

Vergaderjaar 2007–2008

29 644

Planologische Kernbeslissing Nota Mobiliteit

29 984

Spoor: vervoer- en beheerplan

Nr. 91

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 18 juni 2008

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat¹ heeft op 14 mei 2008 overleg gevoerd met minister Eurlings van Verkeer en Waterstaat over:

- **de brief van de minister en staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat over de Beleidsbrief Netwerkaanpak d.d. 19 november 2007 (29 644, nr. 85);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat houdende antwoorden op vragen over de Beleidsbrief Netwerkaanpak; aanbieding Actieplan «Groeï op het Spoor» en Landelijke Markt- en Capaciteitsanalyses Spoor, Wegen en Regionaal ov d.d. 3 december 2007 (29 984, nr. 108);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat over Verkeersmodellen d.d. 10 maart 2008 (29 283, nr. 48);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat over Intermodaliteit Landelijke Markt- en Capaciteitsanalyses d.d. 17 maart 2008 (29 644/31 305, nr. 13);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat houdende antwoorden op commissievragen over verkeersmodellen d.d. 9 mei 2008 (29 283, nr. 49).**

Van dit overleg brengt de commissie bijgaand beknopt verslag uit.

Vragen en opmerkingen uit de commissie

Mevrouw **Vermeij** (PvdA) vraagt wanneer het analiseniveau eens wordt overstegen en er frisse, nieuwe ideeën komen. Wanneer komt er een lijstje met plaatsen waar transferia worden aangelegd? Wanneer komt het plan van aanpak ter stimulering van het collectieve vervoer van de Vinex-wijken naar de kantorenbedrijven? Worden er nog bushaltes bij op- en afritten aangelegd? Is de echte integrale aanpak klaar nadat de mobiliteitsvisie is geformuleerd, die voor het zomerreces verschijnt?

Mevrouw Vermeij heeft niet de indruk dat men op weg is naar een gebieds-gerichte aanpak en een echt Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT). De expertcommissie Netwerkaanpak pleit namelijk telkens voor een ruimtelijk-economische visie, een duurzaamheidsvisie en een multimodale visie. Op alle drie die fronten kan en moet het beter. De introductie van het MIRT in het coalitieakkoord was hoopgevend, maar het landsdelig overleg Zuid-Nederland heet weer MIT en alle ruimtelijke

¹ Samenstelling:

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

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

projecten zijn verdwenen. Verder verrijst er in de Bloemendalerpolder een nieuwe wijk en wordt de A1 verbreed. Hoe kan dat? De verbreding zou volgens de ambtenaren van Verkeer en Waterstaat niet hoeven worden ingepast, omdat de wijk veel later wordt gebouwd. Als dit de invulling van het MIRT is, gaat de Kamer letterlijk op zoek naar andere wegen. De ruimte is te kostbaar en de kwaliteit van leven in de dichtbevolkte gebieden te kwetsbaar. In het MIRT 2009 moeten ten minste vijf uitgewerkte gebieden terug te zien zijn: Almere-Amsterdam, OV SAAL en de wegverbreding, Utrecht: Rijnenburg, weg- en spoorverbreding en het doortrekken van ov-lijnen, Rotterdam: de bouwopgave, de A13-A16 en de A4, al dan niet bouwen in de Zuidplaspolder, spoorverdubbeling inclusief de tunnel in Delft en Haarlemmermeer: bouwen en toekomstvisie op Schiphol inclusief het plan voor Lelystad en de regio Eindhoven met de A2, het ov en de brainport.

De tweede fase van de aanleg van de Zuidas ligt stil, omdat de luchtkwaliteit niet aan de waarde voldoet; in de eindfase is dat wel zo. Waarom is de minister tegen het inbouwen van een 80-kilometerzone op de ring A10? Kan dan wel worden doorgegaan met werken aan het project op de Zuidas? De minister moet met de gemeente Amsterdam meedenken over een oplossing. Zolang hij sectoraal blijft kijken in plaats van gebiedsgericht en weigert om maatregelen te nemen ten behoeve van de luchtkwaliteit, moeten andere oplossingen worden gezocht, zoals het overkappen van rijkswegen om andere ruimtelijke ontwikkeling mogelijk te maken.

