in Nederland steeds meer vast komen te staan en de dagelijkse reisafstanden nog steeds toenemen, zie ik een grote behoefte om dit vervoermanagement in te voeren. Het is hoog tijd om dit alsnog te doen. Is de minister dat met mij eens?

Vier jaar geleden, bij de behandeling van het NVVP in de Kamer, sprak mijn collega Harrie van Bommel over transportpreventie. Hij wees erop dat de doelstelling van transportpreventie in het NVVP nergens te bekennen is. Zijn motie terzake is aangenomen. In de Nota Mobiliteit zien wij het begrip "transportbesparing" dan ook terug. In hoeverre gaat de minister hier ook echt serieus mee aan de gang? Nederland distributieland is nog steeds zeer actueel. Hoe denkt de minister haar wens uit te voeren dat "overal in Nederland aan transportbesparing wordt gewerkt", zoals op blz. 17 wordt vermeld? Het komt over alsof zij het allemaal aan het bedrijfsleven en de EU wil overlaten. Dat lijkt mij toch weinig daadkrachtig. Graag meer daadkracht.

De paragraaf over het openbaar vervoer in de Nota Mobiliteit is beneden alle peil. Het zal niemand verwonderen dat ik dat zeg. Ik verwijs daarom graag naar anderen, waar de minister naar ik hoop wel naar kan

luisteren. Zo vindt CDA-gedeputeerde Eric Jans De Jonge in Brabant het ov-hoofdstuk beneden peil en alleen maar geklets. De hele spoorsector staat te springen om meer ambitie. De Nota Mobiliteit laat geen ambitie zien ten aanzien van het reizigersvervoer per trein, terwijl wordt verwacht dat de trein een volwaardig alternatief biedt bij potentiële knelpunten op de weg. De voorziene groei van slechts circa 1% per jaar van momenteel 14 naar 17 miljard reizigerskilometers in 2020 betekent maximaal een gelijkblijvend marktaandeel. Duidelijke taal van ProRail, NS en Railion lijkt mij. Wat trekt de minister zich hiervan aan?

In het verleden werd in de Kamer gesproken over Rail 21, een zeer ambitieus plan voor het spoornet dat op massale steun kon rekenen. Waar is dit plan gebleven? Reconstructie leidt ertoe dat Rail 21 uiteindelijk op een ambtelijk vodje is afgewezen. De politieke wens is er nog wel degelijk. Waar vinden wij die terug in de Nota Mobiliteit?

Ook het project Benutten en Bouwen of BB21 wordt een warm hart toegedragen. Wat komt van dit plan nog terecht? Ook deze projecten lijken verdwenen te zijn. Kan de minister aangeven waarop zij de keuze heeft gebaseerd om deze projecten in de ijskast te zetten? Hoe denkt ProRail hierover en wat is de rol van het ministerie hierbij geweest? Ronduit schofferend vind ik het dat de Kamer, behalve dan bij de begroting, nooit betrokken is geweest bij de besluitvorming rondom de vertraging of verdwijning van BB21. Kan de minister dit aan mij uitleggen? Het enige wat ik in de Nota Mobiliteit lees, is dat er wat onderhoud plaatsvindt. Vanaf 2012 is er helemaal geen geld meer beschikbaar voor spoorprojecten. Hoe kan dit? Hoe verhoudt zich dit tot de vele miljarden voor extra asfalt? Welke ambitie voeren wij voor het spoor uit zonder daar extra geld voor uit te trekken? De Nota Mobiliteit zonder spoorambitie is voor de SP volstrekt onacceptabel.

De SP heeft er begrip voor dat niet eindeloos veel geld in het spoor gestoken kan worden, maar het is wel zonde dat geen maximaal gebruik wordt gemaakt van het spoor. Promovendus Rob Goverde trok bij zijn promotieonderzoek de conclusie dat er te veel kleine knelpunten bij de NS zijn die onnodige vertragingen veroorzaken. De NS speurt dit volgens hem te weinig op. Hij zegt dat NS en ProRail maar blijven kijken naar de dienstregeling van volgend jaar zonder terug te kijken op vorige jaren. Deze onderzoeker ziet veel mogelijkheden voor de NS. Deelt de minister deze analyse en hoe wil zij daarmee omgaan?

Het stads- en streekvervoer is gedecentraliseerd. De minister is hier dan ook kort over. Een groei van 1% is echt ambitieeloos te noemen. Wij denken dat dit anders kan en zullen daartoe nog voorstellen uitwerken.

Ondertussen zien wij dat over de grens echte reizigersgroei mogelijk is. België kan een goed voorbeeld zijn voor Nederland. Volgende week zal ik hierop bij de begrotingsbehandeling nog uitgebreid terugkomen aan de hand van amendementen voor gratis openbaar vervoer, die ik hiervoor heb ingediend.

De Kamer kan het openbaar vervoer en de overige mobiliteit steeds minder sturen. Vervoer heeft kennelijk geen maatschappelijk belang meer. Vervoersbedrijven, individuen en organisaties moeten alles maar regelen. De politiek kijkt passief van een afstandje toe. Reizigers moeten in deze systematiek echter wel goed vertegenwoordigd zijn. Op dit moment zijn nauwelijks reizigers

vertegenwoordigd door de reizigersorganisatie. Dat is slecht voor het openbaar vervoer. Reizigers kunnen alleen nog met de voeten stemmen, maar dan is het te laat, want een verdwenen ov-reiziger win je niet zo snel terug. De SP is er dan ook zeer verheugd over dat ov-reizigers sinds vandaag lid kunnen worden van een vereniging die zich daadwerkelijk gaat inzetten voor het verbeteren van het algemene openbaar vervoer. Ik zal de kaarten zo ronddelen. De Nederlandse Vereniging voor Reizigers zal proberen om ook de reizigers weer vertegenwoordigd te krijgen. Hoe denkt de minister hierover? De Vereniging voor Reizigers pleit onder andere voor een beter deur-tot-deur-vervoer, met een maximale afstand van 750 meter tussen elke woning en ov-halte. Zij heeft ook meer aandacht voor het betaalbaar maken van openbaar vervoer en gratis openbaar vervoer voor verschillende doelgroepen, waaronder ouderen en jongeren. Verder vindt zij het van groot belang dat mensen zich weer veilig kunnen voelen op de haltes en dat er menselijke assistentie aanwezig is. Op de haltes moeten meer activiteiten komen en er moet naar innovatieve verbeteringen worden gestreefd. Deelt de minister deze eisen van de nieuwe Vereniging voor Reizigers?

Er is nog hoop voor het openbaar vervoer. In enkele landelijke gebieden zien wij door een klantgerichte benadering een spectaculaire stijging. Door de hoge brandstofprijzen lijkt het ov weer aan te trekken. De gedachte dat mobiliteit niet te sturen is, is dan ook onjuist. Het is echter de vraag of logge organisaties zoals de NS dit kunnen. De sturende gedachte van SVV-2 loslaten, is een politieke keuze, geen praktische. Zoals ook de vervoerder Syntus opmerkt, kiest de automobilist wel degelijk voor het openbaar vervoer wanneer hem dit past. Mij lijkt dat hier een mooie taak voor de regering is weggelegd: hoe maken wij het ov passend?

De kilometerheffing. Hoe staat het met het beprijzen van de auto? Op 25 februari 2002 constateerde minister Netelenbos verheugd dat er niet alleen in het maatschappelijk middenveld, maar ook binnen de Kamer breed draagvlak is voor een kilometerheffing. Een platte heffing, ook wel de Hofstraheffing genoemd, kon toen op steun rekenen van de VVD, de PvdA, D66 en de SP. Helaas sneuvelde deze kilometerheffing bij de daaropvolgende verkiezing, door de opkomst van de LPF en de wederopstanding van het CDA. Aan de partijen die dit idee destijds steunden, vraag ik of dit ondertussen is gewijzigd. Van enkelen heb ik al wat gehoord. Ik verwacht van niet. Wij hebben sinds 2003 weer een meerderheid. Laten wij de minister dus weer de opdracht geven om op dit pad verder te gaan. Dan kunnen wij de discussie over het halfslachtige en verwarrende advies van platform-Nouwen verder vergeten. Over dat advies kan ik weinig positiefs zeggen. Zoals wij al snel in de media konden vernemen, waren de reacties duidelijk. De asfaltlobby deed goede zaken, maar de automobilisten zitten hier niet op te wachten. Waar is nu dat brede draagvlak dat het platform zou gaan vinden? Ook de deskundigen zijn helder. Zo stelt vervoerseconoom Erik Verhoef dat het economisch niet optimaal en als financieringsinstrument omslachtig en duur is. Hij doet een aardige suggestie door te stellen dat je beter de accijnzen kunt verhogen. Pieter Jans van CE vindt het domweg investeren van de opbrengst in nieuw asfalt onverstandig. Dat is volgens hem niet eens de meest rendabele investering. CPB-onderzoeker Besseling

begrijpt het idee van tegelijk heffen en bouwen niet. Aan de ene kant trek je automobilisten aan, aan de andere kant stoot je ze af. Een zeer vreemde combinatie. Draagvlak is er dus duidelijk niet voor deze oplossing van Nouwen. Hoeveel geld hebben wij nu eigenlijk uitgegeven aan dit platform? In hoeverre kunnen wij nu beoordelen of dit wel rechtmatig is besteed, aangezien het platform in mijn ogen zijn kernopdracht niet heeft uitgevoerd?

De heer **Van der Ham** (D66): Ik ben ook niet zo blij met de commissie-Nouwen. Het mag allemaal wel wat sneller, maar goed, het is een stapje in de juiste richting. Mevrouw Gerkens zegt dat het Infrafonds aan wegen wordt besteed. Ik meen dat dit geld ook naar het openbaar vervoer kan gaan. Ik heb zelfs van het CDA en de VVD gehoord dat zij dat bespreekbaar vinden. Dat is dus een mooie bijdrage.

Mevrouw **Gerkens** (SP): Dat mag de mening zijn van de heer Van der Ham. Hoe het uitwerkt, moeten wij nog zien, maar ik ben geen voorstander van een Infrafonds. Ik vind dat het geld veel te veel in beton vastzetten, zoals wel vaker gebeurt.

De heer **Van der Ham** (D66): De SP spreekt ook in andere debatten vaak over de kloof tussen burger en politiek. Dit is nou echt een prachtige directe band. Je betaalt iets en je weet precies waar het heen gaat. Directer kan een burger het bijna niet krijgen. Het is dus een doelheffing die de SP ook op andere punten bepleit, bijvoorbeeld in de bio-industrie. Is dat niet juist een ideale situatie?

Mevrouw **Gerkens** (SP): Daarover ben ik het niet met de heer Van der Ham eens. Zoals al eerder is gezegd, is dat namelijk gebaseerd op wantrouwen. In plaats van op die manier het wantrouwen weg te nemen, namelijk door degene die je niet meer vertrouwt gelijk te geven of door diegene te geven wat wordt gevraagd, zou je eerst moeten kijken hoe het komt dat dit wantrouwen is ontstaan. Wij spreken immers over een heffing die geen extra inkomsten genereert. Wij gaan het geld dat wij binnenkrijgen alleen maar vastzetten. Ik vind dat niet goed. Ik vind dat wij met vrouwen moeten werken. De belastingbetaler moet erop kunnen vertrouwen dat de overheid ervoor zorgt dat het geld terechtkomt waar dat nodig is.

De heer **Hermans** (LPF): Ik probeer het allemaal een beetje te plaatsen. Ik denk dat mevrouw Gerkens afstand neemt van de kilometerheffing, maar pleit voor een verhoging van de accijns. Zij zei zelf al dat de SP in het verleden een platte heffing heeft gesteund. Vorig jaar is de motie-Dijksma/Hofstra gesteund met het doel om versneld de kilometerheffing in te voeren. Nu het advies er is, schiet mevrouw Gerkens het af en wil zij de accijnzen verhogen. Waar staat de SP nu?

Mevrouw **Gerkens** (SP): Een platte heffing staat volgens mij gelijk aan het verhogen van de accijnzen. Dan betaalt iedereen even veel, namelijk gewoon de accijns.

De heer **Hermans** (LPF): Het is toch duidelijk dat de commissie-Nouwen niet in het leven is geroepen om een platte heffing na te streven.

Mevrouw **Gerkens** (SP): De commissie-Nouwen heeft haar taak; mijn politieke partij mag ook haar taak hebben. Haar standpunt is dat, als wij willen rekenen op een groot draagvlak, het heffen van accijns de beste methode is. De minister zegt nu dat zij de kilometerheffing in Europees verband wil bespreken. De accijnsheffing is op Europees niveau door de grenseffecten een groot probleem. Waarom pleiten wij niet in Europa meteen voor de accijnzen? Dan hebben wij niet al die extra kosten voor kastjes en toestanden en dan kunnen wij veel sneller beginnen met het invoeren van beprijzen op de weg en met de verschuiving van autobezit naar autobezit.

De heer **Van Hijum** (CDA): Het aardige van de commissie-Nouwen is dat zij meer varianten heeft onderzocht, waaronder het voorstel dat mevrouw Gerkens nu doet, namelijk differentiatie via de accijns. Voorzover ik dat in het advies heb kunnen lezen, geeft de commissie het ontbreken van mogelijkheden tot differentiatie aan als reden om daarvan af te zien. Het effect op de luchtkwaliteit, de verkeersveiligheid en dat soort dingen is er dan niet. Bovendien ontstaat dan een probleem in de grensstreek. Er zijn al forse accijnsverschillen en de accijns in Nederland is al niet laag. Dat wordt dan alleen nog maar erger. Hoe reageert mevrouw Gerkens nu op dat advies?

Mevrouw **Gerkens** (SP): Ik ben toevallig gisteren uit Frankrijk teruggekomen, maar de prijs voor benzine scheelt daar echt maar een paar cent met de prijs hier. Dat is ook in België zo. Er zijn echt geen grote verschillen. Dat is het punt niet. De heer Van Hijum geeft ook een ander punt aan. De variabilisering van het systeem kan volgens de onderzoekers veel meer milieueffecten teweegbrengen. Dat klopt. Toch kiezen wij daar vooralsnog niet voor, en wel om twee redenen. 1. Het draagvlak is volgens mij niet groot genoeg. 2. Het is gewoon niet eerlijk dat iemand in de Randstad voor een afstand van 10 km in de spits vele malen meer moet betalen dan iemand in het buitengebied in de spits. Daar hebben wij toch vaker over gediscussieerd. Dat zal niet nieuw zijn. Dat standpunt is ook door mijn voorganger de heer Van Bommel verwoord.

De heer **Van der Ham** (D66): Ik meen dat de SP zich nou toch weer gewoon tot het betonsocialisme bekent. Wat wil de SP dan wel doen om bijvoorbeeld de luchtkwaliteit via de kilometerheffing een beetje te verbeteren? Dat is een van de dingen waarover ik overigens ook mevrouw Van Velzen in de andere debatten over hoor spreken.

De heer **Verdaas** (PvdA): Mijn conclusie is dat de SP niet langer van eerlijk delen houdt.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Het zou een opmerkelijk politiek feit zijn als de SP-fractie zich nu tegen een gedifferentieerde kilometerheffing keert. Als dat echt zo is, moet mevrouw Gerkens dat hier uitspreken. Dan weten wij waaraan wij toe zijn, met alle spijt die ik daar overigens bij voel.

Mevrouw **Gerkens** (SP): Ik verkondig hier helemaal niets nieuws. Als daarover hier aan tafel verbazing ontstaat,

kan ik alleen maar zeggen dat de leden zich niet goed hebben ingelezen op het onderwerp. De SP heeft altijd voor een platte kilometerheffing gepleit. Ik zeg nu dat die het beste via de accijns gerealiseerd kan worden. Dat heeft minder effect, maar nog steeds wel een effect op het milieu. Ik deel de verwijten van de heer Van der Ham dus niet. Als je een systeem wilt dat kan rekenen op een groot draagvlak onder de bevolking en ook nog eens snel is in te voeren, dan moet je overstappen op accijns. De invoering van het systeem van de kilometerheffing zoals de heer Duyvendak dat bedoelt, brengt enorme kosten met zich. De bedrijven ruziën nu al over het antwoord op de vraag wie het goedkoopst is. Overduidelijk is dat het aanzienlijke kosten met zich zal brengen. Elektronica, kastjes, bureaucratie. De automobilist wil best betalen voor het autorijden, maar niet voor de bureaucratische rompslomp. De invoeringskosten van 1,5 tot 3 mld. en de jaarlijkse exploitatiekosten van zo'n 0,5 mld. zijn flink. De automobilist gaat niet betalen voor bewegen, maar voor het systeem. Zo'n 10% van de kosten zal na de uitvoering van het ingenieuze systeem gaan. Ik moet de eerste automobilist nog tegenkomen die dat wil betalen. Hoe kijkt de minister daartegen aan en hoeveel overhead acht de minister dan eigenlijk acceptabel? Wij roepen bovendien een onafhankelijke organisatie in het leven om het geld te verdelen. Dat lijkt mij een directe motie van wantrouwen aan het adres van de regering. Hoe ziet de minister dit?

De discussie rondom rekeningrijden en de kilometerheffing vertroebelt steeds meer. In een column schrijft de hoogleraar economie Alfred Kleinknecht het mooi op. Hij stelt dat de economie leert dat schaarse goederen, dus ook het weggebruik in de spits, geprijsd moeten worden. Nu wordt dit al geprijsd doordat een automobilist min of meer betaalt met extra reistijd. Sociaal gezien is dat een veel betere manier van beprijzen dan via de portemonnee. De welvaart wordt namelijk gelijk veel eerlijker verdeeld omdat mensen met meer geld over het algemeen ook een hogere waarde toekennen aan tijd. Hij stelt dan ook dat betalen met tijd nivellerend is en betalen met geld denivellerend. Volgens deze in mijn ogen juiste gedachte zouden zeker ook GroenLinks, de PvdA en de ChristenUnie zich moeten keren tegen de kilometerheffing. Ik roep hen vandaag op in hun termijn uit te leggen waarom zij kiezen voor de positie van de rijkere, die liever met geld dan met tijd betalen. Ik noem nog een aantal punten inzake de infrastructuur. Vraagt de minister zich wel eens af waarom de A4 Midden-Delfland er nou nog steeds niet ligt? Komt het in haar op dat het wellicht een erg slecht plan is en dat het niet voor niets steeds maar weer wordt uitgesteld? Ik vraag haar dan ook om nu eindelijk eens een streep te zetten door deze weg. Het verplaatsen van de file naar andere stukken snelweg is niet in het belang van de automobilist. De vervuiling door de auto's is ook niet in het belang van de mensen in Schiedam.

De plannen voor de tweede Coentunnel en de Westrandweg zijn al net zulke slechte plannen. Het is een verplaatsing van files. Uiteindelijk zullen zelfs de files toenemen, zo is onlangs berekend. In 2020 is de filevorming op de A10 west en de A10 zuid met de tweede Coentunnel en de Westrandweg groter dan zonder deze dure aanleg. Dat is toch duidelijke taal? Waarom wil de minister die dan toch aanleggen? Heeft zij te veel geld over?

Ook de verbinding tussen Almere en Amsterdam moet beter. Bij deze ontwikkeling is nagelaten om ook te kijken naar de werkgelegenheid in de regio. In dit opzicht deel ik de analyse van de heer Verdaas. Dure oplossingen moeten deze mensen naar de regio Amsterdam gaan verplaatsen voor het werk. Ik zeg vast dat de SP vindt dat de A6-A9 langs het Naardermeer een waardeloze oplossing is. Niet doen dus. Meer oplossingen zijn te vinden in een ov-verbinding tussen Almere en Amsterdam. De Hanzelijn kan hieraan op de korte termijn al een bijdrage leveren. Wellicht is het ook mogelijk om de capaciteit te vergroten en de mensen de trein in te lokken. Het gaat om het vervoer tussen twee grote steden. Dat mag dan geen probleem zijn. Zelfs niet voor deze minister.

Tot groot ongenoegen van mijn fractie heeft de minister de zweeftrein naar Groningen nog steeds niet geschrapt. Nog steeds heeft zij hier bijna 3 mld. voor over. Zolang ik in de Kamer zit, is het al duidelijk dat deze lijn te duur is. Ook het milieu en leefomgeving zijn er niet mee gediend. De Hanzelijn komt er. De superbus kan goede mogelijkheden bieden. Kan de minister nou niet eens gewoon daadkrachtig zijn en dit pad bewandelen in plaats van met haar hoofd bij zweverige ideeën te blijven? Natuurlijk is ook de verwondering groot over de miljarden die in nieuwe wegen worden gepompt en het achterblijven van investeringen in spoor- en waterwegen. De waterwegen kregen in deel 1 van de Nota Mobiliteit nog enige aandacht. Helaas ontbreekt die nu groten-deels. De SP vindt dat de minister wel krachtig moet inzetten op de binnenvaart. Wat is de ambitie? Kan zij toezeggen dat zij streeft naar het maximaliseren van de groeikansen van de binnenvaart binnen de gehele mobiliteit?

De verkeersveiligheid. De ambitie voor de verkeersveiligheid ligt niet erg hoog. Dat is niet verrassend, want voor veilig verkeer is geld nodig of ontmoedigingsbeleid. De minister wil het geld echter vooral aan asfalt uitgeven en de automobiliteit al helemaal niet ontmoedigen. Sterker nog, zij accepteert een toename van het verkeersonveilige autoverkeer. Vooral het wegennet moet meer verkeer gaan faciliteren. Is dat wegennet nou niet net relatief verkeersonveilig? Is het niet nodig om juist meer uit te trekken voor het programma Duurzaam veilig? Meer mobiliteit betekent ook acceptatie van meer verkeersdoden. Hoe ziet de minister dit en hoe weegt zij dit mee bij haar ambities? Voor de SP is het helder. De veiligheid, het milieu, de portemonnee en de mensen zijn niet gediend met deze mobiliteit. Ik ben dan ook erg benieuwd hoe deze minister denkt de kritiek te pareren.

De vergadering wordt van 12.10 uur tot 12.15 uur geschorst.

De heer **Hofstra** (VVD): Voorzitter. De VVD-fractie hecht zeer veel waarde aan een goed vervoer van personen en goederen. De overheid is daar primair verantwoordelijk voor. Dat is een heel klassieke overheidstaak. Aangezien de Nederlandse overheid verslaafd is aan autobelastingen, is het geld dus geen probleem. Wij hoeven alleen maar te kiezen. Wij moeten er gewoon meer geld bij doen.

Ik moet vaststellen dat wij in de aanloop naar de onderhavige nota al heel veel andere nota's hebben gehad. Ik wil graag het geloof, hoop en liefdebeleid van mevrouw Hanja Maij-Weggen noemen. Toen hadden wij

nog de grafiek en kwam het vanzelf goed. Dat bleek achteraf toch niet het geval. Een jaar of zes, zeven geleden hebben wij de Perspectievennota gehad. Ik herinner mij goed dat de Kamer daarover zei: er zit alles in, behalve perspectief. Op dat vlak blijft het een moeizaam onderwerp.

Ik moet wel zeggen dat er een paar externe factoren zijn die het voor de minister moeilijk maken. Allereerst noem ik de heer Dorknoper. De minister kent hem. Vooral nu hij ook in lucht doet, is hij een geduchte tegenstander. Als tweede noem ik het anti-bouwen virus, dat hier in de Kamer helaas ook zeer sterk is verspreid. Maar visie is nodig, evenals daadkracht om die virussen de baas te worden.

Hoe zou het volgens ons moeten? Ik heb een artikel voor mij uit de digitale Telegraaf van 16 februari 2015. "Auto melkkoe af. Kamer besluit tot betalen per kilometer. Vanaf komend jaar zullen de vaste autolasten drastisch afnemen en gaat de automobilist betalen per gereden kilometer. Voor de meeste automobilisten een flinke kostenmeevaller." Aldus de Telegraaf. Verderop nog een paar leuke citaten. "De zojuist gereedgekomen Randstad-metrolijn betekent dat burgers een daadwerkelijk alternatief hebben voor de auto." "De invoering van tol op nieuwe wegen en de extra investeringen in de weginfrastructuur hebben geleid tot een sterke vermindering van het aantal knelpunten op de wegen". En speciaal voor collega Duyvendak: "In de Amsterdamse regio werd een geweldige verbetering bereikt door de doorgetrokken A6-A9." "Een fraai ontwerp van architect sir Norman Foster, een plexiglas constructie vijf meter boven maaiveld. Je ziet de voertuigen, maar je hoort en je ruikt ze niet."

Dat is de visie die wij hebben; zo moeten wij drastisch proberen het verkeer en vervoer in dit land te verbeteren. De minister eindigt het voorwoord door te zeggen dat wij nu in de praktijk op weg gaan naar een mobiel, leefbaar en welvarend Nederland. Prachtige woorden. Maar helaas moet ik zeggen dat de Nota Mobiliteit ons dat perspectief niet zonder meer brengt. Het ambitieniveau vinden wij in het algemeen te laag. Tegen collega Dijkzema kan ik zeggen dat mij het verkeer en vervoer in dit goede land zo ter harte gaat, dat ik daarbij afzie van de politieke kleur en naam van de minister en ook van de coalitie.

Mevrouw **Dijkzema** (PvdA): Dat is goed nieuws.

De heer **Hofstra** (VVD): Wij moeten dus proberen om op een aantal hoofdpunten toch tot een bijstelling van de nota te komen, zodat wij wel bereiken wat wij graag willen. Ik heb dat ook bij anderen beluisterd.

De versterking van de economie speelt daarbij een belangrijke rol. Onze files zorgen ervoor dat een zeer groot deel van onze bevolking dagelijks wordt geconfronteerd met een soort ontwrichting van zijn en haar agenda's. Vooral aan die congestie moeten wij dus iets doen. De verwachtingen die in de Nota Mobiliteit zijn geschetst in het langetermijnbeleid achten wij realistisch, ook in kwantitatief opzicht. Dat geldt zeker voor de groei van het wegverkeer. Het is toch wel jammer om te zien dat het openbaar vervoer blijkbaar heel weinig potentie heeft. Waarom kan het in Tokio wel? Waarom kan het in Hong Kong wel? Waarom kan het in Londen en Parijs ook wel? Het moet toch mogelijk zijn dat wij dat op een betere manier organiseren.

De minister heeft in Rotterdam gezegd – en gisteren voor de TV weer – dat de filedruk door de uitvoering van dit plan vergelijkbaar wordt met de filedruk in het begin van de jaren negentig. Prachtig, maar dat staat niet in de Nota Mobiliteit. Waarom zit hierin niet een duidelijke taakstellingsontwikkeling om de twee, drie of vier jaar? Hoe gaan wij dan om met de strijd tegen de files?

In dit rapport wordt ontzettend veel gegoocheld met cijfers. Een model is een te simpele weergave van een te ingewikkelde werkelijkheid. Dat geldt voor een fotomodel, maar dat geldt ook zeker voor een verkeersmodel. Ik weiger om beleid, waarbij je politieke keuzes moet maken, te laten uitrekenen door een of andere computer. Dat hele gedoe over betrouwbaarheid spreekt mij niet echt aan.

De vorige week moest ik van Den Haag naar Gorinchem, 72 kilometer. Ik heb wat gegevens uit mijn boordcomputer gehaald. Ik heb er een uur en 24 minuten over gedaan. Dat is een gemiddelde van 51,4km/u. Graag hoor ik van de minister of dat goed is, of dat betrouwbaar is of wat zij daar verder van vindt.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Politieke kleur doet er niet toe. Ik herinner mij dat u het plan vier jaar geleden afstemde omdat u de doelstelling die mevrouw Netelenbos lanceerde, een doorstroming van 60 km/u, onvoldoende vond. Nu vindt u de norm die de huidige minister introduceert, betrouwbare reistijd, niet adequaat. Heeft dat consequenties voor uw houding tegenover de nota?

De heer **Hofstra** (VVD): Het lijkt mij heel consequent. GroenLinks heeft het plan overigens ook afgestemd. Er is een motie-Eurlings waarin staat dat het in plaats van 60 km/u 80 km/u moet zijn. Nu staat er helemaal geen getal meer in, maar een mediaan. Het is een heel ingewikkeld verhaal, waarover ik al genoeg gezegd heb. Er ligt nog een motie van mij waarin wordt gevraagd om één bereikbaarheidsindex. Uitvoering daarvan is toentertijd door de minister toegezegd.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Welke centrale doelstelling voor betrouwbaarheid op de weg wil de VVD in de nota hebben, wil zij de nota aanvaardbaar vinden?

De heer **Hofstra** (VVD): Wij kunnen het beste aansluiten bij simpele, meetbare dingen. Betrouwbaarheid kun je niet meten. Wij kunnen dus ook niet evalueren. Wij hebben een filestatistiek. Op grond daarvan kunnen wij zeggen dat het goed gaat of minder goed. Mijn voorstel zou zijn om op dat punt tot een helderder taakstelling te komen.

Opvallend is de knelpuntenkaart voor 2020 op pagina 38. In de legenda staat dat een groene lijn betekent dat het knelpunt is opgelost. Ik heb nergens in Nederland, en trouwens ook niet in het buitenland, een groene lijn gevonden. Een heel dun oranje lijntje betekent: geen knelpunt. Dat geldt bijvoorbeeld voor de A1 tussen Apeldoorn en Twente of voor de zuidelijke ringweg van Groningen. Ik kan mij niet voorstellen dat die kaart klopt, maar misschien heeft dat te maken met de modellen waar ik het zo-even over had. Wij hoeven ons daar dus niet al te veel aan te storen.

Ik vind de relatie met de Nota Ruimte heel erg wezenlijk. Daarin hebben wij de nationale stedelijke netwerken benoemd. Dat moet consequenties hebben die verder

gaan dan nu is aangegeven in dit plan voor verkeer en vervoer. Vinden wij niet dat die stedelijke netwerken, waarover ik bij interruptie al wat heb gezegd, moeten worden ontsloten door de hoogste typologie van wegen die wij kennen, dus de hoofdverbindingen? Als wij de Triple A gaan invoeren, dan door de Triple A. In die gebieden moet per definitie sprake zijn van een gesloten doorgaand net van snelwegen. Als er congestie is, moet het langeafstandsverkeer een zekere prioriteit hebben boven het lokale en het regionale verkeer. Dan kom je op ontvlechting, de motie van collega Hermans, waarvan wij nog heel weinig terugvinden in de nota. In mijn ogen blijft er voor de nationale stedelijke netwerken een rijksverantwoordelijkheid voor investeringen in openbaar vervoer, uiteraard binnen een efficiency-toets en een financiële toets. Daarmee ben je logisch bezig vanuit de Nota Ruimte, lijkt mij. Wij zijn nog niet in staat om een fatsoenlijk openbaarvervoersysteem te creëren voor de Randstad. Misschien moet de ruimtelijke ordening meer op het vervoerssysteem worden aangepast. In Hongkong wordt geen nieuwe woonwijk ontwikkeld zonder goede railaansluiting. Misschien moeten wij het niet alleen bij verkeer en vervoer zoeken, maar ook bij de ruimtelijke ordening. De minister was in China. Zij heeft bij Sjanghai kunnen vaststellen dat er in twee jaar tijd dertig kilometer zesstrookssnelweg gebouwd is, van het vasteland naar de diepzeehaven die er wordt gebouwd. Geweldig! Ik was er in februari, toen stonden er alleen nog maar pijlertjes. Als de minister dan terugkomt in Nederland zal zij toch wel een raar gevoel hebben. Wij praten over de A6-A9. Daar wordt al dertig jaar op gestudeerd. Er komen zes stroken uit Hilversum. Er komen er binnenkort, als er weer een paar huizen klaar zijn, acht uit Almere. Dat zijn er veertien. Er liggen er maar zeven. Neem er nog vier bij voor de groei. Dan kom je op elf stroken. Waar zijn zij? Nog erger: er is nog geen besluit genomen, zelfs niet over de Uitwegvariant, waar vrij veel draagvlak voor schijnt te bestaan. Wij denken dat wij veel sneller en driester zouden moeten omgaan met de procedures.

De heer **Van der Ham** (D66): Uit het bijzinnetje over de Uitwegvariant concludeer ik dat u die uitweg niet hebt afgeschreven, maar serieus neemt.

De heer **Hofstra** (VVD): Ja, maar ik denk dat wij ook heel goed moeten kijken naar een route langs het Naardermeer, en niet door het Naardermeer, zoals sommigen hier zeggen, want daar ben ik niet voor. Het is ook niet logisch om door het Naardermeer te gaan, want de kortste weg gaat er langs. De Uitweg moeten wij goed bekijken. De IJmeerverbinding moet er ook komen. Terugkijkend constateer ik dat er een geweldige fout is gemaakt. Het massale verkeer Almere-Amsterdam – dat is het gros – had op een regionale weg gemoeten en niet op een rijkssnelweg, die zelfs doorgaat naar Kopenhagen en verder. Wij bepleiten het vergroten van de wegcapaciteit via een soort z.s.m.3-programma. De minister gebruikt die afkorting anders dan ik. Ik bedoel met z.s.m.: zo spoedig mogelijk. Het openbaar vervoer moet worden verbeterd waar dat kan, dus in de Randstad. Ik sta open voor alle opties: nieuw, hoogwaardig, laagwaardig, het maakt niet uit. Bekijk het en laten wij met elkaar iets vinden dat

werkt. Er moet ook aan andere maatregelen worden gedacht, bijvoorbeeld aan werktijden.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Zou de heer Hofstra voor het spoor in de Randstad ook een z.s.m.-benadering, in de zin van “zo spoedig mogelijk” willen steunen?

De heer **Hofstra** (VVD): Ja zeker, maar dan met dit verschil dat ik als het geld wordt besteed aan wegen altijd zeker weet dat dit rendement oplevert – kijk maar naar de berekeningen van het CPB – terwijl wij in het openbaar vervoer nog een oplossing moeten vinden die ook in dat opzicht goed scoort. Het noodlot van het openbaar vervoer is misschien dat wij altijd op van die vierkante cirkels uitkomen. Dat rijdt heel ongemakkelijk, ook in het openbaar vervoer.

De VVD wil een onderscheid maken tussen de Randstad, die natuurlijk een specifiek probleem vormt, en de gebieden daarbuiten. Daarbuiten moeten wij niet al te zenuwachtig doen. Als de weg te smal is, maken wij hem breder. Ons voorstel is dat alle hoofdverbindingen standaard minimaal twee keer drie stroken krijgen. Wij kunnen dat ook bespoedigen door als wij met onderhoud bezig zijn meteen twee keer drie stroken aan te leggen. Kijk nu eens naar de A6 tussen Almere en Lelystad. Daar ligt ontzettend veel ruimte. Daar is nu een aannemer bezig. Als hij straks klaar is, ligt daar keurig asfalt, maar nog steeds maar twee keer twee. Voor hetzelfde geld had bijna twee keer drie gelegd kunnen worden. Dat moet op veel grotere schaal worden gedaan.

Ik heb al gezegd dat in de Randstad het openbaar vervoer veel meer aandacht moet krijgen, maar dat vergt wel een oplossing van het grote financiële probleem. Ik ben niet tegen investeringen in infrastructuur voor het openbaar vervoer, maar dan moet de kostendekkendheidsgraad omhoog. Wij moeten dan ook een oplossing kunnen vinden die kan concurreren met een oplossing via uitbreiding van de wegen.

De heer **Van Hijum** (CDA): Ik heb het nog even laten bezinken. Twee keer drie op alle hoofdverbindingen kan op termijn wellicht een perspectief zijn, maar het geld valt niet uit de hemel. Wij moeten prioriteiten stellen. Het is dan toch logisch om te beginnen met de snelwegen waarop wij een knelpunt hebben, kortom bij de netwerk analyses?

De heer **Hofstra** (VVD): Ik voorspel u dat wij binnenkort op alle wegen een knelpunt hebben, net zo goed als wij geen spitsuur meer hebben in dit land maar een spitsdag of een spitshalvedag. Denk ook eens aan de ongevallen. Die gebeuren helaas. Dan ben je veel flexibeler als er meer ruimte is. Kijk hoe in Frankrijk met snelwegen wordt omgegaan. Een beetje visie, zou ik zeggen. Natuurlijk als wij uit twee projecten kunnen kiezen en er bij het ene veel meer auto's over gaan dan bij het andere, dan ben ik ervoor om daar te beginnen. Er zijn echter ook situaties waarin het heel goedkoop is en naar het mij lijkt met het onderhoud zou moeten worden meegenomen.

Ik heb het niet geturfd, maar het woord innovatie komt vele keren in de nota voor. Het wordt echter iets anders gebruikt dan wij hadden gehoopt. Dubbeldeks hebben wij nog steeds niet kunnen realiseren, maar wel bij het onderhoud, zo zag ik laatst in Rotterdam. De automobilist werd naar boven geleid, zodat men daaronder de weg

weer een beetje plat, vlak en glad kon maken, of juist stroef. Kan dat niet op grotere schaal gebeuren? Er zijn procedures om asfalt te verbeteren waarmee tientallen miljoenen kunnen worden bespaard. Op een of andere manier gebeurt dat niet. Wij hebben gelezen dat er in Amsterdam wellicht een containertram komt. Dat kan misschien ook wel in Den Haag en Rotterdam. 's Nachts gaan er containertjes op om de winkels te bevoorraden. Busbanen worden soms maar een keer per kwartier gebruikt. Kan het bedienend verkeer, taxi's, vrachtwagens enz., daar ook niet op? Meer gebruik van de busbanen kan volgens mij helpen.

Heel vaak laten wij in ons land files ontstaan, waarbij het verkeersmanagement zodanig is dat de nooduitgang geblokkeerd wordt. Er moeten af en toe opritten tijdelijk of definitief worden afgesloten, om het verkeer op de hoofdrijbaan aan de gang te houden. Ik denk dat wij daar veel drastischer mee moeten omgaan dan op dit moment.

Ik had het genoeg vorige week te rijden in een vrachtwagen – weliswaar als passagier, zo kan ik geruststellend melden – met automatische voertuiggeleiding. Die wagen deed alles zelf, behalve sturen. Hij bepaalde zelf de snelheid en remde als de voorganger dat nodig maakte. Het is een relatief goedkoop systeem, dat op grote schaal zou kunnen worden ingevoerd.

Probeer dat te bevorderen door dat verkeer wel op de tweede van drie stroken toe te laten, terwijl al het andere vrachtverkeer rechts moeten blijven. Dat zijn mogelijkheden om het systeem veel veiliger te maken. Dat zal ook ernstige ongevallen kunnen doen vermijden.

Voor pps geldt hetzelfde als voor innovatie. Je komt het in elk stuk tien keer tegen, maar wij doen het bijna niet. Het moet nu toch echt eens gebeuren. In de commissie-Nouwen werd gesuggereerd eens te experimenteren met wegbeheer. Ga eens een corridor veilen of er een concessie voor uitgeven, zodat private partijen het werk uitvoeren. Dat lijkt ons uitstekend.

Wij hebben een mooi technisch rapport gekregen over de infrakosten van het goederenvervoer. Er is nog geen kabinetsstandpunt over. Een goede liberale opvatting zou kunnen zijn dat iedereen zijn eigen kosten betaalt. Dan zal de vrachtauto de Betuwelijn leeg rijden – die is overigens nog niet eens vol – en ook voor een deel de binnenvaart. Dat is dan het goedkoopste systeem. Maar waar laten wij alle vrachtwagens als wij er twee of drie keer zoveel hebben als nu, of misschien wel vijf keer zoveel? Als je er integraal over nadenkt, kom je misschien toch tot andere oplossingen. Zou het niet goed zijn om de keuzes nog eens nader uit te werken? Misschien kunnen wij dan binnenkort eens afzonderlijk over dit punt verder praten. Voor ons speelt dan ook de Oost-Europese schokgolf in het wegtransport nog mee. Daardoor staan onder andere rentabiliteit en veiligheid zeer onder druk.

“Anders betalen voor mobiliteit”. Wij vonden dat een prachtige naam, beter dan allerlei andere namen die nog steeds worden gebruikt, zoals kilometerheffing en rekeningrijden. Dit is volgens mij de goede term. Wij hebben veel waardering voor het overzichtelijke rapport dat door de commissie is gemaakt en voor de snelheid waarmee dat is gebeurd. De verwerking in de Nota Mobiliteit is niet in alle opzichten erg duidelijk. Allereerst zijn er de effecten. Ik heb de grafiek van mevrouw Hanja May-Weggen al genoemd. In de Nota Mobiliteit zien wij dat als wij die nota met het ambitie-

niveau daarin verwoord uitvoeren de files zeer sterk zullen toenemen. Opeens, vlak voor 2018, komt er een duveltje uit een doosje dat Nouwen heet. Dan is het probleem opgelost. Dan zit het met alle parameters ineens goed. Dat is een model. Daar heb ik zo-even al wat over gezegd. Het is wonderbaarlijk.

De VVD wil het systeem van Anders betalen voor mobiliteit invoeren, maar voor ons is het doel niet zozeer beperking van de files, want dat lukt echt niet in een dag, maar een systeem van kiezen voor eerlijke prijzen. Het allerbelangrijkste is het gezond maken van de financieringsstructuur.

Onze eerste belangrijke voorwaarde is de oormerking. Ik hoorde de minister-president bij de algemene beschouwingen – ik heb toen heel goed opgelet – zeggen dat wij het niet zouden doen. Minister Peijs zei gisteren op tv dat wij het wel gingen doen. Het lijkt mij redelijk dat wij een brief krijgen, misschien voor 1 februari van het volgend jaar, waarin de regering de contouren van dat oormerken schetst.

Ik wil daar heel duidelijk over zijn. De randvoorwaarde moet zijn dat de automobilist gemiddeld niet méér gaat betalen. De bpm en de wegenbelasting worden afgeschaft. De overmatige accijns – het verschil is echt wel wat groter dan mevrouw Gerkens zo-even suggereerde – mag er ook in. Dat wordt geoormd voor infrastructuur. Ik begrijp het als de overheid het deel uit de algemene middelen dan wat verlaagt, maar daar kan ook een maximum aan worden gesteld. Het kabinet, welk kabinet dan ook, kan dan een rijksbrede verschuiving doorvoeren waarmee de sector er 2 mld. Per jaar bij krijgt of misschien nog wel meer. Ik zou graag een notitie van het kabinet hierover willen hebben, omdat dit zo essentieel is. Eigenlijk hoef ik er niet over te praten zolang ik het niet weet. Mijn fractievoorzitter bracht dit punt niet voor niets op bij de algemene beschouwingen. Er zijn nog twee andere belangrijke voorwaarden. De eerste is dat voor de burgers zichtbaar moet worden gemaakt dat je al flink op weg bent naar meer capaciteit van de wegen en een beter openbaar vervoer in de Randstad. Het communicatietraject moet nog op gang komen. Er is een geweldig grote stelselherziening nodig. De tweede voorwaarde is dat er een goed systeem komt, niet gevoelig voor fraude en niet duur. Ik laat mij er nu niet over uit welk systeem dat moet zijn. Je kunt je alles voorstellen: plat, bol, het hele land, slechts bepaalde wegen, vrachtvervoer of personenvervoer. Eerst moeten de andere problemen worden opgelost. De kosten mogen de orde van grootte van de kosten van een creditcard hebben.

De heer **Verdaas** (PvdA): Ik steun graag het verzoek om een brief van de heer Hofstra. Zullen wij dan ook nog een paar dingen vragen die tot het antwoord leiden dat het kabinet meteen de brede aanpak zal presenteren? Hoe gaan wij het geld verdelen? Wat moet er gebeuren met de wetgeving? Wanneer kan dat klaar zijn? Welke scenario's zijn er om de bpm en de motorrijtuigenbelasting af te bouwen? Naar mijn gevoel kunnen wij dan de discussie aangaan met een constructieve houding.

De heer **Hofstra** (VVD): Ik zou blij zijn als wij iets konden krijgen dat ik zojuist contouren heb genoemd. Ik vind het standpunt van de commissie-Nouwen in de Nota Mobiliteit niet maximaal duidelijk. Misschien vindt de minister dat inmiddels ook wel. Misschien is er gelegen-

heid om dat wat breder op te schrijven. Dat lijkt mij uitstekend. Het gaat mij echter primair om de oormerking.

De heer **Hermans** (LPF): De heer Hofstra had het over een creditcard. Nu zijn daar verschillende percentages aan verbonden. Het rentetarief is nogal hoog. De kosten lopen voor de winkelier uiteen van 1,8% tot 4%. Is de VVD bereid zich voor een bepaald percentage uit te spreken, bijvoorbeeld minder dan 4%?

De heer **Hofstra** (VVD): Ik had deze range wel in gedachten, dus niet de rente die ze berekenen. Ik zou het willen formuleren als enkele procenten, of dat nu 4% of 5% moet zijn. Er is misschien een ingroeietermijn nodig, maar op langere termijn zou het zo'n percentage moeten zijn.

Het is vooral belangrijk dat wij er meer geld voor moeten durven uit te trekken. Ik heb al gezegd dat Anders betalen voor mobiliteit een opstap daarvoor biedt. Het is een klassieke overheidstaak. Politiek is alleen maar kiezen. Dat moeten wij op termijn gewoon doen.

