

Vergaderjaar 2010–2011

32 500 A

Vaststelling van de begrotingsstaat van het Infrastructuurfonds voor het jaar 2011

Nr. 101

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 2 augustus 2011

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu¹ heeft op 23 juni 2011 overleg gevoerd met minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus van Infrastructuur en Milieu over:

- **de brief van de minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 14 februari 2011 inzake het Belgische voornemen om een vignet in te voeren voor vrachtvervoer vanaf 3,5 ton. Tevens start van een onderzoek in België naar een wegvignet voor personenauto's en kleine bedrijfsauto's (32 500-XII, nr. 65);**
- **de brief van de minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 21 april 2011 houdende de reactie op de beantwoording van vragen door de Europese Commissie inzake het Belgische voornemen om een vignet in te voeren (32 500-XII, nr. 69);**
- **de brief van de minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 8 februari 2011 inzake machtiging tot intrekken van het voorstel van wet inzake de Wet kilometerprijs (32 216, nr. 9);**
- **de brief van de minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 7 maart 2011 ter aanbieding van de Eindevaluatie Anders Betalen voor Mobiliteit (30 563, nr. 3);**
- **de brief van de minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 16 juni 2011 over de Voortgangsrapportage Minder Hinder Hoofdwegennet eerste kwartaal 2011 (32 500-A, nr. 82);**
- **de brief van de minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 1 april 2011 over de Voortgangsrapportage Minder Hinder Hoofdwegennet vierde kwartaal 2010 (32 500-A, nr. 78)**
- **de brief van de minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 16 mei 2011 inzake de Evaluatie Spoedaanpak Wegen en Voortgangsrapportage (29 385, nr. 63);**
- **de brief van de minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 23 mei 2011 over de beantwoording van vragen van de commissie voor Infrastructuur en Milieu inzake eindevaluatie Anders Betalen voor Mobiliteit (30 563, nr. 4);**
- **de brief van de minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 10 juni 2011 over de Toezending van de aangepaste Voort-**

¹ Samenstelling:

Leden: Dijkzema (PvdA), Van Gent (GroenLinks), Srijder-Hazelhoff (VVD), voorzitter, Slob (ChristenUnie), Aptroot (VVD), Samsom (PvdA), Paulus Jansen (SP), Koppejan (CDA), Graus (PVV), Ouwehand (PvdD), De Rouwe (CDA), Bashir (SP), De Mos (PVV), Van Tongeren (GroenLinks), Monasch (PvdA), Van Dekken (PvdA), Dijkgraaf (SGP), Van Veldhoven (D66), Koolmees (D66), ondervoorzitter, De Jong (PVV), Huizing (VVD), Leegte (VVD) en Van der Werf (CDA).

Plv. leden: Groot (PvdA), Braakhuis (GroenLinks), Houwers (VVD), Wiegman-van Meppelen Scheppink (ChristenUnie), Lucas (VVD), Smeets (PvdA), Van Gerven (SP), Haverkamp (CDA), Bontes (PVV), Thieme (PvdD), Van Bochove (CDA), Ulenbelt (SP), Agema (PVV), Grashoff (GroenLinks), Plasterk (PvdA), Jacobi (PvdA), Van der Staaij (SGP), Van der Ham (D66), Verhoeven (D66), Van Bommel (PVV), De Boer (VVD), Lodders (VVD) en Koopmans (CDA).

**gangsrapportage van Spoedwet- en Tracéwetprojecten
(29 385, nr. 64);**

- **de brief van de minister van Infrastructuur en Milieu d.d.
14 juni 2011 over het Programma Beter Benutten (32 500-A,
nr. 81).**

Van dit overleg brengt de commissie bijgaand geredigeerd woordelijk verslag uit.

De voorzitter van de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu,
Snijder-Hazelhoff

De griffier van de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu,
Sneep

Voorzitter: Koolmees
Griffier: Israel

Aanwezig zijn 8 leden der Kamer, te weten: Aptroot, Bashir, De Jong, Dijkma, Koolmees, Van der Werf, Van Gent en Verhoeven,

en minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus van Infrastructuur en Milieu, die vergezeld is van enkele ambtenaren van haar ministerie.

De **voorzitter**: Hartelijk welkom aan de minister en haar ambtenaren, hartelijk welkom aan het publiek in de zaal en aan de mensen die thuis kijken of misschien in de file staan. Hartelijk welkom ook aan mijn collega's. Voordat we beginnen, het volgende. Op de agenda staat ook de eindevaluatie Anders Betalen voor Mobiliteit. Vandaag kunnen wij ons uitspreken over de vraag of wij Anders Betalen voor Mobiliteit beëindigen als groot project. De griffie verzoekt alle woordvoerders zich daarover uit te spreken in hun inbreng, zodat daar bij de volgende procedurevergadering over besloten kan worden.

Dan geef ik graag als eerste het woord aan mevrouw Dijkma van de PvdA-fractie.

Mevrouw **Dijkma** (PvdA): Voorzitter. Om met de vraag van de griffie te beginnen: ik denk eerlijk gezegd dat het project Anders Betalen voor Mobiliteit (ABvM) in het regeerakkoord ten grave is gedragen en daarmee ook de status van groot project, zou ik willen zeggen. Het heeft geen enkele zin om met een aantal Kamerleden achter iets aan te hollen wat politiek geen meerderheid meer heeft, hoe onverstandig ik dat ook vind. Het is natuurlijk wel interessant om juist dit debat met de minister te voeren. Hoe bestrijden wij de files? De minister heeft bij de presentatie van het regeerakkoord meegekregen dat er veel geld zou bijkomen. Dat blijkt, zeker nu ik de verslaglegging van de bestuurlijke overleggen rondom het MIRT lees, toch aardig tegen te vallen. Ondertussen zegt de minister dat ze in deze periode toch met 800 km asfalt aan de slag wil en dat ze daarnaast heel veel gebruik wil maken van het meer openstellen van spitsstroken en andere zaken. Mijn eerste vraag is of in haar terminologie «beter benutten» alleen maar een relatie heeft met het meer en beter openstellen van nieuw dan wel bestaand asfalt, of dat het voor haar ook nog een bredere betekenis zou kunnen hebben.

Nu Anders Betalen voor Mobiliteit geen politieke realiteit meer is, is toch de vraag hoe wij gaan voorkomen dat in 2020 de files met maar liefst 35% gaan groeien. De minister begrijpt immers wel dat zij als liberaal, die altijd zegt daar een einde aan te willen maken, met name daarop zal worden afgerekend, als het niet door ons is, dan toch wel door haar achterban, die – zo heb ik begrepen – uit veel automobilisten bestaat. Mijn eerste vraag is dan ook hoe de minister dat denkt te realiseren.

Is het nu echt ondenkbaar dat wij ook nadenken over slimme manieren om files te bestrijden, in tijden waarin er berichten komen dat bijvoorbeeld de luchtkwaliteit in de steden er alleen maar slechter op wordt? Als je kijkt naar wat de minister aan middelen beschikbaar heeft, zie je dat we zo'n 7,3 mld. voor 800 km rijstrook over hebben en nog geen 800 mln. tot en met 2023 voor slimme oplossingen, die echt een bijdrage kunnen leveren aan het verminderen van de files. Mijn eerste vraag aan de minister is dan ook: is dat niet erg scheef? Mijn volgende vraag is of er in die 7,3 mld. ook een budget voor het beter benutten van de nieuwe wegen zit en zo ja, wat dat budget dan is.