De heer **Cramer** (ChristenUnie) is van mening dat integraliteit de kern van de netwerkaanpak moet zijn. Daar is nu gedeeltelijk sprake van. De LMCA's hebben wel nieuwe dynamiek in de debatten over mobiliteit gebracht, waardoor de debatten over de auto en het ov procesmatig op elkaar aansluiten, maar inhoudelijk kan het veel integraler. In de LMCA's wordt nog te veel sectoraal gedacht. Er moet dus ten eerste meer integraliteit met ruimtelijke ordening zijn, zoals met het MIRT wordt beoogd. Ten tweede moeten de modaliteiten eerder met elkaar kunnen worden vergeleken en ten derde moeten modaliteiten vaker integraal worden bestudeerd. Een eerdere vergelijking vergt een gelijkwaardige aanpak en gelijkwaardige vergelijkingspunten. Daar is nu geen sprake van, getuige de volgende vijf voorbeelden. Bij de hoofdwegen en een aantal provinciale wegen is naar het gehele landelijke netwerk gekeken, maar bij het spoor wordt alleen naar een aantal corridors gekeken. Ten tweede was 5% groei een belangrijk gegeven voor het spoor, maar toch gaat de LMCA Spoor vooral over de zes intercity's en de zes stoptreinen en niet over de vraag welk model moet worden gekozen als de vraag naar treinvervoer als gevolg van de kilometerheffing spectaculair groeit. Ten derde wordt de reistijdwinst per trein in kosten-batenanalyses (KBA's) lager gewaardeerd dan met de auto, omdat in de trein zou kunnen worden gewerkt, maar dat kan in de auto net zo goed. Ten vierde worden de accijnsinkomsten verrekend in de LMCA Weg, maar daar is geen sprake van op het spoor. Door dat verschil vallen de berekeningen voor auto's gunstiger uit dan voor de treinkilometers. Dit is vreemd. Ten vijfde gelden voor de verkeersmodellen de uitgangspunten van de Nota Mobiliteit, waarin van een veel lagere olieprijs wordt aangegaan dan de huidige. Is het niet verstandig om die inputfactor regelmatig te vernieuwen?

Meer integraliteit is nodig om de verkokering tussen auto en ov te doorbreken. Het voorstel is dus om voortaan een integrale LMCA te maken, inclusief de vaarwegen, en om daarbij veel vaker dan nu gebeurt, integrale planstudies uit te voeren. Volgens de commissie-Elverding moet eerst grondig onderzoek worden gedaan om vervolgens met de oplossing aan de slag te gaan. Een ov-alternatief zou standaard moeten worden geboden voor een planstudie naar een weg. Dan verbetert de totale door-

stroming in Nederland echt. In verkeersmodellen moet meer naar mobiliteit worden gekeken, naar verschillende oplossingen.

Er zijn verschillen tussen de LMCA's en de regionale netwerkanalyses. Hoe zorgt de minister ervoor dat de landelijke en regionale prioriteiten in de netwerkaanpak gelijkwaardig worden gewogen? Worden alle processen van de netwerkaanpak, samenwerkingsagenda's en het MIRT op elkaar afgestemd? Zo ja, hoe?

Wat vindt de minister van de opmerking van het Critical Review Team dat er geen gedeelde ruimtelijke visie voor de LMCA's is gebruikt en dat milieu, leefomgeving en veiligheid als ontwerpprincipes mede in aanmerking moeten worden genomen?

Goed moet worden nagegaan voor welk doel welk model wordt gebruikt. Het is ook heel belangrijk dat er helderheid over de input bestaat.

Modellen moeten zo worden gepresenteerd dat het voor een leek te begrijpen is wat ermee is gedaan. Welke verbeteringen voert de minister op dat vlak door? Wat vindt de minister van het voorstel om onafhankelijk toezicht onderdeel te laten zijn van het kwaliteitsborgingssysteem?