Ik heb nog een paar concrete suggesties. Ik wijs op de motie die bij de algemene financiële beschouwingen is aangenomen, dat het FES binnenkort meer geld moet opleveren voor de infrastructuur. Optimalisatie van het onderhoud en combinatie met nieuwbouw, waarvan ik zo-even een voorbeeld heb gegeven, zou volgens mij niet alleen voor de weg maar ook voor de rail tot een extra geldstroom kunnen leiden. Procedures en regels moeten worden opgeschoond, de overhead moet worden beperkt, er kunnen pps' en worden gebruikt, kortom, er zijn vele mogelijkheden. Het zou heel prettig zijn als die in kaart konden worden gebracht.

Het vervoerseconomisch aspect is wat onderbelicht in de nota. Als ik vergelijk wat ProRail per jaar uitgeeft voor het onderhoud van onze spoorstaven en wat Rijkswaterstaat per jaar uitgeeft voor onze asfaltbanen, zijn per reizigerskilometer de kosten van ProRail vijftien keer zo hoog als die voor de weg. Dat is een geweldig financieel probleem. In het verleden heb ik wel eens gevraagd waarom er in Frankrijk en Duitsland zoveel prachtige spoorlijnen zijn die nauwelijks meer gebruikt worden. Ik heb het niet over hogesnelheidslijnen, maar over gewone spoorlijnen. De spoorwegen maken zichzelf onbetaalbaar. Ik vind dat een geweldig dilemma. Kunnen wij niet eens wat meer aandacht besteden aan het vervoerseconomisch aspect? Hoe maken wij in de politiek keuzes en hoe maken wij dingen goed vergelijkbaar? Nogmaals, openbaar vervoer mag van ons meer aandacht hebben. Dat verdient het ook. Dat moet wel in een context waarin het financieel aantrekkelijk wordt. Zeker in de Randstad moet je de eis kunnen stellen dat het openbaar vervoer qua exploitatie zichzelf bedruipt. Bij de NS gebeurt dat nu ook grotendeels.

Voorzitter. Ik hoop dat de regering met duidelijke antwoorden komt. Niet alleen de fractie van de VVD heeft een aantal kritische noten laten horen. Dat hebben ook andere fracties gedaan. Wij vragen de bereidheid om via welke procedure dan ook tot een plan te komen waarvan wij allemaal kunnen zeggen dat het beter is dan wat er nu ligt. Daarmee zouden wij met visie en daadkracht aan de gang moeten kunnen.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Dat zijn woorden naar mijn hart. Ik ken de heer Hofstra als iemand die de zaken

graag even op scherp zet. Hij zegt eigenlijk dat hij voornamelijk niet instemt met het product dat nu op tafel ligt. Er zal eerst een aantal concrete verbeteringen in de Nota Mobiliteit moeten worden aangebracht, wil de fractie van de VVD er haar steun aan verlenen. Is dat correct?

De heer **Hofstra** (VVD): Niet alleen vanwege de inbreng van onze fractie, maar ook vanwege die van andere fracties, zou het heel verstandig zijn. Ik vraag de minister van VROM concreet wat er mis gaat als wij nog eens vijf maanden wachten met het vaststellen van deze nota. Wij kunnen dan een afweging maken. Wij zouden dan in de lijn van de suggestie van collega Dijksma op een aantal punten tot verbeteringen en verduidelijkingen kunnen komen. Daar wordt de nota beter van. Dat lijkt mij goed.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Omdat ik weet dat ministers bij dit soort verzoeken graag koppen tellen, spreek ik graag de hartelijke steun van mijn fractie voor het verzoek van de heer Hofstra uit. Zij weten dan ook weer waar zij aan toe zijn.

De heer **Van der Staaij** (SGP): Wat de procedure betreft, rijst bij mij wel de vraag aan de heer Hofstra of het kabinet niet aan zet was en nu de Kamer aan zet is, om met amenderende moties te komen. Op welke punten is de inzet van de VVD dan gericht? Vervolgens is het aan het kabinet om die al dan niet over te nemen. Dat is de normale procedure.

Wil de heer Hofstra nu een heel andere procedure volgen? Dat begrijp ik niet helemaal.

De heer **Hofstra** (VVD): De heer Van der Staaij heeft volledig gelijk. Maar als wij nu zien dat de netwerk-analyses er niet zijn? Die hadden in de nota te vinden moeten zijn, met een aantal andere dingen waarop niet alleen ik de nadruk heb gelegd. Eigenlijk zeggen wij daarmee dat het rapport niet zo ver is als het had moeten zijn. Dat brengt mij ertoe om deze procedure voor te stellen, die wat afwijkt van de normale procedure.

De heer **Van Hijum** (CDA): Ik vind de inbreng van collega Hofstra buitengewoon helder, maar op dit laatste punt begint hij toch een beetje als Dorknoper te klinken. Zelf zegt hij dat wij van extra procedures en plannen af moeten. Waarom stelt hij dan toch voor om extra tijd te nemen? Waarom kunnen wij dit pakket aan maatregelen, dat een zeker ambitieniveau heeft, zeker als het gaat om de aanpak en verbreding van wegen, niet vaststellen? Over de netwerkanalyses heb ik in mijn bijdrage al gezegd dat wij in de toekomst nog wel punten op de i zullen moeten zetten. Dat kunnen wij als uitwerking zien, zodat wij nu aan de slag kunnen. Is het verstandig voor een vertraging te kiezen? De heer Hofstra heeft zelf ook gezegd dat de bereikbaarheidsvraagstukken zo dringend zijn. Voor de aanpak daarvan is een nota als basis nodig.

De heer **Hofstra** (VVD): In het land zijn allerlei projecten gewoon in uitvoering. Weliswaar gaat het minder snel dan ik zou willen met Midden-Delfland en A6-A9, maar dat ligt niet aan het nog niet vastgesteld zijn van de nota. Daarom heb ik de vraag gesteld wat er mis gaat als wij de door mij voorgestelde procedure zouden kiezen. De minister van Verkeer en Waterstaat kan daar ook een

antwoord op geven. Of het nu linksom is of rechtsom, er moet een aantal aanscherpingen komen. Als dat moet gebeuren volgens de lijn die de heer Van der Staaij terecht aangeeft, is het toch noodzakelijk dat een paar dingen worden uitgewerkt en opnieuw aan de Kamer worden voorgelegd.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): U zegt in feite dat de nota nu niet rijp is voor amendering. Er zijn nog netwerkanalyses etc. nodig. Pas na een nieuwe ronde kunt u eventueel met amendementen komen.

De heer **Hofstra** (VVD): Ik weet niet hoe het met u is, maar ik heb anderhalve medewerker. Beide ministers hebben er zo'n 20.000. Men kan niet van mij verwachten dat ik zelf het verhaal afmaak. Ik wil wel amenderen, maar wat moet ik op dit moment dan amenderen? Ik hoor graag een helder antwoord van de regering hoe het nu precies zit met de planning. Wij zijn sinds het niet aanvaarden van de vorige nota al twee jaar verder. Het lijkt mij stug als het nu op een paar maanden zou vastzitten.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Voorzitter. De problemen in het verkeer hebben een grote urgentie, waarvoor ambitie, visie en leiderschap van het kabinet worden gevraagd. Ik zet de vier cruciale problemen die de fractie van GroenLinks ziet nog even helder op een rij. Ten eerste worden door het verkeer heel grote milieu-problemen veroorzaakt. Als wij vooruitkijken tot 2020 zien wij nu pas het begin van de ernst van de extra problemen rond de luchtkwaliteit waarmee wij te maken krijgen. Voor het eerst kunnen projecten niet meer worden verwezenlijkt, doordat wij tegen milieunormen aanlopen. Ik verwacht dat de problemen rond het broeikas-effect, de klimaatverandering en het verkeer vele malen ernstiger zullen zijn in 2020 dan nu. De minister voorspelt een groei van de uitstoot door het verkeer met 30% tot 40%. Nationaal zouden wij tegen 2020 tot een reductie van de CO₂-uitstoot met een vergelijkbaar percentage moeten komen. Het tweede grote probleem, te onderscheiden van het milieuprobleem, is dat van de leefbaarheid. Waar is het in Nederland nog stil en hoor je geen auto? Bijna nergens meer. Waar gaat het laatste groen in de Randstad heen, gelet op de discussie over de A6-A9? Een paar maanden geleden kregen wij een rapport dat steeds minder kinderen op straat spelen, omdat zij zich onveilig voelen doordat er zoveel auto's zijn. Er zijn grote leefbaarheidsproblemen door het verkeer. Het derde punt is dat de groei van het openbaar vervoer stagneert of zelfs terugvalt. Zie het rapport van afgelopen zaterdag. Het vierde probleem in het verkeer, waar de collega's al veel aan hebben gerefereerd, is dat van de sterke groei van de files. Eigenlijk kun je zeggen dat de files net zo hard groeien als het verkeer zelf. Geen enkel kabinet heeft tot nu toe deze ijzeren wet weten te doorbreken. Wat doet het kabinet aan deze grote problemen? Ik kan niet anders zeggen dan dat het kabinet niet veel meer doet dan pappen en nathouden. Het is stilstand. Het kabinet negeert eenvoudigweg de milieuproblemen. Er is niet eens een perspectief tot 2020 voor de oplossing ervan. Het kabinet zet alleen maar in op bronbeleid. Alle deskundigen zullen het erover eens zijn dat je er met alleen schonere motoren niet komt.

Het kabinet miskent naar mijn idee de grote leefbaarheidsproblemen als het zo eenzijdig inzet op het faciliteren van de groei. Het kabinet marginaliseert verder het openbaar vervoer, zeker buiten de Randstad. Ook binnen de Randstad toont het kabinet op dit terrein geen enkele ambitie. Het openbaar vervoer wordt stiefkindertlijk bedeed.

Beprijzen is hét middel om de files aan te pakken. Het ontbreekt echter aan politieke moed om een besluit daarover te nemen. Mijn conclusie kan niet anders zijn dan dat wij met minister Peijs opnieuw vier verloren jaren hebben voor het effectief aanpakken van de problemen rondom verkeer en vervoer als de nota werkelijkheid wordt.

De heer **Van Hijum** (CDA): Dit geluid van de heer Duyvendak is niet helemaal onbekend. Ik heb hem al eerder gevraagd hoe hij met droge ogen kan beweren dat het allemaal niet genoeg is, terwijl GroenLinks het vorig jaar bij de begrotingsbehandeling het budget voor de uitvoering van de Nota Mobiliteit heeft gehalveerd, van 80 mld. naar 40 mld. Bereikbaarheid was niet zo nodig. Kennis en onderwijs waren veel belangrijker. Zij zijn ook ontzettend belangrijk, maar als die prioriteit wordt gekozen, moet GroenLinks nu niet komen aanzetten met gebrek aan ambitie van de minister.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Ik kom later nog op de financiële onderbouwing. Wij hebben toen gezegd dat er tot 2020 120 mld. op de begroting staat voor Verkeer en Vervoer. Daar kon wat ons betreft 40 mld. af. Het mag bekend zijn dat GroenLinks er niet meer voor kiest om te investeren in asfalt. Daar vinden wij een bezuiniging.

De heer **Van Hijum** (CDA): Het gaat om politieke keuzes. Dan moet je ook eerlijk durven te zijn. GroenLinks heeft de uitwerking een keer op tafel gelegd. Dan blijkt gewoon dat wij er met zo'n korting niet komen. Er moet dan bezuinigd worden op beheer en onderhoud van wegen, vaarwegen enz. Kortom, GroenLinks is niet eerlijk bij het presenteren van het eigen alternatief.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Dat is niet correct. De heer Van Hijum moet de staatjes er maar eens bij pakken. Meer dan de helft van het geld gaat nu naar asfalt en wegen. Als je wel geld uittrekt voor onderhoud, maar niet voor nieuwe wegen, kun je een bezuinigingspost van 40 mld. vinden.

Ik sprak over vier verloren jaren, maar ik zie ook dat de minister het politieke initiatief verliest. Zij heeft te weinig ambitie en politieke visie. Ik hoef maar te verwijzen naar de sprekers voor mij, die op allerlei manieren proberen weer perspectief en initiatief te brengen. Dat komt nu vanuit de Kamer en niet van het kabinet.

Het zal niet verbazen dat de fractie van GroenLinks zegt dat er lang genoeg getreuzeld is met het invoeren van het beprijzen van het wegverkeer. Het kabinet kiest opnieuw voor uitstel, met geen andere dan gelegenheidsargumenten. Mijn fractie zegt: stel een doel, bepaal een traject hoe je tot de beprijzing wilt komen, prikkel de markt en druk daarmee de prijzen. Zonder beprijzing kunnen de doelen van de Nota Mobiliteit niet worden gehaald. De fractie van GroenLinks vindt langer uitstel onverantwoord.

Ik pleit nadrukkelijk voor een stap-voor-stap-aanpak om tot de invoering van een kilometerheffing in 2010 te

komen. Wij hebben daarvoor een stappenplan gemaakt. Mij ontbreekt helaas de tijd dat plan voor te lezen. Ik verzoek de voorzitter om dat plan aan de ministers en de collega's te laten ronddelen. Groen Links pleit voor beprijzen om te reguleren en niet om te asfalteren. Het zij nog maar een keer gezegd. Wij pleiten voor een pragmatische aanpak waarmee de techniek zich kan bewijzen en het effect langzaam zichtbaar wordt. Het is nadrukkelijk niet ons doel om in één keer in te zetten op landelijke invoering. Dat zou zelfs heel stom zijn. Evenmin is het verstandig om direct in te zetten op de introductie van het technisch meest complexe systeem. Stap voor stap zul je tot betalen moeten komen, waarbij je het zodanig moet organiseren dat de investering in de ene stap rendabel is in volgende stappen.

Wij zeggen dat de eerste stap moet zijn, dat een lokale start mogelijk wordt gemaakt met beprijzen in steden of regio's en dat dit wettelijk moet worden geregeld. Het is bekend dat er een wetsvoorstel van mijn hand ligt om dit daadwerkelijk mogelijk te maken. Uit vele regio's klinkt de roep om deze mogelijkheid te bieden. Onze tweede stap zou zijn dat een proefregio of proefstad wordt gekozen. Kijkend naar de brieven, zou het ons niet verbazen wanneer er gemeenten of regio's zijn die bereid zijn om als eerste te kijken wat er op dit terrein kan. Amsterdam ligt als pilot voor de hand. Wij zeggen ook dat een bestaande techniek moet worden gehanteerd en dat niet moet worden geëxperimenteerd met nieuwe technieken. Een derde stap, bijvoorbeeld weer een jaar later als het succes zichtbaar wordt, zou uitbreiding naar meer knelpunten en meer regio's kunnen zijn. De vierde stap zou sectorale uitbreiding over het hele land kunnen zijn met de invoering van een heffing op vrachtverkeer. De techniek kan daarmee verder vervolmaakt worden. De vijfde stap zou de landelijke invoering van een kilometerheffing voor personenauto's kunnen zijn. Naar onze overtuiging zouden wij hier toch echt over een jaar of vijf moeten kunnen zijn aangeland. Er zou zoals bekend sprake moeten zijn van een gedifferentieerde heffing. Als je in schone auto's rijdt, op relatief geschikte tijdstippen en niet te veel, ga je er fors op vooruit. De veelrijders in vuile auto's gaan meer betalen. Een dergelijk stappenplan zou op een effectieve, rustige, pragmatische manier kunnen leiden tot de invoering van een kilometerheffing en de vele barrières die er inderdaad zijn, stap voor stap kunnen slechten. In één keer is de hobbel te groot. Ik verneem graag een reactie van het kabinet hierop.

Als de 1% groei van het openbaar vervoer al in de nota is opgenomen, is deze volstrekt ambitieeloos. De GroenLinks-fractie is van mening dat de modal shift weer uit de kast moet worden gehaald. Wij moeten mensen uit de auto in het openbaar vervoer of de goederen van de weg op het water krijgen. Laten wij wel zijn, de modal shift is nooit serieus geprobeerd. Wie dat zegt, bevindt zich teveel aan de borreltafel. De Consumentenbond heeft berekend dat sinds begin jaren '90 de tarieven van de trein meer zijn gestegen dan de gebruikskosten van de auto. Nu de benzineprijzen stijgen, zien wij dat het modal-shiftbeleid waarschijnlijk best kan werken. De NS meldt dat de reizigers bij bakken binnenkomen en wij constateren daadwerkelijk minder benzineverkoop. Dus kan een serieuze start met de modal shift worden gemaakt.

Daarbij zou de ambitie van GroenLinks een verdubbeling van het openbaar vervoer naar de steden in 2020 zijn, een groei van 50% in de middelgrote steden en een groei

van 25% in het landelijk gebied, waar de auto immers altijd het belangrijkste vervoermiddel zal blijven. Dat betekent een verhoging van de BDU en een forse verschuiving van asfaltinvesteringen naar investeringen in het openbaar vervoer. Om het concreet te maken: wij zijn voorstander van een 6x6x6-systeem in de Randstad. Zes stoptreinen en zes intercity's per uur tussen zes plaatsen. Dat zijn om te beginnen de vier traditionele plaatsen: Amsterdam, Utrecht, Rotterdam en Den Haag. Wij zouden daaraan Schiphol en Almere willen toevoegen. Dat zijn de twee andere cruciale plaatsen in de Randstad die via een 6x6-verbinding aan elkaar zouden moeten worden gekoppeld. Voor zover wij ons erop hebben kunnen oriënteren, kost dit ongeveer 1 mld. Daarvan is 300 mln. bestemd voor volledige spoorverdubbeling op het traject Utrecht-Rotterdam/Den Haag. Het oplossen van de knelpunten bij Delft kost, naast de ondertunneling, circa 500 mln. Kleinere ingrepen komen samen op 200 mln. Wij gaan er hierbij vanuit dat de broodnodige investeringen voor de lijn in de richting van Almere uit het ZZL-project worden gefinancierd. Een vergelijkbaar concept met groeiambities is nodig in Brabant. Collega's hebben daar gelukkig ook al voor gepleit. Daarnaast bepleiten wij lightrail en een forse versterking van het stads- en streekvervoer. Ook hierop hoor ik graag een reactie van de minister.

Vervolgens wil ik spreken over twee concrete wegprojecten. Het eerste is de A6/A9. Mijn fractie spreekt liever van de A6/A-nee. Mijn fractie zou graag zien dat de verkenning van dit traject liefst vandaag al uit de nota wordt geschrapt, maar wij zouden er geen moeite mee hebben als dit pas over vijf maanden gebeurt. Voor mijn fractie rust er een taboe op zelfs maar het verkennen van de mogelijkheid dat wij dit prachtige gebied in de Randstad ook nog weer eens met wegverkeer zouden gaan belasten. Mijn tweede opmerking over de A6/A-nee is, dat de studie erover helemaal onjuist is opgezet omdat hij niet is gekoppeld aan volwaardige openbaarvervoervarianten. De Zuiderzeediscussie, die gek genoeg Amsterdam-Schiphol-Almere als zwaartepunt heeft, is helemaal losgekoppeld van deze tracéstudie. Daardoor krijg je alleen maar weg/weg-opties en de beprijzingen daarvan tegen elkaar afgezet. Volwaardige openbaarvervoeropties worden niet afgewogen. Dat zou anders moeten.

De heer **Van Hijum** (CDA): Ik kom nog even terug op de openbaar-vervoerambitie van de heer Duyvendak, die mij op een aantal punten best aanspreekt. Ik begrijp echter niet hoe hij denkt zijn plan te kunnen financieren. De PvdA-fractie zegt dan tenminste nog dat men misschien wat gaat herverdelen, maar de heer Duyvendak heeft helemaal niets om te herverdelen.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Wij halen van de € 120 mld inderdaad fors wat af wat naar nieuw asfalt zou gaan. Van de resterende 80 mld. blijft naar onze overtuiging na de kosten van het onderhoud van de rijkswegen en vaarwegen voldoende geld over om het volwaardige openbaar vervoer te realiseren. De heer Van Hijum behoeft zich daarover geen zorgen te maken.

De heer **Verdaas** (PvdA): Ik wil de heer Duyvendak een vraag stellen over de verbreding van de studie naar de A6/A9 met openbaar-vervoeralternatieven. Mijn vraag luidt, of er voor GroenLinks een taboe op dit traject rust,

of dat er hoe dan ook een taboe rust of nieuwe weginfrastructuur waar dan ook?

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Ik ben van mening dat op bepaalde trajecten een taboe zou mogen rusten. Er is ook wel eens sprake van de A3, een snelweg dwars door het Groen Hart. In de jaren zestig is deze gelukkig snel van de kaart verdwenen. Je zou kunnen zeggen dat wij ook deze maar weer eens zouden moeten onderzoeken, omdat wij nu eenmaal alles onderzoeken. Daarop zou dus een taboe moeten rusten! Bepaalde dingen onderzoek je niet, omdat je bij voorbaat weet dat je ze niet gaat doen. Je wilt de waarden die in dit gebied zo groot zijn, niet opofferen aan het autoverkeer.

De heer **Verdaas** (PvdA): Als je op voorhand weet dat het niet wilt, kun je het gerust onderzoeken. Er rust voor de heer Duyvendak dus geen taboe op weg-infrastructuur?

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Wat mijn fractie betreft zou je daarnaar inderdaad überhaupt veel minder studies moeten doen. Van bepaalde dingen denk ik dat het maar moet worden onderzocht, dan kunnen wij het daarna wel afwikkelen. Ik vind dat een taboe zou moeten rusten op de A6/A9. Dat geldt ook voor andere doorsnijdingen. Ik kan ook een ander voorbeeld noemen: de A4. Dat geldt zowel voor de A4 Midden-Delfland als de A4 die nu weer opduikt door de Hoeksche Waard. Mijn fractie is van mening dat je dat niet moet doen. Wat ons betreft moet je onmiddellijk stoppen met alle onderzoek daarnaar. Ook hierop zou een taboe moeten rusten. Bovendien blijkt uit onderzoek dat de A4 Midden-Delfland alleen maar tot meer verkeer op de A13 leidt. Daaruit blijkt dus dat nieuwe infrastructuur niet altijd effectief is. Los van de effectiviteitsvraag, ligt op bepaalde doorsnijdingen voor de GroenLinks-fractie een taboe. Graag een reactie hierop van de minister.

De heer **Hofstra** (VVD): Wat sneu voor onze collega Adri Duivesteijn dat de A3 er nooit is gekomen. Maar dat terzijde. Ik heb zo-even voorgerekend dat er tien extra stroken moeten komen van Muiderberg naar Diemen. Als ik de groei weglaat, zouden het erbij het huidige verkeer zeven moeten zijn. Wat vindt hij er concreet van, wanneer wij met een weg door het IJmeer zouden gaan?

De **voorzitter**: Ik wijs u erop dat de heer Duivesteijn aan dit debat niet meedoet. Ik geef het woord aan de heer Duyvendak.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Het is niet zonder reden dat ik Almere nadrukkelijk wil koppelen aan wat in het jargon het Rondje Randstad is gaan heten. Almere maakt in zijn hele functioneren deel uit van de Randstad. De doelstelling 6x6 moet daarom ook tot Almere worden uitgestrekt. Dat betekent een heel forse ambitie ten aanzien van de ontsluiting van Almere met het openbaar vervoer. Daarnaast moeten wij reëel zijn en vaststellen dat Almere niet tot in het oneindige kan groeien. Dat heeft consequenties voor de woningbouw aan de andere kant in de Randstad. Je zult ook moet erkennen dat Schiphol niet tot in het oneindige kan groeien omdat wij niet alle werkgelegenheid in dat deel van de Randstad kunnen concentreren en de mensen die in Almere moeten wonen altijd maar laten pendelen. Het impliceert

dus ook een beperking van de mogelijkheden voor de groei op Schiphol om woningbouw ook aan die kant in de Randstad mogelijk te maken. Dat zal de heer Hofstra als muziek in de oren klinken.

De heer **Verdaas** (PvdA): Ik begrijp dat de heer Duyvendak het moeilijk krijgt omdat hij zich in allerlei bochten moet wringen om van welke infrastructuur dan ook af te zien. Ik hoor hem ook zeggen dat zijn fractie afstand neemt van het ruimtelijk programma in Almere, en blijkbaar ook dat bij Schiphol. Waar moeten de kiezers van GroenLinks dan wonen?

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Ik breng mijn bijdrage bij de bespreking van de Nota Ruimte in herinnering, waarin ik ervoor pleitte om te komen tot een bollenstad tussen Haarlem en Leiden. Daar zouden de bollenboeren moeten verdwijnen en heel veel woningbouw worden gepleegd. Als je dat niet doet, voorzien wij enorme ontsluitingsproblemen aan de kant van Almere. Het is niet makkelijk. Onze GroenLinks-collega's in Zuid-Holland zijn er helemaal niet enthousiast over. Wij lopen dus ook niet weg voor moeilijke keuzes. Voor ons is het duidelijk dat als wij willen voorkomen dat de oostelijke kant van de Randstad op slot komt te staan, je aan de westelijke kant meer woningen moet bouwen. Helaas heeft dit plan het niet gehaald.

De heer **Van der Ham** (D66): Ik wil het even hebben over de IJmeerverbinding. Daar zijn ook heel veel mensen tegen omdat het landschappelijk negatief zou kunnen uitpakken. Is de heer Duyvendak wel voorstander van een IJmeerverbinding boven het water, in plaats van een tunnel?

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Dat is nu net iets waarvan ik zeg dat als je deze verbinding met het openbaar vervoer zou willen maken, er geen taboe op zou rusten om dit te onderzoeken. Ik meen echter dat je voor het 6x6-systeem de bestaande route kunt gebruiken en dat er geen reden is om die omweg te nemen. Dan kun je het dus beter niet doen. Maar laten wij dit eens bekijken.

De heer **Van der Ham** (D66): Ik heb er nog een vervolgvraagje over. De heer Duyvendak zegt dat hij het een goede zaak vindt om dit te onderzoeken. Dan verzet hij zich dus ook niet tegen het onderzoeken van een bovengrondse verbinding naar Almere?

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Ja, laten wij dat maar onderzoeken.

De heer **Hermans** (LPF): De heer Duyvendak sluit een IJmeerverbinding, tunnel of brug, niet uit. Maar de door hem zo gekoesterde vogel- en Habitatrichtlijn gooit daarvoor al roet in het eten. De driehoeksmossel is daar ontdekt! Mijn vriend is het niet! Maar volgens mij wel die van GroenLinks. Hoe gaat hij dit oplossen?

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Ik heb gezegd dat je een openbaarvervoersverbinding met een brug over het IJmeer zou kunnen onderzoeken. Ik heb nadrukkelijk gezegd dat dit uitsluitend een openbaarvervoersverbinding mag zijn. Als blijkt dat deze de natuurwaarden in het gedrang brengt, weet de heer Hermans welke keuze

mijn fractie zal maken. Zo dit al het geval is, hoeft de heer Hermans zich daarover geen zorgen te maken. Ik ga door met mijn betoog. Ik heb het zojuist in een interruptie gedaan, maar wil graag nog even nadrukkelijk markeren dat mijn fractie ervoor pleit om de A4, zowel in Midden-Delfland als de Hoeksche Waard, als reservering uit de Nota Mobiliteit te schrappen.

Ook de collega's hebben al gezegd dat elke discussie over de verdeling van de financiën prematuur is zolang wij de netwerkanalyses niet kennen. Er is dus heel veel voor te zeggen om de afronding van de discussie over de Nota Mobiliteit uit te stellen totdat wij deze wel kennen. Dan kunnen wij zowel over de ambities in het openbaar vervoer als de financiële middelen daarbij besluiten. Nu rijst het beeld op van een auto- en asfaltplan, zeker als wij kijken naar de keuzen die minister Peijs heeft gemaakt op de terreinen waarvoor zij expliciet verantwoordelijk is. In de periode 2011-2020 gaat er 18,5 mld. naar nieuwe wegen en nul komma nada naar het openbaar vervoer. Ik heb dat net ook al in een interruptie gezegd. Het meeste van dat geld wordt uitgegeven tussen 2015 en 2020. Het is dus wel een extreme vorm van over je graf heen regeren. Als je het omrekent gaat er dan per dag 10 mln. op aan nieuw asfalt. Dat komt neer op € 45 per maand per huishouden die aan asfalt worden uitgegeven.

Mijn fractie vraagt aan de minister hoeveel projecten, met toepassing van haar eigen criteria, overbodig worden als je, ook in het MIT, structureel rekening houdt met de kilometerheffing. De GroenLinks-fractie pleit ervoor om de zaken om te draaien: niet alle geld naar het openbaar vervoer, maar geld naar de wegen.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Ik veronderstel...

De heer **Hofstra** (VVD): Neen, laat maar. Hij zegt het heel goed.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Ik denk dat de heer Duyvendak bedoelt "niet alle geld naar de wegen, maar naar het openbaar vervoer". Hij zei het echter precies andersom.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Dank u wel.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Die coalitie wordt nog wel wat.

De **voorzitter**: Ik verzoek de heer Duyvendak zijn betoog af te ronden.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Wij wachten al tweeëneenhalf jaar met smart op een nota van het kabinet over de regionale luchthavens die maar niet afkomt. In de Nota Mobiliteit lezen wij nu plotseling, dat de regionale luchthavens alle ruimte krijgen voor groei. Dat verontrust mijn fractie zeer. Het spreiden van de hinder en luchtverontreiniging bij de luchtvaart is enorm wanneer deze niet wordt geconcentreerd. Ik verneem graag een toelichting van de minister op deze plannen. Tot slot wil ik aandacht vragen voor het wandelen en het lopen. Onze benen zijn een van de belangrijkste vervoermiddelen waarover de mens beschikt. Wandelen en lopen komt in de nota in het geheel niet voor. In de PKB-tekst staat wel dat fietsen moet worden gestimuleerd en dat ook andere overheden worden aangespoord om dat te doen. Het lopen wordt echter niet genoemd. Ik

vraag de minister waarom dit het geval is. Ik vraag haar tevens of zij bereid is om over het wandelen een vergelijkbare passage als over het fietsen op te nemen. Bij de aanleg van nieuwe infrastructuur speelt het probleem dat veel de fietspaden worden doorsneden en daardoor letterlijk van de kaart verdwijnen. De nota stelt dat nieuwe barrièrevorming zo veel mogelijk moet worden voorkomen. Dat is een uiterst zwakke formulering. Ik heb de minister gevraagd hoe zij dit bedoelt. Zij heeft daarop geantwoord dat het maar per plek moet worden bekeken en dat de Fietzersbond maar aan de bel moet trekken als het mis gaat. Daar komt het ongeveer op neer. Dat is geen goede manier om invulling te geven aan de verantwoordelijkheid van het rijk. Ik zou graag een veel preciezere formulering van de minister horen. Wanneer is een barrière eventueel aanvaardbaar? Maar vooral: wanneer wordt hij niet aanvaard?

De heer **Van der Ham** (D66): Voorzitter. "Het genot van de verplaatsing". Dat heb ik als leidraad genomen voor mijn inbreng in de tien minuten die mij zijn toebedeeld. Het is een zin uit *Op weg naar het einde van Gerard Reve*. Ik heb geprobeerd om het begrip "Het genot van de verplaatsing", het gaat niet om de bestemming maar om de weg er naartoe, naar deze nota te vertalen. Ik ben er op een gegeven moment maar mee opgehouden, want het levert niet zo heel veel op. Op vakantie is het misschien leuk op voortdurend onderweg te zijn, maar de meeste Nederlanders gaat het er toch werkelijk om om uiteindelijk op de bestemming aan te komen en niet zozeer om de weg daar naartoe. De vraag die wij ons moesten stellen, is of deze nota wat oplevert. Worden er noodzakelijke en desnoods harde en visionaire keuzen gemaakt? Op zichzelf is het heel goed dat er een link is gelegd tussen de Nota Ruimte en de Nota Mobiliteit. Volgens de D66-fractie ontbreekt het in beide nota's aan een echte visie op de uitbreiding en verbetering van woningen en mobiliteit. Daarbij gaat het niet alleen om de aanleg van wegen of spoorlijnen, maar ook om de inrichting van de stadstaat Nederland.

Laten wij het hier nu even niet hebben over het milieu of over de luchtkwaliteit, want dat doen wij in allerlei andere debatten. Dat is zeer belangrijk en ten nauwste verbonden aan mobiliteit. Laten wij het hier echt hebben over de ruimtelijke inrichting. Want ook al worden de auto's steeds schoner, hoe meer auto's er zijn, hoe groter het probleem zal worden. In het Kamerdebat bij de algemene politieke beschouwingen heeft VVD-leider Van Aartsen het al gehad over New York als voorbeeld. Tjonge, wat hebben zij het in die stadstaat mooi voor elkaar wat het openbaar vervoer betreft. Maar het is daar natuurlijk ook niet zomaar ontstaan. Er zijn harde keuzen voor gemaakt. Nederland is een stadstaat, een delta-metropool, maar wij gaan er soms mee om alsof het een smurfendorp is. Ik heb dat al wel eens eerder gezegd. Het blijkt dat als je heel strak vasthoudt aan een radicaal stratenpatroon, zodat mensen haltes zien, er een hogere dichtheid rond haltes ontstaat en er in theorie zelfs 60% extra reizigers mogelijk zijn. Dat wordt ook veroorzaakt door geconcentreerd bouwen en door meer hoogbouw, waardoor het openbaar vervoer een doelmatiger en aantrekkelijker alternatief wordt. Maar wat zeggen wij dan tegen al die mensen die een huis met een tuin en een parkeerplek willen hebben? Deze zomer bleek uit een onderzoek van het Bouwfonds en MAB dat driekwart van de starters op de huizenmarkt een woning met een tuin

zoekt. De discussie hoe wij de stadstaat Nederland gaan invullen, wordt in deze nota eigenlijk niet voldoende gevoerd, en rond deze nota al helemaal niet.

De heer **Hermans** (LPF): De heer Van der Ham spuit heel wat kritiek op beide nota's. Hij neemt het woord "onvoldoende" in de mond. Maar ik meen toch dat de D66-fractie heeft ingestemd met de Nota Ruimte. Hoe kan dat dan.

De heer **Van der Ham** (D66): Zeker. Wij kunnen niet alles op papier regelen. Wij hebben destijds ongeveer dezelfde kritiek geuit op de Nota Ruimte. De heer Hermans was daar, als ik mij goed herinner, toen niet bij. Wij hebben er wel voor gezorgd dat er wat meer sturing in is gekomen, bijvoorbeeld doordat de provincies wat meer te zeggen kregen. Nog even los van wat er op papier kan worden gezet, moet de discussie over hoe wij in Nederland omgaan met cityvorming ook dagelijks worden gevoerd in provincies en gemeenten.

Voorzitter. Er is vooral in de Verenigde Staten heel veel onderzoek naar gedaan hoe je openbaar vervoer kunt organiseren. Daaruit is gebleken dat er enorme economische en maatschappelijke voordelen behaald kunnen worden wanneer je harde keuzen durft te maken, voor natuur en milieu, maar ook voor de leefbaarheid van steden en de aantrekkelijkheid van het investeringsklimaat. Ik krijg graag een uitgebreide reactie op deze discussie, vooral van minister Dekker. Juist deze discussie zullen wij de komende jaren intensief met elkaar moeten gaan voeren. Ik verwijs ook naar de discussie die is aangezwengeld door de Holland-Acht. Dat is een club van burgemeesters en Commissarissen van de Koningin die stellen dat het een bestuurlijke chaos in de Randstad is. Zelf komen zij overigens niet met oplossingen. Het is ongelooflijk belangrijk om de problemen bij hun nekvel te grijpen en op te lossen. Het volgende thema dat ik wil aansnijden is dat van het mobiliteitsmanagement. Middels een motie-Van der Ham/Dijksma hebben wij de regering vorig jaar gevraagd om het mobiliteitsmanagement nader uit te werken. In een recent door de minister aan de Kamer toegezonden brief lijkt het vooral te gaan over de aanbodbak: het aanbod van infrastructuur en het aanbod van vervoersdiensten. Maar het gaat wat ons betreft ook om de vraagkant. Hoe kunnen wij forensen verleiden om het openbaar vervoer te nemen? Hoe kunnen wij hen beter gebruik laten maken van de auto? Natuurlijk is D66 heel blij met de toezeggingen dat er samen met de decentrale overheden over wordt gediscussieerd en dat er opleidingstrajecten worden aangeboden. Maar brochures alleen zijn niet genoeg. Er is ook een stok achter de deur nodig. Er worden miljarden uitgegeven ten gunste van bedrijven en gemeenten, maar daar moet ook iets tegenover staan. Welke mogelijkheden ziet het kabinet ten aanzien van verplichtingen aan gemeenten en bedrijven tot het beter omgaan met mobiliteit? Is het voor de minister een optie om dit element mee te nemen bij de evaluatie van de BDU in 2007? Het zou een verplichting moeten worden voor gemeenten om daadwerkelijk meer te doen aan het mobiliteitsmanagement. In Italië zijn hiermee al ervaringen opgedaan. Voor het bedrijventerrein in Amsterdam Zuidoost werd met de Belastingdienst een tijdelijke fiscale regeling getroffen om een beetje uit de problemen te raken. Aan de werknemers werd onbelast een Zuidoost-openbaar-

vervoerpas gegeven. Dergelijke voorbeelden van fiscale "trucs" om mensen te verleiden gebruik te maken van het openbaar vervoer werken erg goed. Ook door anderen is gesproken over de werktijden. Kan ook in de SER aan de orde worden gesteld dat de discussie over werktijden wordt gevoerd in relatie met mobiliteitsvraagstukken en het openbaar vervoer? Dat lijkt mij een veel beter idee dan de uitbreiding van wegen. In de krant las ik ergens dat CDA en PvdA vonden dat wij projecten op dat terrein maar even moesten uitstellen, maar ik heb hen daarover niet meer gehoord.

Hoe is de stand van zaken ten aanzien van de reconstructie van bedrijventerreinen in de Randstad? Vorig jaar hebben wij vastgesteld dat veel bedrijfsterreinen leegstaan. Alle infrastructuur die daarvoor wordt aangelegd is zondegeld.

De **voorzitter**: De heer Van Hijum wil nog iets zeggen over wat u in de krant hebt gelezen.

De heer **Van Hijum** (CDA): Die uitspraken betroffen de piek in de onderhoudswerkzaamheden in 2006 en 2007. Dat komt volgende week aan de orde bij de bespreking van de begroting van Verkeer en Waterstaat.

De heer **Van der Ham** (D66): Dan hoor ik u daar graag over.

D66 is blij met de investeringen in het achterstallig onderhoud om de capaciteit op het bestaande spoor uit te breiden. De ambitie voor het openbaar vervoer is echter te schraal. Vooral in de gebieden waar veel mensen wonen en waar de potentie enorm is, moet meer gebeuren. Ik kan het kort houden. Samen met collega Van Hijum van het CDA heb ik al gepleit voor 100 mln. extra volgend jaar. Bij de bespreking van de begroting zullen wij daar uitgebreid op terugkomen. Dit geld is bestemd voor Brabantstad, de Stedenbaan, Randstadrail, Randstadspoor en het doorkijkje naar wat wij na 2012 aan het spoor moeten doen. Er is ongelooflijk veel potentie. Wij vinden dat deze door de minister moet worden benut. Wat mij betreft moet het onderzoek zo snel mogelijk plaatsvinden, samen met de partners. Zo snel mogelijk moeten de gegevens op tafel komen hoeveel geld er precies nodig is, 100 mln. extra per jaar of misschien wel meer. D66 is bereid om dat geld te gaan vinden, desnoods in het FES. Bij de VVD is ook de Randstad Rapid langsgeslagen. Ik ben er evenmin een groot voorstander van. Mijn jongenshart gaat natuurlijk ook sneller slaan als ik zo'n verbinding zie, maar ik meen toch dat wij het niet moeten doen. De verbinding Almere-Leiden vind ik wel interessant. Daar zouden wij misschien nog wel eens kunnen kijken, al vraag ik mij af of dit een magneetzwefbaan moet worden. De Nota Mobiliteit gaat over een langere periode. Wij gaan hier dus niet tot in detail elk project bekijken. Ik vind de lightrailverbindingen echter toch wel erg belangrijk. Ook anderen hebben erover gesproken. Ik vind het erg belangrijk dat de mensen, maar ook de besturen, de zekerheid krijgen dat hier achter wordt gestaan. Ik pleit dus voor de Zuidtangent, regionaal KAN, de Rijn-Gouwewijk en de lightrail Zuid-Limburg. Dat zijn overigens allemaal plaatsen waar ik zelf niet woon.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Ik woon er ook niet, maar de lightrailprojecten die de heer Van der Ham noemt zijn prima voorbeelden. Is hij ook bereid om tegen de

minister te zeggen dat de regionale overheden de kosten ervan niet alleen kunnen dragen? Dat is natuurlijk het probleem.

De heer **Van der Ham** (D66): Voor een deel is dat inderdaad het probleem. Waar dit soort verbindingen niet tot stand kunnen komen omdat men er te weinig geld voor heeft, ben ik van mening dat de minister een helpende hand dient uit te steken omdat wij er ongelooflijk veel extra automobilititeit mee kunnen voorkomen. Ik meen daarom dat een extra inspanning door het rijk moet worden geleverd. De Zuiderzeelijn, vooral de magneetweefbaanvariant, wordt min of meer nog steeds genoemd. Wij zijn zoals bekend geen voorstander van de magneetweefbaan naar Groningen. Wat ons betreft kan deze dus wel uit de nota worden geschrapt. Over de A6/A9 zijn heftige discussies losgebarsten. Ook wij stellen grote vraagtekens bij de noodzakelijkheid van de aanleg van deze weg, althans zoals hij nu is gepland. Wij vinden het ook erg gek dat allerlei openbaarvervoervarianten niet zijn meegenomen in het traject. Wij wensen dat dit alsnog gebeurt. Overigens hebben wij zeer veel sympathie voor de IJmeerverbinding via een brug. Dat moet natuurlijk een heel mooie brug zijn zodat de driehoeksmossel een prachtig uitzicht heeft. Hij mag zich dan ook tot de vrienden van D66 rekenen. Wij zijn voorstander van de aanleg van lightrailverbindingen die worden gekoppeld aan de noord-zuidlijn. Ook dat idee is uit de regio afkomstig. Wij moeten minder verkokerd kijken naar alleen maar een stad, maar de Randstad meer en meer beschouwen als een grote agglomeratie, de deltametropool.

De heer **Verdaas** (PvdA): Ik vind het, net als van de heer Duyvendak, zo lastig dat de heer Van der Ham aangeeft dat de A6/A9 niet hoeft en direct het alternatief omarmt. Ik stel voor om de netwerkanalyse te verbreden tot alle modaliteiten, rekening houdend met het ruimtelijk programma dat is opgesteld. De resultaten van het onderzoek kunnen door ons worden besproken, waarna de Kamer haar conclusies kan trekken. Dat is toch de enige verstandige aanpak?

De heer **Van der Ham** (D66): Ik kies niet nu al voor een variant. Ik heb gezegd dat ik er heel veel sympathie voor heb. Die kleine reserve houd ik wel. Ik vind dat je het eerst moet onderzoeken. Je moet niet iets op basis van nattevingerwerk moeten willen doen. Ik ben niet tegen het onderzoeken van wat dan ook. Ik heb het net nog even bij mijn SGP-collega gecheckt: "Onderzoekt alles en behoudt het goede", staat er ergens in een mooi boek.

De heer **Slob** (ChristenUnie): "Beproeft alles".

De heer **Van der Ham** (D66): "Beproeft". Dan heb ik het toch niet helemaal goed geciteerd. Dan zouden wij hem eerst moeten gaan aanleggen. Zo ver zijn wij nou ook weer niet. Ik vind dat naar alles onderzoek moet kunnen worden gedaan, maar ik zeg er ook bij dat de natuurwaarde van het Naardermeer voor ons wel erg belangrijk is. Ik ben ook echt van mening dat de andere verbindingen beter moeten worden onderzocht. Dat zij ten aanzien van mobiliteit misschien wat minder uit de bus zouden komen, is voor mij nog geen reden om dan maar direct voor de A6/A9 door het Naardermeer te kiezen. Er is sprake van een afweging. Ik heb al aangegeven wat niet

mijn voorkeur heeft. Sterker nog, ik heb er maar heel weinig sympathie voor.

De heer **Slob** (ChristenUnie): Als de heer Van der Ham vindt dat alles onderzocht of beproefd moet worden, waarom schiet hij dan wel nu de Zuiderzeelijn er nu al uit, terwijl wij daarover met elkaar een traject hebben afgesproken voor het opstellen van een structuurvisie om in april volgend jaar een keuze te kunnen maken?

De heer **Van der Ham** (D66): Laten wij zeggen dat ik daar nog iets sterker over denk. Maar ik heb niet gezegd dat hij niet meer mag worden onderzocht. Het gaat mij echter te ver om hem nu al zo pontificaal in de nota op te nemen.

De heer **Slob** (ChristenUnie): Ik ben niet de enige die gehoord heeft dat de heer Van der Ham zei, dat de Zuiderzeelijn uit de nota moest. Hij zei: "haal hem eruit. Het hoeft voor ons niet". Dat is niet erg consistent van de heer Van der Ham.

De **voorzitter**: De heer Van der Ham antwoordt en zal daarna zijn betoog afronden.

De heer **Van der Ham** (D66): De magneetweefbaan heeft niet onze voorkeur. Het is niet de eerste keer dat ik dat zeg. Ik wil nog een aantal opmerkingen maken.

De **voorzitter**: Dat moet dan in één minuut.

De heer **Van der Ham** (D66): Dat gaan wij doen in een minuut.