Kan de minister inzage geven in de wijze waarop de ICT-infrastructuur vormgegeven zal worden en in hoeverre deze multifunctioneel zal worden toegepast? Hoe zou de uitrol van de ICT-infrastructuur versneld kunnen worden? Want laten we eerlijk zijn: er is vanuit het bedrijfsleven – het NIO, om precies te zijn, Nederland Innovatief Onderweg, waar maar liefst

twintig bedrijven achter zitten – een voorstel gekomen om met een veel geringere investering in ieder geval in de Randstad de files in 2015 nooit langer te laten zijn dan drie kilometer. Gaat de minister, behalve mooie woorden te wijden aan dit initiatief, ook daadwerkelijk aan de slag? Heeft zij daar ook geld voor over, al was het maar om in de voorfinanciering als overheid de rol van «launching customer» te vervullen?

Dan het betalen naar gebruik. Ook daarin zie je dat iedereen beweegt, zelfs de ANWB, behalve dit kabinet en de coalitie. Guido van Woerkom, de voorman van de ANWB, heeft gezegd: nu ook de zuiderburen met betalen naar gebruik aan de slag gaan, moeten wij zelf ook een stap zetten. Ik vind het heel moedig dat de ANWB heeft voorgesteld – de branchevereniging voor leaseauto's heeft dat overigens ook gedaan – om te beginnen met een experiment om het betalen naar gebruik voor leaseauto's te introduceren. Ik vraag deze minister of het denken stilstaat bij haar of dat ze ruimte ziet om met een breed gedragen maatschappelijk initiatief als dit aan de slag te gaan. Mijn fractie zou dat in ieder geval toejuichen. Het kan namelijk een manier zijn om de positie van Nederland weer een klein beetje steviger te maken, in een kwestie die door de minister onrecht tot taboe verklaard is en waar alle landen om ons heen inmiddels mee aan de slag gaan, terwijl wij echt helemaal achteraan lopen en daar ook de wrange vruchten van gaan plukken. Concreet wil ik van de minister weten of zij met de ANWB en met de branchevereniging voor leaseauto's om de tafel wil gaan zitten om te bezien of bijvoorbeeld betalen naar gebruik in deze sector zou kunnen worden geïntroduceerd.

Ten slotte zijn in de brief van de minister een heleboel voorstellen gedaan om na te denken over andere werktijden en over een fonds dat mede vanuit het mkb zou kunnen worden ondersteund om op dit soort terreinen dingen te doen. P+R-terreinen, met name in Rotterdam en Den Haag, wil de minister wel stimuleren, maar eigenlijk zou ze dat natuurlijk aan het begin van de Randstad moeten doen. Het lastige is dat zij allemaal afspraken met de regio's wil gaan maken, maar dat voor ons volstrekt onduidelijk is wat haar inzet is op elk van die regio's. Mijn laatste vraag is of de minister ons scherper dan zij tot nu toe gedaan heeft, helder kan maken wat haar inzet is, met al die verschillende regio's aan tafel, om tot een daadwerkelijke aanval op de files te komen, want daar gaan wij haar natuurlijk op beoordelen.

De **voorzitter**: Dank u wel. Dan geef ik nu graag het woord aan de heer Aptroot van de VVD-fractie.

De heer **Aptroot** (VVD): Voorzitter. Het is vandaag eigenlijk een feestje en wel om drie redenen. Het is een feestje omdat België een kilometerheffing wil gaan invoeren, het is een feestje omdat we vandaag definitief afscheid nemen van het project Anders Betalen voor Mobiliteit, de kilometerheffing in Nederland, en het is toch ook een feestje omdat de recente cijfers laten zien – zo lees ik in de stukken – dat de files in Nederland door de investeringen in de wegen afnemen. Asfalteren werkt dus.

Het eerste punt: België wil een kilometerheffing gaan invoeren. Dat zou gevaarlijk kunnen zijn, maar gelukkig stelt Europa de eis dat een heffing niet discriminerend mag zijn. Als zij dus geldt voor buitenlandse vrachtauto's en voor buitenlandse personenauto's, dan geldt ze ook voor Belgische voertuigen. De regering constateert terecht dat het schadelijk zou zijn voor de haven van Antwerpen en dat vinden wij niet erg, want als België met een kilometerheffing ervoor zorgt dat meer schepen en het aansluitende vrachtverkeer naar Nederland komen, is dat goed voor onze concurrentiepositie. Ze gaan hun gang maar, wij vinden dat prima. Wij verheugen ons op extra werkgelegenheid en welvaart in Nederland. Wij vinden het prima om afscheid te nemen van Anders Betalen voor Mobiliteit. Het is wel een beetje shocking om te lezen wat dit verschrikkelijke project van de vorige regering heeft gekost: 168 mln. Dat is zonde van

het geld, maar het is nu eenmaal gebeurd. We zijn wel blij dat dit afschuwelijke project, dat waarschijnlijk de grootste mislukking op ICT-gebied in de Nederlandse geschiedenis zal worden, is gestopt, waardoor er geen 6 mld. tot 8 mld. door het riool gaat. Ik zou dus zeggen: we zijn van harte akkoord met deze stop en wij zijn zeker akkoord met het afsluiten van dit zogenaamde grote project, te grote project zou ik zeggen. Het derde punt van het feestje van vandaag is de afname van de files. Asfalteren werkt. De effecten in de rapportage van het ministerie voor het vierde kwartaal 2010 en het eerste kwartaal 2011 zijn natuurlijk alweer achterhaald door de gegevens van de VerkeersInformatieDienst over de eerste vier maanden van dit jaar. De files zijn met 16,9% afgenomen. Nu neem ik die exactheid niet zo serieus, maar ze zeggen dat het weer heel vergelijkbaar was en het aardige is dat de VerkeersInformatieDienst precies de plekken kan aanwijzen waar de files zijn verdwenen. Dat zijn de plekken waar de wegen aanmerkelijk zijn verbeterd, zoals de A2 bij Utrecht via extra rijstroken, extra asfalt op de A12, de A58 en de Randweg Eindhoven, de A9 bij Haarlem. Dat geeft dus aan wat wij al jaren beweren en wat ook onderdeel van het regeerakkoord uitmaakt: het helpt gewoon om op knelpunten de wegen te verbreden en om soms een extra verbinding aan te leggen. Ik hoor ook in het land dat bij de automobilisten grote waardering is voor wat overigens door het vorige kabinet is ingezet en waar dit kabinet stevig mee doorgaat, gewoon de asfaltmachine laten rijden. Ik zeg dan ook eerlijk dat ik met terugwerkende kracht, dat heb ik in debatten met voormalig minister Eurlings ook regelmatig gedaan, toch een compliment wil doorgeven via de huidige minister aan haar voorganger. Het werkt en het programma Spoedaanpak Wegen blijkt, gezien de rapportage, ook te werken. De schoppen gaan eerder de grond in. Dat gaat goed.