Informatie over het extra aantal auto's en treinen dat kan rijden dankzij de uitbreiding van infrastructuur ontbreekt vaak. Hoe kan het dat ondanks de aanpassing van het traject Amsterdam–Utrecht, dat 1 mld. heeft gekost, een aantal stoptreinen niet kan rijden omdat het spoor bij station Amsterdam-Amstel vol zou zijn en dat terwijl er nog nauwelijks extra treinen rijden? Er moet veel meer aandacht worden besteed aan de robuustheid van de oplossing voor de komende decennia. Er moet dus meer politieke durf om te investeren aan de dag worden gelegd. Koning Willem I had de durf om de eerste spoorlijn in Nederland aan te leggen. Met de huidige maatschappelijke kosten-batenanalyses (MKBA's) was dit niet gelukt.

De heer **Roemer** (SP) is niet enthousiast over de netwerkaanpak en de LMCA's die daarbij horen. Na het vaststellen van de Nota Mobiliteit, waar de regering aan vasthoudt, en ondanks mooie beloften over het ov, dreigt dat af te glijden naar een bedrijfsmatige tak zonder enige overheidssturing en visie. De LMCA's bepalen waar extra wordt geïnvesteerd, ongeacht waar het maatschappelijk nut het grootst is. Juist de regio's hebben goede infrastructuur nodig om een impuls aan de economie te kunnen geven. Een LMCA wijst dit echter niet zo snel uit. Verder ontbreekt samenhang in de systematiek, terwijl vaarwegen, wegen en ov wel met elkaar samenhangen. De regering durft alleen niet meer te kiezen voor de modal split, terwijl de Kamer in 2001 nog via de aanneming van de motie-Van Bommel aangaf, dit model wenselijk te achten. Dit is spijtig.

Waarom heeft de regering voor vier afzonderlijke LMCA's gekozen? De uitkomsten ervan waren voorspelbaar. De LMCA Wegen is weinigzeggend. Voor de vaarwegen ontbreekt vooral de financiële urgentie. Verder was allang bekend welke corridors op het spoor deze minister belangrijk vindt. Met het regionaal ov heeft de regering helemaal weinig op, getuige het feit dat zij dat aan de decentrale overheden overlaat met een schamele groei als ambitie, maar een bezuiniging eroverheen. Waarom al deze analyses als ze zo voorspelbaar zijn? Zijn tijd, geld en energie niet beter te besteden? De politiek zou veel meer de regie over de mobiliteit moeten durven nemen. Daarvoor is goede informatie wel van belang. Daarom is één integrale LMCA wenselijk, waarin tevens aandacht wordt besteed aan politieke keuzes. Als de politiek aandacht aan bepaalde landsdelen wil besteden, hoort dat zichtbaar te zijn in de analyse. Vindt de minister een analyse per regeerperiode ook genoeg?

De heer **Duyvendak** (GroenLinks) wijst op de achterliggende rapporten van de studies naar de tweede Coentunnel en de Westrandweg, waaruit blijkt dat er minder vrachtwagens doorheen zullen rijden tegen de tijd dat die projecten gereed zijn, in 2015. Als er één Coentunnel blijft bestaan,

rijden er 15 278 vrachtwagens, komt er een tweede, dan rijden er nog 13 247 vrachtwagens. Ook het aantal vrachtwagens dat door de Velsers- en de Wijkertunnel zal rijden, neemt dan af. Het resultaat van de aanleg van een tweede Coentunnel is dus dat er per saldo 2000 vrachtwagens verdwijnen en er minder het Noordzeekanaal zullen passeren. Dat is vreemd. Uit dit voorbeeld blijkt dat men met modellen de lucht schoon kan rekenen. Vrachtwagens zijn erg vervuילend, dus is de input van het ministerie van Verkeer en Waterstaat in de modellen dat er per saldo minder vrachtwagens komen, al wordt er een nieuwe tunnel aangelegd. De indruk van milieu- en bewonersgroepen is ook vaak dat er wordt gerommeld met de input in modellen. Daardoor verliest het ministerie van Verkeer en Waterstaat vaak zaken bij de Raad van State.