De wegenbouw. Wij zijn groot voorstander van het oplossen van knelpunten. Ook dat hebben wij diverse keren eerder verklaard. Wegverbredingen zijn een noodzakelijk kwaad. Overigens maken wij ons wel zorgen over een aantal wegen, zoals de A2 rond Eindhoven. Wij zijn geen voorstander van de A4 door de Hoeksche Waard en wij hebben ons altijd tegenstander vertoond van de A4 Midden-Delfland. Wat de A70 betreft, moet de Klagenfurter variant er komen en niet de milieuvriendelijke plateauvariant die de GroenLinks-wethouder daar bepleit. Dat zal ik overigens ook bij de volgende begrotingsbehandeling naar voren brengen.

Dan kom ik bij de kilometerheffing. Onze opvatting hierover is bekend: de kilometerheffing moet er gewoon snel komen. Er wordt heel veel over gepraat. De kletsmajoren marcheren rustig door en dat vinden wij een slechte zaak. De kilometerheffing moet er zo snel mogelijk komen. De minister moet zich niet langer verschuilen achter de kosten. Minister, zegt u dan gewoon wat het mag kosten. Als u zegt dat u er twee miljard voor over hebt, kunnen wij daar iets mee. Noemt u een bedrag en laat de markt vervolgens springen. Laat ze hun best doen om onder dat bedrag te komen, zodat zij het kunnen vervolmaken. Dat lijkt mij een heel erg creatieve en zeer efficiënte manier, waardoor je ook de markt prikkelt.

Tot slot hoor ik graag hoe het staat met het gebruik van asfalt voor energieopwekking. Daar is in het verleden wel eens over gediscussieerd. Er wordt heel veel extra asfalt aangelegd en er schijnen allemaal innovatieve manieren te zijn om daar energie uit te halen. Misschien is het een aardige optie om tegelijkertijd dat traject in te gaan.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Ik zou de heer Van der Ham toch willen vragen wat hij vindt van de Hofstra-benadering van de Nota Mobiliteit. Ik hoor hem enorm veel kritiek uiten. De heer Hofstra zegt: laten wij even iets meer tijd nemen, ik heb maar 1,5 medewerker en kom er niet met de amendementen alleen. Steunt de heer Van der Ham die benadering?

De heer **Van der Ham** (D66): Ik geloof dat ook de Hofstra het kabinet vroeg in welke problemen wij komen als wij dat doen. Ik heb altijd veel sympathie voor mijn collega Hofstra, alleen al omdat het een coalitiepartner is. Dan moet je dat soort dingen hebben. Maar in dit geval ben ik zeer benieuwd naar het antwoord. Ik verzet mij er niet tegen als het zou kunnen.

De heer **Hermans** (LPF): Voorzitter. Het is altijd aardig om na de fracties van D66 en GroenLinks het woord te voeren. De consequentie is dat mijn inleiding wat wordt veranderd.

Laat ik beginnen met de vriend van de D66-fractie, namelijk de driehoeksmossel. Ik voorspel u dat hij de IJmeervariant onmogelijk zal maken. De driehoeksmossel zal de korenwolf van het IJmeer worden. Als wij de Vogel- en habitatrichtlijn niet aanpassen bij de evaluatie, komt die variant er nooit.

Dan richt ik nog enkele woorden aan de heer Duyvendak. Wij zijn net een aantal jaren bezig, van allerlei taboes af te komen en nu wil hij weer nieuwe taboes gaan invoeren, namelijk taboes op infrastructurele projecten. Laat ik helder zijn: wat ons betreft is er geen taboe. Infrastructurele projecten en ook de A3 mogen zichzelf bewijzen. Dat is conform de aanbeveling van de commissie-Duivesteijn dat een goed project zichzelf bewijst. Dan hoeft het dus niet bij voorbaat een taboe te zijn.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Ik wil hier geen inhoudelijk debat beginnen, maar even een misverstand rechtzetten. Ik pleit niet voor een taboe op infrastructurele projecten. Wij zijn bijvoorbeeld fors voor infrastructurele projecten voor het openbaar vervoer.

De heer **Hermans** (LPF): Ik hoorde u toch een taboe uitspreken op de A3.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Wij zijn geen politiek voorstander van nieuwe wegen en wij zijn voor een taboe op het doorsnijden van de schaarse groene ruimte en van natuurgebieden. Dat is onze positie.

De heer **Hermans** (LPF): Volgens mij heb ik ook niets anders gezegd. Voorzitter. Lang gewacht, toch gekregen. Wij zijn nog steeds van mening dat deze nota er eerder had moeten liggen, namelijk medio 2003. Met de procedurele verklaring van de minister zijn wij het eigenlijk nog altijd niet eens. Wij hadden hier eerder moeten doorpakken. Laat ik dan maar een eerste oordeel geven. Niet slecht, juiste gedachten, het mag scherper. Ik ben het eigenlijk ook eens met wat mevrouw Dijkma en de heer Hofstra hebben gezegd: de nota is nog niet af. Voorts zit er nog een politiek breekpunt in, namelijk de kilometerheffing, waarover later meer. Een ander uitgangspunt in de nota is: decentraal wat kan, centraal wat moet. Mijn fractie is van mening dat de

nota op dit punt nog niet af is; hierbij gaat het om de netwerkanalyses. Vooral nog is dit voor ons een black box. Wat gebeurt er bij deze analyses? De resultaten ervan komen pas volgend jaar en er wordt eigenlijk nu al gevraagd om ermee in te stemmen. De heer Van Hijum denkt dat er nog een ander moment komt om erover te beslissen, maar ik denk dat wij dit deel van de nota even moeten "parkeren"; ik steun de gedachte van de heer Hofstra en mevrouw Dijkma op dit punt.

Nog een voorbeeld. Een motie van mijn hand over het onderliggende wegennet, gesteund door de heer Hofstra. Wij hebben geen idee hoe deze motie uitgevoerd zal worden, terwijl dit voor de doorstroming van groot belang is: verkeer zo snel mogelijk naar A-wegen leiden en regionaal en interregionaal verkeer scheiden. De nota biedt dit vooruitzicht nog niet; wij willen dan ook eigenlijk de netwerkanalyses afwachten voordat wij ons op dit punt vastleggen.

Het pièce de résistance: de kilometerheffing. Zoals bekend zijn wij geen voorstander van een heffing naar tijd en plaats. Wij geven de voorkeur aan een platte heffing, omdat die de hoogste baten heeft. Een heffing met minder baten is een politieke keuze, maar juist omdat het om een verdelingsvraagstuk gaat, vinden wij dat dan met de pet niet de weg af gepest moet worden. De plaats waar je werkt, moet je niet op hogere kosten jagen. Wij stellen voorwaarden aan het invoeren van een kilometerheffing, die de heer Hofstra voor het grootste deel al genoemd heeft: de systeemkosten moeten minder bedragen dan 4% en een volledige koppeling van opbrengsten en investeringen in infrastructuur. Voor ons komt hier nog bij dat de risico's van de aanleg van het systeem geheel bij private partijen moeten liggen. Die moeten met een lumpsum uitkomen, de overheid mag niet bijplussen. Deze voorwaarde leggen wij zo nodig neer in een amenderende motie, het is voor ons ook een voorwaarde om in te stemmen met de nota. Dit is het moment om de sector duidelijkheid te verschaffen, die moet weten waar hij aan toe is. En het is inderdaad onverantwoord om op dit moment een kilometerheffing in te voeren, want de kosten zijn veel en veel te hoog. De mooie verhalen van verschillende private partijen over de techniek leg ik voorlopig maar terzijde. Zie de ervaring met de chipkaart en met C2000; de beloften zijn altijd prachtig, maar als de daad bij het woord gevoegd moet worden, ontstaat er altijd vertraging en treden er meerkosten op. Wat dit betreft ben ik niet optimistisch. Een versnellingsprijs vinden wij prima, daarin steunen wij de minister wel.

Enkele algemene thema's. Wij zijn blij dat het CPB heeft berekend dat het een zeer positief effect heeft als er een bedrag van 14 tot 18,5 mld. in de wegen wordt gestoken; wij hadden dit ook wel verwacht. Een reëel rendement van 7% is voor de overheid eigenlijk ongekend, dat kunnen wij bijna nergens realiseren, behalve bij infrastructuur. Maar mijn fractie wil meer voor wegen en wij vinden het eigenlijk bijzonder vreemd dat in deze discussie verschillende fracties steeds maar zeggen dat het openbaar vervoer en de weg gelijkwaardig zijn. De minister kiest al voor een verhouding van fiftyfifty, maar 83% van de mensen maakt geen gebruik van het openbaar vervoer, maar van de weg, dus waarom zou je de helft van het geld in het openbaar vervoer steken? Deze vervoerssoorten zijn niet gelijkwaardig, de substitutie is gering en als je wilt investeren met het

meeste effect, kom je gewoon uit bij investeren in wegen.

Mevrouw **Gerkens** (SP): Het CPB is bij zijn berekeningen uitgegaan van de economische effecten. Heeft u nu alleen maar oog voor de economische effecten of kent u het openbaar vervoer ook nog een maatschappelijk belang toe?

De heer **Hermans** (LPF): Ik kom nog op onze zienswijze op het openbaar vervoer, maar wij vinden dat de overheid gehouden is, elke euro zo te investeren dat die het meest effect heeft. Daarbij kan het ook gaan om maatschappelijke effecten, maar uit een maatschappelijke kosten-batenanalyse zal blijken dat wij eigenlijk de voorkeur aan de weg moeten geven, want 7% is voor het spoor onhaalbaar.

Mevrouw **Gerkens** (SP): Maar hoe wilt u dan opkomen voor degenen die gewoon geen gebruik kunnen maken van de weg omdat zij geen rijbewijs hebben of omdat zij er fysiek niet toe in staat zijn? Of bent u van plan om net als de heer Hofstra al deze mensen van een auto met chauffeur te voorzien, omdat de weg sowieso belangrijker is?

De heer **Hermans** (LPF): Ik ga mensen geen auto met chauffeur leveren. Ik zal mijn ov-stukje wat naar voren halen. Wij zijn blij met de adviezen van het ov-beraad: zet in op dikke stromen, zet in op de sterktes en zorg, in het geval van een relatief zwak product, dat je nog wel aanbod hebt, maar dat je naar maatwerk gaat kijken.

Mevrouw **Gerkens** (SP): Dan zegt de heer Hermans dus dat iedereen die zich niet via de weg kan vervoeren, beter daar kan gaan wonen waar de dikke stromen lopen. Hij laat de reiziger op het platteland dus gewoon stikken.

De heer **Hermans** (LPF): Dat zijn keuzes die je kunt maken. Een volledig landelijk dekkend netwerk in stand houden, is economisch geredeneerd waanzin. Het openbaar vervoer heeft een dekkingsgraad van 65%. Dat betekent dat de werkelijke kosten van elke € 10 die je aan een kaartje besteedt, € 26,50 zijn. Dat is gemiddeld. In de landelijke gebieden subsidieer je er honderden euro's bij. Ik denk dat dit slimmer kan door middel van maatwerk, zoals dat ook in de nota verwoord is.

Mevrouw **Gerkens** (SP): Ik wil de heer Hermans in overweging geven dat maatwerk per persoon vijf keer zo duur is dan een bus. Uit zijn verhaal moet ik concluderen dat hij toch kiest voor het economische belang en niet voor het maatschappelijke belang. Uiteindelijk telt wat er onder de streep op de balans staat.

De heer **Hermans** (LPF): U mag de conclusie trekken dat wij vinden dat een investering van elke euro het meeste effect mag hebben.

Verschillende partijen hebben erop ingezet om nóg meer geld in het openbaar vervoer te steken. Wij kiezen daar niet voor. Als wij een keuze zouden mogen maken om die honderdzoveel miljoen te besteden die er klaarblijkelijk is, dan zouden wij kiezen voor het versnellen van de projecten op de A2, A27, A4, A13 en A16. Op dat punt wil ik nog een vraag stellen aan mevrouw Dekker.

Reserveren wij nu voor de rijkswegen, ook voor de toekomst? Hebben wij ruimte voor die twee maal drie wegen van de heer Hofstra? Is die ruimte in overheids-handen en, zo nee, waarom nog niet?

Wij spreken over allerlei investeringsprojecten, maar een andere reden waarom wij mogelijk zouden moeten kiezen voor het nog niet vaststellen van de Nota Mobiliteit, is luchtkwaliteit. Wij hebben geen idee of wij deze 80 mld. kunnen aanwenden. Er zijn nu eenmaal grote risico's. De saldobenadering is afgeschoten door de Raad van State. Overigens ook door mij. Ik denk dat dit niet robuust gaat worden en dat wij het geld niet eens weg kunnen zetten. Het komende halfjaar kunnen zich nog ontwikkelingen voordoen. Wij moeten die ontwikkelingen afwachten, zodat wij kunnen zien wat er mogelijk is. Ik ben bang dat dit niet veel zal zijn. Laat ik maar hopen op iets anders.

Ik kom nu te spreken over het verkeersmanagement. Mijn fractie ergert zich bijzonder aan die matrixborden. Als je aan verkeersmanagement wil doen, dan zitten wij meer op de lijn van de heer Van Hijum. Ik ben ook mee geweest met het werkbezoek aan Berlijn. Zorg ervoor dat je verkeersstromen echt kunt leiden. Dat betekent ook dat degene die het verkeer leidt, controle heeft over de verkeerslijn. Wat dat betreft, maak ik in de kantlijn nog een opmerking. Ik begrijp nog steeds niet waarom je midden in de nacht komt stil te staan voor een stoplicht en de voetgangers- en fietslichten op groen springen, terwijl er in geen velden of wegen iemand te bekennen is. Ik begrijp niet waarom dat goed is voor het milieu. Optrekken en remmen is tenslotte heel slecht voor het milieu. Hoe is het mogelijk dat dit nog steeds gebeurt? Wij zijn blij met de informatie die wij dit weekeinde, relatief laat, kregen. Hieruit blijkt dat het aanbod van het ov niet sterk is teruggelopen en dat de markt zijn werk goed doet. Ik heb nog een enkele opmerking over het Rondje Randstad. Elk project mag zichzelf bewijzen, maar ik heb hier wel een hard hoofd in. Ik denk nog steeds dat het een oplossing is op zoek naar een probleem. De oplossing verplaatst zich van het noorden naar de Randstad. Wij zullen zien. Misschien komt er een prachtige structuurvisie uit die ervoor zorgt dat je dit kunt gaan aanleggen, maar ik heb daar een hard hoofd in.

In de nota staat ook iets over transportbesparing en logistieke innovatie. Als er ergens in een sector sprake is van innovatie en marktwerking, dan is het in de transportsector. Waarom zet de overheid hier op in? Je ziet overal dat er sprake is van consolidatie. Dit om de beladingsgraad te verhogen. Waarom wil de overheid hier een rol in spelen? Als het ergens niet hoeft, dan is het daar. Wat mij betreft kunnen die fte's worden ingezet voor verkeersmanagement. Verder sluit ik mij aan bij de woorden van de heer Hofstra over de bereikbaarheid op de weg en de betrouwbare reistijd. Ik vind het gewoon niets. Het lijkt op een truc om doelstellingen te gaan halen. Naar mijn mening worden files gewoon nog steeds gemeten. Daar kunnen wij beleid op afrekenen, niet op betrouwbare reistijd.

Vorig jaar heb ik al twee moties ingediend over beheer en onderhoud. Leidend daarbij is de vraag hoe het nou mogelijk is dat wij eerst een budget beschikbaar stellen en dan pas invullen welk beheer en onderhoud wij uitvoeren. Ik zeg dit naar aanleiding van CPB-rapportages. Ik kom verschillende rapporten en data tegen: het IBO pas in 2007, optimaal beheer in 2005 en een review

in 2006. Wij moeten toch eerst in beeld brengen wat wij willen gaan doen en dan pas kijken naar de middelen die erbij horen? Hoe zit het nou? Worden de moties die ik op verzoek van de minister heb aangehouden, eigenlijk wel uitgevoerd?

Dan wil ik nog refereren aan een opmerking die de minister volgens mij in China heeft gemaakt: als je uit de trein komt, zie je meestal alleen de achterlichten van de bus. Ik vond dat een erg goede opmerking. Hoe kunnen wij er nu voor zorgen dat de NS en de decentrale overheden beter overleggen opdat dienstregelen op elkaar worden afgestemd? Ik begrijp dat de NS niet erg gewillig is. Hoe kunnen wij ervoor zorgen dat de NS wel aan tafel gaat zitten? Ik vind dat wij daar echt iets aan moeten doen. Het belang is natuurlijk hetzelfde: een sterk ov-product.

Het verbaast mij dat de kostendekkendheid van het openbaar vervoer niet in de nota wordt genoemd. Er moet toch een doel worden verwoord? Welke kostendekkingsgraad willen wij? Zet je in op dikke vervoersstromen en kies je bij de dunne vervoersstromen voor maatwerk, dan zal volgens mij de dekkingsgraad veranderen. Waarom wordt dit niet genoemd? Ik ben bereid om op dit vlak een motie in te dienen, zodat in ieder geval een einddoel wordt opgenomen van 50%. Wat over de Zuiderzeelijn wordt vermeld, vind ik toch vreemd: op basis van de probleemanalyse gaan wij kijken naar alternatieven. Zo gaat het natuurlijk niet. Wij definiëren eerst het probleem. Daarna kijken wij of het openbaar vervoer daarvoor een oplossing kan zijn. Is dat niet zo, dan houden wij ermee op. Is dat wel zo, dan kijken wij welke variant het beste is. Volgens mij is dat de trits die je moet volgen. Je moet dus niet meteen inzetten op allerlei alternatieven. Eerst het probleem, dan kijken of er een oplossing is.

De luchtvaart sla ik maar even over. Ik begrijp dat dit iets is voor onder de kerstboom. Dan krijgen wij de mainport-visie.

Ik maak wel nog een enkele opmerking over Schiphol. In de nota staat eigenlijk flauwekul: voor vergroting van de slagkracht van Schiphol gaan wij aandelen vervreemden. De financiële slagkracht van Schiphol gaan wij dus verhogen, maar daartoe onttrekken wij een paar miljard aan Schiphol. Dat is de waanzin ten top. Als je die slagkracht wilt vergroten, laat je die centen daar en dan zorg je ervoor dat Schiphol zijn vermogen kan gebruiken om zich verder te ontwikkelen. Je kunt de slagkracht niet vergroten door middelen te onttrekken.

De heer **Van der Ham** (D66): De LPF is hier de ondernemerspartij, althans daar pocht zij altijd een beetje mee, maar volgens mij zit het met de aandelenverkoop iets anders. Het is wel zo dat je door aandelen uiteindelijk iets meer geld binnenhaalt. Ik adviseer de heer Hermans dat nog maar eens aan zijn sponsors te vragen.

De heer **Hermans** (LPF): Sponsors? Een beetje flauw. Ik denk dat de heer Van der Ham het niet heeft begrepen. Ik ben niet voor het vervreemden van welk aandeel dan ook, niet via de markt, niet via een onderhandse plaatsing, juist omdat het de financiële slagkracht en de positie van Schiphol zal verzwakken. Ik ben best bereid dat met mijn sponsors te bespreken, mijnheer Van der Ham, maar ik denk dat u het verkeerd heeft begrepen. Dan wil ik een positief woord spreken over short sea shipping. De green award vinden wij een prima zaak. Is

het mogelijk om de short sea shipping nog wat verder te helpen? Het gaat daarbij om grote volumes. Naar onze mening zou daar meer op ingezet kunnen worden. Ik kom dan op de verkeersveiligheid. Van het IPO heb ik begrepen dat op dit moment de ongevalsregistratie niet deugt. Die registratie is wel noodzakelijk om in kaart te brengen welke wegen onveilig zijn zodat daarop beleid kan worden gemaakt. Het schijnt dat de politie niet afdoende registreert. De verzekeraars bieden ook geen oplossing. Moeten wij niet nagaan hoe wij ongevallen wel beter kunnen registreren? Graag hoor ik een reactie. Ik sluit af met een financieel woord. Ik meen dat wij 80 mld. gaan investeren. Dat lijkt een enorme hoop geld, maar een kleine rekensom levert op dat de automobilist tot 2020 170 mld. gaat opbrengen. De automobilist betaalt de Nota Mobiliteit tweemaal. Hij betaalt zijn eigen wegbuitbreidingen. Hij betaalt het openbaar vervoer. Hij betaalt de vaarwegen. Dat alles gebeurt twee keer. De vraag of wij via de kilometerheffing van het idee af kunnen komen dat de automobilist een melkkoe is, is eigenlijk een gotspe. De automobilist gaat 170 mld. betalen aan de Nota Mobiliteit. Dan blijft er wel heel veel over. Praat dat maar eens goed!

De heer **Slob** (ChristenUnie): Voorzitter. Zoals de winter dit weekend Haaksbergen overviel, werd ik dit weekend een beetje overvallen door de beperkte spreektijd die wij hadden gekregen. Ik vraag u enige coulance. Ik heb mij ingehouden met de interrupties. Wij hebben een deel van ons verhaal, over onze visie op het personenvervoer per spoor, in een notitie verpakt. Die bied ik de minister straks graag aan. De collega's krijgen uiteraard ook een exemplaar. Wij hebben een aantal heel constructieve voorstellen om de Nota Mobiliteit nog een stukje beter te maken. Die willen wij de minister niet onthouden. Wij zijn blij dat de Nota Mobiliteit er eindelijk ligt. Met nadruk wordt aangegeven dat mobiliteit van groot belang is voor onze economie. Die stelling zullen wij niet ontkrachten, maar ook andere zaken zijn van belang, onder andere ruimtelijke belangen en milieubelangen. Ook die moeten worden meegewogen. Wij vinden het een belangrijke taak van de overheid om daaraan aandacht te geven. In de Nota Mobiliteit is dat onderbelicht gebleven. Vijftien jaar geleden werd in het nog altijd geldende Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer nadrukkelijk ingezet op beperking van de groei van de mobiliteit. Er werd gekozen voor een inrichting van ons land en voor een verkeer- en vervoerssysteem waarbij zo zuinig mogelijk wordt omgesprongen met schone lucht, energie en schaarse ruimte. In de Nota Mobiliteit worden de mobiliteit geen beperkingen opgelegd. Dat staat letterlijk op pagina 139.

Bovendien had de overheid destijds de ambitie om te sturen op de mobiliteitskeuze voor mensen. Het woord modal shift is al gevallen. Mensen konden worden gestimuleerd om gebruik te maken van de fiets en het openbaar vervoer en door een goed prijsbeleid. Wij moeten constateren dat de ambities van toen bij lange na niet zijn waargemaakt. Ik vind het een gemiste kans dat het kabinet niet alsnog een poging in die richting wil doen. Het had vooral ook met daadkracht te maken. Nu lezen wij toch min of meer met zoveel woorden in de Nota Mobiliteit dat het modal shiftbeleid wordt losgelaten. Ik ben blij met de opmerkingen die mijn collega Van Huijum hierover heeft gemaakt. Ik heb de indruk dat wij de nota op dat punt nog wel wat kunnen aanscherpen.

In algemene zin roep ik het kabinet op om veel meer werk te maken van een eerlijk en modern prijsbeleid in de vorm van een gedifferentieerde kilometerheffing en van vergroting van de capaciteit van het spoor. Wij leggen ons er in ieder geval niet bij neer dat het personenvervoer op de hoofdwegen tot 2010 met zo'n dertig miljard reizigerskilometers groeit. Het zijn nu circa honderdenveertig miljard reizigerskilometers. Daar komt dan nog eens zo'n 20% bij. Per spoor zou het maar zo'n drie miljard zijn.

Over het prijsbeleid hebben wij al ontzettend veel gesproken met elkaar, ook in de afgelopen maanden. Mijn fractie is altijd heel helder geweest. De SP vroeg ons dat nog een keer kort samen te vatten. Al vanaf 1997 vindt mijn fractie dat er een prijsbeleid moet komen, gedifferentieerd naar tijd en plaats. Ik las ergens: wij praten nu al jaren over prijsbeleid; laten wij het nu ook gaan doen. Dat was een citaat van de minister bij een van de vragen die zijn gesteld, vraag 78. Ik zou de minister willen vragen de daad nu bij het woord te voegen. Het zijn mooie woorden, maar het moet er nu maar een keer van komen. Wij moeten doortastend zijn, uiteraard wel zorgvuldig, maar wij moeten wel nadrukkelijk op ons doel afkoersen. Het kabinet heeft al heel veel jaren onze steun daarvoor. Natuurlijk kunnen wij ook gaan praten over oormerken en zo. Laat er maar een mooie notitie over geschreven worden. Wij vinden dat het grootste deel van het geld dat binnenkomt ook in mobiliteit moet worden gestoken. Wij zien dat ook in landen om ons heen. In Zwitserland bijvoorbeeld steekt men 50% in het vervoer per spoor. Er zijn heel mooie matches te maken. Laten wij alsjeblieft de vaart er goed in houden en nu een keer doorzetten. Er is al lang genoeg gewacht.

Tot 2020 zal er fors worden geïnvesteerd in autowegen. Een aantal investeringen is wat ons betreft ook te verdedigen. Ook wij zien dat een groot aantal wegen volloopt. Er moet wat gebeuren, al hopen wij wel dat wegwerkzaamheden ook goed gepland zullen worden. Met een aantal andere fracties, onder andere PvdA en CDA, zetten wij een vraagteken bij de prioriteitsstelling van het kabinet voor de belangrijkste assen. Ook wij missen de A1 als het gaat om de Triple A. Het lijkt ons niet onlogisch dat die er bij wordt gevoegd. Wij vinden de nota nog erg onduidelijk over de gevolgen van het prijsbeleid voor het onderliggende wegennet, waarvoor de decentrale overheden verantwoordelijk zijn. Moet dat allemaal uit de brede doeluitering? Als dat zo is, hebben wij zeer grote twijfels over de toereikendheid ervan. Onvoldoende capaciteit op provinciale en lokale wegen betekent verplaatsing van de files. Dat wil niemand. Ik vraag de minister om op dit punt een stukje duidelijkheid te beiden, want wij zien de problemen er aan komen. Mijn fractie wil vasthouden aan het modal-shiftbeleid. Dat betekent dat meer dan in de kabinetsplannen het geval is, moet worden geïnvesteerd in openbaar vervoer en binnenvaart. Wij maken ons zorgen over de beperkte ambities van het kabinet met betrekking tot het stads- en streekvervoer. In dit kader vinden wij het antwoord van Ingrid Lieten, de directeur-generaal van de zeer succesvolle De Lijn in Vlaanderen, op de vraag wat zij de Nederlandse overheid zou willen adviseren, veelzeggend. Ik citeer haar: "Ik kan niet verhelten dat de Nederlandse regering naar mijn mening erg haar best doet de mensen terug in de auto te jagen. Dat verbaast ons. Nederland was altijd veel verder, dachten wij. Nu lijkt het precies of

de rollen zijn omgedraaid. Als je een geïntegreerd beleid voert, willen mensen best overstappen op het openbaar vervoer." Door kwaliteitsverbetering, frequentieverhogingen en tariefsverlagingen is het aantal openbaarvervoerreizigers in Vlaanderen met vele tientallen miljoen gestegen en is het autoverbruik veel minder sterk gegroeid dan bij ons. Het kan dus wel degelijk. In een vergelijkbare economie, zeg ik er dan ook nog maar bij. Uit het overzicht van concessies in het stad- en streekvervoer blijkt dat de decentrale overheden en vervoerders het openbaar vervoer veel grotere groeimogelijkheden toedichten dan het kabinet. Dat blijkt uit het antwoord op een vraag van ons, vraag 108. Onze dank aan de minister voor het feit dat zij het antwoord op deze vraag alsnog heeft toegestuurd. Het kabinet legt zich zelfs neer bij een groei van nog geen 0,5% in het landelijk gebied. Wij vinden dat dit echt veel ambitieuzer moet. De nota moet op dit terrein dus in opwaartse zin worden bijgesteld. Wij willen daartoe zo nodig best een motie indienen. Ik heb onze notitie over het spoor bij mij. De minister kan er best een exemplaar van krijgen. Er is vast iemand in de buurt die hem haar kan overhandigen. Wij hebben hier vandaag twee ministers, dus minister Dekker krijgt er ook een van mij. Naar onze mening is in de Nota Mobiliteit sprake van een onbalans tussen de investeringen in nieuwe hoofdwegen voor de auto en nieuwe spoorwegen. Dat leidt ertoe dat het spoor genoeg moet nemen met eenzelfde groeipercentage als de weg: 20%. Wij vinden dat geen goede keuze. Mijn fractie pleit ervoor om als ambitie neer te leggen dat wij streven naar 40% groei voor de spoorsector tot 2020. Dat kan alleen als wij meer investeren in de aanleg van nieuw spoor. Wij ons betreft krijgt ProRail de opdracht om in overleg met de vervoerders in kaart te brengen met welke investeringen 40% groei ten opzichte van 2006 kan worden gerealiseerd. In onze notitie staat op de laatste pagina een groot aantal projecten dat daarvoor wat ons betreft in aanmerking komen. Daar horen Rondje Randstad en Rondje Brabant ook bij. Ik noem heel kort nog even twee voorbeelden. Een directe verbinding Amersfoort-Den Haag-Rotterdam door de aanleg van een nieuwe fly-over bij Utrecht. Dat heeft een kortere reistijd voor de reizigers op de oostwestas tot gevolg omdat zij niet meer een kwartier in Utrecht hoeven te blijven hangen. Wat ons betreft stoppen in de toekomst er van de zes treinen per uur drie wel en drie niet in Utrecht. Bijkomend voordeel daarvan is dat bij storingen in Utrecht, het netwerk minder kwetsbaar is geworden omdat een omleidingsroute is gecreëerd. Volgens mij slaan wij dus een aantal vliegen in één klap. Een ander voorbeeld is de spoorverdubbeling Zwolle-Wierden zodat de as Schiphol-Almere-Zwolle-Twente-Duitsland kan worden gerealiseerd. Ook dat heeft onze prioriteit. Tot slot twee losse opmerkingen. Wij vinden dat meer werk moet worden gemaakt van het stimuleren van innovaties in het openbaar vervoer, niet alleen op decentraal niveau, maar ook op rijksniveau. Ten aanzien van de stedelijke netwerken sluit ik mij aan bij de opmerkingen die hierover zijn gemaakt. Ik doel op de IJsseldelta, de Stedendriehoek en de Friese steden die zich hebben geclusterd. Hierbij wil ik het in eerste instantie laten. Ik dank u voor uw welwillendheid om mij even mijn zin te hebben laten afmaken.

De **voorzitter**: Het was mij een genoegen.

De heer **Van der Staaij** (SGP): Ik mijn korte bijdrage zal ik mij vanzelfsprekend in het bijzonder richten op het deel van de nota dat juridisch bindend is en rechtstreeks doorwerkt naar andere overheden. Ik heb het dan over het deel van de nota waarin de essentiële onderdelen van het beleid zijn vastgelegd. Daarin wordt als uitgangspunt genomen dat een goed functionerend vervoerssysteem heel belangrijk is. Wij zijn dat helemaal met het kabinet eens. Maar wij zijn het niet eens met wat daarop volgt, namelijk dat daarom de groei van de mobiliteit geen beperkingen krijgt opgelegd. Naar onze mening is dat niet alleen onlogisch, maar ook een ongewenste politieke keuze. Het wekt de suggestie dat mobiliteit in principe onbeperkt genoten kan worden. Het uitgangspunt dat geen enkele beperking wordt gesteld aan de mobiliteit, doet geen recht aan de vele afwegingen en spanningsvelden die rond dit thema een rol spelen: leefbaarheid, veiligheid, schone lucht, gezonde natuur etc.. Communiceer je met het uitgangspunt dat geen beperkingen worden opgelegd, naar de burger niet een verkeerd signaal? Wij kiezen ervoor om uit te gaan van verantwoord mobiel. Er zijn grenzen aan de groei van de mobiliteit, vanwege andere belangen en waarden. Het bejaarde SVV-2 is wat dat betreft meer bij de tijd, als er wordt gezegd: wij kiezen voor een verkeers- en vervoerssysteem waarbij zo zuinig mogelijk wordt omgesprongen met schone lucht, energie en schaarse ruimte. Kortom, wij pleiten voor een ingetogener vertrekpunt, zonder taboes op grenzen stellen aan mobiliteit.

Dit heeft consequenties voor het modal-shiftbeleid, dat wordt afgewezen binnen het goederenvervoer, ondanks forse protesten van onder meer de Raad voor verkeer en waterstaat. In principe wordt het bereikbaarheidsvraagstuk middels beprijzing, dat in de toekomst verder moet worden vervolmaakt, overgelaten aan de markt. Wij vinden dat het Rijk zelf dient te stimuleren dat het bereikbaar houden van economische centra zoveel mogelijk gebeurt via relatief schone en duurzame vervoerstechnieken, zoals vervoer over water en spoor. Dat was en is de insteek van Europa. Op dit punt dienen wij een amenderende motie in.

Terecht is door veel collega's gezegd dat er heel veel neerkomt op de netwerkanalyses. Het hele uitvoeringstraject is buitengewoon bepalend voor de vraag, waar je "ja" tegen zegt. Ik herken wat dat betreft de gevoelens van de heer Hofstra en hoor graag de reactie van de minister.

"Peijsbeleid" is vooralsnog geen prijsbeleid. Voor het kabinet lijkt het prijsbeleid op korte termijn vooral een middel om de aanleg van wegen mogelijk te maken. Wij vinden het primair een reguleringsinstrument, waarmee wellicht juist kan worden voorkomen dat er op tal van plaatsen nog meer asfalt bij moet komen. Het ideale prijsbeleid combineert juist heffingen met capaciteitsbeleid en past deze niet na elkaar toe. De versnellingsprijs zien wij niet als een ideale uitwerking van het concept van de kilometerheffing. Wij kunnen ons wel vinden in de lijn van de daarvoor ingestelde commissie, als het gaat om de eindfase: een landelijke, naar tijd, plaats en milieukeurmerken gedifferentieerde kilometerprijs. Dat is ook wat de SGP-fractie al lange tijd voorstaat. Ik begrijp dat wij dat het ABM-systeem moeten noemen: anders betalen voor mobiliteit. Het viel mij op dat in de PKB-tekst staat dat het kabinet alle voorbereidingen treft om een volgend kabinet in

staat te stellen een besluit te nemen over de kilometerprijs. Staat het dan nog helemaal open, of wordt een volgend kabinet geacht te besluiten tot invoering van die kilometerheffing? Die lezing lijkt logischer, als er vervolgens staat: "dit onder gelijktijdige verlaging van de vaste autobelastingen". Als er alleen maar een besluit moet worden genomen over de kilometerheffing, zou het erg raar zijn als vervolgens een vast gegeven is dat de autoprijs moet worden verlaagd. Dat zou dan immers wel juridisch bindend zijn voor een volgend kabinet. Met andere woorden: mogen wij ervan uitgaan dat alleen de vorm waarin het wordt gegoten ter discussie staat, maar dat het wel de bedoeling is dat besloten wordt tot de invoering van zo'n kilometerheffing? Wij blijven het jammer vinden dat het niet sneller gaat en dat dit kabinet niet concreet besluit over invoeringsdata en niet de stappen neemt die nu nodig zijn om te komen tot een zo spoedig mogelijke invoering van een landelijke kilometerheffing.

Ik sluit mij wat het openbaar vervoer betreft aan bij diegenen die hebben gezegd: daar is een extra impuls nodig, niet alleen op de kortere, maar ook op de langere termijn. Helaas blijkt nog steeds waar te zijn wat al twintig jaar geleden in een stelling bij een proefschrift werd verdedigd: het grondprobleem van het openbaar vervoer is dat het de mensen brengt van een plaats waar zij veelal niet zijn naar een plaats waar zij veelal niet moeten zijn, op een tijdstip dat hen vaak niet schikt en tegen een tarief dat niet of nauwelijks concurrerend is met dat van andere vormen van gemotoriseerd vervoer. Onze wens is dat aan de juistheid van die stelling zo snel mogelijk een eind komt.

Heeft het veel zin dat de Triple-A-categorie een aparte status krijgt in de ook juridisch bindende PKB-tekst? Dan kun je ook weer lastige vragen krijgen. Als sprake is van een licht knelpunt op een Triple-A-weg en een zwaarder knelpunt op een hoofdverbinding, niet zijnde een Triple-A-weg, wat moet dan precies voorrang hebben? Als het alleen maar iets algemeen is, wat is dan precies de meerwaarde ervan? Moeten alle andere hoofdverbindingen dan nog worden toegevoegd aan het Triple-A-systeem?

Wij vinden het jammer dat slechts een autonome groei van de binnenvaart wordt nagestreefd, terwijl de kans blijft liggen om het vervoer over water nog grootschaliger te bevorderen. Zonder bijzondere problemen zou het transport over water kunnen worden verdriedubbeld. Het blijft wel teleurstellend dat op niet veel kortere termijn dan 2010 kan worden gewerkt aan het wegwerken van achterstallig onderhoud. Op zichzelf is het positief dat daarvoor geld beschikbaar is, maar graag zien wij daarin een versnelling aangebracht. Waarom zijn het Lekkanaal en de Lek niet toegevoegd aan de hoofdtransportas? Is wel voldoende gewaarborgd dat de ambitieuze doelstellingen op het gebied van de impuls ter bevordering van de verkeersveiligheid, waarmee wij graag instemmen, voldoende kunnen worden beheerst vanuit het Rijk? Is de rol van het Rijk niet te ver gemarginaliseerd?

Van bepaalde dossiers kun je het heen-en-weer krijgen, ook van dat van de veerpunten in ons land. Veren zijn van belang voor de bereikbaarheid, voorkomen omrijden en vertegenwoordigen een cultuurhistorische en recreatieve waarde. Toch wordt er nauwelijks geïnvesteerd, waardoor de vloot verouderd. Kan het Rijk op dit punt een impuls geven?

De heer **Verdaas** (PvdA): Voorzitter, een ordevoorstel van mijn kant. Met de ervaring van de Nota Ruimte in het achterhoofd: in tweede termijn hebben wij daarbij al onze moties ingediend, met als gevolg dat een deel van de zaken die wij wilden regelen niet werd ingediend en andere zaken zes keer. Mijn voorstel is om in tweede termijn geen moties in te dienen, omdat er tussen de beantwoording van de regering en de tweede termijn van de Kamer slechts één kwartier zit. Ik stel voor dat de Kamer iets meer tijd, zeg een week, neemt, waarna er een heropening komt met als enige doel het geordend indienen van moties.

De **voorzitter**: De griffier zegt dat er mogelijkheden zijn, mits de agenda het toelaat.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Doen wij dan wel een tweede termijn zonder moties en een derde termijn waarin wij onze moties indienen, op een nader te bepalen tijdstip?

De heer **Van der Staaij** (SGP): Misschien is het handig die lappen tekst bij amenderende moties niet voor te lezen. Dat kan een praktische tijdsbesparing zijn.

De **voorzitter**: Ik bepaal niet de orde in de plenaire vergadering, maar ik kan mij voorstellen dat er geen derde termijn komt, maar wel een korte mogelijkheid om moties nader te verklaren. Dat moeten wij even bestuderen.

Ik ga nu schorsen tot 16.00 uur, daarbij de regering vragend rond 15.00 uur een aantal vragen schriftelijk te hebben beantwoord. Daarna gaan wij door met de tweede termijn, handelend zoals de heer Verdaas heeft voorgesteld.

De vergadering wordt van 14.02 uur tot 16.00 uur geschorst.

De **voorzitter**: Door mij zijn schriftelijke antwoorden ontvangen van de minister van Ven W op mondelinge vragen gesteld in eerste termijn. Ik stel voor deze antwoorden als bijvoegsel aan dit verslag toe te voegen.

Daartoe wordt besloten.

(De antwoorden zijn als bijlage aan dit verslag toegevoegd.)

De **voorzitter**: Voordat ik het woord geef aan de ministers voor de beantwoording, wil ik erop wijzen dat wij nog een begrotingsbehandeling te gaan hebben en dat er nog een MIT-overleg komt. Ik wil u daarom verzoeken uw bijdrage van nu – dat geldt uiteraard ook voor de interrupties – zo veel mogelijk te richten op het doen tot stand komen van een goede planologische kernbeslissing. Ik doe dus een beroep op uw bescheidenheid. Ik geef eerst het woord aan mevrouw Dekker, de minister van VROM.

Minister **Dekker**: Voorzitter. Ik acht het van belang om vanuit de ruimtelijke ontwikkeling en de ruimtelijke ordening te starten, omdat de Nota Mobiliteit nadrukkelijk gerelateerd is aan de Nota Ruimte. In de Nota Ruimte worden de kaders aangegeven van zowel de rijkshoofstructuur als datgene waarvoor de provincies, de regio's

en de gemeenten verantwoordelijk zijn. Het is dus belangrijk om nog eens te onderstrepen de positie en de status van de Nota Mobiliteit, omdat de Nota Ruimte ingaat op de internationale concurrentiepositie, die versterkt moet worden. Dat willen wij in ieder geval doen door een accent te leggen op de zes nationale stedelijke netwerken, vervolgens op de rijkshoofstructuur, waaronder ook de rijksinfrastructuur valt, zowel op spoor, weg als water, de nationale landschappen, de ecologische verbindingzones en de economische kernzones. In de Nota Mobiliteit worden nu juist de hoofdverbindingssassen tussen de stedelijke netwerken en de economische kerngebieden neergelegd. Het is van belang om dat nog even neer te zetten, omdat daarmee ook aan de orde is de vraag die de heren Hofstra en Van der Ham hebben geformuleerd. Wat gaat er nu mis als deze Nota Mobiliteit wordt doorgeschoven? Vanuit de sturingsfilosofie van de Nota Ruimte, waarin wij heel nadrukkelijk hebben gezet dat het Rijk het kader aangeeft en dat de provincies en de gemeenten aan zet zijn om binnen dat kader hun eigen ontwikkelingsvisie, hun eigen structuurvisie neer te zetten, betekent het dat het mis gaat met de ontwikkelingsplannen van de provincies en de regio's. De verschillende provincies zijn op dit moment aan de slag om streekplannen te formuleren en die naar aanleiding van de vaststelling door de Tweede Kamer van de Nota Ruimte, "Nota Ruimte-proof" te doen zijn. Dat betekent dat je niet alleen inzoomt op de stedelijke ontwikkelingen of de bundelingseisen daarvan of de economische kerngebieden, maar juist ook op de verbindingssassen. In feite zijn de nationale ruimtelijke hoofdstructuren en daarmee de nationale ruimtelijke hoofdinfrastructuur de basis waarbinnen die netwerk analyses gemaakt moeten worden.

Als u dan kijkt naar een van de belangrijke gebieden in Nederland, Almere, en wat daar aan de orde is, dan zijn dat gigantische vraagstukken. Wij zijn nu bezig om te weten te komen wat de harde cijfers zijn voor bijvoorbeeld de woningbouw, wat wij vervolgens zouden moeten doen voor de ontsluiting daarvan en hoe de signatuur van Almere zou moeten zijn. Aan die hoofdinfrastructuur worden dus de netwerk analyses gekoppeld. Dat is de lijn die wij hier moeten volgen. Daarom is het zo belangrijk dat de Nota Mobiliteit nu niet wordt uitgesteld, maar dat die goed wordt gezien in relatie tot de Nota Ruimte, met de kaders die daarvoor zijn aangegeven en de verbindingssassen die moeten worden gezocht en benoemd en waarvoor moet worden geïnvesteerd. De basis daarvoor bevindt zich in de Nota Ruimte en dus ook in de Nota Mobiliteit. Met het pleiten voor uitstel wordt in feite de wens uitgesproken om de kaders opnieuw te bezien. De Kamer heeft die kaders echter al zelf vastgesteld. Er kan ook niet afgewacht worden hoeveel er uit het FES beschikbaar komt, want wij bevinden ons reeds in het stadium van het "FES-proof" maken van projecten.

De netwerk analyses zijn van uitermate groot belang voor de verbindingen van de steden met het hoofdnet van de infrastructuur. Een en ander dient in deze periode te worden afgerond om tijdig te kunnen investeren. Bij de relatie tussen de Nota Ruimte en de Nota Mobiliteit zijn vooral no-regrepties aan de orde. Een aantal projecten kan nu uitgevoerd worden, waarmee zij gelijk oplopen met andere plannen uit de Nota Ruimte. Ik houd dan ook vast aan de volgorde van het eerst vaststellen van de kaders en daarna de netwerk analyses. De kaders zijn

vastgesteld bij de Nota Ruimte. De Kamer heeft bij die gelegenheid vastgesteld waar de hoofdasen voor de infrastructuur lopen. De minister van Verkeer en Waterstaat zal ingaan op de Triple A-kwestie. Deze typering is trouwens van ondergeschikt belang. Wij dienen ons vooral te richten op de hoofdverbindingssassen.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Hoe spijtig ik het ook vind, de Nota Ruimte is een realiteit. De kaders voor de netwerkanalyses zijn daarmee ook vastgesteld. De vraag is echter of de netwerkanalyses er niet toe kunnen leiden dat uitgangspunten of aannames uit de Nota Mobiliteit ter discussie komen te staan. Wellicht blijkt dat bijstelling in financiële of andere zin nodig is.