De heer **Bashir** (SP): Uiteraard kan asfalt helpen. Ook de SP is niet altijd tegen het aanleggen van asfalt.

De heer **Aptroot** (VVD): Bijna altijd.

De heer **Bashir** (SP): Wij zeggen ook: als je knelpunten hebt, moet je die aanpakken en indien nodig asfalteren, om ervoor te zorgen dat die knelpunten er niet meer zijn. Als je echter via twee routes op dezelfde plek kunt komen – ik noem bijvoorbeeld asfalt, maar ook mobiliteitsmanagement, waarbij het laatste de goedkopere optie zou kunnen zijn – waarom kiest de VVD-fractie dan altijd voor asfalt? Het lijkt wel een asfaltideologie te zijn. Waarom zegt de heer Aptroot niet: we gaan gewoon de files aanpakken, het maakt niet uit hoe, als ze maar aangepakt worden?

De heer **Aptroot** (VVD): Ik kwam net bij mijn vierde punt, het Programma Beter Benutten. De eerste drie feestpunten hadden we al. Ik denk dat de heer Bashir tevreden zal zijn als hij verder luistert naar de tekst die ik mij had voorgenomen om hier uit te spreken. Anders mag hij zijn vraag straks misschien, zonder dat het hem een extra interruptie kost, nog een keer stellen?

De **voorzitter**: Zo coulant zal ik zijn.

De heer **Aptroot** (VVD): Over het Programma Beter Benutten wil ik om te beginnen zeggen dat voldoende asfalt de belangrijkste voorwaarde is voor mobiliteit en dus voor een goede economie en een goed milieu, zeker gezien de verwachting dat het autoverkeer 10% tot 35% zal groeien tot 2020. Wij zien echter ook dat een aantal andere zaken nodig is. Wij steunen van harte het streven om binnenvaart en spoor beter te benutten, meer in te schakelen. Wij zijn voor de binnenvaart optimistisch, omdat er

nog veel onbenutte capaciteit is, maar we volgen wel scherp, ook bij het MIRT, de maatregelen die genomen worden om de laatste knelpunten weg te nemen. Volgens ons ontbreekt er nog één element, namelijk goede overslagmogelijkheden op een aantal plaatsen in het land. Binnenvaart en spoor werken met name goed, als er op enig moment kan worden overgestapt op de auto of de vrachtwagen, die vaak nodig zijn voor het eerste stukje van het transport, maar zeker voor het laatste stukje naar de winkel of het bedrijventerrein. Wij willen toch weten of de regering scherp in de gaten houdt wat voor projecten er zijn om voldoende overslagmogelijkheden in het land te hebben.

Over de Betuweroute hebben we recent gesproken. Duitsland komt daarin de aangegane verplichtingen kennelijk niet na. Wij willen weten of er sinds het laatste overleg van ongeveer anderhalf of twee weken geleden contact is geweest met Duitsland en of er vorderingen zijn. Bij beter benutten hoort ook het nieuwe werken. Wij zien daar echt goede mogelijkheden in, ook omdat het voor veel mensen prettig zou zijn. Het geeft ondernemingen vaak betere mogelijkheden als mensen wat gespreid werken, het zou veel werknemers – ik noem bijvoorbeeld mensen met kinderen thuis – extra mogelijkheden geven en de files kunnen worden gemeden. Het heeft vooral voordelen en wij denken dat het kan door belemmeringen weg te nemen zoals cao's met starre werktijden, betuttelende arbeidstijdenwetgeving en arboregels die niet te handhaven zijn voor thuiswerkplekken.

Wij onderschrijven ook de gedachte – mevrouw Dijkma zei het net – dat bijvoorbeeld de auto van de zaak of de leaseauto in combinatie met openbaar vervoer goed zou werken. Wil de regering nog eens een apart lijstje opstellen van de belemmeringen die er nu nog zijn voor het nieuwe werken? Dan kunnen wij bezien wat wij daaraan kunnen doen. We denken overigens dat het vooral gaat om belemmeringen in verband met lastige regelgeving die moet worden weggenomen en dat het niet zozeer een kwestie is van overal geld instoppen.

De heer **Verhoeven** (D66): Vanochtend hadden de heer Aptroot en ik een debat over een ander onderwerp. Het ging om een verzamelwet. Toen maakte de heer Aptroot een enorme draai. Hij zei eerst dat hij het voorstel van D66 wel sympathiek vond, maar nadat de minister in wat minder positieve zin had gereageerd, maakte de heer Aptroot een draai en zei: nee, we gaan dat voorstel toch niet steunen. Ik hoop dat hij vanmiddag nog zo'n draai wil maken. Hij heeft ooit eerder gezegd dat hij het thuiswerkfonds dat wij hebben voorgesteld, niet zo'n goed idee vond. De minister gaat daar nu binnenkort op reageren. Wat doet de heer Aptroot nu als de minister zegt: ik zie toch mogelijkheden om dat te onderzoeken? Maakt hij dan weer de draai terug richting de liberale partner D66, zou ik bijna willen zeggen?

De heer **Aptroot** (VVD): Collega Verhoeven mag het zo noemen. Toen de heer Verhoeven een amendement indiende, heb ik gezegd: dat lijkt mij zo op het eerste gezicht een goed amendement, maar ik wacht even de discussie af. Toen maakte de minister duidelijk dat het amendement enorme vertraging zou geven en dat bovendien dat wat geregeld moest worden, eigenlijk in de praktijk al geregeld is tussen het OM en de vervoersbedrijven. Als het al geregeld is, moet D66 toch niet alles nog een keer willen regelen door starre wet- en regelgeving? De minister heeft ons er dus met twee heel steekhoudende argumenten van overtuigd dat het amendement van D66 geen verbetering is, maar een verslechtering, en wij luisteren altijd naar argumenten in het debat. Ik vind het ook helemaal geen probleem om in eerste instantie een reactie te geven en om dan in tweede instantie iets anders te zeggen, als de eerste reactie niet op volledige informatie gebaseerd was. Dat is juist verstandig en ik hoop dat

anderen ook steeds bereid zijn om te luisteren naar argumenten en om op die basis tot een slotbeslissing te komen.

Er zijn heel veel projecten op het gebied van beter benutten. Veel van die projecten vindt de VVD echt flut. Er werd gezegd dat daardoor de files afnamen, maar de files zijn door die projecten niet meer afgenomen dan in andere delen van het land. Overal zijn de files wat afgenomen. Bovendien heb ik veel meldingen gekregen van fraude. Mensen krijgen € 4 per dag als ze niet in de spits rijden met hun auto. Ik kreeg meldingen van mensen die zich rotlachten en zeiden: ik krijg € 4 per dag, mijn collega reed vroeger met mij mee, nu rijd ik met hem mee en krijg € 4 per dag.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): In de brief die de minister op 14 juni aan de Kamer heeft gestuurd, noemt zij bijvoorbeeld dit voorstel van spits mijden een groot succes. Een groot succes. Vertelt de minister nu volgens u gewoon onwaarheden in haar brief?

De heer **Aptroot** (VVD): Ik ga nooit zomaar uit van kwade trouw. Ik ga niet uit van onwaarheid.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Van dommigheid dan?