De minister heeft tijdens een debat over verkeersmodellen toegezegd om voortaan de input, de aannames en de uitgangspunten van de modellen publiek te maken, zoals de olieprijs en de afhankelijkheidsrelaties. Dit is niet altijd gebeurd. Wil hij die toezegging nog eens doen?

Gebleken is dat de modellen nooit zijn geëvalueerd. Is de minister bereid om alsnog na te gaan of de voorspelling over verkeersaantallen en milieu-belasting van twintig willekeurige projecten uitgekomen is? De commissie-Elverding heeft voorgesteld om voortaan ook in de praktijk na te gaan of bijvoorbeeld de lucht ergens te vuil is. Dat is een interessante oplossing om te voorkomen dat je iets bouwt wat later niet kan worden gebruikt.

Toch neemt dit niet weg dat men met modellen moet blijven werken. Voelt de minister voor een onafhankelijke toetsing van het werken met modellen? De LMCA is een voorbeeld van een model waarmee de minister naar zichzelf toe kan rekenen. Dergelijke studies maken geen echt politiek debat mogelijk.

Waarom is er nog geen volledig en geïntegreerd MIRT in de vorm van een heuse coproductie tussen de ministeries van Verkeer en Waterstaat (VW) en van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (VROM)?

De heer **De Krom** (VVD) is voor visies, integraal denken en samenhang, maar merkt op dat die het risico in zich bergen dat alles op alles gaat wachten en dat effecten tot in het oneindige, zowel qua tijd als geografische afstand, worden doorgerekend. Dat gebeurt in zekere zin al. Modellen waren bedoeld om het nemen van besluiten te ondersteunen, maar zijn verworpen tot geweldige sta-in-de-weg. De Raad van State verabsolueert ook de uitkomsten van de modellen. Dat is kwalijk.

Verkeersmodellen zijn onmisbaar, maar moeten voor hun oorspronkelijke doel worden gebruikt. Verder moeten er politieke keuzes worden gemaakt en is minder bemoeienis van juristen en rekenkundigen noodzakelijk. De regering moet de regelgeving voor luchtkwaliteit op de realiteit laten aansluiten, want hierdoor zitten er veertig projecten op slot en kan de A4 niet worden doorgetrokken. Dit is ook de schuld van de Kamer. Het klopt dat wat je in een rekenmodel stopt, er ook uit komt, maar die uitkomst mag niet verabsolueert worden. Dit onderwerp kan prima worden betrokken bij het debat over de kabinetsreactie op het rapport van de commissie-Elverding.

De VVD is ten slotte een groot tegenstander van de kilometerheffing.

De heer **Koopmans** (CDA) prijst de aanpak van de minister. Op details van de LMCA's van de minister en de staatssecretaris zijn aanmerkingen gemaakt, zoals blijkt uit de Beleidsbrief Netwerkaanpak. De minister heeft de bedoeling om naast de papieren aanpak de halfjaarlijkse overleggen met de regio's voort te zetten om keuzes te maken en die telkens in de begrotingssystematiek en in het MIRT uit te laten werken. Waarom noemt hij de mobiliteitsvisie, die hij in het najaar presenteert, geen mobiliteitsaanpak, zodat blijkt dat hij de papieren werkelijkheid van de LMCA's en de netwerkaanpak in zijn politieke document vertaalt en tot actie over wenst te gaan?

Het gaat erom dat er bestuurders zijn, die een departementale stammenstrijd vermijden en samenspannen. De minister moet ook samen met de regio's geld, plannen en aanpakken aan elkaar koppelen. Ten slotte hebben de regering en het parlement ervoor te zorgen dat de aanbevelingen en de 35 ideeën van de commissie-Elverding in de praktijk worden gebracht. Nederland heeft er recht op dat de bewindslieden van VW, de minister van VROM en de minister van Financiën ervoor zorgen dat er asfalt gedraaid wordt, sporen aangelegd worden en keuzes voor regio's worden gemaakt.