Minister **Dekker**: De uitgangspunten van de Nota Ruimte zijn vertaald in de Nota Mobiliteit. De netwerkanalyses zijn een verfijning van de eerder geformuleerde doelstellingen inzake de bereikbaarheid. Behalve voor de nationale stedelijke netwerken is er ook aandacht gevraagd voor de regionale netwerken en voor de verbindingen met de economische kerngebieden. Nu gaat het om de uitwerking op het niveau van de verbindingen. De uitgangspunten worden niet ter discussie gesteld.

De heer **Hofstra** (VVD): De streekplannen van de provincies moeten getoetst worden aan de Nota Ruimte. Als de Kamer de Nota Mobiliteit afwijst, blijft de Nota Ruimte onverminderd van kracht. Wanneer kunnen de streekplannen worden vastgesteld? Bij de netwerkanalyses dringt de vergelijking zich op met een hond die zichzelf in de staart bijt. Wij willen graag weten wat de resultaten van die analyses zijn om te kunnen beoordelen of zij binnen de Nota Mobiliteit passen. De vraag is wie op wie wacht. Ik begrijp dat minister Peijs over het Triple A-verhaal gaat. Wat houdt dat concreet in?

Minister **Dekker**: In de eerste plaats gaat het kader voor de Nota Ruimte en voor de Nota Mobiliteit vooraf aan de netwerkanalyses. Wij roepen de regio als het ware op om binnen dat kader van beide nota's te komen met nadere gegevens voor die netwerkanalyses. In de tweede plaats is een aantal streekplannen reeds verwerkt. Ik verwacht dat alle streekplannen voor 1 juli 2006 "Nota Ruimte-proof" zijn. In de derde plaats heb ik gezegd dat Triple A niet zo belangrijk is als typering, maar dat het veel meer gaat om de hoofdverbindingssassen. Minister Peijs zal dat nader toelichten.

Minister **Peijs**: Voorzitter. In de Nota Ruimte zijn de nationale hoofdstructuren weg, water en spoor vastgesteld. De allereerste regel uit de Nota Ruimte was dat de infrastructuur structurerend is in de ruimte. Die gedachte is uitgewerkt in de Nota Mobiliteit. Daarbij is eerst vastgesteld waar de verantwoordelijkheden liggen voor het Rijk en de decentrale overheden. Vervolgens wordt nagegaan wat de structurerende werking van de infrastructuur inhoudt. Voor de netwerkanalyses moet uitgegaan worden van de nationale hoofdstructuur zoals vastgesteld in de Nota Ruimte. Als wij die op losse schroeven zetten door de Nota Mobiliteit op de lange baan te schuiven, zal er inderdaad een "kip en ei"-verhaal ontstaan. De decentrale overheden zullen dan in

ieder geval zeggen dat zij pas stappen zetten als de Kamer en de minister de Nota Mobiliteit hebben vastgesteld, omdat zij dan pas weten binnen welke kaders zij kunnen werken. De verantwoordelijkheid van Rijk en decentrale overheden is terug te vinden in de essentiële onderdelen. De essentiële onderdelen zijn er niet om de decentrale overheden van bovenaf te binden. Die zijn er om de verantwoordelijkheden van het Rijk en van de decentrale overheden vast te leggen. Ik wil ook met nadruk stellen dat de Nota Mobiliteit niet mijn nota is, maar onze nota. Zij is stap voor stap in overleg met de decentrale overheden opgebouwd. In alle rondes is er iets gedaan met de zaken waar de decentrale overheden aandacht voor vroegen. Wij hebben dus niets gedictieerd. Alles hebben wij samen gedaan. Dat heeft zijn weerslag gekregen in iedere punt en komma van de Nota Mobiliteit en dus ook in de essentiële onderdelen. In de Nota Mobiliteit stellen wij de kaders vast. Binnen die kaders worden straks de netwerkanalyses gemaakt. De Kamer heeft bij de discussie over deel 1 van de Nota Mobiliteit gevraagd om een knelpuntenanalyse. Dat is iets anders dan een netwerkanalyse. De knelpuntenanalyse geeft op basis van een uniforme aanpak over het gehele land aan waar knelpunten liggen die gedefinieerd zijn volgens de Nota Mobiliteit. Het ministerie heeft in overleg met de decentrale overheden in deel 1 aangegeven, in de grote netwerkanalyse over het hele land, in te willen zoomen op de kerngebieden, omdat het niet mogelijk is om in de nota en detail op te nemen wat er per kerngebied vanuit de Nota Ruimte nodig is op het gebied van verkeer en vervoer. Dat doen wij niet alleen voor de wegen of het openbaar vervoer, maar wij kijken samenhangend naar waar de knelpunten zitten. Stel je voor dat wij straks alle knelpunten op de grote wegen hebben opgelost en mensen voor het eerste stoplicht van de stad lang moeten wachten, wij kijken ook of mensen makkelijk in en uit het openbaar vervoer kunnen, zodat een va-et-vient tussen die twee soorten mobiliteit mogelijk blijft voor de mensen?

Die netwerkanalyses hebben input nodig van de regio's. Die input van de regio's is niet te versnellen, omdat daarvoor belangrijke besluiten moeten worden genomen, zoals waar gaan wij wonen en recreëren in deze regio en welke gevolgen heeft dat voor onze ov-systemen, voor onze binnenstedelijke wegen en voor de aansluiting op de hoofdtransportwegen van het Rijk. Zonder die input, waarvoor een behoorlijke voorbereidingsperiode in de regio's nodig is, kunnen die netwerkanalyses niet worden gemaakt. Die netwerkanalyses zijn niet alleen onze netwerkanalyses, maar vooral van de decentrale overheden. Het Rijk trekt alleen de netwerkanalyses in de Randstad en de regio's trekken alle netwerkanalyses buiten de Randstad. Ook daar zie je dat wij het samen doen.

Het is heel belangrijk om goed in het oog te houden dat alle netwerkanalyses plat zullen vallen, als wij de kaders niet verschaffen. Wij zullen bijvoorbeeld ook geen prijsbeleid zien. Niemand zal rekenen met prijsbeleid, want het Rijk heeft nog nergens officieel, formeel aangegeven dat er prijsbeleid op komst is. Dat doen wij voor het eerst in deze nota.

De heer **Verdaas** (PvdA): Ik raak een beetje in de war van de beleidstheorie die ons nu wordt voorgeschoteld. De Nota Ruimte heeft inderdaad een decentrale aanpak. De regio's komen met een ruimtelijke visie en het kabinet

kijkt achteraf of deze ons past of niet. Als je dat vertaalt naar de Nota Mobiliteit, vraag ik mij af welke kaders deze nota stelt. Wij hebben niet zo gek veel kaders, behalve dat er wat kerngebieden en hoofdtransportassen zijn aangewezen. Die regio's kunnen toch gewoon hun huiswerk doen? Met de beste wil van de wereld zie ik niet in wat de schade is, als wij vandaag besluiten om iets meer tijd te nemen om de Nota Mobiliteit aan te scherpen, te concretiseren, al naar gelang wat er uit die netwerkanalyses komt. Dat zie ik oprecht niet. De minister zei net dat wij vandaag wel moeten besluiten over het beprijzen. Wij kunnen dat best vandaag besluiten en erbij zeggen dat wij over vijf maanden verder praten.

Minister **Peijs**: Als wij het prijsbeleid voor de toekomst willen verzekeren, denk ik dat het in een PKB terecht moet komen. Ik denk dat in de netwerkanalyses heel duidelijk is dat wat wij zeggen over het openbaar vervoer, over de dikke stromen en over de hoofdtransportassen, als input naar de regio's moet, zodat zij hun huiswerk kunnen maken. Die twee dingen zullen samen netwerkanalyses opleveren.

De heer **Verdaas** (PvdA): Nu komen wij ergens, want nu zegt u zelf dat de uitwerking van het beprijzen in de PKB van de Nota Mobiliteit moet komen, maar het staat er nog niet in. U zegt zelf dat het beprijzen het kader moet zijn voor de regio's. Dat gaan wij gewoon doen, maar dat staat er nu nog niet in. Zo zijn er nog een aantal thema's waarvan de Kamer zegt dat wij ze er iets concreter en met iets meer planning in willen hebben dan nu het geval is.

Minister **Peijs**: Wat betreft het prijsbeleid kan ik daar helemaal in meegaan. Ik ben er sterk voor dat dit in de essentiële onderdelen terecht komt.

De heer **Van der Ham** (D66): Volgens mij moeten wij hier niet te lang over spreken. Ik geloof dat de heer Hofstra zei dat wij het niet eindeloos moeten uitstellen, maar er vijf maanden voor moeten nemen. Dat is toch een heel redelijke termijn? Als wij daar vijf maanden voor nemen, kunnen wij dat op ons gemak doen.

Minister **Peijs**: Wij hebben het niet over vijf maanden. Netwerkanalyses zijn er op z'n allervroegst over negen of tien maanden. Dat is niet te vervroegen, omdat wij het niet in eigen hand hebben, aangezien het een coöperatie is tussen decentrale overheden en Den Haag. Wij zitten dan ontzettend dichtbij de gevarenzone van de Tweede-Kamerverkiezingen. Ik ben bang dat er dan geen besluit meer wordt genomen. In plaats van dat wij iets weten en de 6,5 mld. uit het FES en de 80,5 mld. die hier onderaan de streep staan vastleggen, hebben wij helemaal niets. Een volgend kabinet kan dan weer overnieuw beginnen. Dan zijn wij veel verder van huis. Ik weet best dat een aantal partijen in deze Kamer daar niet wakker van zal liggen, maar ik wel. De vorige nota is weggestemd. Ik zou het heel erg vinden als deze nota ook bleef liggen. De officiële beleidskaders waarvan op mijn ministerie wordt uitgegaan dateren uit 1992. Dat is ontzettend lang geleden en ik kan u verzekeren dat de wereld sindsdien ongelooflijk is veranderd.

De heer **Hermans** (LPF): Ik begrijp die redenering wel,

maar u vraagt ons om in te stemmen met een PKB III. De netwerkanalyses zijn een belangrijk onderdeel van de Nota Mobiliteit. U zei zelf al: anders hebben wij 31 kilometer voor de steden staan. Hoe kan de Kamer vanuit haar controlerende en toetsende functie dan instemmen met een PKB III, terwijl ze niet weet of de netwerkanalyses gaan voldoen aan de kaders die zijn gesteld? Ik heb het in eerste termijn een black box genoemd. Wat dat betreft, is het vreemd dat wij een juridisch bindende beslissing nemen in de vorm van PKB III en ons daarmee binden aan de netwerkanalyses, maar er niks meer over te zeggen hebben. Dat kan toch niet de bedoeling zijn?

Minister **Peijs**: Zo is het ook niet. U moet goed bedenken dat de netwerkanalyses door onszelf zijn opgebracht en niet door de Kamer zijn afgedwongen. Wij wilden inzoomen op wat er gebeurt in de stedelijke gebieden en op de samenhang van het openbaar vervoer met de weginfrastructuur. Dat gaat verder dan een knelpuntenanalyse. Die netwerkanalyse kunnen wij heel gemakkelijk bezien, aanvullend op de Nota Mobiliteit. In de inleiding van de uitvoeringsagenda van de Nota Mobiliteit staat, naar ik meen in de tweede kolom van de eerste bladzijde, dat de uitvoeringsagenda eigenlijk een voortrollend plan is dat om de twee jaar zal het worden geüpdated. Deze netwerkanalyses kunnen wij daarin op een heel eenvoudige manier meenemen om ons plan voortdurend te updaten. Niemand, zeker deze minister niet, denkt dat wij hier een blauwdruk kunnen neerleggen tot 2020. Daar is geen denken aan. Niemand kan zover vooruitkijken. Als wij dat konden, waren wij absoluut spekkoper. Alles is erop gericht om tussentijds te kunnen bijsturen. Dat spreekt vanzelf. Kijk maar eens naar twintig jaar geleden. Bij ieder MIT sturen wij bij. Wij kunnen een aantal zaken die wij nu zien aankomen, bijvoorbeeld de netwerkanalyses, in september 2006 bij elkaar brengen en dan een eerste update maken. Wij kunnen dan vaststellen wat er uit de netwerkanalyses komt en hoe wij dat met elkaar waarderen. Tevens kunnen wij het werkprogramma van het prijsbeleid erbij betrekken, plus het resultaat van het inzoomen op het ov. Iedereen praat over de noodzaak van meer investeringen in het ov, maar zelfs NS en ProRail kunnen ze niet aangeven waarin precies moet worden geïnvesteerd om het ov te verbeteren. Wij willen daarom op het spoor inzoomen om na te gaan waar inhaalsporen nodig zijn, waar een nieuw station nodig is, waar een perron moet worden verlengd, waar gouden wissels nodig zijn, dat zijn wissels waarover ontzettend veel wordt gereden en die dus van de allerbeste kwaliteit moeten zijn. ProRail en NS hebben overigens allebei deelgenomen aan de commissie-Winsemius waarin deze doorbraak in de gedachten niet naar voren is gekomen, maar beter laat dan nooit. Die drie zaken kunnen in de update na de vakantie naar voren komen. De Kamer kan dan bij de behandeling van de begroting voor 2007 moties indienen en aanvullingen vragen op de Nota Mobiliteit.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Iedereen vindt de netwerkanalyses belangrijk, want in de regio's stapelen de problemen zich op en het is de vraag hoe die op een effectieve en pragmatische manier kunnen worden opgelost. De minister vraagt ons om de PKB nu vast te stellen; wij kunnen dan in het najaar van 2006 verder discussiëren. De vraag is natuurlijk wel of wij dan nu misschien een aantal dingen vastleggen die wij volgend

jaar weer willen wijzigen. Ik noem als voorbeeld bepaalde openbaarvervoersverbindingen die volgens de netwerkanalyses nodig blijken te zijn, maar die niet in de Nota Mobiliteit staan, of een vorm van prijsbeleid, of misschien wel extra wegen. Wij leggen nu een veel uitgewerkter kader neer waar wij vervolgens aan vastzitten. Dit is natuurlijk ook de bedoeling van een PKB.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Volgens mij is het politieke gegeven van vandaag dat de Nota Mobiliteit op een aantal punten niet goed genoeg is, althans zo beluister ik de meerderheid van de Kamer. De minister kan ons niet vragen om in te stemmen met die nota nu de dingen die wij gewijzigd willen zien, er niet in zitten.

De heer **Hermans** (LPF): De minister probeert ons op de een of andere manier tegemoet te komen, maar welke ruimte heeft de Kamer dan nog in september 2006?

Minister **Peijs**: Ik denk dat de Kamer nog heel veel kan. Stel je voor dat de heer Duyvendak extra wegen zou willen! Die wens kan zelfs in 2006 nog worden gehonoreerd.

De opmerking dat de nota niet goed genoeg is, vat ik zo op dat dit onverlet laat dat wij met zijn allen op zijn minst het bedrag van 80,5 mld. willen arresteren. Ik heb mevrouw Dijksma ook niet horen zeggen dat zij meer geld wil; zij wil het anders verdelen. Wij doen toch nooit iets anders bij het MIT dan de beschikbare ruimte anders verdelen? Waarom zou dit nu niet kunnen?

In de essentiële onderdelen van de Nota Mobiliteit worden verantwoordelijkheden verdeeld. Zo stellen wij bij de doelstelling verkeersveiligheid vast welke verantwoordelijkheid de regio en de minister hebben en hoe wij samen de doelstellingen kunnen bereiken die in de Nota Mobiliteit voor 2020 worden vastgesteld. Zo is het ook gesteld met de verantwoordelijkheid voor het hoofdwegennet en het onderliggende wegennet. Wij hebben daar een eerste invulling aan gegeven, maar het is geen wet van Meden en Perzen dat die invulling in alle gevallen onveranderd blijft; de wegen en de wegnummers zijn niet in de PKB opgenomen.

In de PKB worden veel algemenere zaken geregeld zoals een goede doorstroming, een gedeelde verantwoordelijkheid voor de doorwerking van het hoofdwegennet op het onderliggende wegennet, de toegankelijkheid van het openbaar vervoer voor mensen met een handicap, enz. Die aspecten worden in de PKB vastgelegd, maar die raken totaal niet aan de bezwaren die ik hier vandaag hoor tegen de concrete invulling van de Nota Mobiliteit. Er is geen enkele belemmering om straks voor een andere invulling te kiezen of om het bedrag van 80,5 mld. anders te verdelen. Daarom wordt er ook een PKB Nota Mobiliteit deel IV uitgegeven waarin de neerslag van het Kamerdebat terecht komt.

Ik denk dat wij ons goed moeten realiseren dat wij de nota nodig hebben om de kapers op de kust weg te houden van het bedrag van 80,5 mld. uit de FES-gelden. Ik kan u verzekeren dat wij daar voor gevochten hebben. Ik denk dat wij een groot risico nemen als wij dit niet vast timmeren. Dan wordt dit over een kabinetsformatie heen getild. Een nieuwe Kamer en een nieuw kabinet zullen dan immers een eigen stempel willen drukken op de nota en dan zijn we nog verder van huis met twee jaar extra. Het is belangrijk dat het prijsbeleid erin komt,

om vast te timmeren dat in een volgend kabinet inderdaad wordt beprijsd. Decentrale overheden zullen niet met uitvoering beginnen, maar wachten tot het Rijk en de Kamer hun huiswerk hebben gedaan. Op alle dossiers zal dus vertraging optreden. Ik wil juist de dag nadat de nota door deze Kamer is afgehandeld, beginnen met de uitwerking van het prijsbeleid, mijn werkagenda opstellen en voor alles een tijdplanning maken. Daar kan ik dan uiteindelijk mee naar de Kamer. Zo kunnen we snel aan de slag met de verbetering van het openbaar vervoer en de aanpak van het fileprobleem, waar de heer Hofstra terecht zo veel nadruk op legt.

De **voorzitter**: Ik beschouw de vraag, hoe het ene zich tot het andere verhoudt, voldoende besproken. Er komt een derde termijn. De minister heeft aangegeven wat zij noodzakelijk vindt. Ik stel vast dat de Kamer in de aanloop naar de derde termijn de gelegenheid heeft om amenderende moties in te dienen.

Mevrouw **Gerken** (SP): Voorzitter. In het betoog van de minister begrijp ik iets niet. Zij betoogt dat zij niet verder kan als er wordt uitgesteld, maar ik heb juist betoogd dat de minister al jaren bezig is met de uitvoering van de Nota Mobiliteit. Waarom denkt zij dan ineens gebonden te zijn? Zij verwijst voortdurend naar de visie in de nota, dus kennelijk is zij er al mee bezig.

Minister **Peijs**: Nee, ik neem geen formele besluiten op essentiële onderdelen die de Kamer ongewenst zou vinden, al dan niet gebaseerd op de nota. Misschien bedoelt u de passage in de nota die spreekt over mijn voorbereiding bij de begrotingsbehandeling op de versnelling van een aantal projecten? Dat heb ik inderdaad gedaan, maar dat had ik zonder de nota ook gedaan.

Mevrouw **Gerken** (SP): Ik vroeg u ook naar uw visie: in hoeverre bevat de nota iets nieuws in vergelijking met het bestaande beleid? De stukken die u naar de Kamer stuurt zijn niet meer gebaseerd op SVV-2. Volgens mij wordt dat beleid al lang niet meer gevoerd. De stukken zijn gebaseerd op het beleid dat u wilt voeren en dat beleid krijgt zijn neerslag in de Nota Mobiliteit. Als u zegt dat u aan handen en voeten bent gebonden wanneer dit stuk niet door de Kamer gaat, dan vraag ik mij af wat wij hier de afgelopen jaren hebben gedaan. In ieder geval niet SVV-2.

Minister **Peijs**: Ik denk dat de decentrale overheden zullen vragen om zekerheid. Ik heb de structuurvisie van de stad Den Haag bijvoorbeeld al langs zien komen; die wacht op de kaders van de Nota Mobiliteit. Mij lijkt die vraag terecht. Wij zitten hier niet alleen voor het rijksbelang; de steden en de regio's zitten te springen om de kaders die wij nu aan het stellen zijn. Zij hebben grote problemen op het gebied van verkeer en vervoer en hun dringende vraag aan het Rijk is om verantwoordelijkheid te nemen en richting te geven, zodat zij verder kunnen. De Nota Mobiliteit vraagt immers alle regio's om regionale verkeers- en vervoersplannen te maken en die zijn op de doelstellingen van de nota gebaseerd. Zo sprak ik net van de doelstelling verkeersveiligheid: alle regio's baseren hun plannen op wat wij hier doen op dat gebied.

Wat mijn visie is? Ik vind dat Nederland in beweging moet komen, door onderhoud waardoor we ons veilig over wegen, spoorwegen en waterwegen kunnen verplaatsen en door te bouwen voor een pakket van 14,5 mld. Wij kunnen meer bouwen, maar dan moeten wij wel rekening houden met de wet van de afnemende opbrengsten. Hoe groter het pakket dat je bouwt, hoe groter met andere woorden de behoefte aan beprijzen wordt. Mijn visie komt er dus op neer dat wij hard aan de slag moeten gaan met het openbaar vervoer, het onderhoud en de aanleg van nieuwe wegen. Je moet daarvoor overigens niet kijken op de bladzijde die de heer Hofstra opsloeg, maar op een bladzijde een stukje verder. De heer Hofstra verwees namelijk naar beleid dat ongewijzigd blijft, terwijl hij een paar bladzijden verder had kunnen zien wat er gebeurt als je de instrumenten uit de Nota Mobiliteit inzet. Je houdt dan nog maar enkele rode stukjes over. De CO₂-uitstoot neemt nog steeds toe, maar zonder de Nota Mobiliteit zou het nog veel erger zijn.

Waar zegt de Kamer ja tegen als ze de Nota Mobiliteit aanneemt? De Kamer zegt dan ja tegen ambities die als ondergrens kunnen dienen wanneer de Kamer verder wil gaan. Deze nota is gedekt. Ik heb hard gevochten, maar meer geld kreeg ik niet los. Voor een eventuele aanscherping van de ambities, zullen wij moeten gaan zoeken naar dekking. Dat geld kan wellicht worden gevonden door meer geld uit het FES te halen als er nog meer meevallers blijken te zijn dan waarmee wij nu rekening houden.

De Kamer zegt ook ja tegen kaders. Verder behoudt de Kamer natuurlijk haar budgetrecht, wat in de praktijk betekent dat wij met deze nota een eerste stap zetten. Ieder jaar zullen wij de voortgang monitoren, onder meer door de lengte van de files te onderzoeken. De heer Hofstra trok de betrouwbaarheid daarvan in twijfel. Het is echter ook mogelijk om de voertuigverliesuren te meten. Dat is een heel zuivere maatstaf. De heer Hofstra noemde in dit verband het jaartal 2007. Ik wijs hem er dan wel op dat de nota de periode tot en met 2020 bestrijkt en dat hij niet mag verwachten dat alle doelen in één jaar gerealiseerd worden. Die doelen kunnen wij alleen realiseren over een langere termijn. Dat is de reden dat wij een uitvoeringsagenda hebben opgesteld. Als wij de instrumenten uit de Nota Mobiliteit inzetten, zal het aantal voertuigverliesuren in 2020 even groot zijn als dat in 1992. Daaruit blijkt wel hoe ambitieus wij zijn. Ik zou het zelf ook niet geloven als het Natuur- en Milieuplanbureau het niet op alle mogelijke manieren had nagerekend. Dat doel kunnen wij dus halen als wij gaan onderhouden, bouwen en beprijzen. Beprijzen is in deze trits heel erg belangrijk. Iedere twee jaar zal een nieuwe uitvoeringsagenda worden opgesteld. Er is gekozen voor een periode van twee jaar, omdat dat ons de mogelijkheid biedt om elkaar scherp te houden.

De heer **Slob** (ChristenUnie): De minister verwijst naar het Natuur- en Milieuplanbureau. Het rapport van dit bureau hebben wij vandaag pas op ons bureau gekregen. Doordat het zo laat binnenkwam, heb ik nog geen tijd gehad om het goed te bestuderen. Overigens hebben wij wel meer stukken op het allerlaatste moment gekregen.

Waar zeggen wij ja tegen? Wij zeggen volgens mij ook ja tegen beleid waarin aan mobiliteit geen enkele beperking

wordt opgelegd en waaruit de modal shift helemaal is verdwenen.

Minister **Peijs**: De modal shift bestond al niet meer toen ik minister werd. Afgelopen zaterdag woonde ik op het congres van Transport en Logistiek Nederland de uitreiking bij van een prijs voor duurzaam ondernemen. De ondernemer die deze prijs in ontvangst mocht nemen, zei dat het voor een ondernemer in de logistieke sector helemaal niet van belang is of goederen over de weg worden vervoerd; hij moet er gewoon voor zorgen dat die goederen op de goedkoopste, efficiëntste en duurzaamste manier op de plaats van bestemming komen. Ik ben het daar helemaal mee eens. Een ondernemer moet niet uitgaan van het vervoer per schip of vrachtwagen. De vraag moet zijn: wat is de beste manier om mijn spullen op tijd op de bestemming te krijgen? Als een bepaald tijdstip moet worden gehaald, wordt wellicht voor een ander vervoermiddel gekozen dan als er een paar dagen speling is. Er wordt op deze manier uitgegaan van andere aspecten dan alleen het vervoermiddel. Elke modaliteit moet ervoor zorgen dat de marktpositie zo goed mogelijk is: schoon, goedkoop, op tijd en voorspelbaar. Daarvoor is geen modal shift nodig. De sectoren verdienen op deze manier de eigen modal shift.

De heer **Slob** (ChristenUnie): In dat geval klopt hetgeen ik in eerste termijn heb gezegd, namelijk dat vooral het economisch criterium leidend is in de keuzes die worden gemaakt. Milieu en ruimte, wat belangrijke afwegingen zijn, spelen een ondergeschikte rol.

Minister **Peijs**: Ik ben het daar niet mee eens. Niet alle plaatsen zijn via vaarwegen bereikbaar, zeker niet internationaal. Soms zal de trein het beste vervoermiddel zijn, bijvoorbeeld op lange afstanden, soms de binnenvaart en soms de vrachtwagen, bijvoorbeeld op korte afstanden. De keuze voor het vervoer hangt af van hetgeen vervoerd moet worden. Ik hoor ondernemers duidelijk een onderscheid maken naar duurzaamheid. Ook hoor ik de binnenvaart spreken over een slag in het schoner maken van hun schepen. De binnenvaart verwacht van ons hulp op dat punt,

De heer **Van Hijum** (CDA): Ik kan mij wat voorstellen bij de afweging die de minister maakt als zij zegt dat wij niet op de stoel van ondernemers, verladers en transportbedrijven moeten gaan zitten. Ik ondersteun echter de stelling van de heer Slob dat de politiek de taak heeft om daarbij de macro-effecten voor de samenleving in de gaten te houden. De vraag is of het milieuargument doorslaggevend is. De modaliteiten verschillen op het punt van de uitstoot van schadelijke stoffen steeds minder. Het aspect dat vaarwegen vaak onbenut blijven en dat daarvan meer gebruik kan worden gemaakt, ook om het aantal files en de belasting van de weg terug te brengen, kan in de overwegingen worden betrokken. Hoe kan aan een omslag een impuls worden gegeven? Subsidieregelingen waren voorheen effectief.

De heer **Van der Staaij** (SGP): De overbelasting van het wegvervoer past niet bij de meer pragmatische insteek van de minister. Het gaat ook om het omgaan met schaarste. Past daarin geen modal-shiftbeleid?

Minister **Peijs**: Wij kunnen mensen nooit dwingen tot het gebruik van een bepaalde vervoersmodaliteit. Nu de business cases van de binnenvaart, the short sea en de trein steeds beter worden, kiezen ondernemers vaker voor gecombineerd vervoer, dus voor trein en binnenvaart. Dat is de kracht die de modaliteiten nodig hebben. Geen enkele ondernemer kan gedwongen worden om zijn spullen op een andere manier te vervoeren dan hij wil. Er is een subsidieregeling geweest voor inland terminals. Verder geldt op dit punt een Europese subsidieregeling, Marco Polo. Trimodale overslagpunten, zoals Duisburg, werken echter buitengewoon goed, zonder inmenging van de overheid. Onze taak ligt in het verbeteren van de randvoorwaarden van elke modaliteit. Beheer en onderhoud vormen daarin belangrijke aspecten. Eigenlijk hebben wij al een modal-shiftbeleid, als ik het even zeggen mag. De binnenvaart betaalt namelijk niets voor het gebruik van zijn infrastructuur, de trein betaalt een klein beetje en de weg gaat geleidelijk aan veel betalen. Hierin verandert de komende tijd niet veel. Zo bezien, hebben wij dus eigenlijk al een modal-shiftbeleid.

De heer **Van Hijum** (CDA): De minister verwijst nu onder andere naar de Europese Marco-Poloregeling. Dat is natuurlijk ook een stimuleringsinstrument van de overheid, zij het van de Europese overheid. De drempels voor die regeling liggen vrij hoog. Je moet bovendien aan allerlei internationale voorschriften voldoen. Daarom stel ik voor om landelijk iets te verzinnen dat daar naadloos op aansluit, maar met een iets lagere drempel. Dat is heel simpel.

Mevrouw **Gerkens** (SP): De minister zegt dat wij al een modal-shiftbeleid hebben, omdat de mensen van de binnenvaart niet betalen, van de trein een klein beetje en van de weg heel veel, maar door de manier waarop de minister problemen in het achterstallig onderhoud aanpakt, wordt de binnenvaart een hekkensluiter. Zij kan daar natuurlijk wat aan doen. Zo zegt zij zelf dat de overheid de randvoorwaarden kan scheppen. Daarom stel ik voor dat zij meer inzet op de binnenvaart en ervoor zorgt dat er betrouwbare vaarwegen zijn, zodat het voor bedrijven interessanter wordt om daar gebruik van te maken.

Minister **Peijs**: De situatie op die drie vlakken is verschillend. Als een wissel kapot is, kan er geen trein overheen rijden. Als de wegen glad zijn, zoals vorig jaar het geval was, is het levensgevaarlijk om eroverheen te rijden. Dat geldt niet voor de vaarwegen. Op een gegeven moment kan een beschoeiing aan vervanging toe zijn, maar dan nog kan er gevaren worden. Het kan voorkomen dat een sluis niet goed werkt, maar daar doen wij dan wat aan. Wij laten geen sluis zitten die niet werkt. Dat staat ook in de nota. Wij hebben daar correctief onderhoud aan gepleegd. Als een sluis niet werkt, gaat die voor.

Mevrouw **Gerkens** (SP): Er is geen preventief onderhoud gepleegd?

Minister **Peijs**: Nee.

Mevrouw **Gerkens** (SP): Dat is beter, anders kunnen

mensen weer drie weken stil komen te liggen voor een sluis. Dat kun je ook niet hebben met just-in-timevervoer.

Minister **Peijs**: Daar heeft mevrouw Gerken absoluut groot gelijk in. Correctief onderhoud valt onder de nota die tot 2010, 2011 geldt. In de Nota Mobiliteit is een veel groter budget opgenomen, waardoor wij wel aan preventief onderhoud kunnen doen. Mevrouw Gerken heeft echter gelijk. Voor de eerstkomende jaren is het budget voor de vaarwegen hoog genoeg om het goed bevaarbaar te houden, zij het niet dankzij preventief onderhoud. Dat heeft mevrouw Gerken goed gezien. Preventief onderhoud is wel mogelijk dankzij de grote hoeveelheid geld die is gereserveerd in de Nota Mobiliteit.

Wij hebben een forse ambitie op het vlak van de weg. Wij keren terug naar de situatie van begin jaren '90. Dat zei ik net al. Er zullen 40% minder files zijn dan in 2000 en 95% van de reizigers in de spits zal op tijd aankomen, ondanks 40% groei van het autoverkeer en 80% groei van het vrachtverkeer. In 2020 zijn er in twee keer zo veel auto's als in 1992. Als u nog zegt dat het geen ambitieuze doelstelling is om in 2020 met twee keer zo veel auto's als in 1992 het zelfde aantal voertuigverliesuren te realiseren, weet ik het niet meer. In mijn ogen is die doelstelling uiterst ambitieus.

De heer **Hofstra** (VVD): Dat klinkt zeker ambitieus. Ik ben ook blij dat de minister heeft gezegd dat zij ook wel wil overstappen op voertuigverliesuren, als de Kamer het wil. Voertuigverliesuren zijn concreter, want die kun je tellen en meten. Ik kijk alleen even naar het tabelletje dat in de tekst in de buurt van het plaatje staat, dat volgens de minister niet het goede plaatje was. De minister zegt dat 2000 100 is en dat dit 195 wordt als wij niets doen, dus dat er bijna een verdubbeling optreedt. Zij gaat echter bouwen en benutten, waardoor het 142 wordt en zegt dat het 60 wordt dankzij beprijzing. Dat is het duveltje uit het doosje. In de laatste drie of vijf jaar gaan wij van 142 naar 60. Dit model is voor mij een volledige black box. Ik heb hier al een opmerking over gemaakt. Ik vind deze uitkomst niet plausibel. Als de getallen van de minister kloppen, is het een geweldige prestatie. Daar teken ik graag voor. Plausibel is het alleen niet.

Minister **Peijs**: Er is een termijn: de nota loopt van 2011 tot 2020. Ik pretendeer niet dat ik op de eerste dag van 2011 alles heb opgelost, nee, in 2020 ben ik zover dat bepaalde zaken zijn opgelost. Daar groeien wij dus langzaam naar toe. Wij gaan niet in 2018 beprijzen, maar in 2012, conform het advies van "Nouwen". Iedereen heeft gezegd dat ik het beprijzen uitstel, maar dat heb ik nooit beweerd. Ik heb alles onderschreven. Vooral in de tweede fase zal er veel bemoeienis van de Tweede Kamer zijn, zodat wij die fase niet in detail hebben ingevuld. Wel hebben wij in zijn algemeenheid gezegd: wij onderschrijven "Nouwen". Als wij in 2010 beginnen met beprijzen, hebben wij nog acht jaar tot 2020.

De heer **Hofstra** (VVD): Kunt u toezeggen dat de Kamer een mooie grafiek krijgt, waarbij 1990 gelijk is aan 100? Als het goed is, staan we dan in 2020 weer op 100. Misschien kan dan ook even een kruisje worden gezet bij het moment waarop de beprijzing wordt ingevoerd.

Minister **Peijs**: Mijn expert zegt dat wij zo'n grafiek

kunnen leveren. Bedenk echter wel dat er aan bouwen een pakket van zo'n 14,5 mld. in zit. Op blz. 21 van het rapport van het Natuur- en milieuplanbureau (NMP) wordt daar verder op ingegaan. Ik zeg zo'n grafiek dus toe.

De heer **Hofstra** (VVD): Worden al deze begijferingen, die vooral met de economie en het verkeer te maken hebben, gemaakt door het NMP? Is dat dan wel verstandig?

Minister **Peijs**: Het antwoord is "ja", dat is juist heel verstandig!

De heer Hofstra vroeg of de files ooit volledig worden opgelost. Ik vraag de Kamer hierbij om een klein beetje realiteitszin. Ik ken namelijk geen enkel EU-land, vergelijkbaar met ons land, waar in de ochtend- en de avondspits geen files zijn. Als wij daarop moeten gaan bouwen, word ik bijna samen met de heer Duyvendak een gelovige: dat kan niet. In Nederland houden wij dus altijd wat congestie in de spits, zij het veel minder dan nu. In 2020 wordt het op alle fronten beter, maar de Kamer hoort mij niet zeggen dat ik tegen die tijd alle files heb opgelost.

Hoe gaan wij vervolgens de ambities waarmaken? Eerst gaan wij de wegen structureel goed onderhouden. Alles wat wij "planten" heeft dus voortaan een onderhoudsbudget. Hetgeen waarin wij verzeild zijn geraakt vanaf het ogenblik dat ik op deze stoel zit, moet nooit meer voorkomen. Er moet een constant niveau van onderhoud zijn. Dat hoeft niet overdreven te zijn, maar hetgeen nodig is, moet er wel zijn.

Wij gaan de weg optimaal benutten. Nu zetten wij in op de spitsstroken via ZSM-1 en ZSM-2. Net als de heer Hofstra kan ik het ook niet onthouden, dus voor mij is het ook "zo spoedig mogelijk". Ik onderzoek verder de mogelijkheden van compact rijden in de grote steden. Bovendien zijn wij bezig met een ZSM-3-programma. Belangrijk is het bouwen aan meer capaciteit. Aan het eind, in 2020, zult u zien dat wij 30% meer capaciteit hebben dan in 2000. Ik denk dat dat een belangrijke uitbreiding is van de capaciteit. Die vinden wij zowel in stroken bij de bestaande wegen, als in het realiseren van een aantal nieuwe verbindingen. Op het beprijzen van de weg kom ik nog terug.

Dit zijn de zaken waaruit de nota is opgebouwd en die samen tot een resultaat leiden in 2020. Als wij het hele programma zouden versnellen, zou het zelfs in 2017 klaar kunnen zijn.

Als je rekent met een pakket van 14,5 mld. treedt de situatie op die op blz. 21 van het rapport van het Natuur- en Milieuplanbureau is geschetst. Ga je meer bouwen, nog een keer voor bijna 13 mld., dan komt de wet van de afnemende meeropbrengsten aan bod. Dan treedt het effect op dat er zo veel capaciteit komt op het hoofdwegenet, dat alles zich zal concentreren op het hoofdwegenet en dat de optimale mix niet zal worden gevonden en er veel capaciteit op het onderliggende wegennet overblijft.

De heer **Hermans** (LPF): De minister stelt dat er versneld zou kunnen worden en dat het bouwprogramma dan in 2017 voltooid zou kunnen zijn. Wat heeft zij voor middelen nodig om dat te bereiken?

Minister **Peijs**: Daarvoor heb ik regio's nodig die de rentekosten betalen.

De heer **Hermans** (LPF): Om wat voor bedrag gaat het dan?

Minister **Peijs**: Dat ligt eraan wat je naar voren wilt halen.

De heer **Hermans** (LPF): Het hele programma.

Minister **Peijs**: Ik denk niet dat je het hele programma naar voren kunt halen. Veel dingen staan ook al goed in de tijd. Er zijn echter wel een aantal zaken die wij naar voren zouden kunnen halen. Die worden bij de begroting benoemd. Sterker nog, ik ga er nu al een paar noemen. Wat wij nu hebben liggen aan maatregelen is financieel gedekt. Die 80,5 mld. is genoeg om alles wat er in de nota staat, waar te maken. Dat zijn ook de herstelwerkzaamheden en veel vervangingswerkzaamheden aan het spoor. Wij moeten namelijk niet vergeten dat er heel veel geld nodig is om het spoor te verbeteren. De investeringen in de benutting en de aanleg van wegen zijn groter dan ooit en wel 2 mld. per jaar. Dat is nog nooit vertoond. Verleden jaar is gevraagd om meer en sneller aan de aanleg van wegen te werken. Daar hebben wij ons hard voor gemaakt. Dat ziet u nu terug in het MIT van 2006, waarin staat dat 260 mln., beschikbaar naar aanleiding van amendementen van verleden jaar, wordt ingezet voor extra wegenprojecten waaronder de A12, Maasbergen-Veenendaal. Verder is uit de aanbestedingsmeevallers, ter grootte van 270 mln., een drietal projecten versneld, waaronder de A2, Amsterdam-Utrecht. Die wordt zelfs twee keer vijfbaans, in plaats van twee keer vierbaans. Verder worden de twee tangenten bij Eindhoven aangepakt en de A4, Burgerveen-Leiden. Wij hebben met alle landsdelen, behalve met Utrecht, overleg gevoerd. De regio's hebben laten weten dat zij buitengewoon blij zijn met die versnellingen.

Belangrijk is ook dat de procedures snel en met behoud van zorgvuldigheid kunnen worden toegepast. Dat kan, want wij hebben met elkaar een nieuwe spoedprocedure vastgesteld. Daarnaast worden mogelijkheden uitgewerkt om de interne werkwijze van het ministerie te versnellen. Begin 2006 ontvangt de Kamer de resultaten daarvan.

In de uitvoeringsagenda zijn de mogelijkheden tot versnelling van het MIT-programma op een rij gezet. Eén van de mogelijkheden is de invoering van de versnellingsprijs, waarbij de regio's alleen de rente van de projecten voor hun rekening nemen. Vorige week heb ik tijdens de bestuurlijke overleggen met de regio's afspraken gemaakt over projecten die eventueel in aanmerking komen voor de versnellingsprijs. Samen met de decentrale overheden bepaal ik welke knelpuntlocaties met behulp van de versnellingsprijs of tol kunnen worden aangepakt. Onder het voorbehoud dat de Kamer instemt met de Nota Mobiliteit heb ik met Gelderland en Limburg afgesproken dat de mogelijkheden van een versnellingsprijs en cofinanciering worden onderzocht bij de doortrekking van de A15 naar de A12 en de bij de verbreding van de A2. De provincie Noord-Brabant beraadt zich op een oplossing voor de brug bij Gorkum in de A27. De partners in de Noordvleugel zullen begin volgend jaar een voorstel doen voor projecten voor beprijzing in hun regio. Met de partners in de Zuidvleugel is afgesproken dat wij gezamenlijk de vormge-

ving van de versnellingsprijs en tol bij de projecten in die regio zullen verkennen. In beide regio's gebeurt een en ander in samenhang met het gehele netwerk.

De heer **Hofstra** (VVD): De verbreding van de A2 in Limburg komt ook voor een versnellingsprijs in aanmerking. Ik zie daarbij twee opties. De eerste is de aanleg van twee extra stroken met een bordje erboven met de tekst: u kunt erlangs, maar dat kost u zoveel. De tweede is dat op alle rijstroken tol geheven wordt. Dat laatste is in strijd met het vigerende beleid. Overweegt de minister ook tol te heffen in de tunneltjes in Maastricht?

Minister **Peijs**: Die tunneltjes zijn nog niet eens aangelegd.

De heer **Hofstra** (VVD): Ik heb begrepen dat men geld te kort komt.

Minister **Peijs**: Het is zeker niet de bedoeling om vandaag al te bepalen hoe dit straks technisch wordt geregeld. Wij zijn nu nog in het stadium van het onderzoek. Wij komen daar nog uitgebreid over te spreken. Ik noemde deze projecten als mogelijkheden voor de versnellingsprijs.

De heer **Hofstra** (VVD): Wij hebben het over een zeer grofmazig wegennet. De eerste gelijkwaardige route ligt in Duitsland. Anders moet je uitwijken naar de lijn Antwerpen-Breda. Als op de A2 tol wordt geheven, is dat een zeer ingrijpende beslissing.

De heer **Van Hijum** (CDA): De vraag is ook hoe de selectie plaatsvindt. Het is heel goed dat de projecten van onderop, in samenwerking met de regio's worden aangedragen. In de Nota Mobiliteit staan criteria aan de hand waarvan de voorstellen getoetst moeten worden. Wanneer komen wij daarover te spreken?

Minister **Peijs**: Als de concrete voorstellen op tafel liggen. Daarvoor is het nu nog te vroeg. Ik wilde alleen aangeven welke voorstellen de regio's hebben aangedragen. Vervolgens wordt gezamenlijk onderzocht wat de mogelijkheden zijn.

De **voorzitter**: De Kamer krijgt nog een brief met de uitkomsten van het bestuurlijk overleg waarin de minister ongetwijfeld ook haar visie hierop zal geven.

Minister **Peijs**: Op verzoek van de Kamer zijn de knelpuntenanalyses uitgevoerd. Alle regio's zijn daarbij betrokken. In heel Nederland zal dezelfde knelpunten-definitie worden gehanteerd. Gelijke monniken, gelijke kappen. Ik heb ook geen reden om te twifelen aan de uitkomsten van de knelpuntenanalyses, waarin landelijk op een uniforme wijze wordt gerekend. Belangrijker is dat wij met de regio's overeenstemming hebben bereikt over de gegevens waarop een dergelijk model is gebaseerd. Wij zullen dus straks niet met de regio's vechten over straat gaan over de knelpuntenanalyses. De manier waarop de analyses verwerkt worden, is vergelijkbaar voor het gehele land. Wij blijven de ontwikkelingen volgen. In 2007 wordt er een hernieuwde analyse gemaakt van de knelpunten op het totale hoofdwegennet. Dan worden ook de zoge-

naamde N-wegen meegenomen en de manier waarop de N-wegen en de hoofdwegen met elkaar in verbinding staan en op elkaar inwerken. Dat is een heel belangrijke update. Voor het komende jaar wordt samen met de regio's meer diepgravend gekeken naar de samenhang binnen de stedelijke netwerken. Dat zijn de stedelijke netwerken die zijn opgenomen in de Nota Ruimte plus de drie andere. Die zijn niet gelijkwaardig, maar zij worden wel gelijkwaardig behandeld.

De heer **Hofstra** (VVD): De minister is schriftelijk ingegaan op mijn voorbeelden van de A1 en de ringweg in Groningen. Ik neem aan dat de minister daar niet meer op terugkomt. Ik begrijp echter niets van haar antwoord. Hier staat dat beide geen knelpunten zijn. Het zijn ook geen "net niet"-knelpunten. Ik kan de minister erop wijzen dat er tussen Amsterdam en Hamburg nog één verkeerslicht staat, namelijk in Groningen. Ik weet niet of de minister dat voor een snelweg normaal vindt. Ik vind het in ieder geval niet normaal dat er een verkeerslicht op een snelweg staat. Tegenwoordig staat het daar de hele dag vol. Ik voorspel dat de verbinding Apeldoorn-Twente in 2020 ook een knelpunt zal zijn, ook al zijn de spitsstrookjes dan in gebruik.