De heer **Aptroot** (VVD): Nee, ik denk dat je de cijfers wat anders moet interpreteren en dat je moet weten wat er achter zit. Wat mensen mij melden, is dat al die projecten eigenlijk op verkeerde dingen zijn gegrond. Dat weet de minister wellicht niet, net zo goed als via het ministerie het bericht kwam dat de Betuweroute in Duitsland in december 2013 helemaal klaar zou zijn. Ik ga even naar Duitsland toe en daar blijkt dat de lijn niet voor 2017, 2018, waarschijnlijk zelfs niet voor 2020 in orde zal zijn. Ik ga altijd zelf nog even op onderzoek uit. Dat raad ik ook de collega's aan.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): We kunnen hier allemaal wel over emotie spreken, maar ik wil het graag bij de feiten houden. In de brief van de minister staat dat 44% minder spitsritten gemaakt werden door die vergoeding van € 4 per gemeden spits op het mobiliteitsproject Waalbrug. De heer Aptroot zegt dus nu eigenlijk dat het ministerie niet weet waar het over spreekt en in casu dat deze minister gewoon kletsboek verkoopt.

De heer **Aptroot** (VVD): Nee, dat zeg ik niet. Bij die groep zal ongetwijfeld 44% niet met de auto zijn gaan rijden en bijvoorbeeld € 4 per dag hebben geïnd. Ik krijg echter nogal wat meldingen van de ene automobilist die mij zegt: ik krijg € 4 per dag, terwijl ik nu met mijn buurman meerijd in plaats van dat hij met mij meerijdt; hij krijgt geen boete van € 4 per dag, dus dat is winst. Ik sprak iemand anders die zei dat hij elke dag de motorfiets heeft gebruikt – het was toch goed weer – en toch € 4 per dag kreeg. Dat is een ander kenteken en wordt niet geregistreerd. Ik twijfel zeer aan die cijfers, omdat volgens mij niet is meegenomen wat achter die cijfers gebeurt. Mensen zijn nu eenmaal berekenend en calculerend. Het kan ook niet meegenomen zijn, want het gaat om andere kentekens die niet bekend zijn.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): De heer Aptroot beweert hier nu dat projecten in het kader van het Programma Beter Benutten flut zijn en dat het geld – hem kennende – beter aan asfalt besteed kan worden.

De heer **Aptroot** (VVD): Wat een leuke suggestie!

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Mijn vraag is de volgende. Als u dat beweert, mijnheer Aptroot, dan moet u wel beter beslagen ten ijs komen dan slechts te zeggen: er is een automobilist die mij heeft gemeld dat ... De

heer Aptroot dient dus of een voorstel in, waarin hij dit verandert en wetenschappelijk onderbouwd laat zien, waarom hij dat doet. Of hij gebruikt minder grote woorden, want als het zo doorgaat, is de heer Aptroot vooral de gangmaker op het verkeerde feest.

De heer **Aptroot** (VVD): We zitten op dit moment op hetzelfde feestje en eerlijk gezegd houd ik wel van feestjes en ben er dus graag bij. Voorzitter. Ik ga helemaal niets wetenschappelijk onderbouwen. Dat is ook niet de taak van de volksvertegenwoordiger. Wij controleren de regering en geven hoofdrichtingen aan. Eventueel zoekt het ministerie dingen nader voor ons uit. Wij hebben stellig de indruk uit de vele meldingen die wij krijgen dat dit soort projecten veel gunstigere cijfers laat zien dan er werkelijk zijn. Daarom vinden wij 544 mln. tot 2020 en in totaal 794 mln. tot en met 2023 voor dit soort projecten wel erg veel. Ik vind de suggestie van mevrouw Dijkma om dat geld over te hevelen naar asphalt een heel interessante gedachte en ga dat serieus overwegen. Ik denk namelijk dat een aantal projecten zoals het doortrekken van de A4 en dergelijke of het verbreden van de laatste stukjes van de A2 in Limburg heel goed zou zijn. Met de suggestie van mevrouw Dijkma zou dat er komen. Mijn laatste punt ...

Mevrouw **Dijkma** (PvdA): Voorzitter. Een punt van orde. De heer Aptroot snapt natuurlijk donders goed dat dit niet mijn suggestie is. Ik zou het zelf verstandiger vinden om het bedrag dat nu voor het Programma Beter Benutten staat te verdubbelen, omdat ik in tegenstelling tot de heer Aptroot op basis van wetenschappelijk onderzoek wel geloof in projecten die anders zijn dan alleen maar asfaltmachines aanzetten.

De heer **Aptroot** (VVD): Mevrouw Dijkma en ik zijn het niet eens, maar zij suggereerde het wel aan mij. Soms neem ik een goede suggestie van een collega gewoon over. Tot slot de ecocombi. Het kabinet is daar positief over. Wij merken dat het in Duitsland veel efficiënter gaat met de ecocombi's, die langere vrachtwagens, waardoor er veel minder ritten nodig zijn. Er wordt behoorlijk op brandstof bespaard en daarmee wordt ook het milieu gespaard. Wij juichen dat toe, maar denken dat een nog wat scherper programma voor de ecocombi kan helpen. Wij begrijpen namelijk dat er toch nog wat knelpunten zijn en dat de ecocombi's na kleine aanpassingen aan de weg – ik noem een spoorwegovergang of het afstellen van de verkeerslichten – veel beter benut zouden kunnen worden. Wij willen ze overal op de snelweg de ruimte geven. Dank u wel.

De **voorzitter**: Dank u wel. Dan geef ik nu graag het woord aan de heer Verhoeven van de fractie van D66.

De heer **Verhoeven** (D66): Voorzitter. Allereerst wil ik reageren op de gestelde vraag over ons akkoord met de afronding van het groot project. Mevrouw Dijkma heeft ook al aangegeven wat onze positie daarin is. Wij willen de minister wel met klem verzoeken om de bestaande kennis over de manier waarop ABvM is opgebouwd – de afgelopen jaren is daar enorm veel geld en energie in gaan zitten – zo goed mogelijk te borgen. Je weet nooit of er ooit nog weer een ander kabinet komt dat die kennis zal afstoffen en weer gebruiken. Gaarne hoor ik daarop een reactie van de minister.

Naar dit AO over de filebestrijding wordt door filerijdend Nederland al maanden uitgekeken. De minister zei eerder in de krant dat ze de files niet kon oplossen, maar dat ze wel haar best ging doen. Het vorige kabinet zei over de files: we gaan bouwen, beprijzen en benutten, de drie b's. Dit kabinet zegt: beton, beton en een beetje benutten. Vandaag gaan wij bezien wat het allemaal oplevert.