Antwoord van de minister

De **minister** onderstreept dat de Nota Mobiliteit richting aan de netwerk-aanpak heeft gegeven. De netwerkaanpak is een onomkeerbare ontwikkeling met als kern een veel intensievere samenwerking met regionale overheden en een meer gebiedsgerichte, integrale insteek. Ruimtelijke ordening hoort daarbij. Men is overgegaan van een knelpuntgerichte op een gebiedsgerichte benadering. Het proces van de netwerkaanpak en de LMCA's is nog niet afgerond. De mobiliteitsaanpak (de minister heeft inderdaad bedacht die zo te noemen en niet mobiliteitsvisie) is niet de voltooiing van dat proces; er moeten dan nog steeds stappen worden gezet. Het MIRT maakt uiteraard onlosmakelijk deel van het proces uit. Door deze ontwikkeling stopt de uitvoering van projecten geenszins. Terwijl met regionale overheden afspraken worden gemaakt over de uitvoering van projecten, wordt continu gedacht over de inhoud en kwaliteit van het beleid voor de toekomst.

Verkeersmodellen zullen bij besluitvorming en uitvoering een rol spelen. Zij vormen ook de basis van de LMCA's. De Nederlandse modellen zijn in internationaal perspectief state of the art. Er wordt voortdurend gewerkt aan de verbetering van die modellen, maar de toekomst is en blijft onvoorspelbaar, welk model je ook hanteert. De commissie-Elverding heeft dan ook gesteld dat modellen inderdaad weer als ondersteuning van beleidskeuzes moeten dienen. Over het rapport van die commissie verschijnt eind mei 2008 een kabinetsstandpunt, waarna een debat met de Kamer volgt. Modellen doen voorspellingen. Op basis van reële inschattingen of meten in de praktijk kan het nodig zijn om aanvullende maatregelen te treffen. Daarnaast moet er een aantal scenario's klaarliggen indien bijvoorbeeld de norm voor luchtkwaliteit wordt overschreden. Dan ontstaat er een win-winsituatie. Het probleem is niet dat de modellen te complex zijn, maar dat iedere millimeter die in de modelmatige benadering betwistbaar is, juridisch het einde betekent. Het model heeft door de Europese regelgeving over fijnstof en door geluidsregels een veel juridischer rol gekregen in plaats van het beleid te ondersteunen. De juridisering is dus van belang.

De netwerkaanpak heeft veel opgeleverd. Voor de belangrijkste stedelijke gebieden zijn ook netwerkanalyses gemaakt, waarin de samenhang tussen ruimtelijke ontwikkeling, verkeer en vervoer van deur tot deur is uitgewerkt. Zo heeft de analyse van de situatie in en om Utrecht en Rotterdam uitgewezen dat het oplossen van de verkeersproblemen op de weg ook maatregelen op het spoor vergt. De afspraken die met alle regio's worden gemaakt, worden vastgelegd in samenwerkingsagenda's. Die kunnen een nog centralere plek in het overleg met regionale bestuurders innemen. Samen met minister Cramer gaat de minister na hoe in het kader van het MIRT de systematiek kan verbeteren.

Uit de LMCA Wegen blijkt dat investeringen in het wegennet noodzakelijk zijn en blijven. Dat het beleid knelpuntgericht was, is begrijpelijk, want er zijn nog te veel knelpunten. Toch moet er een gebiedsgerichte benadering komen, waarin aansluiting en integraliteit centraal moeten staan. De verbetering van het mobiliteitssysteem vergt namelijk niet altijd alleen maar oplossingen binnen bepaalde modaliteiten, maar ook verbindingen

tussen verschillende modaliteiten. De modellen maken koppelingen met andere modaliteiten dan ook mogelijk. Waar knelpunten met ov kunnen worden opgelost, moet daarvoor worden gekozen, maar volgens de LMCA Wegen blijven investeringen in de weg nodig. Een dogmatische benadering is niet op zijn plaats. De minister is bereid om de Kamer voortaan een LMCA te presenteren waarin zowel de weg als het ov als de vaarwegen zitten, maar wijst de Kamer erop, niet de illusie te koesteren dat daarin alles met alles verweven is. Binnen iedere modaliteit moeten de problemen ook worden opgelost. Het is dus niet of-of, maar en-en. Hij is er niet voor, een dergelijk document slechts eens per kabinetsperiode uit te brengen, maar eens per twee jaar.