Minister **Peijs**: De knelpuntenanalyses worden regelmatig bijgesteld. Op dit ogenblik komen deze voorbeelden er volgens de definitie in de Nota Mobiliteit niet als knelpunt uit. Wij hebben zelfs bij de A1 de trajecten wat korter genomen. Toch komen zij er niet uit als een knelpunt.

De heer **Hofstra** (VVD): Om het rondje door het land even af te maken: voor Maastricht geldt hetzelfde. Wat zijn wij nu aan het doen met die plannen als Maastricht ook geen knelpunt is?

Minister **Peijs**: Het knelpunt bij Maastricht wordt opgelost.

De heer **Van Hijum** (CDA): Ik wil nog terugkomen op de drie netwerken die de minister noemde. Zij stelde: zij zijn niet gelijkwaardig, maar zij worden wel meegenomen. Dat vind ik een wat cryptische omschrijving. De kernvraag is natuurlijk of de netwerken voor rijkssteun in aanmerking komen op het moment dat er knelpunten zijn die niet opgelost kunnen worden.

Minister **Peijs**: Wanneer een knelpunt verschijnt in de knelpuntenanalyses, krijgt dat een plaats in het MIT. Dan maakt het niet of dat nu is of over twee jaar. Een knelpunt is een knelpunt.

Ik kom bij de criteria die de heren Verdaas en Van Hijum stelden bij de stedelijke netwerken en de samenhang daarbinnen of wel "de ladder van Verdaas, beklommen door de heer Van Hijum". Die kan ik zonder meer volgen. Wij zullen die criteria aan de regio's doorgeven. Ik herhaal nog eens dat wij als Rijk de netwerkanalyses van de noordvleugel, de zuidvleugel en Utrecht trekken. Daar neemt de regio deel. Buiten de Randstad zijn zeven netwerkanalyses waar de regio trekker is en het Rijk meedoet. Dus Groningen, Assen, Leeuwarden, Zwolle, Twente, Arnhem, Nijmegen, Zuid-Limburg en Brabant-Stad zijn de economische kerngebieden waarvoor de visie op de ruimtelijke ontwikkeling juist van belang is.

De heer **Verdaas** (PvdA): De minister zegt dat zij het rijtje criteria dat ik noemde graag als structurerend element wil meenemen. Is dit een concrete toezegging dat dit, hoe wij ook verder met de PKB omgaan, in de netwerk-analyses wordt opgenomen?

Minister **Peijs**: De PKB heeft natuurlijk wel iets met de netwerkanalyses te maken. Ik zal in ieder geval aan de regio's doorgeven dat die zeven criteria gehanteerd worden voor de knelpuntenanalyses en de stedelijke netwerken. De heer Verdaas kan de ladder dus optrekken, uiteraard na vaststelling.

Voor gebieden buiten deze tien zie ik zelf geen aanleiding om de komende jaren heel diepgaand te analyseren, dit in antwoord op de heer Van Hijum. Het gaat het kabinet in het komende jaar om de belangrijkste stedelijke gebieden, conform de Nota Ruimte en de drie aanhangsels. Als de regio's dat zelf willen, mogen zij vanzelfsprekend verder analyseren. Over twee jaar worden de knelpunten van het hele wegennet nogmaals kritisch geanalyseerd.

In die tien netwerkanalyses staat centraal de specifieke analyse van de ontwikkelingen van verkeer en vervoer rond de grote steden als de basis van ieders inzet, dus ook van de regio's, zowel op de korte als op de langere termijn. Wat zijn de grootste knelpunten in de samenhang van de hoofdwegen en de onderliggende wegen en in de samenhang tussen het landelijke en het regionale openbaar vervoer? Mijn centrale thema daarbij is toegang tot de steden. Zijn wij wel slim bezig op het hoofdwegennet, als wij vervolgens met z'n allen stil staan voor de grote stad? Daar zit een heel speciaal knelpunt waar wij met heel veel aandacht naar kijken. In de netwerkanalyses kijken wij naar kansrijke en concrete oplossingen op korte en op langere termijn. Vaak zijn deze er tegelijkertijd. Kortetermijnmaatregelen zijn quick wins door mobiliteitsmanagement en door te kijken naar alle stoplichten die op de route van belang zijn. Bij de langetermijnoplossing gaat het over de weg en het openbaar vervoer, waaronder light rail, als dat nuttig, nodig en gewenst is in de regio.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Uw stellingname is niet langer dat light rail te allen tijde uit de BDU gefinancierd moet worden?

Minister **Peijs**: Als er een knelpunt is, gaan wij daar gezamenlijk naar kijken. Tot nu toe is dat niet anders geweest. Bij het decentraliseren van de onrendabele lijnen hebben wij voortdurend samen met de provincies gekeken hoe dat moet. Als een lichtere trein gaat rijden over een traditioneel traject, moeten wij dan allerlei dure aanpassingen doen? Dat hebben wij op kosten van het Rijk onderzocht, samen met de decentrale overheden, en de uitkomsten daarvan zijn heel hoopgevend. Dat kan, als wij hier en daar een kleinigheid veranderen, zoals dat spoorbomen ook op een lichtere trein reageren. Een heel belangrijk van onderzoek was dit jaar of het veilig is om met een lichtere trein op een traditioneel traject te rijden.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Voor de goede orde, ik ben blij met de conclusie van dat onderzoek. Is het signaal voor de regio's dat zij bij de netwerkanalyses die zij maken, ook de light rail als volwaardig alternatief in stelling kunnen brengen, en dat daarvoor een financiële bijdrage van het Rijk komt, als dat nodig is? Bij de

vaststelling van de bedragen voor de Nota Mobiliteit is het geld voor de wegen en voor het achterstallig onderhoud bij het spoor wel goed belegd, maar heerst er onduidelijkheid over het bedrag waar men op dit punt op kan rekenen.

Minister **Peijs**: Ik denk niet dat dit onduidelijk is. Wij hanteren bij het spoor en bij de wegen precies dezelfde criteria. Wij kijken naar de meest efficiënte oplossing. Ik denk dat wij er wel voor moeten waken dat wij dat blijven doen, want anders gooien wij het geld van de belastingbetalers bij bakken weg. Het bedenken van een buitengewoon luxe oplossing is niet moeilijk. Dat is eigenlijk het makkelijkste wat er is.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Met een praktisch voorbeeld wil ik laten zien waarom ik denk dat u het wel mooi vertelt, maar niet zo mooi doet. Dat voorbeeld is Kolibri in Groningen. Daar zegt men dat door een lightrail rond de stad een verdubbeling van de Zuidtangent A7 (de ringweg) onnodig is. Men investeert dan liever in openbaar vervoer dan in een weg. En wat is de reactie van uw departement? U bent niet bereid tot een landelijke subsidie. U knipt het project als het ware in stukjes, zodanig dat de redenering is en blijft: betaalt u dat maar uit uw BDU. En dan gebeurt er dus helemaal niets. Als wij vandaag gewoon afspreken dat dergelijke redeneringen passé zijn, dan geloof ik ook echt dat die lightrailprojecten een kans maken, want u hebt gelijk dat je het geld niet met bakken moet weggooien. Dat bepleiten wij hier ook niet.

Minister **Peijs**: Maar wel rendabele oplossingen.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Wij zijn wel een serieuze partij!

Minister **Peijs**: Oké.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Ik vind het triest dat u daar nu pas achterkomt.

Minister **Peijs**: Maar niet ieder lightrailproject dat aan het ministerie wordt voorgelegd is de beste en meest efficiënte oplossing.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Dat is ook niet het geval met elk wegproject! Als wij het daarover eens zijn...

Minister **Peijs**: Ja. In essentie maken wij scherp wat het Rijk kan doen, wat de regio kan doen en wat wij samen kunnen en moeten doen. Wat mij betreft, is flexibiliteit mogelijk bij het inzetten van de budgetten van Rijk en regio. Dat is volgens mij een gigantische breuk met het verleden, ook met het beleid van kabinetten waarvan uw solide partij deel uitmaakte. Wij gaan dus daar investeren waar het rendement voor de reiziger het hoogst is. Dat kan betekenen dat er rijksgeld naar regionale oplossingen gaat en regiogeld naar rijksoplossingen. Dat principe staat echt in de Nota Mobiliteit.

De heren Hofstra en Hermans hebben gesproken over de planning van de netwerkanalyses. Ik heb met alle regio's afgesproken dat wij de netwerkanalyses afronden voor 1 augustus 2006. Ik heb al gezegd dat het een compact besluitvormingsproces vereist van de regio's om die datum te halen. Daarna gaan wij in gezamenlijk overleg

onze bestuurlijke conclusies trekken. Die zijn voor mij primair van belang voor de concrete invulling, samen met de Kamer, van het MIT op langere termijn. Via het MIT worden de invulling en voortgang van deze afspraken jaarlijks met de Kamer besproken.

De heer **Hermans** (LPF): De motie van mij en de heer Hofstra ligt er al een jaar. Ik denk te zien dat de knelpuntanalyse van de N-wegen en het onderliggende wegennet er pas in 2007 komt. Ik vraag mij af waarom pas in 2007 wordt gekeken naar het onderliggende wegennet, terwijl het zo'n belangrijk onderdeel is van de Nota Mobiliteit.

Minister **Peijs**: Dat heeft gewoon te maken met de capaciteit op het ministerie. Wij kunnen niet alles tegelijk. Er is een ongelooflijke hoop werk te doen voor de netwerkanalyses en het inzoomen op het spoor, waar immers de meeste investeringen nodig zijn. Er is heel veel mankracht voor nodig. Het jaar daarna gaan wij verder. Die knelpunten worden meegenomen bij de evaluatie en herziening van de BDU.

De heer **Hermans** (LPF): Het is raar om te constateren dat je als je een netwerkanalyse gaat maken, een deel van het netwerk pas later gaat analyseren. Het is toch logisch om dat mee te nemen in de netwerkanalyses die gemaakt worden, zodat je het integraal kunt bekijken? Nu ga je een pakket maatregelen nemen en er budget voor aanwenden, terwijl je pas een jaar later naar het onderliggende wegennet gaat kijken. Wij moeten nog zien wanneer dat in 2007 gebeurt.

Minister **Peijs**: Dit is een misverstand. In 2007 ga ik het totale hoofdwegennet en de N-wegen bekijken. Bij de netwerkanalyses wordt natuurlijk het onderliggende wegennet betrokken, evenals het rijks-ov en het regionale ov. Bij de netwerkanalyses rondom de grote steden worden alle betreffende N-wegen meteen meegenomen. De rest gebeurt in 2007. De hoofdkeuzen liggen nu op tafel. Ik presenteer de ambities, de aanpak en de middelen voor het beleid voor de termijn tot 2020. De netwerkanalyses zijn een middel om dit algemene beleid meer specifiek in te vullen in de stedelijke netwerken. De netwerkanalyses zijn niet bedoeld om fundamenteel andere algemene beleidskeuzen voor te bereiden. De beleidskeuzen in de nota zijn samen met de decentrale overheden vastgesteld. Als wij daar opnieuw mee zouden beginnen, zouden wij grote teleurstelling bij onze decentrale partners teweeg brengen. De hoofdambities, de aanpak en de beschikbare middelen blijven dus gelijk. Die zijn ook samen met de koepels VNG, IPO en SKVV vastgesteld. Binnen dit budget kunnen wij wel degelijk schuiven zoals wij dit ook doen bij het MIT.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): De minister zegt dit nu mooi en ik begrijp dat dit een tegemoetkoming aan de Kamer is, maar het probleem is dat een deel van de ambities die zij tentoonspreidt, bijvoorbeeld op het punt van het openbaar vervoer, naar de smaak van mijn fractie vraagt om een drastischer inzet van middelen binnen het beschikbare budget en daarmee ook om een andere ambitie. Dit moet toch ook worden gecommuniceerd naar de decentrale overheden?

Minister **Peijs**: Ja, dit snap ik, maar het Rondje Randstad is vooral een rijkstaak. Wij zullen daardoor niet direct op het hart van de regionale bestuurders trappen. Als wij aan de NS en ProRail vragen waar wij moeten investeren om het Rondje Randstad compleet te maken en snel te kunnen berijden, denk ik dat wij daar nog geen helder antwoord op krijgen.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Wij hebben destijds van de voorganger van de minister, de heer De Boer, toen hij constateerde dat het achterstallig onderhoud op het spoor erg groot was, drie scenario's van ProRail voorgeschoteld gekregen. Scenario 1 was: niet verder afglijden. Scenario 2 was: huis op orde. Scenario 3 was een soort "state of the art" scenario. Als wij daarvoor zouden kiezen, zou Nederland voorop lopen. Dit heeft men zelfs toen al kunnen beleggen met noodzakelijke bedragen. De minister moet dan nu niet zeggen dat wij dit allemaal niet weten, want wij hebben dit al zo'n drie jaar geleden voorgeschoteld gekregen.

Minister **Peijs**: Wij hebben niet stil gezeten in die drie jaar. Die mate van gedetailleerdheid verdient nu echt een update. Wij hebben het nu over specifieke projecten, namelijk het Rondje Randstad en het Rondje Brabant, met de nadruk op het Rondje Randstad. Als de Kamer die wens uit, moeten wij naar dat specifieke stuk kijken en vaststellen waar wij iets tekort komen, waar er sprake is van achterstallig onderhoud en waar vervanging nodig is. Navraag leert dat dit de NS en ProRail in die gedetailleerdheid niet voor ogen staat. Wij zoomen daar nu op in en wij kunnen dit volgend jaar aan de Kamer voorleggen in de update van de netwerkanalyses en het werkprogramma van het prijsbeleid.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Dit verbaast mij, zowel gelet op het materiaal dat ik heb gezien als op de gesprekken die ik de afgelopen weken heb gevoerd. Ik heb geprobeerd dit zo precies mogelijk te formuleren. Een aantal stukken op het traject Utrecht-Den Haag en Utrecht-Rotterdam is nu nog tweesporig en zou viersporig moeten worden. Bij Delft is er een knelpunt, nog los van de discussie over de tunnel. Dit alles is natuurlijk ook afhankelijk van je ambitie met het Rondje Randstad. Ik heb gesproken over zes stoptreinen en zes intercity's per uur tussen zes steden. Je kunt vrij nauwkeurig zeggen dat je daar een miljard voor nodig hebt. Ik hoor graag of dit nu flauwekul is of niet.

De heer **Slob** (ChristenUnie): Volgens mij ligt er al heel wat materiaal, maar ik begrijp wel dat ProRail met de houders van de vervoersconcessies moet spreken als de ambities verhoogd worden. Je praat dan over een ander scenario dan nu in de Nota Mobiliteit is opgenomen. Ik heb vanmorgen goed geluisterd: er is door de leden een aantal concrete voorstellen gedaan en ik heb er zelf ook een paar op papier gezet. Die kunnen daar dan in worden meegenomen. In dat opzicht slaan wij dus al een behoorlijke slag, we kunnen gewoon oppakken wat er al ligt.

De heer **Hofstra** (VVD): In het Financieel Dagblad van heden kan ik uit onverdachte bron, de baas van NS Holding de heer Veenman, optekenen dat de aanpassingen voor het Rondje Brabant en het Rondje Randstad 100 mld. kosten, maar – zo zegt hij – als je het slim doet,

13 mld. Ik wil daarmee slechts zeggen dat het wel vreselijk veel geld is. Ik heb gezegd dat geld geen probleem kan zijn, want de overheid heeft geld genoeg hiervoor. Maar mijn vervoerseconomische opmerking is hier toch wel van toepassing: we moeten een goede afweging maken; de plannen zijn prachtig, maar het moet allemaal financieel wel verantwoord kunnen.

Minister Peijs: Nou, dat geld heb ik niet. We bekijken hoe het Rondje Randstad op een reële manier kan worden vormgegeven. Daarvoor hebben we een update nodig: wat is gedaan, wat moet er nog gebeuren, waar zit dat precies in en in welke volgorde? Met die update wil ik straks naar de Kamer. Liever treed ik niet in de dienstregelingen, in de trant van: welke treinen moeten rijden en hoe laat? Aan die update hangt het prijskaartje. Ik zal de Kamer hierover een voorstel doen.

De heer **Van der Ham** (D66): In dat geval heeft de minister mij verkeerd geantwoord. Hoe is het namelijk mogelijk dat dit nog niet voldoende is uitgewerkt, na de nota drie jaar geleden en alle schetsen in de tussentijd? Waarom moeten we weer gaan wachten? Vindt de minister dat zelf geen tekortkoming in haar werk? Dat had toch al veel eerder moeten gebeuren.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): De minister wil niet over dienstregelingen praten. Volgens mij moeten we inderdaad niet praten over de precieze dienstregelingen, maar juist wel over de ambities op dat gebied. De automobilist heeft behoefte aan een betrouwbare reistijd, maar de ov-reiziger zeker ook. Ik wil een reactie van de minister op mijn 6x6x6-ambitie: zes stoptreinen en zes intercity's per uur tussen de zes plaatsen. Wil zij dat gaan realiseren of niet?

De heer **Van Hijum** (CDA): Ik ben blij met de toezegging van de minister om het Rondje Brabantstad en het Rondje Randstad op te pakken. Maar NS en ProRail zeggen dat de groeiverwachting – die mag je inderdaad niet “ambitie” noemen – voor het openbaar vervoer van gemiddeld 1% per jaar veel hoger zal uitvallen, met een grote kans op files op het spoor. Ik neem aan dat dit niet alleen zal gelden voor Brabant en de Randstad; misschien wel voor het belangrijkste deel, maar die files kunnen zich ook elders voordoen. Kan de minister op die scenario's ingaan?

Minister Peijs: Toen wij met de NS over de concessies spraken, ging het over het gehele hoofdrailnet. Nu gaat het heel specifiek over het Rondje Randstad, dat tot ieders verbeelding spreekt. Niemand moet echter de hele Randstad rond; mensen moeten van Utrecht naar Den Haag of van Utrecht naar Amsterdam. Maar goed, als het zo tot de verbeelding spreekt, wil ik de mogelijkheden wel onderzoeken. Toch laat ik mij niet de kans ontnemen om daarbij het aantal passagiers te betrekken dat over bepaalde lijnen rijdt. Het 6x6x6-plan van de heer Duyvendak klinkt ongezien best mooi, maar voor de juiste prioriteiten wil ik dat tegen het licht houden van het aantal passagiers.

Ik ga verder met de prognoses en verwachtingen. De groei van 1% is gerezen uit de gesprekken met de vervoerders. Op dit ogenblik is de groei inderdaad hoger, maar de groei die de vervoerders en de regio's aangeven, is nog nooit gehaald. Dit zijn dus echt verwachtingen.

Moet je bouwen op verwachtingen of op prestaties? Ik vind dat we dicht moeten blijven bij wat wordt gerealiseerd. Wij moeten met elkaar bekijken waar wij onze prioriteiten willen leggen en waar de dichtste passagiersstromen door de Randstad lopen. Er mag natuurlijk geen misverstand over bestaan dat heel Nederland bereikbaar moet blijven. Er zijn niet voor niets minimum bedieningsniveaus vastgesteld voor het hoofdrailnet. Overigens denk ik dat wij de discussie over de concessieproblematiek nu niet moeten overdoen. Ik zal dus onderzoek doen naar de drukste lijnen. Als ik weet wat er precies nodig is voor de drukste lijnen, kunnen wij hierover met elkaar verder praten. Dan weten wij ook welk prijskaartje aan onze prioriteiten hangt. Volgens mij moeten wij het in deze volgorde doen, omdat hiermee heel veel geld gemoeid is.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): U spreekt op een toontje over het Rondje Randstad. Het lijkt wel of u het gebruikt als een kluitje om die gekke Kamerleden zoet te houden. Wij dringen hier juist zo op aan, omdat het Rondje Randstad deel uitmaakt van onze visie op de toekomst van de Deltametropool. De HTM spreekt verder niet voor niets over een reizigersgroei van 40% bij RandstadRail. U moet dan ook niet doen of het Rondje Randstad een idioot idee is. U rekent verder met een reizigersgroei van 1%. Dat percentage is veel te karig. U zult dit percentage in de PKB dan ook moeten verhogen.

Minister Peijs: Het is helemaal geen kluitje. Als de vervoerders willen dat ik uitga van een hogere groei, moet ik ook over de mogelijkheid beschikken om ze op dat hogere percentage vast te pinnen. Het kan niet zo zijn dat de overheid extra bouwt en de vervoerders over tien jaar zeggen: jammer, maar wij hebben onze doelen niet gehaald. Ik zal de vervoerders dus ergens op moeten kunnen afrekenen om te voorkomen dat wij geld in het water gooien.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Dat ben ik helemaal met u eens. Wat u nu zegt, is ook helemaal het probleem niet. Het gaat mij erom dat u bereid moet zijn om open te staan voor dit soort ideeën. Ik zeg dat, omdat ik de hele tijd het gevoel heb dat de Kamer hier wel heel hard op moet hameren om u in beweging te krijgen.

Minister Peijs: Dat is een flauwe opmerking, want het is gewoon niet waar. Voor de lijnen rond de grote steden ga ik uit van veel hogere groeicijfers dan 1%. Bij sommige lijnen rekenen wij zelfs met een groei van 50%. RandstadRail is een goed voorbeeld van de bereidheid van het Rijk om een substantiële bijdrage te leveren. Het Rijk heeft hier namelijk 180 mln. in gestopt. Verder hebben wij al onze onderuitputting gebruikt voor RandstadRail. Wij hebben ons hier van onze beste kant laten zien, omdat wij ervan overtuigd zijn dat het een fantastisch project is.

Laten wij alle trajecten die deel uitmaken van het Rondje Randstad, afzonderlijk beoordelen. Als wij vervolgens weten wat de drukste trajecten zijn en waar de noden het hoogst zijn, moeten wij die problemen als eerste oplossen.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): De minister zegt dat zij alsnog een studie naar het openbaar vervoer wil laten

uitvoeren, maar hoe denkt zij in de toekomst extra geld voor het openbaar vervoer vrij te kunnen maken?

Mevrouw **Gerken** (SP): De minister zet een vraagteken bij het percentage van 1% dat mevrouw Dijkma noemde. De spoorsector zegt echter zelf dat uit de Nota Mobiliteit geen ambitie spreekt en dat de voorziene groei van ongeveer 1%, van 14 naar 17 miljard reizigerskilometers, ten hoogste neerkomt op een gelijkblijvend marktaandeel. Dat kun je toch zeker niet ambitieus noemen?

Minister **Peijs**: Ik was juist toe aan het blokje openbaar vervoer. In de loop van dat blokje zal ik antwoord geven op de vraag van mevrouw Gerken.

Sinds de behandeling in de Kamer van PKB-1 heeft de ov-wereld niet stilgezeten. De Kamer heeft destijds gevraagd om een gedragen visie voor het hele ov. Dit voorjaar hebben de overheden, de vervoerders en de reizigers onder het voorzitterschap van de heer Winsemius een ambitieuze visie op het ov neergelegd. Overigens hadden ProRail en de NS zitting in dat platform. Als de NS dus zegt dat er geen ambitie besloten is in die visie, dan wekt dat mijn verwondering. De NS zat er zelf bij en er is niets veranderd aan hetgeen door dat ov-platform naar voren is gebracht. Ik frons mijn wenkbrauwen dus bij die uitspraak. De kern is het publieke belang van het spoor; dat punt wordt opgenomen in de essentiële onderdelen zoals in de concessie-overeenkomst is gedaan.

Het is van groot belang dat iedereen kan deelnemen aan maatschappelijke activiteiten en maatschappelijke instellingen kan bereiken. Dat is een belangrijke doelstelling van het ov en daarvoor is een goed ov vereist. Alle overheden moeten daarvoor aan de bak. De uitgangspositie is niet bepaald gunstig. De heer Schnabel van het Sociaal en Cultureel Planbureau geeft aan dat maatschappelijke trends zoals intensivering, het combineren van taken, individualisering en internationalisering een slechte uitwerking hebben op het ov-gebruik. Er is echter ook sprake van potentie. De reiziger vergelijkt het ov met de auto en juist in dichtbevolkte gebieden kan die vergelijking positief uitvallen voor het ov. Mijn ambitie is dan om betrouwbaar, veilig en comfortabel ov van deur tot deur in het hele land te realiseren, met de hoogste frequentie in dichtbevolkte gebieden. Die ambitie vraagt veel van de betrokken partijen, niet alleen van het Rijk, maar ook van provincies, WGR-plusgebieden, de vervoerders en reizigerorganisaties. De netwerk-analyses spelen hierin als instrument een heel belangrijke rol.

Samen met de decentrale overheden en de vervoersbedrijven wordt door de overheid fors geïnvesteerd in het ov. Met de Nota Mobiliteit wordt in de periode 2006 tot en met 2020 maar liefst 50 mld. geïnvesteerd in het ov. Op vragen over het beschikbaar stellen van extra middelen zeg ik: laten wij ons concentreren op de treinanalyses en de resultaten daarvan gebruiken om beslissingen te nemen over het geld.

De heer **Van der Ham** (D66): Als het niet voldoende is, dan is het uittrekken van een groter bedrag bespreekbaar?

Minister **Peijs**: Daar heb ik dan wel de Kamer voor nodig. Ik heb wel zakken maar daar zit niets in. Ik heb

geen boompje waar ik aan kan schudden. De Kamer zal mij bij de verdeling van extra FES-gelden rugdekking moeten geven. Overigens wordt het Rijk af en toe beticht van verkokering, maar laten wij elkaar geen sprookjes vertellen: ook in de fracties zal aan leden worden gevraagd om de ambities af te zetten tegen die van het ministerie van SZW, van VWS, enz.. Deze bal ligt dus niet alleen in het kamp van de ministers, maar ook in dat van de fracties. Verkokerd praten kunnen wij allemaal, zowel in de ministeries als in de fracties. Ik roep u daarom op om deze discussie in de fractie te voeren.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Is wat u nu zegt, geen illustratie van het feit dat uw ov-visie nog niet af is? U zegt dat er nog heel veel moet worden uitgezocht, dat er nog plannen moeten worden gemaakt, dat u nog niet weet hoeveel het gaat kosten, maar dat dit allemaal nog blijkt en dat u om extra geld bij wie dan ook gaat bedelen als het zo ver is. Dat hadden wij op dit moment toch juist met elkaar moeten afwegen? Die plannen hadden toch al op papier moeten zijn gezet voor ons?

Minister **Peijs**: Dat hoeft helemaal niet. De essentiële onderdelen vereisen niet dat wij nu al zeggen welke wissel wij gaan verwisselen en waar wij twee of vier sporen willen. Dat is geen onderdeel van de planologische kernbeslissing. Wij kunnen daar naderhand nog uitgebreid met elkaar over spreken. Het is vandaag niet zo dringend.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Met alle respect, dan moeten wij maar amenderen. In de nota staat een uitermate karige ambitie op het terrein van openbaar vervoer. Daar hebben vele collega's op gewezen. Wij zullen die toch wat moeten "opfrissen".

Mevrouw **Dijkma** (PvdA): Bent u bereid om op dit punt met een nota van wijziging te komen?

Minister **Peijs**: Kunt u heel kort omschrijven wat daarin moet komen te staan?

Mevrouw **Dijkma** (PvdA): Daar zal ik mijn tweede termijn geheel en al aan wijden.

De heer **Van Hijum** (CDA): Wat ik ga vragen, klinkt een beetje flauw of semantisch: is die 1% een groeiverwachting of een groeiambitie? Een groeiverwachting kan hoger uitvallen. Dan is het verstandig om niet alleen van dat scenario uit te gaan, maar ook van een paar andere. Als het een groeiambitie is, moet ik de heer Duyvendak gelijk geven dat die vooralsnog niet voldoende is.

Minister **Peijs**: De ambitie komt neer op 20% tot 2020. Dat lijkt mij een behoorlijke ambitie. In het openbaar vervoer is nog nooit zo'n ambitie gerealiseerd, behalve op de dag dat studenten een ov-kaart kregen. Dat is de enige groeispurt die het openbaar vervoer ooit heeft gemaakt. Ik blijf liever met beide benen op de grond staan. Iedereen roept nu dat zij veel harder kunnen groeien, maar het is nog nooit voorgekomen.

De heer **Van Hijum** (CDA): NS en ProRail zeggen dat het niet reëel is en dat de werkelijke groei hoger zal uitvallen, waardoor er files op het spoor zullen ontstaan. U vindt hun verwachting niet reëel. Het kan alleen niet

allebei waar zijn. Hoe verhouden de cijfers en de verwachtingen zich nu tot elkaar? Hoe kan het dat die zo uit elkaar lopen? Hier krijg ik graag duidelijkheid over.

De heer **Slob** (ChristenUnie): De minister zegt dat een groei met 20% zeer ambitieus is. Volgens de stukken komt die neer op 17 miljard reiskilometers in 2020. Die moeten worden afgezet tegen de ambitie van de minister op de weg. In die verhouding valt het in mijn ogen allemaal best mee. Laten wij maar eens kijken naar wat er in het stad- en streekvervoer gebeurt. Op decentraal niveau durft men veel hogere ambities te koesteren en percentages te hanteren, die men ook nog eens weet te realiseren. Wij mogen van de rijksoverheid dan toch best verwachten dat zij niet zo laag inzet, dus niet op 20%, maar op 40%? Dan gaat zij ergens voor.

Minister **Peijs**: Die 20% is een samenstelling van hogere percentages in stedelijke gebieden en van lagere percentages elders. Dit percentage is in samenspraak met NS en de rest van de spoorsector tot stand gekomen. NS kent dankzij de huidige brandstofprijzen een plotselinge groei. Iedereen ziet waarschijnlijk tot zijn vreugde dat het openbaar vervoer niet inflexibel is en het autobgebruik ook niet, doordat men reageert op prijzen. Dat sterkt mij in mijn overtuiging dat de prijs op de weg ook zal helpen. Hoe lang de brandstofprijs hoog blijft, is natuurlijk wel de vraag. Investeren in een groei met 40% op het spoor is ongelooflijk ambitieus, zeker gezien de groei die tot nu toe in de spoorsector is gerealiseerd. Wij moeten ook uitrekenen wat dit in geld betekent, lijkt mij. Ik kom hier dan ook graag op terug, want uit de losse pols kan ik dat niet.

De heer **Slob** (ChristenUnie): Bespeur ik dat bij de minister een iets hogere ambitie begint te groeien, die nog wel moet worden berekend? Komt er iets bij haar los? Of is het een stofje of iets dergelijks?

Minister **Peijs**: Wij kunnen er een geintje van maken, maar wij hebben het over ongelooflijk veel geld.

De heer **Slob** (ChristenUnie): Wat mij betreft hebben wij het in de eerste plaats over ambitie.

Minister **Peijs**: De ambitie tot een groei van 20% is tot stand gekomen in samenspraak met de spoorsector. Ik ben van mening dat wij dat niet uit het oog mogen verliezen. Wanneer de spoorsector de beschikking heeft over andere cijfers waarop zij zich inmiddels baseert, wil ik dat toch ook wel even graag horen. Dan gaan wij samen kijken hoeveel het allemaal moet kosten en hoe een en ander kan worden gerealiseerd. Het lijkt mij een terechte eis van mijn kant dat zij dan ook garanties geven dat zij deze groei zullen kunnen halen.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): De minister heeft al toegezegd dat zij het Rondje Randstad en de netwerken wil gaan uitvoeren.

Minister **Peijs**: Neen, onderzoeken.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Zij wil ook nog verder gaan onderzoeken wat nog meer mogelijk is. Dan zou ik haar willen zeggen dat zij niet zo krampachtig moet zijn. Laat

zij nu gewoon toezeggen dat zij dit onderzoek uitvoert. Op basis van de uitkomsten daarvan kunnen wij vervolgens nadere financiële afwegingen maken. Die zullen betekenen dat iedereen moet kiezen en duidelijk moet maken welke dingen hij liever wil dan de andere. De minister moet dan ook komen met een nota van wijziging. Ik beloof haar dat ik daar zodadelijk in mijn tweede termijn nog wel een paar suggesties zal doen. Ik daag haar uit om dit op te pikken. Op deze manier kan zij immers bereiken dat zij en de Kamer weer wat dichter bij elkaar komen te staan.

Minister **Peijs**: Daarmee ben ik het helemaal eens, maar mevrouw Dijksma vraagt iets heel anders dan de heer Slob. Mevrouw Dijksma vraagt dat ik even op papier zet wat het zou betekenen en dat ik het laat onderzoeken. De heer Slob vraagt mij om uit te spreken dat ik voor een groei van 40% ga.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Ik vraag de minister dat ook wel. Het is bij mij natuurlijk ook niet allemaal vrijblijvend. Ik wil daarom graag dat de minister een nota van wijziging indient op de PKB-tekst. Ik veronderstel dat het toch ook de minister zelf moet zijn opgevallen dat haar ambities op het terrein van het openbaar vervoer toch niet zo hoog liggen dat de woordvoerders hier achter de tafel er erg warm van worden.

Minister **Peijs**: Dat gaan wij doen.

De heer **Slob** (ChristenUnie): Even voor de helderheid. Ik wil niet tegen mevrouw Dijksma worden uitgespeeld. Juist vanwege de zorgvuldigheid hebben wij het een en ander op papier gezet. Ik heb suggesties voor concrete projecten genoemd. Uiteraard moeten deze worden doorberekend en moet worden bekeken wat mogelijk is. Maar wij willen wel degelijk dat de ambitie hoger wordt gesteld. Ik zie dat er iets aan het groeien is, dus ik heb goede hoop dat wij er met elkaar misschien wel zullen komen.

De **voorzitter**: Ik geef nog het woord aan mevrouw Gerkens en vervolgens de heer Hermans. Ik verzoek de minister daarna door te gaan met haar beantwoording. Ik zal het onderdeel "ambitie" daarmee voor dit moment als voldoende besproken beschouwen, maar ik wijs de leden er op dat zij nog een tweede termijn krijgen.

Mevrouw **Gerkens** (SP): De minister stelt dat het vreemd is dat NS, ProRail en Railion dit nu vertellen, maar dat hoort voor haar helemaal niet zo vreemd te zijn. Zij hebben dit namelijk vastgelegd in een brief van 24 oktober 2005, gericht aan – ik lees voor – mevrouw drs. K.M.H. Peijs, minister van Verkeer en Waterstaat. Wij hebben daarvan een afschrift gekregen. De minister moet nu dus niet doen alsof haar dit niet bekend was. Of zij leest haar brieven kennelijk niet.

De heer **Hermans** (LPF): Toch maar even een procedurele opmerking. Wat mij betreft wordt dus helemaal geen nota van wijziging voorbereid. Ik ben van mening dat de minister zich er wel heel erg snel toe heeft laten verleiden. Het zou de wereld op zijn kop zijn als wij niet weten wat de kosten, de consequenties en de vervoerskundige waarde zijn. Zet dat eerst op een rij en laat ons daarna een afweging maken. Om zomaar een nota van

wijziging voor te bereiden, kan volgens mij niet aan de orde zijn.

Minister **Peijs**: Zo heb ik het verzoek van mevrouw Dijkma ook opgevat. Zij heeft gezegd dat wij een afweging zouden gaan maken. Naar mijn mening is dat alleen mogelijk wanneer je dit soort input hebt. Natuurlijk ken ik de brief waarnaar mevrouw Gerkens verwijst heel goed. Overigens houd ik er niet van dat zij hier in de Kamer voorleest uit privé-correspondentie aan mij.

Mevrouw **Gerkens** (SP): De brief is toch zeker openbaar?

Minister **Peijs**: Ja natuurlijk is het een openbare brief. Grapje!

Mevrouw **Gerkens** (SP): U maakt altijd zoveel ruzie met de NS dat wij niet meer weten wat nog grappig is en wat echt.

De **voorzitter**: Ik wilde al het voorstel doen om deze brief te vermenigvuldigen, maar de lol is er nu af.

Minister **Peijs**: Het hele punt is dat ik nooit ruzie maak met de NS, al denkt iedereen dat altijd. Ik ken die brief natuurlijk erg goed. Dat neemt mijn verbazing dat men er niet eerder mee is gekomen, niet weg. Dat had bijvoorbeeld gekund bij de commissie-Winsemius, toen wij bezig waren met de alomvattende visie op het openbaar vervoer. Naar mijn mening zou dat het moment zijn geweest waarop dit naar voren had kunnen komen, opdat iedereen alle berekeningen die nodig zijn, had kunnen maken.

Het spoor moet zo betrouwbaar worden dat storingen op één locatie niet meer meteen betekenen dat het hele spoorwegennet in het hele land plat ligt. Daarvoor moet er worden geïnvesteerd, bijvoorbeeld in meer fietsenstallingen en parkeerplaatsen bij de stations en in een betere toegankelijkheid voor ouderen en gehandicapten. Het stappenplan voor het bereiken van een betere toegankelijkheid is gereed; de volgende stap is de implementatie. Ook voor het overige openbaar vervoer zijn stappenplannen in ontwikkeling. Er moet daarbij in redelijkheid naar de bushaltes worden gekeken, want daarvan zijn er ruim 57.000. Dat hebben wij ook al uit de regio gehoord en wij zullen daarop ingaan.

Mevrouw **Dijkma** (PvdA): Bij de netwerkanalyses moet de toegankelijkheid van het openbaar vervoer worden meegenomen in "de ladder van Verdaas". Ik ben het overigens eens met uw opmerkingen daarover.

Minister **Peijs**: De heer Van Hijum sprak over het belang van goede reisinformatie. Ik ben dat helemaal met hem eens: je moet in de toekomst snel kunnen switchen van de ene vorm van openbaar vervoer naar de andere vorm. Wij zijn daarvoor systemen aan het ontwikkelen. Straks kan via de telefoon of internet actuele reisinformatie worden verkregen. De reiziger krijgt met de chipcard één betaalmiddel voor alle vormen van openbaar vervoer en andere mobiliteitsdiensten.

Ik was wat verbaasd dat de emoties rond het Rondje Brabant ineens zo opliepen. Bij de bespreking van de prioriteiten in de regio was dat punt namelijk niet genoemd.

De heer **Van Hijum** (CDA): Dat kan u toch niet verrassen? Vorig jaar is dat punt bij de bespreking van het MIT uitgebreid aan de orde gekomen.

Minister **Peijs**: BrabantStad en Kolibri zullen worden bekeken.

In de Nota Mobiliteit wordt uitgegaan van ten minste 17 miljard reizigerskilometers, wat voor de Randstad een groei van 50% inhoudt. Nog nooit zagen wij in het openbaar vervoer een dergelijk groeipercentage. De investeringen in het spoor door het op orde brengen van beheer en onderhoud maken op zich een nog grotere groei mogelijk. Er is dus ruimte genoeg op het spoor om die groei te accommoderen.

Mevrouw **Gerkens** (SP): Ik heb een vraag gesteld over de kleine knelpunten van promovendus Rob Goverde, die aantoonde dat de spoorwegen zich teveel richten op de toekomstige dienstverlening en niet terugkijken. De andere vraag ging over Rail21 en Benutten en Bouwen. De minister vindt dat dat plan niet is bevroren. In de beantwoording van de vragen over het Infrafonds 2004 staat dat het project is bevroren in verband met de prioriteit van het herstelplan spoor. Hoe zit dat nu? Is het nu wel of niet bevroren? Wat is er gebeurd met Rail 21? Waarom wordt het niet in de Kamer besproken, maar wordt het op het ministerie besloten, zonder dat wij er op een goede manier een discussie over hebben gevoerd?

Minister **Peijs**: De reden van de bevroering is dat wij destijds de gelden hebben ingezet voor het beheer en onderhoud. Wij hebben gesproken over het Europese veiligheidssysteem. In het kader daarvan komen wij met een plan naar de Kamer over hoe dat in de tijd gezet moet worden. De 25 kV is een ander verhaal. Dat is voorlopig noch nodig, noch noodzakelijk, maar wij gaan wel heel langzamerhand het Europese systeem in gedeelten uitrollen over het net.

Mevrouw **Gerkens** (SP): Het stoort mij bijzonder dat dit kennelijk allemaal besloten is, zonder dat wij daar een volwaardige discussie over hebben gevoerd in de Kamer. U zegt dat 25 kV nog niet echt nodig is en dat het geld ergens anders voor is gebruikt. Dat was dan wel terug te vinden in de begroting, maar inhoudelijk is het nooit aan de Kamer voorgelegd, noch bediscussieerd. Dat geldt ook voor Rail 21. Ik vind dat een zeer slechte zaak.

Minister **Peijs**: Ik denk dat dat niet zo is. Wij hebben over Rail 21 en het feit dat dat opging in de beheer- en onderhoudsgelden gesproken bij de begroting voor 2003. Wij hebben toen met elkaar afgesproken dat wij in 2006 een midtermreview zouden hebben, waarin wij het onderhoud op de weg, het water en het spoor met elkaar in verband zouden brengen en zouden kijken of de verdeling juist is. Wij hebben er toen wel degelijk over gesproken. Wij gaan er half 2006 weer over spreken.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): De minister zegt dat de spoorambitie in de Randstad op 50% ligt. Ik had begrepen dat het iets lager was, maar hoe hoger, hoe beter. Zij zei echter ook dat de overall ambitie 1% is. Reken ik heel slecht als ik zeg dat dat betekent dat er dan veel plekken in Nederland zullen zijn die dan fors in de

min komen? Anders kan die 50% in de Randstad namelijk nooit worden gehaald.

Minister **Peijs**: Het gaat om 20% over de hele periode. Dat betekent wel dat er gebieden zijn waar minder groei is en gebieden waar meer groei is. Dat is ook te zien in alle cijfers. Wij hebben een rapport gezien van het NEA waarin staat hoe het zit met het stads- en streekvervoer. Daaruit blijkt dat er in sommige gebieden zelfs sprake is van krimp, terwijl andere gebieden een grote groei laten zien. Ik denk dat dat ook naar verwachting is. U zei zelf al dat in sommige gebieden de auto het beste vervoermiddel zal blijken te zijn. Elders, zoals in de grootstedelijke gebieden, zal dat ongetwijfeld het spoor zijn.

De heer **Slob** (ChristenUnie): Als het om het ov gaat, hebben wij met elkaar gesproken over de ambities met betrekking tot het personenvervoer per spoor. Wij gaan misschien zaken doen met elkaar om die ambitie te vergroten. Heb ik het gemist of heeft u niets gezegd over het stad- en streekvervoer? Ik heb aangegeven dat wij vinden dat de ambities die daar gesteld zijn wel heel erg laag zijn als het gaat om het stedelijk gebied. Als het om het landelijk gebied gaat, is die helemaal laag, namelijk maar een 0,5% per jaar. Dat is echt helemaal niets.

Minister **Peijs**: Ik denk dat de ambities van het stad- en streekvervoer bij de regionale overheden ligt. Dit zijn de ambities die wij daar hebben gezien. Wij hebben met de BDU het vervoer gedecentraliseerd naar de decentrale overheden. Die wet is nog geen jaar in werking. Wij hebben afgesproken dat wij in 2007 zullen kijken of alle ambities die in de BDU staan, gehaald kunnen worden en of de verdeling goed is. Daarbij zullen wij kijken naar de structurele kenmerken. In 2007 zullen wij kunnen evalueren of het stad- en streekvervoer voldoende is gegroeid.

De heer **Slob** (ChristenUnie): Spreekt u daarom in uw teksten over "voorziene vervoergroei" als het om dat soort ambities gaat? Zou het niet beter en ambitieuzer zijn over "beoogde groei" te spreken? Dan kunnen wij de lat ook wat hoger leggen, ook in de richting van de decentrale overheden, die die lat op verschillende plekken zelf ook al hoger leggen. Ik denk alleen al aan het voorbeeld dat mevrouw Dijkema noemde. Dat is niet helemaal een gemiddelde, maar dat geeft wel aan dat er enorme pieken in zitten.

Minister **Peijs**: Die pieken heb je nodig om de dalen te kunnen compenseren. De BDU voorziet in een autonome groei van 2,1%. Het stads- en streekvervoer kan de komende jaren groeien.

Het kabinet heeft het advies van de commissie-Nouwen omarmd. Daarmee is ook de datum van invoering geaccepteerd. De versnellingsprijs is nog een zaak van dit kabinet, maar voor de overige onderdelen moet het volgende kabinet de accenten bepalen. De volgende fase is dan ook niet gedetailleerd ingevuld en ik denk dat dit tot verwarring heeft geleid.

Op dit moment wordt gewerkt aan invoering van de versnellingsprijs en aan het opstellen van een werkprogramma. In dat programma wordt in de tijd uitgezet wanneer welk besluit genomen moet zijn. Het eerste besluit is dat beprijzing wordt ingevoerd. Het tweede is het inzetten van de versnellingsprijs. Daarna moet ik

meteen beginnen met het voorbereiden van wetswijziging en het zoeken naar een goedkoper systeem. De percentages die de Kamer in dit verband heeft genoemd, komen overeen met onze schattingen. Ik noem nu geen bedrag, want dan maak ik het de industrie wel erg gemakkelijk. Mijn uitgangspunt is een zo goedkoop en betrouwbaar mogelijk systeem.