Tijdens de begrotingsbehandeling in november heeft D66 om een filebrief gevraagd. Wij noemden dat toen de filefileertop vijf. Laten wij maar doen alsof deze brief nu is wat daaruit is voortgekomen. Op zich zijn we wel blij met het feit dat er zo'n brief is, want met 800 km extra asfalt los je in ieder geval volgens ons geen files op, zeker niet op de lange termijn en op een duurzame en structurele manier. De heer Aptroot juicht dan wel over de kortetermijnsuccesjes, maar wij geloven niet dat die ook op langere termijn zullen standhouden. Beter benutten is volgens ons veel beter. Over de kilometerbeprijzing hebben wij het al gehad. Wij vinden het natuurlijk jammer dat dit uiterst effectieve middel vandaag ten grave wordt gedragen. Hopelijk herrijst het snel weer in een nieuwe periode. Een ander onderdeel waarop wij denken dat er een hoop filewinst geboekt kan worden, is het veel beter benutten van openbaar vervoer. Beter openbaar vervoer, verder, vaker, veiliger. Er moet ook later nog openbaar vervoer zijn. Ook op dat vlak geeft het kabinet echter nauwelijks thuis. «Niet thuis» zou ik niet willen zeggen. In de grote steden wordt bezuinigd met de botte bijl. Daar praten we vanavond over. En tussen de steden kiest dit kabinet eenzijdig voor asfalt. Dat vinden wij natuurlijk een teleurstellende keuze.

Teleurstellend is ook het feit dat het openbaar vervoer een sluitpost is geworden in de visie op het vervoer en de mobiliteit in Nederland. En dat terwijl de ruimtelijke en economische ontwikkeling van Nederland vraagt om visie. De structuurvisie waar de minister onlangs mee kwam, doet dat in onze ogen onvoldoende. Er wordt steeds gekozen voor tijdelijke verlichting via asfalt, maar dat neemt niet weg dat de files op lange termijn toch weer niet zullen worden bijgehouden door het nieuwe asfalt, waardoor ze weer gaan groeien. Waarom roept dit kabinet wel allerlei mooie dingen – althans dingen die dit kabinet mooi vindt – over de nodige strookjes asfalt in 2020, maar wordt er niets gezegd over bijvoorbeeld innovatieve en effectieve vervoerssystemen naar het model van een RandstadRail? Graag een reactie daarop.

Toen wij in de begrotingsbehandeling om een brief vroegen, wilden wij daarin ook onderbouwde en doorgerekende Europees haalbare maatregelen zien op het gebied van de luchtkwaliteits- en milieueisen. Dit punt ontbreekt volledig in de brief van de minister. De minister zegt: ik ga voor merkbare resultaten. Wij willen in ieder geval graag meetbare resultaten en daarin blinkt dit kabinet, en ook dit ministerie, op dit moment niet echt uit. Kan de minister aangeven op welke meetbare resultaten we haar kunnen afrekenen? Kan zij aangeven of de maatregelen in de filebrief voldoende zijn als compensatie voor het stopzetten van de kilometerheffing, het verhogen van de maximumsnelheid en de belastingverlaging voor Porsches? Die drie maatregelen zullen in onze ogen leiden tot meer problemen voor de lucht en daar willen we graag een becijfering van hebben.

Het is echter niet alleen maar kommer en kwel. Dat mag ik na deze korte inleidende woorden wel even zeggen, want er worden ook gebiedsgerichte maatregelen zoals de regionale mobiliteitsprojecten en nationale maatregelen getroffen op het gebied van beter benutten, zoals bijvoorbeeld betere reisinformatie. Die intenties zijn op zich prima. Het zijn wat lopende ontwikkelingen.

Veel punten uit de brief zijn een opsomming van bestaande ideeën die weer een keer op een rij worden gezet en dat leest dan lekker weg als je in de trein zit te lezen. Ik lees in de trein graag stukken. We willen echter ook meer vernieuwing en echte verbeteringen op het gebied van benutten. Immers, ook de Europese Commissie heeft kritiek op onze beperkte en ambitieuze aanpak van files. Bij zo'n verbetering denk ik ook aan ons thuiswerkfonds. We hebben gezien dat de minister hieraan werkt. Wat gaat zij daar concreet mee doen? Op welke termijn gaat zij dat doen? De minister gaat 800 km snelweg aanleggen. De asfaltmachine rolt weer door, heet dat dan. Van ons hoeft dat niet zo zeer. Wij zijn niet zo'n

voorstander van 800 km extra asfalt, maar we zijn ook niet tegen asfalt en zien heus dat er in deze Tweede Kamer 76 betonzetels aanwezig zijn die alles doen om alle asfaltprojecten er gewoon doorheen te duwen. Wij kunnen ook tellen en denken dan maar dat we misschien op dit punt een heel klein beetje met de meerderheid mee moeten denken. Als je dat asfalt dan toch gaat aanleggen, kun je ook een aantal moderne oplossingen bedenken. Slim navigeren van automobilisten als ze eenmaal op de weg rijden. Dan stroomt het verkeer beter door. Je kunt op het gebied van geluid heel veel doen door superstil asfalt van de derde generatie aan te leggen. Er zijn ook allerlei duurzame toepassingen. Zo kun je bijvoorbeeld zelfs energie uit asfalt halen en zou je LED-verlichting langs de weg kunnen aanleggen. Je kunt minder snel slijtend asfalt maken. Dat zijn allemaal manieren om die 800 km die de heer Aptroot zo graag ziet komen, in ieder geval op een innovatieve manier aan te leggen. Innovatief beton, zouden wij dus willen zeggen. Kan de minister toezeggen dat ze zich hard gaat maken voor de bestaande mogelijkheden om die 800 km in ieder geval zo innovatief en modern mogelijk aan te leggen? En wil zij de Kamer daarover dan ook informeren?

Voor mijn eerste termijn laat ik het hierbij. Mijn laatste puntjes doe ik straks in mijn tweede termijn.

De **voorzitter**. Ik dank u wel. Dan is het woord aan de heer Bashir van de SP-fractie.

De heer **Bashir** (SP): Voorzitter. Het is al even opgemerkt: we hebben hier vandaag een feestje. Tussendoor hebben we het ook nog over de vraag hoe we de files moeten aanpakken, want het is toch wel iets om te vieren dat die kilometerheffing inmiddels al meer dan een jaar van tafel is. De fractie van de SP was altijd fel tegen de plannen voor de kilometerheffing. Mijn voorganger Emile Roemer heeft samen met onder anderen Charlie Aptroot van de VVD succesvol gestreden tegen die ondoordachte plannen voor de kilometerheffing. Met die heffing zou volgens de SP vele miljarden aan belastinggeld zijn verspild aan peperdure geavanceerde en privacygevoelige systemen. Uiteraard was er vanaf het begin ook een alternatief voor de kilometerheffing, maar het kabinet had maar één visie, en dat was een tunnelvisie. De veel betere en goedkopere alternatieven van onder andere de SP, die de spits niet extra duur zouden maken en daarmee dus ook geen elitespits zouden creëren, werden door het kabinet genegeerd. De voorstellen van de SP voor het ontwikkelen en aanbieden van alternatieven zoals snelwegbussen, meer thuiswerken en het spreiden van de spits, te beginnen door overheidsinstanties, zijn nog steeds niet opgepakt.