De mobiliteitsaanpak wordt rond Prinsjesdag aan de Kamer gestuurd. Daarin wordt vooruitgeblikt op de toekomst van Nederland. Het kabinet stelt actieprogramma's voor het spoor, de weg en het regionaal ov op. Die laatste werken door tot 2020 en worden gekoppeld aan de hoogte van de brede doeluitkering (BDU). De Taskforce mobiliteitsmanagement komt met een advies over mobiliteitsmanagement. Het bedrijfsleven pakt nu ook echt door. In overleg met de andere overheden moet er een robuust wegensysteem worden gecreëerd. Dit hoort bij het samenbrengen van rijks- en N-wegen. Daarvoor is een steeds grotere rol weggelegd. Een besluit wordt genomen over de scope en de financiering van de planstudies naar het spoor, de 4,5 mld., de focuscorridors. Concrete maatregelen voor mobiliteitsmanagement en fietsbeleid, zoals stallingen, worden genomen. Het Actieprogramma Regionaal ov zal daarin moeten doorwerken. Ook zal er aan de hand van de langetermijnvisie à la de Randstadvisie en de indicatieve investeringsagenda voor de periode tot 2040 een agenda worden opgesteld. Daarin wordt de integrale benadering concreet uitgewerkt.

Op de lange termijn zijn er goede mogelijkheden voor de relatie auto-ov. In steeds vollere stedelijke regio's moeten overstapmogelijkheden, zoals grotere transferia dan de huidige, waar de NS plannen voor heeft, worden gecreëerd. De mobiliteitsaanpak is voor de periode tot 2020 een verdere uitwerking van de Nota Mobiliteit, gebaseerd op inzichten en netwerk-analyses, LMCA's, maar ook de adviezen van de commissie-Elverding en de te verwachten adviezen van de commissies-Ruding en -De Waal. Op grond van deze adviezen en de ervaringen met Randstad Urgent wordt de mobiliteitsaanpak als uitvoeringsstrategie gepresenteerd. De mobiliteitsaanpak ziet niet alleen op personenvervoer, maar ook op goederenvervoer. Er wordt integraler gedacht. Zo wordt de automobilist verleid om vaker de trein te nemen. Verder wordt het fietsbeleid in relatie tot het ov uitgestippeld. De gebiedsgerichte benadering is dus al behoorlijk integraal. Regionale initiatieven zullen beter op elkaar moeten aansluiten. Daarom is de ambitie dat er een soort ov-autoriteit ontstaat. De minister zal daarin een rol spelen, maar de regionale overheden moeten die ook spelen. De netwerkaanpak wordt immers met de regionale overheden afgestemd.

In het MIRT-projectenboek 2008 zou voor het eerst de ruimtelijke component in de eerste fase ervan zichtbaar worden gemaakt. Het MIRT wordt dus niet opnieuw een MIT. In de tweede fase wordt de mogelijkheid onderzocht om echt tot een geïntegreerd spelregelkader te komen. Dan komen de vraag aan de orde wat een gebiedsgerichte benadering precies inhoudt, vragen over bedrijfsterreinen, woningbouw in verhouding tot mobiliteit enzovoorts. Hierbij zijn niet alleen VW en VROM betrokken, maar ook Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit (LNV) en Economische Zaken (EZ). Voor het zomerreces stuurt de minister een brief aan de Kamer met de kaders waarbinnen de integratie van de bestaande spelregels vorm krijgt. In de derde fase wordt er op basis van een integrale gebiedsvisie en een geïntegreerd spelregelkader geïnvesteerd. De gebieden die mevrouw Vermeij noemde, worden op korte termijn integraal benaderd. Zoals de minister heeft aangegeven, worden er al

gebiedsgerichte MIRT-verkenningen uitgevoerd ten aanzien van de regio's Rotterdam, Utrecht, Eindhoven. Verder vindt er afstemming plaats in het kader van Randstad Urgent, Amsterdam-Almere en Haarlemmermeer-Schiphol. In de brief over de spelregelkaders worden de stand van zaken en het startpunt van het begrotingsseizoen opgenomen.