Ik begin hier onmiddellijk na het vaststellen van deze nota mee. Dat is ook nodig om dit systeem tijdig te kunnen invoeren. Ik kies nog niet voor het plaatsen van kastjes. Ik ben ervan overtuigd dat wij niet vooruit hoeven te lopen op technologische ontwikkelingen. Vanaf 2008/2009 heeft Europa een aantal satellieten waarvan gebruikgemaakt kan worden.

Het definitieve besluit moet uiterlijk in 2008 genomen worden. Dan moet bekend zijn hoe de inning wordt geregeld. Iedereen weet wat het probleem met oormerking van middelen is. Dit kabinet gaat op een bepaalde manier met een begroting om. In de toelichting op de instellingsbrief staat duidelijk dat het platform-Nouwen is ingesteld met inachtneming van de bestaande begrotingsregels. Ik snap heel goed dat dergelijke grenzen in de dynamiek van de werkzaamheden worden overschreden, maar dit was wel degelijk onderdeel van het instellingsbesluit. Van tevoren was duidelijk dat dit pas bij de volgende kabinetsformatie geregeld kan worden. Eerder hoeven wij niet te besluiten over earmarking. Het lijkt mij het beste om hier tactisch mee om te gaan. Wij hoeven dat nu niet te besluiten, dus waarom zouden wij dat onder dit kabinet nog voor elkaar willen krijgen?

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): De minister omhelst voortdurend de heer Nouwen...

Minister **Peijs**: Met plezier!

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): ...maar ik had de indruk dat hij u de laatste weken niet meer aan het omhelzen was.

Minister **Peijs**: Dat is flauw. Omhelzingen moeten van twee kanten komen.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Volgens mij kwam dat doordat u zich niet vast wilde laten leggen op een datum en een besluit. Nu zegt u tussen de regels door dat u die datum wel hebt geaccepteerd. Tot nu toe wilde het kabinet geen datum noemen, omdat het allemaal te duur is. Zegt u nu dat het kabinet de ambitie heeft om de kilometerheffing daadwerkelijk in 2012 ingevoerd te hebben?

De heer **Van der Ham** (D66): Misschien is de minister wel moeilijk te omarmen omdat zij op dit punt zo glad is als een aal.

De **voorzitter**: Het is weliswaar na zessen, mijnheer Van der Ham, maar ik zou de discussie toch graag wat objectiever willen voeren.

De heer **Van der Ham** (D66): Voorzitter. Ik doe dat zo objectief als voor mij mogelijk is. Het punt is dat de minister zich voortdurend verschuilt achter een argument dat zij niet zelf wil hanteren. Ik heb de minister voorgesteld om een bedrag te noemen. Dat mag een bedrag zijn dat behoorlijk aan de onderkant zit. Ik heb dat

gezegd, omdat daarmee aan het bedrijfsleven een impuls wordt gegeven om hier zo snel mogelijk iets te implementeren wat ook aan andere landen verkocht kan worden. De minister moet wel enige kwetsbaarheid durven te tonen, zodat mensen een houvast hebben waar zij vervolgens op kunnen inspringen. Dan kan die versnelling er misschien komen. Het is te mager om alleen maar in de gaten te houden wat de technologie is.

De heer **Hermans** (LPF): Ik begrijp dat hiermee het oormerken voor dit kabinet van tafel is. Dat wordt aan een volgend kabinet overgelaten. Voor ons is en blijft dit een harde voorwaarde. Ik heb nog een vraag over de systeemkosten. In de schriftelijke beantwoording heeft het kabinet het over minder dan 10%. Wanneer wij op 10% gaan zitten, betekent dit dat 20% van het jaarlijkse wegbudget aan systeemkosten zal worden uitgegeven. Zou niet de hoogte van de systeemkosten leidend moeten zijn in plaats van een uitvoeringsdatum? Voor hetzelfde geld zitten wij in 2012 pas op 10% en dan kost dat systeem ongelofelijk veel, terwijl wij zouden moeten streven naar invoer bij 3% of 4%.

Minister **Peijs**: Ik ben het niet met de heer Van der Ham eens dat ik een bedrag zou moeten noemen. Ik vind dat de industrie in concurrentie tot een zo laag mogelijk bedrag moet komen. Dat ga ik de industrie niet voorschrijven, want ik zit altijd te hoog of te laag. Ik moet de industrie ook niet zo veel informatie geven. De industrie moet zelf met een goed systeem voor lage kosten komen. Dat wacht ik graag af. Als de aanbiedingen ons niet bevallen, komen wij met een nieuwe uitschrijving. Zo simpel is het.

De heer Hermans bestudeert altijd de adviezen en de beoordelingen van het CPB naar de letter. Hij heeft vast en zeker ook gelezen dat het CPB stelt dat zelfs bij deze hoge systeemkosten de welvaartsrendementen voor Nederland gigantisch zijn. Zij belopen bijna 16. mld. Ik ben er overigens vast van overtuigd dat wij erin slagen tot lagere systeemkosten te komen. Ik heb mijn ogen en oren natuurlijk niet dicht en ik heb al vernomen dat het veel lager zou kunnen, zeker als wij de Europese satelliet in de lucht hebben. Ik ben er ook van overtuigd dat op een zeker moment alle nieuwe auto's dit in hun boordcomputer zullen hebben, maar er rijden niet alleen maar nieuwe auto's op de weg, dus er moet altijd nog wel iets gebeuren.

De heer **Hermans** (LPF): Als de minister die vaste overtuiging heeft, waarom legt zij zich dan vast op een percentage dat lager is dan 10? Laten wij dan wat ambitie laten zien om nog meer welvaartseffecten te sorteren en voor 4 of 5 gaan. Als zij die overtuiging heeft, zal zij ook boter bij de vis moeten doen.

Minister **Peijs**: Ik wil mij houden aan de bandbreedte van de heer Hofstra. Hij zei dat het in de orde van grootte van 3, 4, 5 of 6 mag zijn. Ik denk dat de bandbreedte rond 5% is. Dat lijkt mij heel redelijk. Als alles wat de industrie aanbiedt, daar nooit onder uitkomt, kunnen wij nog terugkomen naar de Kamer en zeggen: dit zijn de aanbiedingen, zeg het maar. Daar komt de Kamer ook voortdurend in, want dit wordt een groot project volgens de spelregels van de TCI. Zo'n investering willen wij niet eens doen zonder dat het een groot project is, waarbij de Kamer zegt: go, no go. Dat lijkt mij

een heel belangrijke inbreng van de Kamer. Wij moeten dit ook samen doen.

Ik snap wat de heer Hermans zegt over het earmarken. Ik ben wel een heel klein beetje wantrouwend, want ik weet dat de heer Hermans geen voorstander is van beprijzen. Hij moet van dat earmarken geen breekpunt maken voor het beprijzen. Het is een onderdeel dat geregeld kan worden bij een volgend kabinet. Je weet dat je dit kabinet daarmee overvraagt. Ik verzoek de Kamer heel dringend om de hele beprijzingsdiscussie daar niet van afhankelijk te maken. Dat kan met gemak bij de formatie van het nieuwe kabinet. Het kan zelfs tot 2008. Wij hoeven dit nu helemaal niet te besluiten.

De heer **Hermans** (LPF): Ik ben wantrouwend uit het oogpunt van de automobilist. Wij hebben in Duitsland gezien dat het apart werd gezet en dat er vervolgens meteen op werd gekort, zodat de automobilist er niets mee opschoot. Dat gevaar zit er wel in, als wij niet earmarken. Kabinetten kunnen van kleur veranderen. Ik denk dat de automobilist er bekaaid van af kan komen, als dat gebeurt. Daarom stel ik juist voor de automobilist als harde voorwaarde dat er investeringen tegenover staan. Als wij richting kabinetsformatie gaan, of later, dan hangt dat maar.

Minister **Peijs**: Ik ben daar niet zo bang voor, want de Kamer is er zelf bij. De Kamer kan altijd zeggen dat er geen beprijzing is zonder earmarking. Dat heeft de Kamer zelf in de hand. Als ik naar deze Kamer luister, is dat bij haar in goede handen. Je weet zeker dat het niet doorgaat, als je het dit kabinet door de strot duwt.

De heer **Van der Staaij** (SGP): De minister heeft net warme woorden gesproken over de resultaten van de commissie-Nouwen. Ik stel vast dat in de essentiële onderdelen van de harde PKB-tekst alleen het lange-termijnperspectief staat; dat een volgend kabinet in staat wordt gesteld om een besluit te nemen. Dat is een heel kille, procedurele tekst. Mijn vraag is of er iets meer van die omhelstaal, maar dan netter geformuleerd, in de essentiële PKB-tekst terecht kan komen.

De heer **Hofstra** (VVD): Ik heb in mijn eerste termijn gezegd dat de vertaling van het advies van de commissie-Nouwen toch wel onduidelijk is, maar daarmee sluit ik aan op wat de heer Van der Staaij zegt. Ik vind het verhaal van de minister over het oormerken toch wel raar. Zij zegt op de televisie, niet alleen tegen ons, maar tegen heel Nederland, dat wij gaan oormerken, maar zij zegt nu dat er andere ministers in het kabinet zijn die dit niet willen. Blijkbaar hebben zij de meerderheid. De VVD begint er niet aan zonder duidelijke teksten over de oormerking, laat ik dat even duidelijk zeggen. Als er een ander kabinet komt in 2007, en daar moet je rekening mee houden, is dat misschien minder verstandig dan dit kabinet. Ik vind dat de minister hierover duidelijker moet zijn, want dit is de belangrijkste voorwaarde die wij eraan verbinden. De Kamer gaat zelf over de grote projecten en hoeft niet aan het kabinet te vragen of dat goed is. Ik zou de marge bij de kosten toch op enkele procenten houden, maar de minister maakt deze wat hoger. Doe maar gewoon creditcard, van Visa tot American Express, dan weet iedereen waar hij aan toe is.

De heer **Verdaas** (PvdA): Voorzitter. Ik wil de minister complimenteren, want ik krijg net als de heer Van der Staaij warme gevoelens bij wat de minister nu zegt. Ik denk: wij zijn over de drempel. Minister, schrap die zin op blz. 10 toch gewoon. Er staat nog steeds: het volgende kabinet beslist. Ik vraag u op te schrijven: dit kabinet zal er alles aan doen wat in zijn vermogen ligt om het in 2012 zover te hebben. Dat klinkt wel iets anders.

De heer **Van Hijum** (CDA): Dat oormerken is voor ons een belangrijke randvoorwaarde, zoals ik in mijn eerste termijn heb aangegeven. Wij willen die duidelijkheid graag hebben, maar ik kan mij ook iets voorstellen bij de redenering die de minister volgt dat het kabinet er uiterlijk in 2008 een besluit over moet nemen en dat het vervolgens aan de fracties is om daar een oordeel over te vellen. Daar ben je dan natuurlijk zelf bij. Daartussen moeten wij dan een beetje schipperen. Ik vraag de minister wat de reden is om vooralsnog niet daarvoor te kiezen, afgezien van de begrotingsregels die het kennelijk niet toelaten. Ik zou zeggen: die kun je veranderen. In het schriftelijke antwoord op mijn vraag staat dat de minister er nog niet aan wil beginnen om er een groot project van te maken. De heer Hofstra kan wel zeggen dat de Kamer daarover gaat, maar ik snap niet waarom de minister het niet wil.

Minister **Peijs**: Ik wil er wel een groot project van maken.

De heer **Van Hijum** (CDA): Dat staat er niet. Er staat: Ik vind het nu nog niet opportuun om de status van groot project aan Anders betalen van mobiliteit toe te kennen.

Minister **Peijs**: In de haast van het op papier zetten van de antwoorden van daarnet is een foutje gemaakt, want in het antwoord op eerdere vragen staat al dat het wel zal gebeuren. Ik vind het vanzelfsprekend dat het een groot project wordt.

Ik vind wel dat ik de heer Hofstra nog een verklaring schuldig ben over gisteren. Je zit er wel, maar... Ik heb vannacht dan ook nageluisterd wat ik precies had gezegd. Dat werd eigenlijk getriggerd door het feit dat Brabant vanmorgen ineens 100 mln. binnenharkte. Ik dacht: ik heb het woord Brabant niet genoemd en de interviewer ook niet, dus waar komt dat ineens vandaan. Toen de interviewer het had over earmarken heb ik inderdaad gezegd: ja, dat gaan wij doen. Ik had eraan willen toevoegen: maar nu nog niet, want dat kan ik nu nog niet besluiten. Het is gewoon een verspreking geweest. Dat het nu nog niet kan, is altijd mijn uitgangspunt geweest. De heer Zalm wees mij er ook op. Ik heb dus gezegd wat de heer Hofstra zei, maar het was mijn bedoeling te zeggen: earmarken kan, maar wij kunnen er nu nog niet toe besluiten.

Ik doe een zeer dringend beroep op de Kamer om de hele beprijzingsdiscussie niet op dat ene onderdeel te laten vallen. Dat kan met gemak. De heer Hofstra zegt: er komt straks een kabinet dat niet zo verstandig is als dit. Op dit punt is dat nieuwe kabinet wellicht verstandiger dan het huidige. De heren Van Hijum en Hofstra hebben bij een vorige discussie over beprijzen vragen gesteld aan het kabinet en daarop antwoord gekregen. Dat antwoord was glashelder: misschien wel, maar nu niet. Laten wij niet iedere keer eenzelfde vraag stellen en eenzelfde antwoord krijgen. Laten wij verstandig zijn en

de beprijzingsdiscussie niet laten afhangen van dit ene onderdeel. Laten wij gewoon het traject ingaan. Als de Kamer dan straks zegt dat ze het niet doet zonder earmarken, dan is het zonder meer een no-gobeslissing. Daar is de Kamer duidelijk bij. Dat lijkt mij helemaal geen breekpunt te hoeven zijn. Ik denk dat wij er een beetje tactisch mee moeten omgaan: als het nu niet kan, kan het straks wel.

Ik zal een beprijzingsprogramma opstellen en de woorden die de heer Verdaas heeft gebruikt, zal ik in de essentiële onderdelen verwerken. Daarna kom ik naar de Kamer met een werkprogramma. Daaruit zal blijken hoe wij dit in de tijd zetten, wat wanneer moet gebeuren, welke techniek nodig is en wat wij daaraan doen. Dit zal samen met de uitwerking van de netwerken een pakket vormen.

De heer **Van der Staaij** (SGP): Ik heb net als de heer Verdaas gevraagd of de PKB-tekst meer inhoud kan krijgen op dit punt. Voor amenderende moties is het van belang om vast te stellen wat de minister nu toezegt. Zegt zij nu toe dat de paragraaf over het anders betalen van mobiliteit nog wat wordt aangevuld?

Minister **Peijs**: Ja, en de woorden die de heer Verdaas zo-even uitsprak, zullen daarbij de leidraad zijn. Ik zal het werkprogramma aan de Kamer sturen. De tekst van de essentiële onderdelen zal worden aangescherpt met een inspanningsverplichting zoals de heer Verdaas die verwoordde. Ik denk dat wij nu aan de slag kunnen.

De vergadering wordt van 18.25 uur tot 18.40 uur geschorst.

De **voorzitter**: Wij beginnen met de tweede termijn. Ikzelf zal rond kwart voor acht deze zaal verlaten en de hamer overdragen aan de heer Hofstra. In eerste termijn is uitermate ruim geïnterrupteerd. Ik vraag de leden zich in hun spreektijd in deze tweede ronde te beperken. Het woord is aan de heer Verdaas.

Voorzitter: Hofstra

De **voorzitter**: Wij zijn hiermee gekomen aan het einde van een zeker niet emotioneel, maar tot op heden wel motieloos debat. De regering heeft toegezegd dat de Kamer volgende week dinsdag 6 december de wijzigingen zal ontvangen. Misschien kan er een sinterklaasgedichtje bij. De commissie zal zo snel mogelijk kenbaar maken wanneer de behandeling wordt hervat en, naar ik hoop, afgerond.

De heer **Verdaas** (PvdA): Voorzitter. Visie stuurt geld, zo heb ik geleerd. Daarover ging ook het debat van vandaag. Ik denk dat wij een eind in de goede richting zijn opgeschoven. Ik houd mij bij mijn thema's van de eerste termijn. Ik ben, evenals kennelijk de heer Nouwen die ik een zucht van verlichting zag slaken, blij met de wijze waarop de minister met het beprijzen zegt te zullen omgaan. Ik zie haar wijzigingsvoorstel met veel belangstelling en optimisme tegemoet. Over het oormerken zei ik in eerste termijn dat voor ons buiten kijf staat dat heel veel geld naar mobiliteit, in welke vorm ook, moet gaan. Meer waarborgen kunnen er op dit moment niet worden gegeven. De Kamer zal haar begrotingsrecht ongetwijfeld niet afgeven en elk kabinet maakt zijn eigen afwegingen.

Ook al wil ik het oormerken nu graag zekerstellen, ik beschouw het niet als definitieve barrière. Ik vind het niet belangrijk genoeg om het daarop stuk te laten lopen, het beprizen staat bij mij voorop.

Vanaf vandaag is er kennelijk geen fuzz meer. Heerlijk, het is duidelijk, de luchtkwaliteit is aanzienlijk verbeterd! Nog kort iets over netwerkanalyses. De ladder moeten wij echt niet gebruiken. Ik zal hier niet uitleggen waarom, al snapt minister het wel. Ik heb het liever over de zevensprong. Ik zie dit nadrukkelijk niet als een onontkoombare blauwdruk voor besluitvorming, maar wel als een stappenplan en checklist: daarover zul je met je netwerkanalyse een opvatting creëren en ook zul je met argumenten komen voor je keuzes, al dan niet voor lightrail en wat je al dan niet met mobiliteitsmanagement kunt bereiken. Als de regio laat zien dat hij zich hierover heeft bekommerd, kan de Kamer in ruil daarvoor een veel grotere decentralisatieslag slaan, misschien groter dan dit kabinet voor mogelijk houdt. De PvdA wordt wel eens weggezet als centralistisch, maar dat zijn we niet; we weten alleen graag hoe de regio's met zaken omgaan. Zoals ik wel vaker zeg: als je een opvatting hebt, kun je heel veel decentraliseren.

Ik heb in eerste termijn ook de MIT-systematiek behandeld. Ik kreeg afwijzende antwoorden op mijn schriftelijke vragen hieromtrent. De mondelinge antwoorden van de minister mogen van mij wat scherper. Ik zie daadwerkelijk een einde komen aan het MIT-circus. We hebben dat dit jaar nog een keer, maar ik hoop dat we het volgend jaar gewoon kunnen hebben over acht of elf netwerkanalyses en projecten als Rondje Randstad en de IJmeerverbinding; die zaken kunnen niet worden meegenomen in een netwerkanalyse. Het zou toch prachtig zijn als in het MIT die schaalessprong kon worden gemaakt, inclusief de middelen die daarbij horen. Laten wij toch eens ophouden met die eindeloze discussie over tunneltjes! Daarvoor zijn wij toch zeker niet in dit huis gekozen.

Voorzitter. Het politieke oordeel van mijn fractie is natuurlijk afhankelijk van de stukken die nog naar de Kamer komen.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Voorzitter. Als het aan mijn fractie ligt, zal de Nota Mobiliteit op twee belangrijke punten worden aangepast. Mijn collega Verdaas sprak al over de beprizing. De minister heeft daaraan gelukkig warme woorden gewijd, maar haar ambities voor het openbaar vervoer moeten evengoed worden aangescherpt. Uiteindelijk zal de tekst van het PKB dan ook moeten worden aangepast. Als zij dat doet op de manier die zij voor de beprizing in het vooruitzicht stelde, zijn wij een stuk opgeschoten.

Het is mijn fractie op dit moment niet te doen om extra middelen, bovenop de 80 mld. van de Nota Mobiliteit. Wij doen dat niet, omdat tijdens de discussie over het FES bleek dat de financieel woordvoerder van mijn fractie, de heer Crone, de handen van de Kamer en het kabinet niet op elkaar kreeg voor zijn voorstel om een deel van de FES-middelen te bestemmen voor het openbaar vervoer. Een en ander betekent wel dat wij een herverdeling binnen de Nota Ruimte tussen wegvervoer en openbaar vervoer niet uitsluiten. De discussie hierover moet in ieder geval worden gevoerd. Deze discussie zal bovendien op basis van de elf netwerkanalyses moeten worden gevoerd, omdat ook hier de visie het geld moet sturen en niet andersom.

Mijn fractie is blij met de voorstellen voor light rail. Light rail kan nu echt worden ontwikkeld.

De minister heeft in verband met het Rondje Randstad Brabant en het Kolibrieproject nadrukkelijk genoemd.

Mijn collega's hebben deze voorbeelden aangevuld. Ik ben het geheel met de minister eens dat deze voorbeelden wel concurrerend en kansrijk moeten zijn.

De tekst van het PKB over het openbaar vervoer zal moeten worden aangepast met het oog op de bijgestelde ambities. Er zullen namelijk plannen moeten komen om de groei op het spoor meer dan nu te accommoderen. Ik denk daarbij aan stukken inhaalspoor en verdubbeling van trajecten. Wat dat betreft is het verschil met de weg niet zo groot. Als de minister net zo voortvarend aan de slag zou gaan met het openbaar vervoer als met de weg, vindt zij ons zeker aan haar zijde. Ik herhaal verder mijn pleidooi voor een ZSM-procedure voor het spoor. Kan de minister daar nog eens op reageren? De spoedwet voor spoorverbreding is volgens mijn fractie een goed idee.

De heer **Van Hijum** (CDA): U hield dit pleidooi ook in eerste termijn. De Tracéwet is echter nog niet zo heel lang geleden gewijzigd en die wijziging betreft ook verbreding van het spoor. Daarvoor is dus geen nieuw besluit nodig. Vanwaar dan nog uw pleidooi voor een spoedwet?

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Het gaat natuurlijk niet alleen om de tracés, maar ook om de bijbehorende middelen en het moment waarop die middelen beschikbaar worden gesteld. De Raad van State gooide eerder roet in het eten, maar desondanks bleek het mogelijk om heel snel middelen aan procedures te koppelen. Ik zou graag zien dat dat ook bij het spoor gebeurde, want daar is nog een wereld te winnen. Na vandaag heb ik overigens de indruk dat de minister dat eigenlijk wel met mij eens is. Collega Slob zei in eerste termijn al iets over het stads- en streekvervoer. Mijn fractie heeft hiervoor eigen voorstellen gedaan, die ik waarschijnlijk binnenkort in de Kamer mag verdedigen. Tegen de heer Van Hijum zeg ik nu al vast maar dat het niet alleen om gratis vervoer gaat. Misschien moet hij onze nota nog maar eens een keer goed lezen, want wij doen daarin belangrijke voorstellen om geld vrij te maken voor de verbetering van de kwaliteit van het openbaar vervoer in de stad en op het platteland. Het gaat dan natuurlijk niet alleen om gratis openbaar vervoer. Ik raad de heer Van Hijum aan om nog eens goed naar de nota te kijken, want een belangrijk onderdeel van het verhaal is dat er geld wordt vrijgespeeld om de kwaliteit van het openbaar vervoer in stad en land te verbeteren. Dat kan met aangepast materiaal en met het leggen van geld bij het verbeterplan van de minister. Daar mogen niet alleen warme woorden aan worden gewijd. Het moet de decentrale overheden financieel mogelijk worden gemaakt om daarop in te haken. Ik hoop dat de discussie hierover nog een mooi vervolg krijgt. Ik weet dat het af en toe lastig is om dergelijke discussies te voeren, zeker als wordt voorgesteld om het openbaar vervoer gratis te maken voor bepaalde groepen mensen. In het verleden kende dat onderwerp in dit huis een politiek niet-correcte connotatie, maar tegenwoordig mag de discussie daarover gevoerd worden. Ik tref de heer Van Hijum vast weer in dat debat.

Mijn fractie moet natuurlijk een afweging maken ten aanzien van de Nota Mobiliteit. Toen deze voor het eerst

verscheen, was de PvdA-fractie niet bijster enthousiast. Ik heb in eerste termijn gezegd dat tegen de tijd dat de nota uitgevoerd wordt, mijn jaren ook aardig beginnen door te tikken. Ik hoop niet dat mijn fractie de minister moet opdragen om haar huiswerk helemaal opnieuw te doen, een positie die de VVD en het CDA voorheen graag innamen. Ik denk dat de minister de sleutel in handen heeft om dat te voorkomen. Als zij een paar mooie teksten opstelt en laat zien dat het echt anders kan, dan komt het wel goed. Ik hoop daarop, want Nederland verdient een concreet plan in plaats van geesten uit het verleden. Met vorige generaals win je nooit een nieuwe oorlog

De heer **Slob** (ChristenUnie): U heeft zich aanvankelijk aangesloten bij de heer Hofstra die op vertraging uit was. Laat u dat nu los ten gunste van de minister?

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Ik wacht natuurlijk wel de nieuwe teksten van de minister af. Het lijkt mij zinvol om daarover te beschikken alvorens een eindoordeel uit te spreken. Als de kaders van beprijzing en ambitie voor het openbaar vervoer substantieel veranderd worden, dan vind ik het niet nodig om de resultaten van de netwerk-analyses af te wachten. Ik ben eerlijk gezegd blij verrast met de beweging die de minister vandaag heeft gemaakt. Laten wij het ijzer smeden als het heet is.

De heer **Van Hijum** (CDA): Voorzitter. Ik dank de minister voor haar uitgebreide beantwoording en voor haar tegemoetkoming aan de Kamer. Er zit niet alleen beweging in de Nota Mobiliteit maar ook in de minister. In eerste termijn heb ik gewezen op het belang van de netwerkanalyses – niet acht maar elf – op hoogwaardig openbaar vervoer in verschillende delen van het land, over beprijzen en over vervoer over het water. Op een aantal punten heeft de minister duidelijk toegezegd dat zij wijzigingsvoorstellen naar de Kamer stuurt. Dat is positief zolang in de PKB-tekst die later wordt vastgesteld ambities en middelen in evenwicht zijn. Er kunnen geen extra ambities toegevoegd worden zonder daarvoor financiële dekking aan te geven. Voor een deel zal daarom wellicht gewerkt moeten worden met scenario's in plaats van met ambities zodat de Kamer keuzes kan maken bij de verdeling van FES-gelden. Zo eerlijk moet het spel gespeeld worden. Als wij daarover met elkaar afspraken maken, dan moet voor deze nota vrij brede steun te verkrijgen zijn.

De heer **Slob** (ChristenUnie): Is de heer Van Hijum ook bereid tot herverdeling? Is dat een van de scenario's? Behoort dat tot de mogelijkheden? Sluit hij dat niet uit?

De heer **Van Hijum** (CDA): Ik vind het belangrijk dat de regio veel ruimte krijgt om afwegingen te maken in het kader van de netwerkanalyses. Ik vind het niet onbespreekbaar dat daarbij tussen modaliteiten wordt geschoven. Voorop staat echter dat knelpunten op een effectieve manier worden opgelost, samen met allerlei andere criteria waaraan dergelijke analyses moeten voldoen. Mij lijkt dat weguitbreiding het belangrijkste is om knelpunten op te lossen, of die het onderliggend wegnen betreft of het bovenliggend wegnen. Hoe dan ook is het van belang dat de nota die wij vaststellen, een kadernota is. Keuzes zitten niet tot 2020 in beton vevat. In 2020 zal een heleboel anders zijn verlopen dan

wij nu denken. Die realiteit moeten wij voor ogen houden. De CDA-fractie heeft in ieder geval geen enkele behoefte aan uitstel van de behandeling. De minister heeft een aantal toezeggingen gedaan. Wij kunnen wijzigingen aanbrengen door middel van moties. Over hoe ver je wilt gaan ten aanzien van het vervoer over water, kun je discussiëren. Ik vind wel dat wij nog over dat onderwerp moeten spreken. De ambitie is behoorlijk. Er zijn middelen voor uitgetrokken. Er is evenwicht. Verder zijn het mobiliteitsbeleid, het ruimtelijk beleid en het economisch beleid in grote lijnen op elkaar afgestemd. Voor de CDA-fractie volstaat dat om de kaders vast te stellen en de handen uit de mouwen te steken. Gaandeweg wordt er natuurlijk altijd aangescherpt en bijgesteld. Die werkelijkheid moeten wij niet dicht willen timmeren.

De heer **Hermans** (LPF): Ik heb het idee dat er zaken zijn gedaan en dat er aangepaste PKB-teksten komen met steun van de CDA-fractie. Wat mevrouw Dijksma betreft, is het bedrag van 80,5 mld. de leidraad en heeft de wens om meer aan openbaar vervoer te doen tot gevolg dat er aan het wegbudget wordt geknabbeld. Steunt de CDA-fractie dat idee of is zij van plan om die middelen uit het FES te halen?

De heer **Van Hijum** (CDA): Dat laatste. Ik ben niet van plan om de budgetten te herverdelen.

De heer **Hermans** (LPF): U vindt het dus niet aanvaardbaar?

De heer **Van Hijum** (CDA): Nee, de CDA-fractie gaat daar niet in mee. Ik heb net tegen de heer Slob gezegd dat ik alleen een regionale afweging aanvaard van wat de effectiefste oplossing voor een verkeersknelpunt is. Alleen dat vind ik bespreekbaar.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Ik vind het allemaal prima, maar de heer Van Hijum begint zijn inbreng met "wij moeten eerlijk zijn in hoe wij het allemaal gaan doen". Dan moet hij ook even heel eerlijk zijn. Steunt de heer De Nerée tot Babberich volgens hem een eventuele motie van de financieel woordvoerder van mijn fractie om FES-middelen beschikbaar te stellen aan het openbaar vervoer?

De heer **Van Hijum** (CDA): De CDA-fractie zal in de komende jaren de mobiliteit en de uitvoering van deze nota inderdaad zeer zwaar laten meewegen in de toedeling van nieuwe FES-middelen. Ik kan natuurlijk niet met miljoenen of miljarden gaan gooien. Wij zetten bij de komende begroting een belangrijke stap in de vorm van 100 mln. voor de ov-ambitie. Ik hoop dat mevrouw Dijksma die stap steunt. Bij nieuwe rondes zal de CDA-fractie na moeten gaan hoe de ambities uitpakken en welke middelen daarbij horen. Daarom vind ik dat in de Nota Mobiliteit met alternatieve scenario's moet worden gewerkt. De bomen groeien namelijk niet tot in de hemel. Dat weten wij allemaal. Dat stellen wij hier ook vast.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Eerlijk gezegd, vind ik dit niet voldoende. De heer Van Hijum hinkt mee met de mensen die zeggen dat er echt iets moet worden gedaan voor het openbaar vervoer, maar zet zijn eigen minister en de

regio's volledig op slot door vast te stellen dat dit tot geen enkele herprioritering binnen het bedrag van 80 mld. kan leiden. Dergelijk beleid komt neer op het met de ene hand uitdelen en het met de andere heel grote hand terughalen van dingen. Als de CDA-fractie serieus is, staat zij toe dat er een herverkaveling plaatsvindt, zodat de minister gewoon aan het werk kan gaan. Als zij elke keer haar hand moet ophouden bij haar collega's, weten de heer Van Hijum en ik wel hoe het afloopt. Dan zijn het allemaal mooie praatjes geweest.

De heer **Van Hijum** (CDA): Het beeld dat mevrouw Dijkema schetst, vind ik niet terecht. Ik heb gezegd binnen welke ruimte ik over een budgetverdeling wil spreken. De minister heeft toegezegd, nota bene mede op de vragen van mevrouw Dijkema, dat zij bij het honoreren van light-railprojecten zal nagaan wat de BDU-grens is en hoeveel er boven die grens nodig is. Dat is een heel belangrijke toezegging van de minister aan de Kamer geweest. De Nota Mobiliteit gaat uit van een heel voorzichtige FEZ-aanname van 6 mld. Dat bedrag is mooi binnen, maar de komende tijd zal er echt nog wel een discussie losbarsten of hiervoor additionele middelen beschikbaar kunnen worden gesteld. Wij hebben gezegd dat de uitvoering van de nota in belangrijke mate moet worden meegewogen. Dat geldt overigens niet alleen voor het openbaar vervoer, maar ook voor de netwerkanalyses. Naar mijn mening is dit volstrekt helder. Met de nota die wij op dit moment hebben, zetten wij met 80 mld. een forse eerste stap tot het verbeteren van de bereikbaarheid.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Ik wil toch even proberen de heer Van Hijum te helpen. Mij wordt het namelijk nog niet helemaal duidelijk. In reactie op de heer Slob zei hij zojuist, dat er binnen een netwerk-analyse misschien wel wat kan worden geschoven. Bedoelt hij daarmee dat als uit de studie blijkt dat in een bepaalde regio waarvoor nu veel asfaltplannen zijn, node een lightrailverbinding moet komen en dat deze meer maatschappelijk rendement biedt, hij op dat moment zal zeggen dat wij moeten afzien van het asfalt en kiezen voor de lightrail?

De heer **Van Hijum** (CDA): Dat lijkt mij een voor de hand liggende keuze. Ik sluit zelfs niet uit dat uit de netwerk-analyse naar voren komt dat je allebei moet doen om een bepaalde ambitie te kunnen waarmaken. Dat is dan een lastige discussie. Ik veronderstel dat de resultaten van alle netwerkanalyses gezamenlijk te zien zullen geven dat wat wij eigenlijk allemaal willen, het beschikbare budget ver overschrijft. Dan komen wij dus voor de politieke vraag te staan of wij er nog iets bovenop willen doen. Die vraag zullen wij pas op dat moment beantwoorden. Er moet dan een afweging worden gemaakt tegen de andere prioriteiten van dat moment. Dat lijkt mij volstrekt voor de hand te liggen. De minister is nog niet echt ingegaan op mijn suggestie om te proberen door middel van publiekprivate samenwerking projecten zo veel mogelijk te versnellen, en op het bedrag van 15 mld. van VNO-NCW. De minister heeft al vaker kritisch gereageerd op het bedrijfsleven en hardop gevraagd waar zij nu blijven met al die middelen. Laten wij eens proberen om dit aanbod te incasseren. Kunnen wij met gebruikmaking van privaat voorfinancieringskapitaal de uitvoering van de Nota

Mobiliteit behoorlijk versnellen? Ik zou daar graag in de breedte een concreter antwoord van de minister op willen.

De minister heeft een aantal dingen gezegd over innovatie, maar in het bijzonder op het punt van schoon en zuinig ben ik van mening dat wij onze ambitie scherp moeten hebben. Hoe maken wij de volgende slag? Ik heb een vraag gesteld over de Triple-A die nog niet is beantwoord. Dat geldt ook voor mijn vraag of de toegevoegde waarde van de A1. Verschillende fracties hebben daarvoor gepleit. De heer Hofstra is zelfs nog verder gedaan door er nog een bij te noemen. Ik leid uit de non-verbale reactie van de minister af, dat hiervan geen sprake meer is. Daarop moeten wij ons dan nog eens goed beraden.

Ten aanzien van het bekijzen speelt voor mij in het bijzonder de vraag of al dan niet sprake moet zijn van oormerking. Ik meen duidelijk te hebben gesteld dat het geld naar de mening van mijn fractie zeker moet worden geoormerkt. De minister heeft gezegd dat zij daar op dit moment nog niet op wil worden vastgepind en heeft ruimte gevraagd voor besluitvorming. Ik wil haar toch de vraag voorleggen, wat zich er tegen verzet om in de PKB-tekst zowel een passage op te nemen dat er moet worden geoormerkt als een tweede, dat het kabinet daarover pas in 2008 een besluit neemt. Het is de vraag wat de status van een dergelijk besluit op dat moment zou zijn, en of het nu opnemen van een dergelijke bepaling niet wat meer houvast zou bieden. Ik zou mij toch graag op deze mogelijkheid willen oriënteren.

De heer **Van der Ham** (D66): Wij moeten uitkijken dat wij hiermee niet het addertje onder het gras gaan formuleren, waardoor het straks uiteindelijk helemaal niet doorgaat omdat wij ons helemaal hebben vastgelegd op deze ene omschrijving. Ook ik ben op zichzelf voor labelling, maar ik vind het geen harde voorwaarde om dit te kunnen gaan invoeren. Het is zeker niet de enige voorwaarde waaraan zou moeten worden voldaan. Wat is de positie van de heer Van Hijum hierin? Mijn tweede vraag gaat uit van de hypothese dat dit in de PKB zou worden opgenomen. Is de heer Van Hijum van mening dat er wel ruimte moet zijn in de vorm waarin de labelling wordt gegoten?

De heer **Van Hijum** (CDA): Het is voor mijn fractie wel een voorwaarde. De vraag is of je het op dit moment allemaal moet dichttimmeren of dat je ruimte laat in de besluitvormingsprocedure om het later te regelen. Laat ik voorop stellen dat wij het hierop niet zullen laten stuklopen. Ik wil echter graag van de minister weten waarom het niet zou kunnen op de manier waarop ik het eerder heb geschetst. Dan neem je het weliswaar op de in PKB-tekst, maar leg je vast dat het kabinetsbesluit erover, en over de wijze waarop de PKB-oormerking wordt ingevuld, op een later moment wordt genomen. Toch graag een reactie op die mogelijkheid. Overigens ben ik het eens met de heer Hermans dat de uiteindelijke invoering niet is gekoppeld aan het jaartal, maar aan de mate waarin aan de criteria wordt voldaan. Dank voor de toezeggingen over de doelgroepstroken, over het inzicht dat wij krijgen in de omschakeling naar het Europese beveiligingssysteem en over het uitwerken van het systeem van reisinformatie.

Mevrouw **Gerkens** (SP): Voorzitter. Dank voor de

beantwoording door beide ministers. De Nota Mobiliteit is al tijden in werking op het ministerie en ik ben blij dat wij daarover vandaag hier hebben kunnen praten. Dat is een stap vooruit.

Ik begrijp dat de minister teruggaat naar de lessenaar om de nota te herschrijven. Wij kijken reikhalzend naar de aanvullingen op de ov-paragraaf. Dat is hard nodig, want er spreekt echt te weinig ambitie uit, zoals ik in eerste termijn al heb gezegd. Graag sluiten wij aan bij de opmerkingen van Syntus over de vraag, hoe het openbaar vervoer passend wordt gemaakt. Hulde voor het puntenplan van de ChristenUnie. Ik neem aan dat daar nog een reactie van de bewindslieden op komt. Verder krijg ik graag een reactie op de stellingen van promovendus Rob Goverde over het optimaliseren van de knelpunten bij de NS. Wat het water betreft: voor de lange termijn zijn er wat ambities, die voor de korte termijn nog te laag zijn.

Als laatste kom ik toe aan "Nouwen". Een paar jaar geleden was hier draagvlak voor een andere manier van beprijzing, namelijk een platte heffing, terwijl ik nu draagvlak zie voor een gedifferentieerde heffing. Ik zie nog een lange, moeizame discussie voor ons, aangezien "Nouwen" niet op maatschappelijk draagvlak kan rekenen. Beprijzing komt daarmee op de lange baan terecht en zijn wij zo weer vijftien jaar verder, terwijl wij nu een begin kunnen maken door te heffen op accijns. Graag een reactie van de minister, die volledig voorbijgaat aan andere opties dan die van de commissie-Nouwen. De SP wil een platte heffing, die het simpelst te regelen is via de accijns, na al dan niet gedeeltelijke afschaffing van de bpm en de motorrijtuigenbelasting. Oormerken is voor ons onbespreekbaar. Ik wacht de reactie van het kabinet af en zal dan mijn eindoordeel vellen. Maar vooralsnog is dat oordeel niet positief.

De heer **Van der Ham** (D66): Waarom is oormerken voor u onbespreekbaar?

Mevrouw **Gerkens** (SP): Het gaat om de manier waarop "Nouwen" dat voorstelt, met een aparte organisatie die dat moet gaan regelen. Ik vind het een vreemde manier van omgaan met belastinggelden. Wij hebben daar een democratische controle op, het geld komt hier binnen. Via verkiezingen kunnen mensen aangeven hoe dat geld volgens hen moet worden besteed. Zoals u het ziet, zal het openbaar vervoer veel meer in het nauw komen dan wenselijk is. Daarom is het belangrijk dat het via de Kamer loopt.

De heer **Hofstra** (VVD): Voorzitter. Ik begin met het model, de taakstellingen en de knelpuntenanalyse. Ik ben blij dat de minister bereid is, naar tastbare eenheden als filezwaarte en voertuigverliesuren te gaan en af te stappen van dat wat zweverige idee van reistijden en de betrouwbaarheid daarvan. Prima! Wat de knelpunten betreft, zit ik met een probleem. Ik heb twee voorbeelden genoemd waarin wel netwerkanalyses zijn gehouden, zonder dat er een knelpunt is. Rara, waarom doen wij dat? Als ik de enige hier ben die daarvan een probleem maakt, kan de minister mij wellicht aangeven waar ik de juiste informatie kan vinden, zodat ik dat ook begrijp. Ik heb een aantal suggesties gedaan om de ambitie op het punt van met name de wegen en vooral de hoofdverbindingssassen wat aan te scherpen. Ik denk dat het het beste is dat, als wij straks de definitieve teksten van

de kant van het kabinet hebben, wij dan bij motie wellicht op een aantal punten wat aanscherpingen zullen inbrengen.

Dan het ABvM, zoals het nu heet. Ik ben blij dat de minister wel wat beweegt door te zeggen dat het er eigenlijk wel duidelijk in staat, maar dat zij bereid is om het nog duidelijker te zeggen. Daar is al veel over gewisseld. Wij gaan als VVD echter niet meewerken aan het organiseren van een grote elektronische melkkoe. Hoe dan ook: PKB is wet. In die wet komt te staan dat er geoormerkt wordt, alsmede nog een aantal andere voorwaarden. Daar kunnen wij als Kamer dan een amendement op indienen. Ik denk dat daar door de combinatie Hermans, Van Hijum en Hofstra een goed amendement over te maken is. Daar hoeft de minister van Financiën, als hij zich daaraan zou willen storen, niet aan te storen, want iedereen weet dat het niet door dit kabinet wordt ingevoerd. Dat heeft de minister zelf ook gezegd. Ik wil echter niet de situatie hebben dat wij met elkaar zeggen dat wij het zo gaan doen en dat als er straks een nieuwe regering is, de wegenbelasting niet wordt afgeschaft en er nog meer gegrabbeld gaat worden in het FES, want dan hebben wij straks niets dan platbelaste auto's. Misschien zijn er nog meer partijen die aan een dergelijke amendering mee zouden willen doen. Als de minister het zelf kan verzinnen, dan graag, maar zo niet, dan zullen wij dat moeten doen.

Wij hebben een debat gehad over het instellen van de commissie-Nouwen. Wij hebben toen gezegd dat het instellingsbesluit van de commissie moest worden gewijzigd, omdat de oormerking er niet goed in zat. Er was namelijk een voetnoot opgenomen, waarin stond dat het binnen de rijksbegrotingssystematiek moest passen. De minister heeft dat toen toegezegd. Van de commissie heb ik echter gehoord dat zij geen andere opdracht hebben gekregen, omdat dat niet mocht van Financiën. Wij hebben daar dus al veel eerder over gesproken. Ook de andere voorwaarden, met name dat het een goed en praktisch systeem moet zijn, zouden er duidelijk in moeten staan. Verder hechten wij eraan dat wordt gezegd op welk moment het rijp is. Niet alleen de BPM-dagwaarde moet eruit komen, maar ook moet worden bekeken of voldoende zichtbaar is gemaakt voor de burgers in het land dat wij ook wat gedaan hebben en dat wij goed kunnen beginnen.

Wat het openbaar vervoer betreft, ben ik blij dat de minister de handschoen op wil pakken en zegt dat zij ook andere dingen wil bekijken. Ik heb wel zorgen over de financiën. Wij moeten het namelijk wel zorgvuldig blijven afwegen en kijken naar de totaliteit. Wij hebben bij het openbaar vervoer de bekende vierkante cirkel. Investeren is één, maar exploitatie kost nog altijd geld. Dat zit nu verscholen in de BDU, maar het totale pakket moet wel goed zijn. U weet ook dat ik heb gezegd dat er meer geld bij moet. Wat betreft het FES vind ik 6,5 mld. voor tien jaar ook vrij mager. Via het Anders betalen voor mobiliteit kun je ook een situatie creëren dat je meer geld krijgt door verschuivingen in de rijksbegroting. Ik was het eens met de heer Hermans en ook met de heer Van Hijum, zeker in het begin toen hij zei dat het voor de wegen moet blijven zoals het is en dat wij meer moeten hebben om aan het openbaar vervoer ook wat te kunnen doen. Ik sluit dan aan bij de opmerking die de minister maakte. In de fracties is sprake van verkokering. Als wij zeggen dat wij daarop in moeten zetten, krijgen wij veel meer steun om meer geld voor de infrastructuur te

krijgen en vooral voor het openbaar vervoer. Ik denk dat wij daar heel duidelijk in moeten zijn.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Gaat u dan ook uw woordvoerder, Van Beek is dat meen ik, vertellen dat hij elke keer als er een motie over het FES wordt ingediend, waarin wordt bepleit dat er extra middelen naar het openbaar vervoer gaan, daar voor moet stemmen?