De kilometerheffing is er niet en zal er hopelijk ook nooit komen, maar het project heeft wel gigantisch veel geld gekost. Een project dat niet doorgaat kost meer dan 100 mln. In plaats van al die kennis en ervaring te gebruiken, doet deze minister iets anders. Ze zet al die kennis en ervaring in een kluis en gooit de kluis weg. Als je kiest voor het betalen voor het gebruik van mobiliteit, zoals de minister dat ook doet, dan moet je daar natuurlijk wel wat mee doen. Dan moet je niet alleen maar op je stoel blijven zitten en verder niets met die plannen doen. Na wat er met de kilometerheffing is gebeurd, zou je denken dat het kabinet daar lessen uit trekt en niet weer met een nieuwe tunnelvisie begint. Na het bestuderen van de plannen van deze minister lijkt niets minder waar. De minister wil haar asfalthobby op turbo zetten en denkt daarmee alle problemen op te kunnen lossen. Natuurlijk hebben we op sommige plekken ook asfalt nodig. Dat heb ik net ook tegenover de heer Aptroot onderkend, maar er is niet op voorhand te zeggen dat er 800 km asfalt nodig is, wat 8 mld. moet gaan kosten. Daarnaast wordt er geen rekening gehouden met de economische dip en de afnemende beroepsbevolking. Het kabinet-Rutte helpt dit nog extra door de kinderopvang duurder te maken en daardoor,

maar ook door andere bezuinigingen, de arbeidsmarkt te remmen. In de laatste jaren is er een historisch hoogtepunt in de mobiliteit bereikt. De wegcapaciteit aan te passen aan dit maximum is hetzelfde als te denken dat de bomen tot in de hemel groeien. Dat is voor de langere termijn funest en weggegooid geld. Wellicht is de totale mobiliteit al snel op haar hoogtepunt. Houdt de minister hier wel rekening mee?

Files aanpakken kan veel simpeler en eenvoudiger, bijvoorbeeld door naar de huidige problemen te kijken op de weg. Een daarvan betreft de snelheidscontroles. Flitscontroles op vaste plaatsen, maar ook de flexibele flitscontroles worden regelmatig gezien of zijn bekend bij automobilisten. Dergelijke controles leiden er vaak toe dat een automobilist op de rem trapt en na de controle weer vol gas geeft. Het handhavingseffect is dus gering en de verstoring is meestal groter, doordat juist dergelijke snelheidswisselingen tot files kunnen leiden. Om dit effect te dempen, zijn trajectcontroles volgens de SP-fractie een veel betere manier om snelheden te controleren. Waarom gaat de minister zich hier niet voor inzetten?

Een ander punt: de snelheden wisselen heel vaak. Dat is goed voor het mobiliteitsmanagement, maar automobilisten missen weleens een bord of weten even niet meer hoe hard ze mogen rijden. De minister kan ervoor zorgen dat de snelheden niet alleen op de weg staan aangegeven, maar ook in de auto. De actuele snelheidslimiet wordt dan uitgezonden, zodat die via de navigatie ook in de auto zichtbaar is. De techniek is hier al heel ver mee, niet alleen wat de navigatiesystemen betreft, maar ook al geïntegreerd in de auto. Graag een reactie dus.

De fractie van GroenLinks heeft recent het idee geopperd om studenten later te laten beginnen en ze zo uit de spits te weren. Een goed idee. Complimenten aan GroenLinks. Het is een maatregel die snel genomen kan worden, al moeten eerst de overige voorzieningen aangepast zijn aan deze tijden. Ik noem de kinderopvang voor docenten, die langer opengesteld moet worden. Dit plan kun je natuurlijk uitbreiden met ambtenaren en in het bedrijfsleven kun je fiscale prikkels inbouwen. Dit zou kunnen, als deze minister in gesprek gaat met haar collega van Financiën om te bezien welke fiscale maatregelen er genomen kunnen worden om ook het bedrijfsleven te stimuleren om thuis te werken of in ieder geval de spits te mijden. Graag hoor ik hierop een reactie van de minister.

Tot slot kom ik op de P+R-plekken, waar automobilisten de auto kunnen neerzetten en de trein of ander openbaar vervoer kunnen pakken om drukke plaatsen te bereiken. De SP-fractie zou graag willen dat alle toegangswegen in stedelijk gebied worden voorzien van genoeg P+R-plaatsen, van waaruit alle belangrijke bestemmingen relatief makkelijk te bereiken zijn met openbaar vervoer. Wij vinden dat deze P+R-plekken niet alleen op incidentele reizigers gericht moeten zijn, maar ook op het woon-werkverkeer. Dat kan door bijvoorbeeld bussen in te zetten die naar industrieterreinen rijden. Volgens mij zou dit een prachtig initiatief kunnen zijn dat de minister meteen kan oppakken en waarmee zij snel aan het werk kan gaan om de files echt op te lossen.

De voorzitter: Dank u. Dan is nu het woord aan de heer De Jong van de PVV-fractie.

De heer **De Jong** (PVV): Voorzitter. Dit kabinet is op de goede weg in de filebestrijding. Dat blijkt ook maar weer uit de onlangs verschenen berichten over de Spoedaanpak Wegen. Daaruit bleek dat op de verbrede trajecten de filedruk gemiddeld met maar liefst 65% is afgenomen. Dat geeft dus eens te meer aan dat meer asfalt de files wel degelijk helpt verminderen. Het is goed dat deze minister doorpakt en in deze periode nog eens 800 km extra asfalt wil gaan aanleggen. Het is ook goed dat zij in de rijksstructuurvisie als ambitie heeft aangegeven dat zij in de Randstad standaard minimaal vierbaans- en daarbuiten minimaal driebaanssnel-

wegen wil realiseren voor de lange termijn. De PVV-fractie ondersteunt dit van harte, maar beseft ook dat niet alleen meer asfalt de oplossing is. Een goede tweede is de maximum snelheid verhogen en ook daar gaat dit kabinet wat aan doen. Dat is natuurlijk hartstikke mooi.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Dat wil ik graag uitgelegd krijgen, want als het druk is op een weg en je ervoor wilt zorgen dat er meer auto's per kilometer en per uur over die weg heen kunnen, dan is het onder mensen die daar verstand van hebben gebruik om voor te stellen dat de snelheid naar beneden gaat.

De heer **De Jong** (PVV): De mensen die er verstand van hebben, zien ook dat het effect heeft op files als je door kunt rijden.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Dat heeft niets met de maximum snelheid te maken in die zin dat hooguit een verlaging van de maximum snelheid op drukke momenten ervoor kan zorgen dat er meer wegcapaciteit is. Dat moet u toch weten?

De heer **De Jong** (PVV): Wat ik weet is dat je, als je op de snelweg 130 km per uur kunt rijden, een stuk sneller thuis bent, een stuk sneller van A naar B gaat. Dat betekent dus ook dat dit betrekking heeft op de files. Mensen die er verstand van hebben, mensen die wat vaker op de weg zitten, mensen die wat vaker gebruik maken van het openbaar vervoer, mensen in het land zeggen allemaal: wij willen dat die 130 km per uur zo snel mogelijk komt. Dat vindt de PvdA heel erg jammer, want die gaat natuurlijk voor snelheidsverlagingen. Daar gaan wij niet voor. Godzijdank zit er nu eindelijk een kabinet dat wat aan die snelheden doet.

De **voorzitter**: De heer De Jong vervolgt zijn betoog.