De regio's zijn verantwoordelijk voor de plaatsing van bushaltes. De minister gaat in het kader van de mobiliteitsaanpak na welke plaatsen de beste kansen voor ov-infrastructuur bieden en maakt zijn standpunt daarover kenbaar in het overleg met de regio's.

Het luchtkwaliteitsonderzoek Zuidas wordt op korte termijn afgerond. Dan is duidelijk wat de knelpunten zijn en overlegt de minister met de gemeente Amsterdam over de mogelijke oplossingen. Hierbij wordt integraal gekeken. De minister is vooralsnog geen voorstander van het instellen van een 80-kilometerzone op de ring A10-zuid, omdat het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) heeft aangetoond dat een 80-kilometerzone niet nodig is en de minister geen lappendeken van kilometerzones op de weg wenst.

Juist in Brabant loopt een pilotverkenning naar de gebiedsgerichte benadering in het kader van het MIRT. De inpasproblematiek bij de Bloemendalerpolder is tijdens een ander algemeen overleg besproken. Op korte termijn is een besluit hierover te verwachten.

In de LMCA Spoor is het hele railnet bestudeerd met de focus op de bekende corridors en de effecten op de rest van het netwerk. De minister sluit niet uit dat de begrenzing van de corridors niet enigszins verandert. De staatssecretaris van VW stuurt de Kamer binnenkort de quickscan van de regionale lijnen. Nagegaan is waar groei kan worden gegenereerd en wat er moet gebeuren om knelpunten te voorkomen. Er zit qua aanpak niet veel verschil tussen spoor en weg. Over de vraag of de KBA's minder gunstig voor de trein zijn, is van gedachten gewisseld tijdens het ao over OV SAAL. De minister blijft werken aan de verbetering van de systematiek voor de KBA's en voor het berekenen van treinstanden, zoals betrouwbaarheid en comfort. Die moeten stevig doorklinken om te voorkomen dat de trein onvoldoende tot zijn recht komt. De minister zal nadenken over de accijnsinkomsten. Brandstofprijzen in verkeersmodellen zijn altijd gebaseerd op de langetermijnscenario's van het Centraal Planbureau (CPB). Natuurlijk moet er in de regio altijd worden nagegaan wat de beste vervoersoplossing is. Het gaat niet om het dogmatisch kiezen voor de een of andere modaliteit, maar om het oplossen van verkeersknelpunten. Concrete oplossingen voor weg, ov of spoor worden in de KBA beoordeeld. Daarna wordt er pas gekozen.

De reistijd per trein of auto wordt voor het woon-werkverkeer ongeveer gelijkgesteld. Aan de waardering liggen namelijk enquêtes onder reizigers ten grondslag.

In de LMCA's is uitgegaan van de nieuwste Welvaart- en Leefomgevings-scenario's (WLO-scenario's) van de gezamenlijke planbureaus. De modellen zijn dus geactualiseerd.

De minister vindt het te ver gaan om een onafhankelijke commissie het kwaliteitsborgingssysteem te laten toetsen. Dat levert te veel bureaucratie en kosten op. Bovendien is het onnodig, want de Nederlandse modellen behoren internationaal tot de beste. Het is veel belangrijker dat aan de modellen geen zekerheid wordt ontleend. Zekerheid moet worden geboden aan mensen die naast een weg wonen, dus in de praktijk. De minister is wel bereid om vaker te evalueren hoe plannen in de praktijk hebben uitgepakt en om na te denken over het laten doen van externe reviews. Hij neemt zijn standpunt hierover op in de kabinetsreactie op het rapport van de commissie-Elverding.

De minister werpt verre van zich dat degenen die het nut van de aanleg van een tweede Coentunnel hebben bestudeerd, naar zichzelf toe hebben gerekend. De Raad van State doet hier nog uitspraak over. Er zouden minder vrachtauto's gaan rijden vanwege een verlaging van de snelheid,

opgenomen in het model, waardoor de chauffeurs voor andere routes zouden kiezen.