De heer **Hofstra** (VVD): Hij heet anders, Stef Blok, maar hij zal zeker doen wat u zegt. Wij zijn het er toch over eens dat het redelijk moet zijn in de afweging. Wij hebben niets aan openbaar vervoer dat er heel mooi uit ziet, maar dat wegens exploitatietekorten twee jaar later moet worden gesloten. Het moet dus wel haalbaar zijn.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Dat zegt u echt tegen de verkeerde persoon. Dat is voor ons altijd zo, of het nu om het openbaar vervoer of de weg gaat, het moet haalbaar zijn. Daar gaat de discussie dus niet over. Sluit u echter uit dat de netwerkanalyses van de regio's er nog toe kunnen leiden dat er een interne verschuiving plaatsvindt, omdat men soms toch kiest voor het openbaar vervoer, in plaats voor weer een extra stukje weg? Het kan zelfs in Nederland voorkomen dat dat de analyse is.

De heer **Hofstra** (VVD): U weet precies hoe ik daar tegenover sta. Ik heb altijd gezegd dat bij eenzelfde effect als bij een oplossing in asfalt, beton en staal, ook voor het openbaar vervoer gekozen mag worden. Daarbij spelen onder andere maatschappelijke effecten een rol. Als het ov maar gelijkwaardig is. Er mag echter nooit worden bijgedragen in de exploitatie, maar daar zijn wij het wel over eens.

Het is goed dat de verkeerseconomische kant scherper in beeld wordt gebracht. Ik heb erop gewezen dat het spoor in beheer en onderhoud vijftien keer duurder is dan de auto. Ik stel het zeer op prijs als criteria worden geformuleerd waarmee die beleidsafweging wordt versimpeld.

Triple-A blijkt nu op nul uit te komen en dat vind ik uitstekend. Wij wachten de komende wijzigingen van de nota af. Het lijkt mij goed dat de voorzitter nog even het tijdschema schetst in verband met het indienen van moties. Wij willen graag een betere Nota Mobiliteit. Mijn doel is zeker niet vertraging.

De heer **Van der Ham** (D66): De heer Van Hijum was vrij duidelijk over het infrastructuurfonds. Hij wil het wel, maar hij laat het er niet op stuk lopen. Hoe staat u daarin?

De heer **Hofstra** (VVD): Zo gemakkelijk is het voor mij niet. Ik ben niet van plan, een elektronische melkkoe voor de volgende linkse regering in het leven te roepen. Het moet nu goed in de PKB geformuleerd worden. Ik denk dat daar een meerderheid voor is.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Volgens mij wil zelfs een linkse partij daar wel aan meedoen. U ziet alleen maar spoken.

De heer **Hofstra** (VVD): Inderdaad, de heer Van der Ham ziet spoken.

De heer **Van der Ham** (D66): Het enige spook dat ik zie, bent u. Ik denk overigens dat het allemaal wel mee zal vallen. Deze links-liberale partij is ook voor de instelling van een infrafonds.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Voorzitter. Het was goed, de heer Hofstra een linkse regering te horen aankondigen.

De minister is niet ingegaan op een aantal cruciale punten in mijn betoog. Ik vraag haar om dit alsnog te doen, desnoods schriftelijk. Er is nauwelijks reactie gekomen op alle opmerkingen over milieu en leefbaarheid. Er is een enorme spanning tussen de plannen van de minister op het gebied van verkeer en vervoer en de eisen op grond van milieu en leefbaarheid. In 2020 moet er bijvoorbeeld een forse reductie van de uitstoot van CO₂ zijn gerealiseerd.

De minister is ook niet ingegaan op mijn pleidooi voor het schrappen van de verbinding tussen de A6 en de A9. Mocht zij hiertoe overgaan, dan hoef ik geen moties op dit punt in te dienen. Ik beschik over een kleine duizend moties uit de regio waarin wordt voorgesteld om deze verbinding te schrappen. Ik heb ook geen reactie gekregen op mijn voorstel om de A4 door de Hoeksche Waard uit de planning te halen.

De minister is ook niet ingegaan op mijn pleidooi voor het lopen en het wandelen. Zij is evenmin ingegaan op mijn vragen over de regionale luchthavens. Daar krijg ik ook nog graag een reactie op.

De minister biedt wel openingen, maar zij geeft nog onvoldoende duidelijkheid, zeker als het gaat om de toekomst van het openbaar vervoer. De minister is bereid om nader onderzoek te doen naar bijvoorbeeld Brabant-rail, Rondje Randstad en de plaats van het openbaar vervoer in de netwerkanalyses. Nu is er echter nog geen geld voor deze initiatieven en dus moeten wij afwachten tot na de zomer. Mij is dat veel te vrijblijvend. Ik hoor graag op welke wijze de tekst van de nota op het punt van het openbaar vervoer wordt aangepast. Ik vraag andere, harde formuleringen in termen van ambities. Daarbij dient ook duidelijkheid te worden gegeven over de dekking. Ik krijg de indruk dat met de vaststelling van deze nota al het geld voor het asfalt is geregeld, terwijl de komende linkse regering zelf het geld voor het openbaar vervoer bijeen moet sprokkelen. Dat zou uitermate onevenwichtig en onwenselijk zijn.

De heer **Van Hijum** (CDA): Mag ik de heer Duyvendak eraan herinneren dat hij die 40 mld. niet heeft, want die heeft hij al aan andere dingen uitgegeven.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Ik zou graag zien dat deze nota een volledig overzicht geeft, inclusief de dekking voor de ambities op het terrein van openbaar vervoer. Ik hoop dat wij ook nog aangepaste formuleringen krijgen over ambities voor de modal shift. Ik heb een voorstel op tafel gelegd om stap voor stap te komen tot de invoering van beprijzen. Het lijkt mij niet goed om in één keer die heel grote sprong te maken. Het is beter om eerst regionaal een concept uit te proberen en dat de komende jaren stap voor stap uit te bouwen. De minister heeft daar helaas niet op gereageerd. Zij heeft alleen schriftelijk geantwoord dat de versnellingsprijs hiermee te vergelijken is. Naar mijn idee is dat iets volstrekt anders. Je kunt ook niet zeggen dat het concept daarmee getest wordt. Het is namelijk een ordinaire

tolheffing om geld op te halen voor asfalt. Die is op geen enkele manier regulerend bedoeld. Graag krijg ik een reactie van de minister op mijn voorstel. Ik ben ervan overtuigd dat de invoering van de beprijzing pragmatisch en stap voor stap moet worden uitgevoerd en dat het anders niet zal lukken. Dit is een te grote stap om in één keer te zetten. Naar mijn idee past een dergelijke benadering in de wens van het kabinet om ruimte te geven aan de regio's. Ik zou zeggen: geef een regio de kans om hier een start mee te maken.

Tot slot de discussie over het oormerken van de opbrengst uit de heffing. Eigenlijk zijn wij hier een discussie met minister Zalm aan het voeren, terwijl hij er zelf niet bij is. Dat is de VVD-minister die het op dit moment blokkeert.

De heer **Hofstra** (VVD): Hij is minister van de Kroon.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Maar hij was uw lijststaanvoerder bij de laatste verkiezingen, mijnheer Hofstra.

De discussie over het oormerken is een discussie over macht en zeggenschap. Heeft straks het politiek besluitvormende orgaan, de wetgever, iets te zeggen over de opbrengsten of liggen die al vast? Mijn fractie neemt het principiële standpunt in dat het autorijden een belastinggrondslag is, dat de opbrengsten naar de algemene middelen gaan en dat het politieke orgaan vervolgens beslist waar het geld aan besteed wordt. Het is heel goed mogelijk dat het besteed wordt aan openbaar vervoer, maar het politieke orgaan heeft daarover te beslissen. Wij besteden de accijns op drank ook niet per definitie aan de alcoholisten. De belasting die wij halen bij de huizenbezitter stoppen wij ook niet in de huisvestingspolitiek. Nee, dat gaat naar de algemene middelen en vervolgens herverdelen wij dat. Het lijkt mij heel verstandig als wij een uitgebreide schriftelijke reactie van het kabinet krijgen en dat wij als Kamer vervolgens bekijken hoe wij verder procederen. Misschien lukt het dan best nog voor kerst.

De heer **Van der Ham** (D66): Voorzitter. Ik ben blij dat wij een stapje verder lijken te komen met de kilometerheffing. Bij interruptie heb ik wel gezegd dat er heel wat addertjes onder het gras zitten, overigens niet bij het CDA, maar wel bij de VVD.

De heer **Van Hijum** (CDA): Dat valt mij nou weer tegen van de heer Van der Ham.

De heer **Van der Ham** (D66): Hoe bedoelt u?

De heer **Van Hijum** (CDA): Moet ik dat nog uitleggen?

De heer **Van der Ham** (D66): U moet het juist als een compliment zien. Ik vind het belangrijk dat u zegt dat die kilometerheffing voor uw fractie heel essentieel is en dat u het niet op één element laat stuk lopen. De VVD zit daar iets anders in. De discussie met minister Zalm is een interessante. Er zal vooral binnen de VVD een strijd ontstaan over wat er gaat gebeuren. Op zo'n moment denk ik: wat zouden Hirsi Ali en Hans Wiegel er eigenlijk van vinden? Maar goed, dat laat ik over aan de VVD. De regering heeft niets gezegd over de verstedelijking als kans. De verwachting is dat over een aantal jaren twee derde van de wereldbevolking in steden woont. Dan is

het geweldig als wij allerlei concepten hebben bedacht over woningbouw, zeer fijnmazige openbaarvervoersverbindingen die wij al hebben uitgetoetst en kunnen verkopen. Die verstedelijking als kans mis ik in de nota, juist omdat het een positief punt is waarmee wij de wereld in kunnen. Wij zijn vanzelfsprekend heel blij met de toezeggingen over het Rondje Randstad en Brabant-Stad. Wij zullen het ongetwijfeld in de komende maanden nog hebben over de vraag hoe de netwerk-analyses hiervoor uitpakken.

De minister heeft nog niets gezegd over wat ik heb gezegd over mobiliteitsmanagement en over de motie die zij heeft overgenomen. Welke meer dwingende elementen kan zij inbouwen om bedrijven en lokale overheden ertoe aan te zetten om efficiënt om te gaan met de bestaande mobiliteit? Wij moeten niet alleen ambtenaren daarin helpen, maar ook bedrijven. In andere landen gebeurt dat al, waarom hier niet? Ik heb iets gevraagd over de SER en over fiscale maatregelen, zoals de Zuidoostpas, die heel goed heeft gewerkt. Kunnen dat soort middelen niet worden uitgebreid? Over de lightrailverbindingen heeft de minister gezegd dat zij wil bekijken welke mogelijkheden er zijn. Daar ben ik zeer blij mee. Wij zijn zeker iets opgeschoten en daar zijn wij heel content over.

De heer **Hermans** (LPF): Voorzitter. Ik dank beide ministers voor de beantwoording in eerste termijn. Er zijn een paar punten blijven liggen. Het CPB schrijft dat bouwen loont. Daar was ik erg blij mee. Over de spoedwet wegverbreding wilde ik nog vragen, maar dat was ik vergeten, of het een idee is om die wegverbredingen permanent te maken. Wat zou dat kosten? Kunnen wij dat op afzienbare termijn doen? Als wij allemaal zoeken naar capaciteit, denk ik dat het slim is om die wegverbreding permanent te maken, zodat die capaciteit de hele dag te vinden is.

In eerste termijn heb ik nog gevraagd waarom wij in de nota aandacht besteden aan logistieke innovatie, terwijl de markt op dat gebied perfect werkt, zodat er enorme innovatiekracht in zit.

Verder heb ik nog een vraag gesteld over de ongeval-registraties. Door het IPO werd gezegd dat deze onvoldoende zijn om er beleid op te baseren. Graag hoor ik hierop een reactie.

Misschien moet ik mij maar laten overtuigen, omdat beide ministers over de netwerkanalyses hebben gezegd dat er nog een PKB-IV komt, dat de Kamer haar budgetrecht behoudt, zodat de voortgang gemonitord kan worden, en dat er ook nog wat geschoven kan worden. Ik merk dat de politieke meerderheid hiervoor als sneeuw voor de zon is verdwenen, dus dat laat ik maar lopen.

Verder wil ik nog iets zeggen over de amenderende teksten van de PvdA die eraan komen. Ik blijf het raar vinden dat zij niet afwachten of het wel slim is om daar je euro aan uit te geven. Beoordeel dat dan. In eerste termijn meende ik te bespeuren dat de heer Van Hijum zich hier klakkeloos achter stelde, maar gelukkig heeft hij zijn onaanvaardbaar uitgesproken, als dat geld ten koste van de weg gaat. Hij heeft ook gezegd dat die projecten zichzelf moeten bewijzen. Dat zien wij dan wel in september 2006.

Bij het advies van de commissie-Nouwen constateer ik dat het "nee, tenzij" vandaag is veranderd in "ja, mits". De minister nam in haar termijn vlot teksten over voor

de uiteindelijke PKB, zodat het "ja, mits" is geworden. De minister streeft gelukkig ook naar 5 in plaats van 10%. Dat is prima, maar het oormerken blijft voor mij nog steeds een probleem, zoals de heer Hofstra ook heeft gezegd. Ik vraag mij zelfs af of het voldoende is om dit amenderend op te nemen in de PKB-III. Misschien moeten wij dit wettelijk regelen. Die tekst moet in ieder geval inhouden dat 100% naar de weginfrastructuur gaat. Dat is voor ons een harde voorwaarde. Het draagvlak in de commissie-Nouwen is tot stand gekomen doordat die oormerking erin zat. Alle partijen hebben elkaar gevonden, maar ik weet dat de partijen die ik een warm hart toedraag, de oormerking als voorwaarde hebben gesteld voor hun draagvlak. Laten wij dat niet verspelen en dat oormerken er hard in zetten.

De heer **Slob** (ChristenUnie): Voorzitter. Ik dank beide ministers voor hun beantwoording in eerste termijn. Het is misschien wat ongebruikelijk, maar ik dank de heer Hofstra ook voor de rol die hij op zijn geheel eigen wijze in dit debat vervuld. Hij rolde in zijn eerste termijn even met zijn spierballen en dreigde met enige vertraging. Mevrouw Dijkma wist niet hoe snel zij zich daarbij moest voegen. Toen dreigde er een probleem voor de minister. De geschiedenis dreigde zich zelfs een beetje te herhalen. Ik sluit niet uit dat de minister daardoor wat meer is gaan bewegen dan zij van te voren misschien van plan was. Ik kan het natuurlijk niet helemaal beoordelen. Zij moet het zelf maar zeggen als zij dat wil. De punten waarop zij is gaan bewegen, stemmen mij tot grote tevredenheid, want het waren net de twee hoofdpunten van kritiek die ik in mijn eerste termijn heb genoemd op de Nota Mobiliteit, deel III, zoals die voorligt. Het gaat om de discussie over de beprijzing die absoluut niet opschoot en de ambities met betrekking tot het ov, zeker afgezet tegen wat er allemaal op de weg gaat plaatsvinden. Wij vonden die punten absoluut uit balans. Ik heb wat het ov betreft zelfs gezegd: deze nota spoort niet.

Voor het beprijsen lijkt er een veel betere tekst te komen ter vervanging van de huidige tekst in de Nota Mobiliteit. Wij wachten af wat precies zijn neerslag gaan vinden in de nota, al heeft collega Verdaas al enkele formuleringen in de mond genomen. Het ziet er in ieder geval beter uit en heeft onze steun.

Wat de ambities rond het spoor betreft, waarvan ik heb gezegd dat het eigenlijk moet worden verdubbeld, wachten wij af waarmee de minister komt. Ik ga ervan uit dat zij onze nota ook serieus neemt en de zeer concrete voorstellen daarin mogelijkerwijs een plekje zal geven in het vervolg. Zij kent ons en weet dat wij constructief meedenken. Ik mis nog een verhoogde ambitie rond stads- en streekvervoer. De minister legt het wel heel erg bij de regio onder het motto: het is decentraal, men moet het daar doen en ik kom op basis van de percentages wel tot een gemiddelde. Ik wijs erop dat wij op basis van de Wet personenvervoer ook een nationale verantwoordelijkheid hebben voor wat daar gebeurt. In dat opzicht willen wij de Nota Mobiliteit aangepast zien. Misschien kan dat wel via een mooie amenderende motie. Ook willen wij graag de uitgangspunten in de nota veranderd zien. Wij vinden het echt absoluut vreemd dat erin staat dat de mobiliteit geen beperking opgelegd gaat worden. Dat is een vreemde zin als je weet hoe druk het in ons landje is. Daarvoor zullen wij een andere tekst aandragen. Wij vinden ook dat er meer ambitie moet

komen inzake de modal shift. Er liggen al teksten voor die onze steun zullen krijgen.

Kort en goed, het debat overziende, heb ik niet de indruk dat wij ons hier hebben bezig zijn geweest met bezigheidstherapie. Wij zijn op onderdelen echt vooruitgekomen. Het is goed om dat met elkaar te constateren, maar ik steek de vlag nog niet uit, want wij moeten het allemaal nog wel zien. Ik vond de interruptie van de heer Max Hermans aan het adres van collega Van Hijum ook niet zo plezierig, omdat ik de indruk kreeg dat Van Hijum weer een beetje terugkwam op de ruimte die hij bood om er met elkaar uit te komen. Maar goed, wij wachten af waarmee de minister terugkomt en wij willen graag dat zij dat zo spoedig mogelijk doet, want wij zitten ook niet op vertraging te wachten. Ik begrijp heel goed dat zij aan de regio duidelijkheid wil bieden en dat wij de potten geld die er zijn niet aan onze neus voorbij moeten laten gaan. Dus, minister, zet de vaart erin, kom met een aantal wijzigingen, dan kunnen wij beoordelen of wij daaraan zelf nog wijzigingen willen toevoegen en dan kunnen wij het wat mij betreft zo snel mogelijk aftikken. Dan kan de boel echt gaan lopen. Volgens mij ziet het er dan beter uit dan wij voor deze vergadering dachten dat de werkelijkheid zou gaan worden.

De heer **Van der Staaij** (SGP): Voorzitter. Allereerst dank ik beide bewindslieden voor de beantwoording. Ik sluit mij aan bij diegenen die zich positief hebben uitgesproken over de aanpassingen welke de minister bereid is aan te brengen in de PKB-tekst inzake de ambitieuze inzet op ov-projecten Bijzonder spoor én inzake de beprijzing, waarbij duidelijk zal worden aangesloten bij de resultaten van de commissie-Nouwen, zodat er geen vooruitschuiftekst meer te lezen zal zijn. Kortom, datgene waarvoor de minister blijkens eerdere toelichtingen al stond, gaat sporen met de tekst van de PKB op dit punt. Bij mij leeft ook de vraag wanneer wij die teksten kunnen krijgen. Is het niet praktisch als wij zo snel mogelijk vernemen hoe het kabinet, gehoord de Kamer die op die twee punten zeer duidelijke wensen heeft geuit, de PKB wil aanpassen, zodat wij daarmee rekening kunnen houden bij amenderende moties? Immers, anders krijgen wij eerst amenderende moties, dan de regeringstekst en vervolgens weer amenderende moties. Dat moeten wij voorkomen. Vandaar mijn vraag of wij zo snel mogelijk de suggesties voor de aanpassingen kunnen krijgen, zodat er daarna maar één rondje van de Kamer nodig is en wij het resultaat zo spoedig mogelijk kunnen aftikken. Want er is waarachtig wel behoefte aan een nieuw kader voor de mobiliteit.

Mij is nog onduidelijk of de teksten over Triple-A ook worden geschrapt. Komt het kabinet met voorstellen? Ik zie dat de minister positief reageert en ik kan mij dit ook goed voorstellen, want wat er nu staat, voegt niet veel toe, maar roept in plaats daarvan allerlei vragen op. Wij vinden het prima als dit wordt geschrapt. Ik heb nog wel twee wensen voor de bijstelling van de PKB-tekst. Aan het begin van de PKB wordt gesteld dat er aan de groei van de mobiliteit geen beperkingen worden opgelegd. Ik vind dit wel erg plat geformuleerd. Zelfs van ons dagelijks voedsel dat toch onmisbaar is, zeggen wij dat overdaad kan schaden. Zou er dan bij mobiliteit in geen enkele zin sprake kunnen zijn van overdaad? Zouden wij daar op geen enkele manier grenzen aan kunnen stellen? Dit zou ik heel vreemd

vinden. Daarom dring ik erop aan dat die tekst wordt genuanceerd.

De minister zegt eerst dat zij geen modal-shiftbeleid wil, maar vervolgens zegt zij: ik doe het eigenlijk al.

Misschien biedt dit een aansluiting om de teksten te wijzigen in de richting van een modal-shiftbeleid.

Op een aantal vragen heeft de minister niet gereageerd. Misschien kan zij die schriftelijk beantwoorden? Ik heb gesproken over de binnenvaart en de mogelijkheid om bepaalde onderhoudsprojecten te versnellen. Verder heb ik gevraagd of het Lekkanaal en de Lek kunnen worden toegevoegd aan de hoofdtransportassen. Tot slot heb ik gevraagd om een landelijke generale regeling om verponten als basisvoorziening in stand te houden.

Voorzitter: Hofstra

Minister **Peijs**: Voorzitter. Ik heb al toegezegd dat ik een wijzigingsvoorstel zal maken voor de tekst van het beprijzingsvoorstel in de zin van de woorden van de heer Verdaas.

Ik zal een mogelijke tekst voor het oormerken voorlezen; wij kunnen daar dan over nadenken. "Voor de werkelijke invoering van de kilometerprijs is er duidelijkheid over de besteding van de opbrengsten." Dit zou zelfs nu kunnen, want de woorden "koppelen" of "ontkoppelen" worden hierbij niet gebruikt. Er wordt alleen gezegd dat er duidelijkheid zal bestaan over de besteding. Iets dergelijks is dus mogelijk en wij moeten nog maar eens nadenken over de vraag wat er wel en wat er niet kan. De heer Verdaas spreekt over oormerken en zegt dat het budgetrecht moet worden gehandhaafd. Dit lijkt mij moeilijk, het is het een of het ander.

De heer **Verdaas** (PvdA): Ik heb willen zeggen dat wij hier wel kunnen praten over oormerken tot 2020, maar ik loop hier nu een kleine drie jaar rond en ik weet dat dit een vrije irreële gedachte is.

Minister **Peijs**: Wij noemen de "ladder van Verdaas" voortaan de "zevensprong". Ik heb begrepen dat het als een checklist moet worden beschouwd en niet als een blauwdruk.

De heer Verdaas heeft nog gesproken over de MIT-systematiek in een aantal landelijke en regionale netwerken. Dit zou mij een lief ding waard zijn, maar ik kan mij niet voorstellen dat hij hier een meerderheid voor kan vinden. Misschien kan hij dit in een motie gieten. Hij ziet dan af van alle wegen, bruggen, enz. terwijl ik zeker weet dat de heer Hofstra bijvoorbeeld zijn N33 nooit zou willen laten vervallen.

De **voorzitter**: Wilt u de voorzitter niet uitdagen?

Minister **Peijs**: Maar ik sprak de heer Hofstra aan! Ik hoor het dus graag als voor die motie een meerderheid wordt gevonden. Mevrouw Dijkma vroeg naar de aangepaste PKB-tekst over de ov. Wij zullen hiervoor suggesties doen, met bijgestelde ambities. Mevrouw Dijkma wilde het binnen het budget houden. Dat zou mij een lief ding waard zijn. Wij hebben het daarbij over reële zaken, alle andere vogels zijn nog in de lucht.

De heer **Hermans** (LPF): In dat geval gaan we weer schuiven tussen openbaar vervoer en weg, zoals de PvdA wil.

Mevrouw **Dijkma** (PvdA): En de SP, de ChristenUnie, GroenLinks, SGP en D66!

De heer **Hermans** (LPF): Het is duidelijk wat het CDA gaat doen. Het is dan raar dat de minister geen vliegen wil gaan tellen in de vorm van FES-gelden, maar inderdaad tussen spoor en weg gaat schuiven. Dat gebeurt gewoon, zonder motie of amenderende tekst. Ik meen toch echt gehoord te hebben dat het CDA in 2006 het pakket voor het spoor wil bekijken. De minister loopt hier al op vooruit.

Minister **Peijs**: Dat is niet waar, maar ik probeer wel realistisch te zijn. Als ik alle wensen van de Kamer van vandaag voor binnenvaart, voor spoor, voor het streekvervoer optel, kom ik aan de 120 mld.! Laten we gewoon eerlijk zijn. Er kan binnen die 81 mld. van alles. Willen we meer, dan moeten we dat op andere Haagse partijen bevechten die de FES-gelden nu voor iets anders willen gebruiken. Ik wil me ook voor FES-gelden inspannen om zo veel mogelijk van mijn programma te kunnen uitvoeren, maar zekerheid daarover bestaat niet op dit moment.

De uitwerking van de netwerkanalyses blijft staan.

Mevrouw Dijkma heeft inmiddels tien keer verklaard dat zij voor rationele afwegingen is, compleet met doorrekening van het CPB.

Nu de vragen naar aanleiding van de ZSM-procedure met betrekking tot spoorverbreding. Voor kleine spooraanpassingen als inhaalsporen en dergelijke is geen wet nodig. De Tracéwet is verkort; het gaat nu hetzelfde als een spoedwet. Hiervoor hoeft dus geen wet te worden gemaakt; als wij dat allemaal willen, kan het sneller.

Mevrouw **Dijkma** (PvdA): Het gaat mij niet om het optuigen van een wet, want dat duurt in dit huis altijd jaren en daar zit ik ook niet op te wachten. De procedure bij ZSM, de snelheid daarvan wordt dus ook benut voor dit soort spooruitbreidingen?

Minister **Peijs**: Ja. U zei ook iets waar ik het zeer mee eens ben: laten wij niet alles overdoen en ervoor zorgen dat wij snel aan de slag kunnen en verder kunnen gaan. Met de heer Van Hijum ben ik het eens dat ambities en middelen in evenwicht moeten zijn en dat knelpunten het eerst moeten worden opgelost. In de inleiding bij de uitvoeringsagenda staat dat de Nota Ruimte niet in beton is gegoten. Dat kan ook echt niet, omdat wij in 2005 de zaak niet tot aan 2020 moeten willen dichttimmeren. In die tijd kan zo veel gebeuren dat wij wel moeten zorgen voor de nodige flexibiliteit. De heer Van Hijum sprak over vervoer over het water. Ik weet echter niet meer precies wat zijn vraag was.

De heer **Van Hijum** (CDA): Ik sprak over de mogelijkheid om bij de Europese Marco-Poloregeling aan te sluiten. De projecten waarover wij nu spreken zijn bijna altijd grensoverschrijdend en dan ligt het volgens mij voor de hand om een soortgelijke nationale regeling voor de innovatie van het goederenvervoer over water in het leven te roepen.

Minister **Peijs**: Dat hebben wij geprobeerd met het project Distrivaart. Ik ben daarvan een groot voorstander

en ik dan ook blij dat dit project na enige strubbelingen nieuw leven is ingeblazen. Ik ben een groot voorstander van pps-constructies. Ik zou dan ook graag zien dat de onderhandelingen over dergelijke constructies sneller verlopen. Er moet echter scherp worden onderhandeld over de vraag wie welke risico's gaat dragen. Dat vergt natuurlijk de nodige tijd. Ik heb altijd gedacht dat het bedrag 15 mld. van VNO-NCW genoemd werd als een bij-wijze-van-spreken. Ik heb het geld dan ook nog niet gezien. Op dit moment werken wij aan pps-constructies voor de tweede Coentunnel en de A4 Zuid. Deze projecten zijn in ieder geval op een innovatieve manier in de markt gezet.

De heer **Hermans** (LPF): De minister is een voorstander van pps. Het loopt desondanks niet zo hard, want ik las onlangs nog de kop: Zestig aanbestedingen Rijkswaterstaat mislukt; de minister heeft een onderzoek ingesteld. Is die kop waar en, zo ja, wanneer wordt dat onderzoek dan gepubliceerd?

Minister **Peijs**: Dat waren normale aanbestedingen. Het is niet de bedoeling dat informatie daarover op straat komt te liggen. Er is een aantal innovatieve aanbestedingen in de markt gezet, waarop de markt niet of nauwelijks heeft gereageerd. Dat was voor ons reden voor een onderzoekje. Ik denk niet dat dit het soort onderzoek is dat wij moeten gaan uitventen.

De heer **Van Hijum** (CDA): Een van de redenen om te kiezen voor pps is dat je meer kwaliteit verwacht te krijgen voor minder geld. Een andere reden is dat de uitvoering van de Nota Mobiliteit erdoor versneld zou worden. Als het bedrijfsleven niet met concrete voorstellen komt, is het wellicht raadzaam om te onderzoeken wat daarvan precies de reden is. Hoe eerder wij met projecten kunnen beginnen, hoe beter het immers is.

Minister **Peijs**: Bij alle MIT-projecten wordt onderzocht of pps tot de mogelijkheden behoort en of een project op een innovatieve manier in de markt kan worden gezet. Je moet pps niet isoleren van de normale procedure. Of pps mogelijk is, wordt dan ook elke keer onderzocht. Het ene project leent zich hier beter voor dan het andere. Projecten waarbij pps goed mogelijk is, zijn de kust-aanvullingen, zandsuppletie en onderhoud. Ik heb grote ambities voor de innovatie. Dat geldt zowel voor de aanbestedingsprocedures als voor de transitie naar duurzame mobiliteit. De commissie-Wijffels heeft geconcludeerd dat het ministerie van Verkeer en Waterstaat niet op de goede manier omging met kennis en innovatie. Wij hebben ons dat aangetrokken zonder in discussie te gaan. Wij hebben gezegd: als het niet goed genoeg is, dan moet het beter. Wij zijn aan de slag gegaan met het Delta-instituut en met het stimuleren van innovaties in de markt. Wij sluiten aan op het innovatieplatform van de minister-president door zaken in te brengen die op ons terrein liggen, zoals transport en logistiek en de bouw. Wij dagen op die terreinen uit tot innovaties. Wij kunnen niet zelf tot innovatie komen. De sectoren moeten dat zelf doen. Wij kunnen stimuleren en uitdagen en wij doen dat via het platform van de minister-president. De extra FES-gelden voor innovatie worden daaraan besteed. Ik heb gisteren een brief aan de Kamer over dit onderwerp getekend.

Ik heb net voorgelezen hoe de beprijzing kan worden vormgegeven. De heer Van Hijum weet precies hoe de vlag erbij hangt. Mijn vraag is op een zeker moment: wilt u beprijzen of niet? Met de stelling dat niet het jaar van de invoering maar de criteria van belang zijn, ben ik het slechts gedeeltelijk eens. Op een zeker moment moet worden teruggeteld. Er is verschil tussen invoering in 2012 en invoering in 2018. Als besloten wordt tot invoering in 2018, dan hoeven wij geen haast te maken want dan treden er nog vier kabinetten aan. Ik meen echter dat wij moeten aanpakken want als wordt uitgegaan van beprijzing in 2018 dan veranderen opeens alle grafieken, zoals de heer Hofstra al zei.

De **voorzitter**: Ik geef de heer Hofstra geen toestemming om te interrumperen.

Minister **Peijs**: Mevrouw Gerkens wacht de aanvullingen op het openbaar vervoer af. Wij proberen te komen tot maatwerk in het openbaar vervoer op plaatsen waar regulier openbaar vervoer niet rendabel en niet passend is. Ik kan niet even snel reageren op de conclusies van een promovendus die vier jaar op een onderwerp gestudeerd heeft. Dat is teveel gevraagd.

Mevrouw **Gerkens** (SP): Ik geef de minister alle ruimte om daar op niet al te lange termijn schriftelijk op terug te komen.

Minister **Peijs**: Ik weet niet of ik mijn ministerie wil veroordelen tot het doornemen van al dat spul. Dat vind ik nogal wat.

Mevrouw **Gerkens** (SP): De samenvatting is volgens mij helder genoeg.

Minister **Peijs**: Als er een heldere samenvatting is, dan wil ik daarnaar laten kijken. In het rapport van de commissie-Nouwen zijn heel heldere uitspraken gedaan over de accijnzen. Op het punt van de accijnzen lekt er zoveel weg naar de buurlanden dat er geen sprake meer is van een eerlijke verdeling over het land. Mensen schijnen wel 50 kilometer om te rijden om goedkoper te kunnen tanken in het buitenland.

Mevrouw **Gerkens** (SP): Ik neem aan dat de minister het systeem van kilometerheffing in Europees verband bespreekt. Zij wil toch dat iedereen in Europa een systeem van kilometerheffing heeft? Waarom betreft zij de optie van de accijnzen er niet bij?

Minister **Peijs**: De Europese Unie is bijna aan het einde van het traject ter invoering van het eurovignet, dus ik denk niet dat het zin heeft om iets heel nieuws in te brengen. Bovendien staat het iedereen vrij, omdat Europa totaal niet over belastingheffing en accijnzen gaat. Het heeft dus geen enkele zin om in Europa over accijnzen te praten. Iedereen zal mij streng aankijken en zeggen dat zij daar niet over gaan. Ik vind ook dat Europa daar niet over moet gaan.

Mevrouw **Gerkens** (SP): Ik zeg ook niet dat Europa daarover gaat, maar je kunt in Europees verband toch nagaan wat de mogelijkheden daartoe zijn?

Minister **Peijs**: Nee, lidstaten willen in Europees verband niet over belastingen praten.

Mevrouw **Gerken** (SP): Over welke belasting gaat het dan?

Minister **Peijs**: Het gaat over heffingen en prijzen. De heer Hofstra staat op earmarking. Mij lijkt dat wij goed na moeten gaan hoe een oplossing eruit moet zien. De heer Hofstra weet ook dat wij het niet redden als ik hiermee terugga naar het kabinet. Dat is de oplossing dus niet; wij moeten een goede formulering zoeken. De heer Hofstra vindt dat het allemaal mooi is wat er over het openbaar vervoer wordt gezegd, maar dat er binnen het totaalpakket nog steeds afwegingen moeten worden gemaakt en dat er goede voorstellen moeten worden gedaan. Ook vindt hij dat goed moet worden afgewogen of er meer FES-geld voor openbaar vervoer moet worden uitgetrokken. Hij constateert dat netwerk-analyses van de regio's verschuivingen kunnen veroorzaken. Wij realiseren ons allemaal dat de netwerkanalyses van groot belang zijn, omdat daar alles op elkaar aansluit. Als wij er inflexibel tegenover staan, hoeven ze niet te worden gemaakt. Ik sta van harte achter het standpunt van de heer Hofstra dat er geen geld in exploitatie mag worden gestoken. Dinsdag over een week heeft de Kamer de suggesties van het ministerie van Verkeer en Waterstaat binnen. Als wij heel snel werken, kunnen wij in het nieuwe jaar aan de gang.

De **voorzitter**: Mogen wij verwachten dat uw voorstellen gemakkelijk te consumeren zijn voor ons in de zin dat u ons niet een heel nieuwe tekst stuurt en wij het maar moeten uitzoeken, maar dat u alleen de wijzigingen doorgeeft?

Minister **Peijs**: Ik zal zorgen voor hapklare brokken. De heer Duyvendak heeft het over milieu en leefbaarheid gehad. Ik vind dat hij in de beoordeling van het Milieu en Natuurplanbureau wel selectief shopt. Hij heeft het namelijk alleen maar over de CO₂-uitstoot, terwijl al het andere veel beter wordt. Dat deze nota dat bewerkstelligt, mag ook wel eens worden gezegd. Ik begrijp dat het niet uitkomt om dat te zeggen en dat het dus alleen over de CO₂-uitstoot gaat, maar zelfs met de CO₂-uitstoot zou het zonder deze nota slechter gesteld zijn.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Laat mij een korte reactie geven. Ook de fijne stof- en de NO_x-emissie blijft ver boven de Europese luchtkwaliteitsnorm. Ik kan niet anders dan dat te constateren. Wij weten allen iedere dag opnieuw dat dit een zeer groot probleem is.

Minister **Peijs**: Daar komt minister Dekker zo meteen op terug. De heer Duyvendak wenst dat de aansluiting van de A6 op de A9 ter plaatse wordt geschrapt. Wij zijn daar alleen niet van, want binnen de TCI is afgesproken dat structuurvisies en dergelijke degelijk worden uitgewerkt. Mag ik schriftelijk reageren op de opmerkingen van de heer Duyvendak over de regionale luchthavens? Voor het openbaar vervoer komt er een tekstsuggestie. Over het stap voor stap bepalen verschillen de heer Duyvendak en ik fundamenteel van mening. Ik denk niet dat wij vandaag nader tot elkaar komen op dit vlak, want

ik geloof niet in het stap voor stap bepalen. Ik denk namelijk dat het een grote puinhoop wordt als de ene regio zus doet en de andere regio zo. Voor alles wat de heer Duyvendak zegt, moet ik van tevoren het systeem bepalen, anders past het niet binnen één systeem. Mij lijkt dat wij echt de dood in de pot hebben als wij op verschillende plaatsen in Nederland verschillende systemen hebben. Als ik stap voor stap wil bepalen om uiteindelijk een compleet systeem te hebben, moet ik van begin af aan weten met welk systeem ik uiteindelijk wil werken. Wat ik voor ogen heb, brengt ons volgens mij verder.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): De discussie over het stap voor stap bepalen moeten wij later dan maar voeren, want u hebt geen goed beeld van mijn plannen in dezen. Ik heb ook een vraag gesteld over het wandelen en lopen. Geeft u mij daar ook een schriftelijke reactie op?

Minister **Peijs**: Over wandelen en lopen hebben wij zojuist de initiatiefnota van de heer Duyvendak uitgebreid met de Kamer besproken. Ik meen dat wij daarover op dit moment niet verder hoeven te praten. Hij heeft 1.000 km. wandelpad binnengehaald. Dat is heel ver lopen!

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Als de minister het daarmee af wil doen, wil ik toch nog even nader op dit punt ingaan. Één van de punten die wij toen niet hebben afgewikkeld, is de barrièrewerking van de grote infrastructuur op wandel- en fietspaden. De tekst die in de Nota Mobiliteit is opgenomen, voorkomt nauwelijks dat er weer heel veel nieuwe barrières komen. Daarover heb ik vanmiddag vragen gesteld. Ik zou graag een scherpere formulering van de minister horen die de instandhouding van wandel- en fietspaden garandeert.

De **voorzitter**: Dan kunt u toch een amenderende motie indienen?

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Maakt u zich geen zorgen.

De **voorzitter**: U kunt daar vast een prachtige tekst voor maken.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Maar de minister doet alsof het probleem niet bestaat.

Minister **Peijs**: Wij hebben er uitgebreid over gesproken. Ik heb gezegd dat ik niet ieder wandelpad onder de weg kan doortrekken. Dat zou mijn budgetten tot bijna nul terugbrengen. Het zou buitengewoon inefficiënt zijn omdat deze onderdoorgangen ook weer onderhouden moeten worden. Op deze manier zouden wij elkaar in de ellende brengen. In heel belangrijke fietspaden die worden gebruikt door schoolkinderen die naar school rijden en veel mensen die naar hun werk moeten, komt absoluut een onderdoorgang. Daaraan hoeft niemand te twifelen. Wij kunnen dat alleen niet bij alle wandelpaden doen. Maar ook belangrijke wandelpaden zullen worden gehandhaafd. Wij zullen per geval bekijken wat mogelijk is en of wij zaken kunnen combineren, maar wel binnen de grenzen van het redelijke.

De heer Van der Ham vroeg aandacht voor de verstedelijking als kans. Ik neem aan dat mevrouw Dekker daarop zal ingaan. Sinds de vorige begrotingsbehandeling is heel veel gebeurd op het terrein van het mobiliteitsmanagement. Naar aanleiding van zijn vraag destijds is er juist heel veel aan gedaan. Op dit moment vindt overleg plaats met het ministerie van Financiën over mogelijke fiscale prikkels om het gebruik van openbaar vervoer en van pools aantrekkelijker te maken. De Kamer zal daarover zo snel mogelijk bericht ontvangen. Het is ook niet nodig om extra druk uit te oefenen op de gemeenten. Decentrale overheden zijn er zelf van doordrongen dat dit soort maatregelen op het gebied van mobiliteitsmanagement absoluut noodzakelijk zijn. Ook via de netwerkanalyses zullen deze maatregelen voldoende aan bod komen. Ten aanzien van nieuwe bouwwerken hebben wij de gemeenten de suggestie gedaan om in alle gevallen aan de betreffende bedrijven zelf te vragen hoe zij hebben gedacht dat de mensen naar het werk zullen komen. Dat is een heel haalbare optie.

Het lijkt mij niet voor de hand te liggen om de gemeenten via het opnemen van voorwaarden in de BDU te verplichten om maatregelen te gaan treffen, te meer omdat zij zelf dat zonder meer toch al willen. Het zou bovendien in strijd zijn met de sturingsfilosofie, omdat wij de inhoudelijke sturing willen laten plaatsvinden via de essentiële onderdelen van het beleid, waarbij primair de provincies en de kaderwetgebieden worden aangesproken, en niet rechtstreeks de gemeenten. Wij hebben bij de SER een adviesaanvraag ingediend over het mobiliteitsmanagement, waarbij onder andere de dagindeling, werktijden en het telewerken aan de orde zullen komen. Ik ben van mening dat er ongelooflijk veel energie is gestoken in de suggestie die de heer Van der Ham vorig jaar heeft gedaan en dat wij er heel erg hard mee aan de slag zijn.

Bouwen loont, zegt het CPB. De heer Hermans haalde dat aan. Dat is juist, maar tot op zekere hoogte. Je ziet dat vooral in de beoordeling van natuur en milieu. Op een bepaald moment is er sprake van afnemende meeropbrengsten. Wij hebben dan absoluut de beprijzing nodig om tot een optimaal resultaat te kunnen komen. Ik ben het niet eens met de heer Hermans dat wij niet zouden hoeven te stimuleren op het gebied van logistieke innovatie. Al een paar jaar houden wij ons bezig met het stimuleren van transportbesparing en logistieke concepten. Dat werkt ongelooflijk goed in de markt. Het kost haast niets. Wij blijven het graag doen. Met de ongevallenregistratie snijdt hij een goed punt aan. Wij hebben daarover heel uitgebreid in het Nationaal mobiliteitsberaad gesproken, omdat dit punt erg belangrijk is om de plannings op het gebied van de verkeersveiligheid te halen. Tot nu toe is die registratie betrouwbaar, maar wij moeten het KLPD er voortdurend van overtuigen dat daarop volledig wordt ingezet. Wij gaan werken aan een kwaliteitsverbetering van de ongevallenregistratie, samen met de decentrale overheden, de SWOV, het OM, BZK, politie en verzekeraars. De decentrale overheden zullen meer dan in het verleden zelf een rol krijgen bij het verzamelen van relevante gegevens inzake ongevallen, naast de politie en de verzekeraars. Op 8 december bespreek ik het voorstel met de decentrale overheden, waaronder het IPO. Ik onderschrijf het belang van de ongevallenregistratie,

omdat wij geen beleid kunnen maken op het gebied van de verkeersveiligheid als de registratie niet deugt. Het voorstel van de heer Hermans om de spitsstroken permanent te maken, vraagt wel het een en ander. Ze liggen er, als het nodig is kunnen wij ze openstellen. Maar als we die stroken de hele dag open willen stellen, moeten we alle procedures doorlopen.

De voorzitter: Een kwartiertje per dag dicht, die stroken!

De heer **Van Hijum** (CDA): Ik kan mij de vraag van de heer Hermans voorstellen als het gaat om de spitsstroken die wel in de planning zitten, maar nog niet zijn aangelegd. Je zou kunnen overwegen deze permanent te maken.

Minister **Peijs:** Wij kunnen zelfs onder het Luchtbesluit 2005 vooruit met een flink aantal spitsstroken. Als wij daar zwaardere trajecten van maken, gaan wij weer de mist in. Laten wij nu aanleggen wat wij kunnen en onszelf niet opnieuw in de problemen brengen. Als de luchtproblemen zijn opgelost, kunnen wij er weer vol tegenaan. Maar op het ogenblik brengen wij onszelf alleen maar in de problemen als wij de spitsstroken permanent gaan openen.

De heer Slob is blij met de punten waarop beweging is te constateren, te weten openbaar vervoer en beprijzing. Ik heb zijn puntenplan nog niet gelezen, maar wij geven daar nog een reactie op, na het goed bestudeerd te hebben. Hij mist ambitie bij stads- en streekvervoer. Ik wil dat met liefde in het Nationaal mobiliteitsberaad neerleggen. Echter, gelet op de jaarlijkse verruiming van 2,1% van de brede doeluitkering is het aan de regio om nieuwe ambities te formuleren. Waar concessies zijn verleend, is het moeilijk de ambities tussentijds te verhogen. Maar straks is er ruimte voor het stads- en streekvervoer.

Uitgangspunt is geen beperking van de mobiliteit. Jarenlang hebben wij dat geprobeerd te bereiken, door automobilisten uit de auto te krijgen, waarover iedereen erg geïrriteerd raakte. Daarom hebben wij gezegd: laten wij het openbaar vervoer nu meer kwaliteit en betere randvoorwaarden meegeven. Er komt een beprijzing op de weg, waardoor 10% over zal stappen van de weg naar het ov. Ik denk daarom dat er voor het ov in de toekomst alle kansen zijn om op eigen kracht dat te doen wat ons met dwang nooit is gelukt. Ik hoop dat u het daarbij zou willen laten. Laten wij samen inzetten op dat verbeterde ov.