De heer **De Jong** (PVV): Ik wil nog iets zeggen over de snelheid van invoering van die 130 km per uur waar ik het net over had. Dat zou van ons wat sneller mogen. Wij hebben liever vandaag dan morgen die 130 km per uur ingevoerd. Dat wil ik nog even meegeven aan de minister. Zij weet het ook wel, maar ik dacht ik onderstreep het nog even. Dan kom ik op Anders Betalen voor Mobiliteit oftewel rekeningrijden. De heer Aptroot van de VVD-fractie gaf het net ook al aan: het is fantastisch dat dit nu eindelijk in de prullenbak is beland. Ik kan niet anders zeggen dan dat ook mijn mailbox volgestroomd is met reacties van blijheid over het feit dat wij eindelijk af zijn van wat de automobilisten in het vooruitzicht hadden. Dus hulde aan dit kabinet. Dan kom ik op beter benutten. Dit houdt voor de PVV-fractie in dat het beschikbare asfalt optimaal wordt gebruikt. Dat kan niet alleen door de snelheden te verhogen, maar ook door zo veel mogelijk rijbanen aan te leggen en open te zetten. De minister geeft in haar brief aan dat zij spits- en plusstroken eerder wil opendoen als er een file dreigt en dat zij met de regio gaat kijken naar de permanente openstelling van plusstroken. Ik hoop dat zij hiermee bedoelt dat zij gaat kijken naar een omzetting van deze plusstroken naar volwaardige extra rijstroken, zodat een openstelling niet gepaard gaat met een snelheidsverlaging, zoals de PvdA die zo graag zou zien. Dat zou toch erg inefficiënt zijn. Zeker bij plusstroken is daar voldoende asfalt voor beschikbaar. Het is voor automobilisten dan ook onbegrijpelijk dat dit niet benut wordt. Kortom, ik verneem graag of de minister hier werk van wil maken en of zij dit in het Programma Beter Benutten wil opnemen. Dan kom ik op de overige inhoud van het pakket beter benutten. Daar hebben wij geen bezwaar tegen, zolang iedereen maar vrij wordt gelaten in zijn keuze waar, wanneer en hoe laat hij gaat werken. Belemmeringen wegnemen om thuis of op andere tijdstippen te kunnen werken, vinden

wij allemaal prima, maar we moeten geen verplichtingen opleggen aan mensen met betrekking tot tijdstippen, locaties of vervoermiddelen. Wij zijn er dan ook op tegen, dit op allerlei wijzen vanuit het Rijk te sturen middels subsidies of belastingvoordelen voor bijvoorbeeld fietsers. Als zich dergelijke initiatieven voordoen, vinden wij dat deze voor de volle 100% vanuit het bedrijfsleven moeten komen. Kan de minister aangeven dat alleen dergelijke maatregelen bespreekbaar zijn en dat er geen cadeautjes in de vorm van subsidies en belastingvoordelen worden uitgedeeld aan mensen die thuiswerken en de spits mijden, of met een ander vervoermiddel naar hun werk rijden?

In dat kader staan wij ook erg sceptisch tegenover de diverse platforms, zoals het Platform Slim Werken Slim Reizen, het Platform voor het Nieuwe Werken en zo kan ik nog wel even doorgaan. We zouden graag willen weten hoeveel er van die 794 mln. die tot 2023 voor dit pakket gereserveerd staat, naar dergelijke projecten gaat. Voor de volledigheid geef ik aan dat wij wel positief staan tegenover het voornemen om de multimodale reisinformatie te verbeteren, mits dit niet te veel gaat kosten. Iedere forens kan immers, voordat hij op pad gaat, op de ANWB-site al gebruikmaken van deze informatie. Onzes inziens wordt dan de keuze gemaakt voor het vervoermiddel en wij denken niet dat veel mensen zich onderweg zullen bedenken. Mocht dat dan toch het geval zijn, dan kunnen zij via het navigatiesysteem zien waar het dichtstbijzijnde station dan wel de dichtstbijzijnde P+R-locatie is. Kortom, verbeteren prima, maar daartientallen miljoenen in pompen, vinden wij dus helemaal niets. Je kunt dat geld beter investeren in – het is net ook al naar voren gebracht – het aanleggen van nog meer asfalt.

Ten slotte wil ik iets kwijt over het Belgische voornemen tot invoering van een eurovignet. Het is ten eerste al volkomen ridicuul dat een land waar het een uitdaging is om je met je auto heelhuids tussen de vele kuilen in het wegdek door te manoeuvreren, voornemens is om een eurovignet in te voeren, waarbij – let wel – niet de Belgen betalen voor hun vreselijke wegennet, maar de rekening wordt neergelegd bij de Nederlandse vrachtwagenchauffeurs en de vele Nederlandse toeristen die genoodzaakt zijn tijdens de vakantieperiode dit land te doorkruisen. De minister en de EU geven in hun brief aan, niet akkoord te gaan als het vignet discriminatoir zou worden opgelegd, hetgeen de Belgen wel van plan zijn. Het ontbreekt echter aan informatie over de concrete sanctiemogelijkheden die de minister heeft tegen dit onwelgevallige Belgische voornemen.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Voorzitter. Ik heb een suggestie voor de heer De Jong.

De heer **De Jong** (PVV): Ik ben nog niet klaar met wat ik aan het vertellen was, dus als ik even mag uitpraten ...

De **voorzitter**: Mijnheer De Jong, mevrouw Dijksma heeft een vraag aan u.

De heer **De Jong** (PVV): Ja, dat snap ik, maar ik heb nog één zin!

De **voorzitter**: Nog één zin? Dan maakt u de laatste zin af en daarna is het woord aan mevrouw Dijksma.

De heer **De Jong** (PV): Het is echt maar één zinnetje. Kortom, wat gaat de minister doen indien de Belgen dit voornemen gaan doorzetten?

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Ik zou tegen de heer De Jong willen zeggen: misschien komt het nog wel een keer goed als u rondom de Hedwigepolder nog iets in de aanbieding doet. U hebt nu een heel grote mond over wat de Belgen allemaal op hun eigen grondgebied aan het doen zijn,

maar de regering van de heer De Jong – het is overigens ons aller regering, want zo werkt dat nu eenmaal, helaas – heeft op dat punt bij de Belgen natuurlijk wel een probleem. Denkt hij nu werkelijk dat deze minister ook maar een poot heeft om op te staan als zij op hoge poten naar de Belgen gaat? Dat gelooft hij toch niet?

De heer **De Jong** (PVV): Ik zou niet weten waarom niet. Ik zou werkelijk niet weten waarom de minister niet naar de Belgen zou kunnen gaan en zou kunnen zeggen: met alle respect, u gaat uw gang maar met wat u wilt doen op uw wegennet, zolang de Nederlandse vrachtwagenchauffeurs en Nederlandse toeristen die door België willen rijden daar maar niet de dupe van worden. Ik zou niet weten waarom dat niet zou kunnen.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Al was het maar omdat de Nederlandse regering met de Belgische overheid eerder een afspraak had dat Anders Betalen voor Mobiliteit ook in dit land ingevoerd zou worden en dat men daarin samen met de Belgen zou optrekken. De woordbreuk op het punt van Anders Betalen voor Mobiliteit is al begonnen bij deze regering, uw regering, mijnheer De Jong.