Nadere gedachtewisseling

Mevrouw **Vermeij** (PvdA) gaat ervan uit dat de minister met de gemeenten naar oplossingen zoekt om te vermijden dat grote projecten door de Raad van State worden stilgelegd.

De heer **Cramer** (ChristenUnie) vindt de ambitie van de minister hoopgevend. De discussie over de verbreding van de A6-A9 bij Amsterdam versus het doortrekken van de Noord-Zuidlijn tot Diemen is een voorbeeld van de spanning waarover dit overleg gaat en van de integrale modelbenadering die een ander besluit kan ondersteunen dan het besluit om twee keer zeven rijbanen bij de A6-A9 aan te leggen, waardoor de luchtkwaliteit dramatisch onder druk kan komen te staan. In dit voorbeeld komen twee LMCA's bij elkaar. Wat is de invloed daarop? Dit is een voorbeeld van een situatie waarin het moeilijk is om elkaar alert te houden op wat de modellen precies brengen. Er moet dan gewoon een politieke keuze worden gemaakt.

De heer **Roemer** (SP) merkt op dat het betoog van de heer Cramer hem uit het hart gegrepen is. Uit de opmerking van de minister dat binnen een modaliteit doorgepakt moet kunnen worden, blijkt een duidelijk verschil van mening over wat een integrale visie en een integrale aanpak zijn. Wil de minister ingaan op de al dan niet wenselijkheid van meer modal split?

De heer **Duyvendak** (GroenLinks) sluit zich aan bij de heren Cramer en Roemer. Hij betreurt het dat VW niet meer ambitie tot modal split koestert, omdat dat tot andere investeringen kan leiden. De discussie over de A6-A9 is er een goed voorbeeld van dat niet wordt nagegaan wat het effect is als de 4,5 mld. die men voornemens is, in de aanleg van wegen te investeren, in ov wordt geïnvesteerd.

Wil de minister zijn toezegging herhalen dat voortaan bij alle studies de aannames en de inputgegevens worden vermeld?

De **minister** is niet zo ver dat hij kan stellen dat hij en de gemeente Amsterdam het probleem met de Zuidas niet kunnen oplossen met een integraal pakket aan andere maatregelen dan het instellen van een 80-kilometerzone. Hij vindt dat opgepast moet worden met het «downgraden» van het wegnnet. Dat is in zijn ogen een last resortoplossing. Hij informeert de Kamer zodra hij met de gemeente Amsterdam een oplossing heeft gevonden.

De minister vindt dat «integralen» niet mag verworden tot dralen. Hij is dan ook niet voor het doen herleven van de modal-splitbenadering. Doorpakken is nodig, al moet er wel integraal worden gekeken. Het doortrekken van de metrolijn tot Diemen zal in de gebiedsgerichte benadering dan ook als optie worden bestudeerd, maar het mag niet zo ver gaan dat in Den Haag de indruk ontstaat dat daardoor geen investeringen in de weg meer nodig zijn. Er wordt flink geïnvesteerd in het ov, maar met investeringen in de weg zal moeten worden begonnen, zo wijst een analyse van de problemen in de regio uit. Bij problemen op de weg worden in de KBA's spooroplossingen mede in overweging genomen, zo blijkt ook uit de aanpak van de problemen op de wegen rondom Utrecht en Rotterdam.

De minister herhaalt zijn toezegging dat de aannames en inputgegevens bij analyses publiek worden gemaakt.

Toezeggingen

- Het kabinetsstandpunt over het advies van de commissie-Elverding bereikt de Kamer omstreeks eind mei 2008.
- De minister zal voortaan een LMCA voor alle modaliteiten presenteren.
- De mobiliteitsaanpak bereikt de Kamer omstreeks Prinsjesdag.
- De minister zal de Kamer voor het zomerreces een brief doen toekomen over het spelregelkader MIRT.
- De minister zal in het kabinetsstandpunt over het advies van de commissie-Elverding mede ingaan op de mogelijkheden tot een externe review van het gebruik van verkeersmodellen en de daarin gehanteerde aannames.
- Aannames en inputgegevens zullen in de documentatie van VW worden opgenomen.

De voorzitter van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat,
Roland Kortenhorst

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