Ik onderschrijf de opmerking dat er heel snel duidelijkheid moet komen richting de regio's. Die rekenen daar vast op. Als wij er met elkaar in zouden slagen om voor het einde van het jaar dit traject tot een goed einde te brengen, zullen in de regio's de vlaggen uitgaan, omdat zij dan verder kunnen.

De heer Van der Staaij heeft ook zijn tevredenheid uitgesproken dat er bewogen worden. Wij zullen, zoals gezegd, volgende week dinsdag suggesties doen voor de tekstwijzigingen. Hij onderschrijft ook het schrappen van de Triple-A. Als iedere weg in Nederland er onder gaat vallen, heeft Triple-A geen zin meer en gaan wij gewoon voor de hoofdtransportassen.

Modal shift is een belangrijk punt. Het is mijn vaste overtuiging dat modal shift vanzelf tot stand komt als de randvoorwaarden voor het watervervoer en de trein duidelijk zijn als wij straks de Betuweroute hebben. Dat

zal de trigger zijn om tot een modal shift te komen. Het gaat niet om wat wij als overheid verzinnen aan kleine maatregelen of kleine stimuleringen. Die markt beweegt pas in de richting van modal shift als er een goede businesscase voor is. Straks interesseert het verladers niet meer hoe hun product ergens komt. Zij zeggen gewoon dat het op een bepaalde datum ergens moet zijn en wat het mag kosten. Dan zoekt degene die de vervoerspaden zoekt, het meest efficiënte pad en of dat over het water, met de trein of over de weg is, dat zal de verlader een zorg wezen. Hij wil gewoon zijn spullen op een bepaalde tijd voor een bepaalde prijs ergens hebben. Daar zal de sterke kant van water en trein zich moeten bewijzen. Dat is mijn vaste overtuiging. Als wij moeilijkheden ondervinden met vervoer door de lucht, zullen wij kijken of er projecten liggen in de binnenvaart die naar voren getrokken kunnen worden.

De heer **Van der Staaij** (SGP): Ik had nog een vraag gesteld over de veerponten, maar die kan bij de begrotingsbehandeling volgende week wel worden beantwoord.

Minister **Dekker**: Voorzitter. Ik wil de Kamer danken voor het feit dat zij heeft bevestigd dat de Nota Ruimte, met de uitgangspunten die daarin zijn geschetst, leidend is voor de Nota Mobiliteit. Dat houdt in dat wij een kader schetsen, zoals mijn collega ook heeft aangegeven, en dat wij daarbij uitgaan van de basiskwaliteit die in de Nota Ruimte is geformuleerd. Daar moeten de projecten uit de Nota Mobiliteit ook aan voldoen. Dan hebben wij het natuurlijk over de emissie, over geluid en over luchtkwaliteit. Dat zijn de uitgangspunten die onverkort vanuit de Nota Ruimte op de Nota Mobiliteit van toepassing zijn.

Wat het geluid betreft, hebben wij forse extra investeringen gepleegd om dat geluid te beperken. Het gaat daarbij niet alleen om de voertuigen zelf, maar ook om de wegen, het asfalt en de banden.

Wat betreft de luchtkwaliteit wil ik er toch op attenderen dat wij daar bij de begrotingsbehandeling van VROM een aantal duidelijk afspraken over hebben gemaakt. Wij zullen de Kamer daar ook informatie over geven. Natuurlijk is het uitgangspunt van mij, maar ook van collega Peijs en staatssecretaris Van Geel dat wij inzetten op een vermindering van de gezondheidsrisico's. Dat is het uitgangspunt en daar worden een aantal eisen aan gesteld.

Wij werken op dit moment in een vierslag. Wij zijn bezig met het verwerken van het advies van de Raad van State op de nieuwe wet op de luchtkwaliteit. Samen met provincies en gemeenten is een task force ingericht die de problematiek in kaart brengt. Via 12 pilots wordt de nadere onderbouwing in de plannen voor woningbouw, infrastructuur en bedrijventerreinen bestudeerd. Het kabinet zet een zeer gerichte EU-lobby op ter ondersteuning van het beleid op dit punt. De Kamer zal over dit alles uiteraard geïnformeerd worden.

In antwoord op de vraag van de heer Duyvendak zeg ik met nadruk dat wij natuurlijk inzetten op de kwaliteit van de leefomgeving. Dat is een van onze uitgangspunten. De heer Van der Ham heeft over de verstedelijking gesproken. In de Nota Ruimte zijn de uitgangspunten op dit terrein geformuleerd, zoals het bundelingsbeleid. Vanuit het stedelijk concept moet worden geïnvesteerd in bereikbaarheid. Er zijn niet voor niets zes stedelijke

netwerken en drie regionale netwerken beschreven. In dat kader zijn de kansen voor verstedelijking aangegeven. De signatuur van de steden is van groot belang. Samen met de minister van BZK voer ik gesprekken met vertegenwoordigers van de Holland Acht. De informatie in dit kader kan de minister van BZK betrekken bij zijn nota over het middenbestuur. Ook wij zien in dat de bestuurlijke omgeving van de Randstad verbetering behoeft.

De heer Hermans heeft naar de ruimtelijke reservering gevraagd. Ik wijs hem erop dat in de Nota Mobiliteit de benodigde ruimtelijke reserveringen zijn aangegeven.

De **voorzitter**: Wij zijn hiermee gekomen aan het einde van een zeker niet emotioneel, maar tot op heden wel motieloos debat. De regering heeft toegezegd dat de Kamer volgende week dinsdag 6 december de wijzigingen zal ontvangen. Misschien kan er een sinterklaasgedichtje bij. De commissie zal zo snel mogelijk kenbaar maken wanneer de behandeling wordt hervat en, naar ik hoop, afgerond.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Voorzitter. Minister Peijs had ons beloofd dat wij vandaag de brief over de HSA-exploitatie zouden krijgen, maar die heb ik nog niet ontvangen.

Minister **Peijs**: De brief is klaar, maar ik heb hem nog niet gelezen. Dat kon ook niet, want ik heb de hele dag in de Kamer gezeten.

De **voorzitter**: Ik begrijp dat de Kamer deze brief binnenkort zal ontvangen.

Ik dank de aanwezigen voor hun inbreng en uithoudingsvermogen.

Sluiting 20.20 uur.

Den Haag, 28 november 2005

Hierbij ontvangt u mede namens de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer de antwoorden op de feitelijke vragen, welke gesteld zijn door de leden van de Vaste Kamercommissie voor Verkeer en Waterstaat tijdens de eerste termijn van het Nota Overleg «Nota Mobiliteit», gehouden op 28 november 2005. De antwoorden op de overige vragen zullen mijn collega van VROM en ik mondeling geven.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
K. M. H. Peijs

Vraag van het lid Verdaas (PvdA)

1

Hoeveel meer groen licht heeft u nodig om voor dit (ABvM) perspectief te gaan (immers iedereen staat te trappelen of gaat u liever voor geen draagvlak).

Ik heb niet meer groen licht nodig dan dat u een dezer weken akkoord bent met de nota mobiliteit. Dan kan ik morgen aan de slag met de voorbereidingen zoals in de uitvoeringsagenda genoemd.

Vraag van het lid Verdaas (PvdA)

3

Wat zijn aanvaardbare systeemkosten (in % van totale opbrengst)?

Ik had al in de schriftelijke beantwoording aangegeven wat de huidige percentages bij de verschillende internationale systemen zijn. Dat varieert tussen de 57% (Londen) tot 19% (Duitse maut). In de Wet Bereikbaarheid Mobiliteit staat 20%. Dat vind ik dus allemaal te hoog. Gaat immers om een bedrag tussen de 3,5 en 5 miljard op jaarbasis. Daarvoor is wat mij betreft het moment van de kostenmonitor een veel geschikter moment. Dan hebben we inzicht in de kosten en op welke punten die kosten lager kunnen worden. Dat moment is in september volgend jaar. Nu denk ik aan een percentage dat onder de 10% ligt.

Vraag van het lid Verdaas (PvdA)

4

Wat zijn voor het kabinet aanvaardbare systeemkosten (in % van totale opbrengst)

Inning van de BPM kost 0,5%, de MRB 2% van de opbrengst. Dit is inclusief handhaving.

Vraag van het lid Verdaas (PvdA)

5

Gaat het kabinet praten met de verzekeraars over hun plannen rond kilometerverzekeringen

Zover ik weet zijn er alleen verzekeraars die een kilometer verzekering aanbieden zonder techniek. (Deze is overigens alleen aantrekkelijk voor weinig rijders.) Naast verzekeringen zijn er wellicht ook andere features die op termijn aantrekkelijk zijn om mee te liften met het systeem van beprijzen. Maar ik wil eerst beginnen met de kilometerprijs naar tijd, plaats (veiligheid) en milieukeurmerken. Daarbij heeft de gehele markt wat mij betreft een heel belangrijke rol en daar schaar ik de verzekeraars ook onder. Na behandeling van de Nota ga ik natuurlijk dit ook verkennen. Het is nu reeds een onderdeel van het Innovatieprogramma Transumo.

Vraag van het lid Verdaas (PvdA)

6

Bent u bereidt om uw passieve houding aangaande ABvM in te ruilen voor ambitie en pioniersgeest (gegeven ook het maatschappelijk draagvlak) Dit eventueel met gebruik van het Innovatie Platform voor het uitzoeken van vragen.

Ik vind het onterecht dat u het heeft over een passieve houding ten aanzien van anders betalen voor mobiliteit. Met het instellen van het Platform heb ik een al jaren slepend dossier weer vaart gegeven. Gebrek aan pioniersgeest op dit punt kunt u mij niet ontzeggen. Met beprijsen kan ik mijn ambities van de nota mobiliteit halen. Ik vind de ambitie dat de bereikbaarheid op de weg weer terug is op het niveau van begin 1990 zeer ambitieus. Ook de uitvoeringsagenda straalt wat mij betreft activiteit uit.

Vraag van het lid Verdaas (PvdA)

9

Wil het kabinet ook voor de A6/A9 uitgaan van het ruimtelijk programma en de netwerkanalyses in de regio?

Ja.

In de planstudie Schiphol-Amsterdam-Almere wordt als één van de hoofdalternatieven onderzoek verricht naar de mogelijke aanleg van de A6/A9. Bij het bepalen van de effecten wordt daarbij uitgegaan van het ruimtelijk programma in de regio. Daarbij is vooral de voorziene verdere groei van Almere van belang. Uitgegaan wordt van de in de Nota Ruimte opgenomen groei van Almere met 40 000 woningen in 2030 conform het middenscenario. Bovendien worden scenario's doorgerekend, die uitgaan van een lagere- én een hogere groei van Almere.

Tussen de planstudie Schiphol-Amsterdam-Almere en de netwerkanalyse in de Noordvleugel bestaat een onderlinge relatie. Resultaten van de planstudie zullen waar nodig worden betrokken bij de netwerkanalyse en omgekeerd.

Vraag van het lid Dijkema (PvdA)

14

Stads- en streekvervoer: graag uw reactie op twee zaken: 1) Bundeling van middelen voor doelgroepenvervoer (want dit lijkt nog niet van de grond te komen) en beleidsvrijheid voor decentrale overheden. 2) Daarom tariefvrijheid, want anders bind je de decentrale overheden de beide handen op de rug.

Bundeling van middelen voor het doelgroepenvervoer gebeurt al op regionaal niveau met de combinatie van collectief Wvg-vervoer en de regiotaxi. Dat is een goede basis voor uitbreiding met andere doelgroepen, maar het blijkt lastig te zijn om dit op korte termijn te realiseren. Dat willen we doen met behulp van experimenten, zoals gevraagd met de motie Dijkema (nr. 15) van eind vorig jaar. Over de voortgang daarbij wordt u binnenkort per brief door mij nader geïnformeerd. Wat betreft tariefvrijheid merk ik op dat op dit punt al beleidsvrijheid bestaat voor decentrale overheden, zoals blijkt uit diverse decentrale initiatieven in combinatie met regionale vervoerbewijzen.

Vraag van het lid Dijkema (PvdA)

15

Wanneer gaan we bij innovatie over van praten naar doen? Is Verkeer en Waterstaat nu echt de grote regisseur, de aanjager of zelfs maar de launching customer?

Voor VenW is innovatie is niet iets van mooie woorden. Innovatie is een onlosmakelijk onderdeel van ons beleid: innovatie is een must. Wil VenW zijn beleidsdoelstellingen kunnen halen dan lukt dat alleen maar als er, naast traditionele maatregelen, ook innovatieve oplossingen in het

geweer worden gebracht. Daarbij werken we «van buiten naar binnen». Dat geldt overigens niet alleen voor mobiliteit maar ook voor het waterbeleid.

Op 1 november zijn er tijdens «de dag van Maarssen» per deelsector afspraken gemaakt over de innovatieagenda voor de komende jaren, en zijn er ook meerdere concrete afspraken over innovatieprojecten gemaakt. Een voorbeeld is het versneld oplossen van het fileleed op de A2 tussen Amsterdam en Utrecht, door slim gebruik te maken van technische innovaties en innovatieve samenwerkingsvormen. Dit als uitvloeisel van het werk van het vorig jaar opgerichte VenW-Beraad Kennis en Innovatie, met daarin captains of industry, en zwaargewichten uit de kennisinfrastructuur, die samen de verschillende deelsectoren kunnen overzien en mobiliseren. VenW is daarbij soms regisseur, soms aanjager, en soms ook launching customer. Dat verschilt per deelsector. Voor het goederenvervoer is het vaak belangrijk dat wij er voor zorgen dat de regelgeving is toegesneden op de logistieke concepten en dito eisen. Voor de bouwsector geldt dat VenW als mega-opdrachtgever veel sturender zal zijn. De rol van regisseur ligt daarmee op het bordje van VenW, waarbij het er veelal om gaat de sector maximaal uit te dagen tot vernieuwing middels slimme PPS-arrangementen. Deze rol wordt overigens vaak gecombineerd of aangevuld met die van launching customer. Launching customership is ook bij uitstek de weg waarlangs VenW nieuwe ontwikkelingen in het netwerkmanagement probeert in te voeren (voorbeelden zijn: compact rijden, rijtaakondersteunende systemen).

Daarnaast heeft VenW ook al langere tijd een aantal innovatieprogramma's lopen, waarvan de resultaten zichtbaar zijn in ons werk. Tijdelijke bruggen om overlast bij wegwerkzaamheden te voorkomen, en asfalt op de rol, zijn voorbeelden van dit soort ontwikkelingen.

Vraag van het lid Van Hijum (CDA)

18

Hoe is de aansluiting tussen de nota's verzekerd voor nieuwe woonlocaties? Zullen Leidsche Rijn taferelen kunnen worden voorkomen? Kortom : hoe zorgen we voor «eerst bewegen dan beprijzen»?

De afstemming tussen ruimtelijke ontwikkelingen en verkeer en vervoer vindt op verschillende manieren plaats. Op rijksniveau zijn er zogenaamde projectenveloppen waarin grote ruimtelijke en infrastructurele opgaven in onderlinge samenhang worden behandeld.

Op het regionale niveau is de samenhang tussen ruimte en mobiliteit in eerste instantie een verantwoordelijkheid voor de decentrale overheden. Zij hebben daarvoor ook de budgetten gekregen met de BDU Verkeer en Vervoer. Daarnaast maken rijk en regio netwerkanalyses voor de stedelijke netwerken uit de nota Ruimte. Een eerste stap daarbij is om de toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen tot 2020 in beeld te brengen. Op basis daarvan wordt er een beeld van de toekomstige problemen gemaakt. In de fase daarna worden er gezamenlijk maatregelpakketten gemaakt en wordt er geprioriteerd. Deze aanpak zorgt ervoor dat er eerder afspraken worden gemaakt over benodigde investeringen. Alle betrokken partijen dienen zich daarbij in te spannen voor het tijdig realiseren van de benodigde maatregelen.

Daarmee wordt dus hard gewerkt aan «eerst bewegen».

Vraag van het lid Van Hijum (CDA)

21

Bent u bereid te kijken naar doelgroepstroken voor vracht voor doorgaand transport over A12, A1 of A4 naar Zuid- en Oost-Europa?

Het lijkt mij goed om dit als onderzoek op te nemen in de Uitvoeringsagenda.

Ik wil dan kijken naar verschillende mogelijkheden voor ontvlechting, dus zowel personen versus goederen als korte-afstandsverkeer versus doorgaand verkeer.

Bij de mogelijkheden zal ik in ieder geval kijken wat de bijdrage is aan de doelstellingen voor bereikbaarheid, en wat de kosteneffectiviteit van de maatregel is.

Vraag van het lid Van Hijum (CDA)

22

Wil het kabinet een procedure instellen conform de commissie Duijvenstein voor grote projecten voor de invoering van ABvM?

Ja, ik wil graag TCI-proof werken. Dat betekent niet alleen voldoende betrokkenheid van de omgeving tijdens het proces, maar ook voldoende interactie- en informatiemomenten met u. Met dit debat in deze kamer acht ik dan ook de fase van nut en noodzaak de zogenaamde initiatieffase – voor beprijzen als afgerond en start ik de voorbereidingsfase. Ik zal u door een halfjaarlijkse voortgangsrapportages op de hoogte houden. Ik zal u nog dit jaar de door mij voorgestelde aanpak schriftelijk sturen. Ik vind het nu nog niet opportuun om de status van «groot project» aan Anders Betalen voor Mobiliteit toe te kennen. Afhankelijk van de uitkomst van de monitor wil ik de status opnieuw bezien. (Bij een go is een dergelijke status niet meer dan logisch).

Vraag van het lid Van Hijum (CDA)

25

Kan de minister aangeven wanneer het vervangen van conventionele infrastructuur nog doelmatig is? In hoeverre is het mogelijk om geleidelijk over te stappen op een nieuw spoorstelsel (ERTMS)?

Doelmatigheid vervanging

ProRail heeft in haar meerjarige financiële planning inzichtelijk gemaakt welke middelen noodzakelijk zijn voor het beheer en instandhouding van de spoorinfrastructuur. Vervanging maakt daarvan onderdeel uit. Om de raming extra robuust te maken heeft ProRail Booz Allen Hamilton een audit op het Financieel Meerjarenplan laten doen.

Om in het Financieel Meerjarenplan ook de vervangingen goed inzichtelijk te kunnen maken is een Meerjaren Vervangingsplan opgesteld. In het Meerjaren Vervangingsplan is op basis van technische levensduur een planning opgesteld van de benodigde vervangingsinvesteringen in de periode tot en met 2025 voor de diverse spoorstelsels, waaronder bovenbouwvernieuwing en beveiliging. Hierbij is eerst de vraag beantwoord of de vervanging van de infrastructuur – gericht op functiebehoud – wel rendabel is. Om deze vraag te beantwoorden zijn diverse business cases opgesteld. De conclusie van de business case is dat op tijd vervangen goedkoper is dan lang onderhouden.

Systeemsprong 25 kV / ERTMS

Het huidige beveiligingssysteem wordt gemoderniseerd en vervangen. Als eerste stap ga ik – zoals ik reeds aan u heb toegezegd – het door rood licht rijden voorkomen (ATB ++). Voor de langere termijn zijn middelen beschikbaar voor de vervanging en modernisering van het beveiligingssysteem. Mogelijk dat hierbij het Europese ERTMS-systeem, zoals dat straks in gebruik zal zijn op de HSL-Zuid, de Betuweroute en tussen Amsterdam en Utrecht, toegepast kan worden. Voor de invoering van ERTMS zijn op de begroting niet expliciet middelen gereserveerd. Binnen

het totale budget voor BB21 van € 271 mln is een aanzienlijk deel bestemd voor (en reeds uitgegeven) aan de ontwikkeling van ERTMS-systemen. ProRail heeft mij in haar meerjarige financiële planning aangegeven dat voor de periode 2006 tot en met 2020 € 1,8 mld nodig is voor vervanging van het beveiligingssysteem. Deze middelen zijn opgenomen in de NoMo-ramingen spoor. Het bestaande beveiligingssysteem zal op diverse trajecten door ERTMS worden vervangen. Op welke trajecten dat exact zal zijn, wordt door ProRail (mede in verband met het Europese implementatie programma ERTMS) momenteel nog onderzocht. Ik verwacht eind 2006 daarover meer duidelijkheid te hebben. Ook zullen de beheersingssystemen voor de bediening van de seinen en wissels vervangen en gemoderniseerd worden. Daarbij zal de betrouwbaarheid verder vergroot worden, zodat storingen in een systeem of op één locatie niet meer meteen tot gevolg hebben dat het spoorwegnet in een groot deel van het land platligt. 25 kV wordt nu toegepast bij twee aanlegprojecten, te weten de HSL-Zuid en Betuweroute. Ik heb u al eerder aangegeven (brief van 17 december 2004, kenmerk DBS/2004/5977 en brief van 18 oktober 2005, kenmerk U.05 02100) dat invoering van 25 kV op het hele net voorlopig niet opportuun is, noch beleidsmatig, noch budgettair.

Vraag van het lid Van Hijum (CDA)

26

Graag duidelijkheid over de vraag of provincies het beheer van deel van spoornetwerk kunnen krijgen (blz 23 versus blz 61). Kamer heeft daarover motie aanvaard.

Dit onderwerp is eerder aan de orde geweest bij de behandeling van de beheerconcessie, bij de behandeling van de contractsectorconcessies vóór de zomer en u heeft hierover in het kader van de begroting 2005 een motie ingediend waarin u de regering vraagt te streven naar het decentraliseren van het beheer van spoorlijnen met een exclusieve regionale functie. Tenslotte heeft u hierover een schriftelijke vraag gesteld voorafgaand aan dit NoMo debat.

Zoals ik hierover heb aangegeven is decentralisatie van het beheer van delen van het spoorwegen – gezien de complexiteit en de noodzakelijke wetsaanpassing – vooralsnog niet aan de orde. Ik wil hiervoor eerst ervaring opdoen met Randstadrail waarvan het beheer zal worden overgedragen onder het specifieke wettelijke regime voor lokaalspoorwegen. Daar wil ik eerst ervaringen mee opdoen om te bezien of decentralisatie van beheer en instandhouding ook in andere situaties opportuun kan zijn. Dit heb ik afgesproken met de decentrale overheden en tevens aangegeven in mijn schriftelijke reactie van 17 december 2004 op uw motie.

Vraag van het lid Van Hijum (CDA)

27

Welke mogelijkheden zijn er om wegwerken, achterstanden vaarwegen en onderhoud sneller aan te pakken?

- Ik heb het onderhoud van de waterwegen in de periode 2004 tot 2010 een extra impuls van 700 miljoen gegeven.
- Het zwaartepunt van deze impuls ligt voor de vaarwegen (ofwel de afronding van projecten) in de jaren 2007 tot 2010. Het kan dus kloppen dat de indruk bestaat dat het allemaal wat sneller kan.
- De plannen voor 2006 liggen nu klaar. Daar moet je niet te veel aan sleutelen, want dan moet RWS veel werk overdoen en dat is alleen maar inefficiënt. In 2007 worden de onderhoudsuitgaven met 33% opgeschroefd en in 2008 nog eens met 14% extra. Veel sneller kan het dus niet.

- Na 2010 neemt de ambitie nog verder toe. In de periode 2010–2020 is 7,5 miljard uitgetrokken voor onderhoud van de waterwegen.

Vraag van het lid Van Hijum (CDA)

29

Kan regering een integraal stappenplan toezeggen door de hervorming van autobelastingen, waarbij ook differentiatie naar milieukeurmerken wordt meegenomen?

Ik zal u de door mij voorgesteld aanpak van de kilometerprijs, indien gereed, schriftelijk sturen.

Vraag van het lid Van Hijum (CDA)

30

Duurzaam vervoer: Hoe ziet u uitrolstrategie, die begint bij het OV (concessies) en het eigen wagenpark van overheden (aanbesteding/lease)?

Transitie naar duurzaam vervoer is het meest effectief bij autoverkeer omdat de auto het overgrote deel van de mobiliteit voor z'n rekening neemt. Dit neemt niet weg dat in het OV duurzame technieken ook aandacht verdienen. In de praktijk gebeurt dat al.

In het Platform Duurzame Mobiliteit wordt door bedrijfsleven en overheden gewerkt aan het versneld op grote schaal introduceren van schone brandstoffen (bijv. rijden op aardgas) en schone voertuigen (bijv. de Whisper bus). Ik stimuleer dat decentrale overheden in hun concessies voor het stads- en streekvervoer innovaties bevorderen. Het rijk heeft onlangs een subsidieregeling ingesteld voor bussen die een bijdrage leveren aan het verbeteren van de luchtkwaliteit. Een mooi voorbeeld van aandacht voor luchtkwaliteit is een onlangs door provincie Noord-Holland aanbestede concessie; aandacht voor luchtkwaliteit heeft ertoe geleid dat Connexxion begin 2006 met aardgasbussen gaat rijden.

De milieuprestatie van de trein is bij hoge bezetting relatief gunstig in verband met grootschalig gebruik van elektrische tractie. De NS heeft nu een nieuwe serie stoptreinen aangeschaft die zuiniger omgaan met energie.

Mijn beleid is er op gericht de bestaande vervoerscapaciteit beter te benutten. Meer mensen met dezelfde bus, trein of tram draagt ertoe bij dat het personenvervoer minder beslag legt op het milieu.

Op de dag van Maarssen van 1 november jl. heb ik aangekondigd dat ik in het voorjaar van 2006 met een innovatieagenda zal komen voor ondermeer de sector verkeer. Deze agenda stel ik op samen met het bedrijfsleven en andere overheden. Het OV zal een onderdeel van de agenda uitmaken.

De uitrolstrategie voor het eigen wagenpark van de overheden ziet er als volgt uit. Bij de inkoop van het wagenpark hanteert het rijk een speciaal segment voor nieuwe technologie. De strategie is er op gericht dit segment in de komende jaren (sterk) te laten groeien. Dit door middel van pilots en door het toewerken naar samenwerking bij de inkoop tussen verschillende overheden. Daardoor kan schaalgrootte worden verkregen. Op dit terrein worden thans gerichte pilots voorbereid voor auto's op aardgas, auto's op aardgas en waterstof en auto's die op ethanol en benzine kunnen rijden zogeheten flexifuel voertuigen.

Vraag van het lid Van Hijum (CDA)

31

Duurzaamheid in concessies: Uitgangspunt moet zijn dat alle landsdelen met de trein bereikt kunnen worden.

Dit is een onderwerp waar we bij de behandeling van de concessies uitgebreid bij hebben stilgestaan. Op wens van de Kamer is hierover in de concessie opgenomen (art. 6): «NS draagt zorg dat met het aangeboden vervoer het publiek belang van het personenvervoer per trein is gewaarborgd en het aangeboden vervoer dienovereenkomstig bijdraagt aan de bereikbaarheid van met name de grote steden en economische kerngebieden, in het bijzonder gedurende de spits, en bijdraagt aan de bereikbaarheid van alle landsdelen.» Ik zal dit opnemen in de essentiële onderdelen van de PKB.

Tot 2015 is de ontsluiting van de landsdelen per trein in de concessies geborgd. In 2008 kijken we in de evaluatie naar de huidige concessies en heb ik ook meer inzicht in de ontwikkeling van de vervoervraag op deze trajecten. We kunnen dan bezien of de concessie aanpassing op dit punt behoeft.

Vraag van het lid Van Hijum (CDA)

32

Ontwikkeling landelijk informatie systeem op basis van PPS-constructie, vergelijkbaar met de aanpak in Berlijn?

Het Berlijnse systeem is een sympathiek systeem, dat mogelijk ook in Nederland zou kunnen worden gebruikt. Dat hangt af van de vraag of het vertaalbaar is naar de Nederlandse situatie, bijvoorbeeld als het gaat om schaalgrootte en betrokken partners.

Dit wordt onderzocht in de opzet voor een geordende informatie-huishouding voor verkeersinformatie en verkeersmanagement, die ik samen met de commissie Laan aan het ontwikkelen ben. In de loop van 2006 weet ik meer over de toepasbaarheid van het Berlijnse systeem in Nederland.

Vraag van het lid Gerkens (SP)

33

Is de minister het er mee eens dat vervoermanagement onderbelicht is?

Nee, ik ben het hier niet mee eens. Op diverse plaatsen in de Nota Mobiliteit komt dit onderwerp aan de orde, ook in het bredere kader van mobiliteitsmanagement. Het onderwerp komt ook expliciet aan de orde in de netwerkanalyses en mobiliteitsmanagement is onderdeel van het MIT-proces. Daarnaast is bij V&W vervoermanagement een van de maatregelen die worden toegepast bij grotere wegwerkzaamheden.

In het algemeen ligt ten aanzien van vervoermanagement met name ook een belangrijke een taak voor het bedrijfsleven en lokale overheden. Op dit punt dienen op het lokale niveau zakelijke afspraken gemaakt te worden om de locatiebereikbaarheid te verbeteren.

Vraag van het lid Gerkens (SP)

34

Transportbesparing: Hoe serieus gaat u dit handen en voeten geven? Want Nederland distributieland is nog realiteit. U schrijft dat «overal in Nederland aan Transport besparing wordt gewerkt». Dit impliceert dat alleen het bedrijfsleven aan de slag gaat, maar er blijkt geen concrete rijksambitie uit uw reactie?

Wij zijn al een aantal jaren bezig met het programma transportbesparing. Ik acht het programma succesvol, vooral omdat het het bedrijfsleven aanspreekt om na te denken over een vervoerefficiënte wijze van produceren. Ik ben van plan dit programma uit te breiden waardoor ook de vervoerders erbij betrokken worden. Kern van het nieuwe programma is

dat het goederenvervoer zo efficiënt mogelijk afgewikkeld wordt, zonder de economische ontwikkeling te schaden, door:

- zoveel mogelijk te voorkomen dat er vervoerd moet worden (door aanpassing van het product);
- als er toch vervoerd moet worden, dit zo km-efficiënt mogelijk te doen (logistieke efficiency);
- als er toch vervoerd moet worden, dit zo energie-efficiënt mogelijk te doen (energiebesparing).

Het programma sluit zoveel mogelijk aan bij Europese initiatieven. Ik zal de TK in de loop van volgend jaar over dit programma informeren.

Vraag van het lid Gerkens (SP)

35

Waarom zijn OV-projecten als BB21 opeens in de ijskast gezet? Hoe denkt de minister over de vele onderzoeken die zeggen dat groei mogelijk is?

BB21

Het project BB21 is niet in de ijskast gezet. Binnen het totale budget voor BB21 van € 271 mln is een aanzienlijk deel bestemd voor (en reeds uitgegeven) aan de ontwikkeling van ERTMS-systemen. Voor de langere termijn zijn middelen beschikbaar voor de vervanging en modernisering van het beveiligingssysteem. Mogelijk dat hierbij het Europese ERTMS-systeem, zoals dat straks in gebruik zal zijn op de HSL-Zuid, de Betuwe-route en tussen Amsterdam en Utrecht, toegepast kan worden. ProRail heeft mij in haar meerjarige financiële planning aangegeven dat voor de periode 2006 tot en met 2020 € 1,8 mld nodig is voor vervanging van het beveiligingssysteem. Deze middelen zijn opgenomen in de NoMo-ramingen spoor. Het huidige beveiligingssysteem wordt dus gemoderniseerd en vervangen.

Onderzoeken groei

Ook ik ga in de Nota Mobiliteit uit van groei. De groei is geanalyseerd in de probleemverkenning van AVV voor de Nota Mobiliteit PKB I. De groei is naar tijd en plaats verschillend. Het gaat vooral om groei van ruwweg 50% in de spitsuren in de Randstad (2020 t.o.v. 2000). De groei die tot 2020 wordt verwacht betreft vooral trajecten van, naar en tussen de grote steden; dit zijn trajecten waar in het MIT maatregelen worden genomen. Voor wat de exacte groeicijfers tot 2020 betreft ben ik ambitieus, maar realistisch tegelijkertijd en reken ik mij niet rijk. De in de Nota verwachte groei van de vraag is kleiner dan de capaciteitstoename. De netwerk-analyses, de gevraagde nadere vervoerstudie van de NS en de midtermreview zullen de groei tot 2020 scherper moeten maken. Indien de groei hoger is dan nu gedacht, zullen NS en ProRail via de jaarlijkse vervoer- en beheerplannen tijdig maatregelen nemen (materieel, dienstregeling, logistiek en infrastructuur).

Vraag van het lid Gerkens (SP)

36

Zojuist is de Nederlandse vereniging van reizigers opgericht. Hoe denkt de minister over de bijdrage van reizigers in de concessie systematiek?

De bijdrage van de reizigers in de concessiesystematiek vind ik van groot belang. Daarom is de positie van de reiziger zorgvuldig geborgd in de Wp2000. Concessieverleners en concessiehouders zijn wettelijk verplicht over diverse onderwerpen advies te vragen aan en overleg te plegen met consumentenorganisaties. Met de Concessiewet is de Wp2000 recentelijk aangepast om de inspraak van de reiziger nog verder te verbeteren. Rijk,

decentrale overheden en vervoerbedrijven dienen elk, vanuit een verschillende invalshoek, het belang van de reiziger.

In de praktijk van de concessieverlening, zowel bij het regionaal OV als bij het spoor, wordt met verschillende bestaande consumentenpartijen samengewerkt. Als de nieuwe vereniging van Reizigers de belangen van de reiziger in het OV serieus gaat behartigen, dan is deze partij wat mij betreft ook welkom aan tafel, voor het spoorvervoer in het Locov. Voor het regionaal OV is het al dan niet betrekken van consumentenpartijen primair de verantwoordelijkheid van de decentrale overheden, uiteraard binnen genoemde wettelijke kaders.

Vraag van het lid Gerkens (SP)

37

Feitelijk: Hoeveel geld is uitgegeven aan (de facilitering) van het Platform Nouwen? Want er is geen draagvlak voor de uitkomsten en daarmee is aan de opdracht niet (volledig) voldaan.

Aan het Platform is in het totaal zo'n € 350 000 uitgegeven voor personeelskosten, huisvesting, communicatie en draagvlakonderzoek. Het Platform heeft aan een cruciale voorwaarde voldaan om echt Anders te gaan Betalen voor Mobiliteit. Zij hebben draagvlak opgeleverd en zijn met een unaniem advies gekomen. Dat advies is, zoals u heeft kunnen lezen, het uitgangspunt van Anders Betalen in de Nota Mobiliteit. En daarmee heeft het Platform aan haar opdracht voldaan.

Vraag van het lid Gerkens (SP)

38

Hoeveel overhead acht de minister acceptabel voor het inningsstelsel (ABvM)?

Zie het antwoord op vraag 3. Daarvoor is wat mij betreft het moment van de kostenmonitor het moment.

Vraag van het lid Gerkens (SP)

39

Wil de minister de A4 midden Delftland wegstrepen? En de tweede Coentunnel? Beide projecten verplaatsen alleen files en zijn slecht voor het milieu.

De projecten die u noemt zijn verkeerskundig belangrijke schakels in het wegennet en helpen de filedruk te verminderen. Ik wil ze dus niet wegstrepen. In de planvorming neem ik natuurlijk die maatregelen mee, die ervoor zorgen dat er aan de wettelijke normen voor geluid en lucht wordt voldaan.

Overigens zorgt de Nota Mobiliteit voor zowel een verbetering van de bereikbaarheid, alsmede voor de leefbaarheid én veiligheid. De suggestie dat er projecten moeten worden geschrapt ten behoeve van het milieu deel ik dus niet.

Vraag van het lid Hofstra (VVD)

44

Betrouwbaarheid, berekend via modellen, stelt me niet gerust. De praktijk wijst anders uit, kan iedereen constateren. Wat vindt u hiervan?

De betrouwbaarheid wordt berekend ten opzichte van de gemiddelde reistijd op een bepaald tijdstip. Deze gemiddelde reistijd is de tijd die

mensen bij vertrek ingeboekt hebben als te verwachten reistijd. In de spits wordt derhalve met een langere reistijd rekening gehouden dan buiten de spits. Daarnaast gaat het om een landelijk gemiddelde. Voor sommige trajecten valt de betrouwbaarheid dus lager uit, voor andere hoger. Voor gebruikers die op de meer onbetrouwbare trajecten zitten, kan de ervaring dus anders zijn.

De berekeningen zijn uitgevoerd door het Ruimtelijk Planbureau, in samenwerking met TNO, en daar heb ik het grootste vertrouwen in. Met de Nota Mobiliteit wordt overigens de betrouwbaarheid, ook op de slechte trajecten, beter.

Vraag van het lid Hofstra (VVD)

45

Klopt het knelpuntenkaartje? Waarom zijn bijvoorbeeld A1 tussen Apeldoorn en Twente en de ringweg om Groningen geen knelpunt?

Ja, het knelpuntenkaartje klopt. Ik heb geen reden om te twijfelen aan de uitkomst van de knelpuntenanalyse, waarin landelijk op een uniforme wijze wordt gerekend.

In heel Nederland is sprake van dezelfde knelpuntdefinitie. Er wordt geen onderscheid gemaakt tussen regio's.

In het voorjaar is – op verzoek van de Kamer – een herijking van de knelpuntenanalyse uitgevoerd. Hierover is overeenstemming met de regio's. Resultaat is dat er overeenstemming bestaat over de cijfers die zijn gebruikt voor de vulling van de modellen.

De A1 tussen Apeldoorn en Twente en de ringweg om Groningen zijn inderdaad geen knelpunten, en ook niet «net-niet» knelpunten. Voor de A1 geldt overigens dat hier nog benuttingsmaatregelen als onderdeel van ZSM worden gerealiseerd.

In de netwerkanalyses kijk ik meer diepgravend naar de belangrijkste stedelijke netwerken, waaronder Groningen-Assen.

De knelpuntenanalyse wordt tweejaarlijks herijkt. Mochten de ontwikkelingen dus anders gaan, dan zal dit zeker naar voren komen.

Vraag van het lid Hofstra (VVD)

47

Is er een kabinetsstandpunt over het IBO gebruiksvergoedingen goederenvervoer? Houdt het kabinet vast aan het idee dat elke modaliteit zijn kosten moet betalen? Dan trekt de vrachtwagen de Betuweroute toch nog verder leeg? Moeten we hier niet nader over doorpraten ook gezien de influx van 0 Europese chauffeurs?

De heer Hofstra wil de discussie over het beprijzen van goederenvervoer breed voeren. Ik wijs hem er op dat het kabinetsstandpunt over het beprijzen van WEGvervoer is neergelegd in de Nota Mobiliteit. Ik zou de discussie met de Kamer over deze vorm van beprijzen dan ook in dit kader nu te voeren.

Er komt nog wel een kabinetsstandpunt over het beprijzen van spoor en binnenvaart. Ik verwacht dat de eerste helft van 2006.

Vraag van het lid Duyvendak (GroenLinks)

52

Beprijzen snel invoeren, via stappenplan:

1. maak regionale beprijzing wettelijk mogelijk
2. bepaal een proefregio
3. gebruik bestaande techniek
4. breid langzaam uit, hetzij sectoraal (vrachtverkeer), hetzij regionaal.

Wat is uw reactie?

Met de versnellingsprijs maak ik al de eerste stap. Daarmee is een extra instrument voor beprijzen in de regio, naast parkeerbeleid en andere regionale prijsinstrumenten, aanwezig. Ik gebruik daarvoor bestaande techniek. Voor de overige acties verwijs ik u naar de uitvoeringsagenda, zowel voor de versnellingsprijs als voor de kilometerprijs. Daarbij wordt gekeken naar de juridische en technische inpasbaarheid.

Vraag van het lid Duyvendak (GroenLinks)

54

Uit onderzoek blijkt dat de A4 Middenelfland niet tot minder, maar tot meer verkeer op de A13 leidt. Wat betekent dat voor dit project? Moeten deze, en de A4 Hoekse waard, niet als reservering uit de plankaarten.

Het aantal voertuigen op de A13 neemt af met de aanleg van de A4 Delft-Schiedam t.o.v. de referentiesituatie en daarmee verbetert de bereikbaarheid via de A13.

Wel is het zo dat het aantal voertuigen op de A13 en de A4 DS tezamen toeneemt t.o.v. de referentiesituatie. Dit is logisch aangezien er een extra capaciteit van 2x2 rijstroken wordt toegevoegd.

Ik zie dus geen aanleiding de plankaart te wijzigen.

Vraag van het lid Van de Ham (D66)

61

Waarom zijn OV-alternatieven niet meegenomen in de studies voor de A6/A9? Gebeurt dit nog?

In de planstudie Schiphol-Amsterdam-Almere, waarvan de A6/A9 één van de hoofdalternatieven vormt, wordt onderzoek gedaan naar het hoofdwegenet in de corridor tussen Schiphol en Almere. Op basis van de verkenning Haarlemmermeer-Almere, die aan de planstudie vooraf is gegaan, is geconcludeerd, dat tot 2020 in het OV, behalve op de Zuidas, geen verdere capaciteitsproblemen te verwachten zijn. Daarom is in het kader van de planstudie besloten het OV niet verder te onderzoeken. Wel wordt in het kader van de Structuurvisie Zuiderzeelijn een ZZL-variant via het IJmeer onderzocht. Daarnaast voert de regio zelf ook een verkenning uit naar een regionale OV-verbinding (sneltram of metro) via het IJmeer. Bovendien wordt het OV onderzocht in het kader van de netwerkanalyse Noord-vleugel.

Het is de bedoeling dat in het voorjaar van 2006 geïntegreerde besluitvorming over alle betrokken dossiers plaats vindt.

Vraag van het lid Hermans (LPF)

67

Onderhoud: Ik zie verschillende data: IBO 2007, review in 2006, optimaal beheer 2005, Wat gaat we nu precies doen, ook in reactie tot mijn eerdere moties?

In 2003 heb ik besloten op de achterstanden in het onderhoud in te gaan halen.

In het IBO Beleid en Onderhoud worden de mogelijkheden onderzocht om onderhoud te optimaliseren en te differentiëren in de basiskwaliteitsnormen. De resultaten van het IBO verwacht ik in de loop van 2006.

In de Midterm-review wordt geëvalueerd hoever het staat met het wegwerken van de achterstanden, of daarmee de beoogde doelen worden gehaald en of er reden is tot bijstelling te komen van de geplande onder-

Vraag van het lid Hermans (LPF)

68

Hoe krijgen we de NS aan tafel om meer met de decentrale overheden af te stemmen? Graag uw reactie.

Na een uitvoerig debat in de Tweede Kamer over de vervoerconcessie is de rol van de regio versterkt. NS heeft de verplichtingen met de decentrale te overleggen. In het jaarlijkse vervoerplan maakt NS uitvoerig zichtbaar hoe zij is omgegaan met de wensen van decentrale overheden. Ik zie hierop toe.

Deze afspraken bieden voldoende aanknopingspunten om NS aan tafel te krijgen. Tevens zal een conflictbeslechtingskader worden uitgewerkt en komt er een OV-ambassadeur. Als het overleg niet goed verloopt is het in eerste instantie aan de betrokken partijen om elkaar hierop aan te spreken. In tweede instantie kan men bij mij aan kloppen als NS haar verplichting in de concessie niet nakomt.

Vraag van het lid Hermans (LPF)

69

Waarom bevat de Nota Mobiliteit geen streven voor de kostendekkingsgraad in het stads- en streekvervoer, bijvoorbeeld 50 procent?

Met de invoering van de Brede Doeluitkering verkeer en vervoer (BDU), aanbesteding en tariefvrijheid is er voor het rijk geen reden om te sturen op de verhouding tussen subsidies en reizigersopbrengsten.

Binnen de BDU is het onderscheid tussen het OV-deel en andere bestedingsdoeleinden (infrastructuur, veiligheid etc.) vervallen. Aanbesteding is een middel om efficiëncy te bereiken. Tenslotte wil ik de tariefvrijheid van decentrale overheden niet inperken door doelstellingen voor de kostendekkingsgraad op te nemen: decentrale overheden kunnen goede redenen hebben om bijvoorbeeld op bepaalde tijden en/of trajecten te differentiëren.

Vraag van het lid Slob (Christen Unie)

73

Hoe rijmt u het dat u de financiële slagkracht van Schiphol wilt verhogen, met het feit dat u geld onttrekt bij het afstoten van het minderheidsbelang?

Bij een vervreemding van een minderheidsaandeel van de NV luchthaven Schiphol wordt geen geld onttrokken aan het kapitaal van de NV Luchthaven Schiphol. Een minderheidsdeel van de aandelen van de Staat zullen worden verkocht.

De financiële slagkracht van Schiphol wordt mede verhoogd (na vervreemding) aangezien andere financieringsconstructies mogelijk zijn bij een beursgenoteerde onderneming of bij een onderneming deels in eigendom van een private aandeelhouder (onderhandse verkoop).

Vraag van het lid Slob (Christen Unie)

75

Wilt u Prorail de opdracht geven te onderzoeken welke investeringen in infrastructuur kunnen leiden tot 40% reizigersgroei. (N.B. schriftelijke toelichting uitgereikt).

- Gezamenlijk met de vervoerder NS wordt jaarlijks via de systematiek van de vervoer- en beheerplannen gezien hoe het aanbod zo goed mogelijk aansluit op de vraag.
- Indien een dergelijke vraag al gesteld zou moeten worden, zou de vraag aan de vervoerder moeten worden gesteld.
- In de brief van de sector n.a.v. de Nota Mobiliteit geeft de sector echter zelf aan nog geen onderbouwing te hebben voor een groei na 2012.
- Met de NS en Prorail zal ik een aantal scenario's verkennen.