De heer **De Jong** (PVV): Zoals ik zojuist heb aangegeven ben ik blij dat Anders Betalen voor Mobiliteit in de prullenbak is beland. Dat wil ik hier nog wel 40 keer herhalen als mevrouw Dijksma dat aan mij vraagt. Ik denk niet dat ik daar de tijd voor heb, maar nogmaals: de PVV is erg blij dat het hele rekeningrijden nu eindelijk in de prullenbak is beland.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Dat is gewoon geen antwoord op mijn vraag! Ik weet wel dat het lastig is, maar u beweert dat de Nederlandse regering een positie heeft ten opzichte van de Belgische en mijn simpele vraag aan u is welke, gezien haar eigen handelen op het dossier Hedwigepolder en ook op het dossier van het rekeningrijden. Welke positie denkt u dat de Nederlandse regering heeft?

De heer **De Jong** (PVV): De PVV-fractie heeft in vorige debatten, bijvoorbeeld in de debatten over de Europese Raad, aangegeven: minister, gaat u naar die raad toe en zegt u daar alstublieft nee tegen het eurovignet. Zeg er nee tegen, want de Nederlandse vrachtwagenchauffeur en de Nederlandse automobilist hebben daar heel veel last van. Daar blijf ik bij. Hoe vaak mevrouw Dijksma met haar vraagjes ook naar me toe zou komen, ik zou blijven zeggen dat wij een tegenstander zijn van dat hele vreselijke eurovignet.

De **voorzitter**: Dank u wel. Dan komen we nu bij mevrouw Van der Werf van de CDA-fractie.

Mevrouw **Van der Werf** (CDA): Voorzitter. Ik hecht eraan om te zeggen dat ik mijn collega Sander De Rouwe hier vervang, die door verdrietige omstandigheden niet aanwezig is. Minder files, betere bereikbaarheid. Vanuit economisch, ecologisch en sociaal perspectief zijn dat aantrekkelijke beelden. Voilà: people, planet, profit, ook waar het de mobiliteit betreft. Dat gaat echter niet vanzelf. Al jaren doet de politiek beloftes, al jaren worden de files langer. Dit kabinet neemt zich voor, het tij te keren en het moet, nee, het mag gezegd: er zit schot in de zaak. Een aantal notoire knelpunten naderen hun ontknoping. Nederland is eerder of juist met permissie van de baas later op het werk en vroeg genoeg thuis om de kinderen uit school te halen of aan tafel te gaan. Ook ecologisch gaat het niet vanzelf. Minder filerijden heeft zijn voordelen, berekend naar uitstoot, maar de groei van het wegverkeer en meer asfalt hebben zowel voor het milieu als voor de verkeersveiligheid

en volksgezondheid – denk aan fijnstof en geluid – een schaduwkant. In dit krachtenveld opereert de minister, die voortvarend schoppen in de grond zet en lintjes knipt. Dit alles, zoals gezegd, in het kader van betere bereikbaarheid en minder files. Kan dat nog beter? Mogelijk. Onze vragen hebben vooral betrekking op de lessons learned en suggesties uit de praktijk. Moet het anders? Wellicht een beetje. We zijn benieuwd naar de mening van de minister ten aanzien van milieu, gezondheid en veiligheid. Het lijkt wel een nieuw ministerie.

Ten eerste: kan het beter? Welke lessen trekt de minister uit de eindevaluatie ten aanzien van bereikbaarheid? In haar algemene antwoord op deze vraag van de commissie zegt de minister dat ze heeft gezien dat het project groot en omvangrijk was en ook nog complex. Ik denk dat de vragensteller hier niet zozeer de status van groot project bedoelde, maar op zoek was naar de inhoud. Welke elementen van betalen voor gebruik in plaats van bezit zijn effectief ten aanzien van de bereikbaarheid? De mobiliteitsprojecten worden overgeheveld, zo lezen we, naar het Programma Beter Benutten. Geldt dat voor alle projecten, inclusief het budget? Een flink aantal van die projecten heeft immers te maken met beprijzing. Is het zinvol om die over te dragen, gezien de afspraken in het regeerakkoord? Welk deel van het budget voor het Programma Beter Benutten is bedoeld voor beprijzingsexperimenten? Heeft dat zin als we hierin geen structurele oplossing zien?

Dan iets over Minder Hinder. Het verslag over het vierde kwartaal 2010 laat zien dat tweederde van de weggebruikers tevreden is over de manier waarop hinder door wegwerkzaamheden wordt beperkt. De redenen voor ontevredenheid blijven echter gelijk: het te laat aangeven van wegwerkzaamheden en het verplicht aanpassen van de snelheid, terwijl er niet gewerkt wordt. Welke voorspelling doet de minister voor het eerste kwartaal 2011? Is er dan iets veranderd? Een suggestie: dit kabinet werkt al met flexibele snelheden, is het een optie om op momenten dat er niet gewerkt wordt, een hogere snelheid toe te staan en dit ook duidelijk aan te geven?

Met belangstelling heeft de CDA-fractie kennis genomen van de voortgang van het Programma Beter Benutten. Het programma bevat veel goede elementen en past in de visie van het CDA op infrastructuur, waarin mobiliteit en wegen slechts dienstig zijn aan de mobiliteitsvraag, volgend op de stelling: mobiliteit mag, als Beter Benutten goedkoper is en beter dan nieuw asfalt en spoorrails. Prima dus. Ik heb wel enkele vragen en suggesties. Bij de gebiedspakketten binnen de aanpak van Beter Benutten juichen we de samenwerking met gemeenten en bedrijfsleven toe. We vragen ons alleen af of je het bedrijfsleven kunt laten vertegenwoordigen door één CEO. Het gaat natuurlijk wel lekker snel en afspraken kunnen snel gemaakt worden. Ons voorstel is om vooral gebruik te maken van een bestaande organisatiegraad in het bedrijfsleven om van begin af aan een breed draagvlak te hebben en niet op je schreden te hoeven terugkeren. Ten tweede is de CDA-fractie erg benieuwd naar de aanpassing van de fiscale instrumenten die stimuleren dat er minder wordt gereden in het woon-werkverkeer. Waar moeten we dan aan denken?

Ten derde is het goed dat het belang van de robuustheid van het mobiliteitssysteem in dit programma kort wordt genoemd, maar dat smaakt naar meer. Mijn fractie vraagt al enkele jaren aandacht voor het belang van robuustheid van het wegennet en de rol van het onderliggende wegennet hierbij. Voorspelbare files worden namelijk prima door de NMCA in kaart gebracht en aangepakt. Het zijn juist de onvoorspelbare vertragingen na kleine incidenten waar automobilisten last van hebben. Oorzaak daarvan is de gebrekkige robuustheid van grote delen van ons wegennet en het gebrek aan uitwijkmogelijkheden naar het onderliggende of juist het hogere wegennet. Hoewel het belang van robuustheid dus onderschreven wordt, schrijft de minister nog steeds dat het Rijk aan de lat staat voor de rijkswegen, en dat de regio's dan als tegenprestatie

moeten investeren in het onderliggende wegennet. Daaruit spreekt nog te weinig gedeelde zorg voor de robuustheid. Erkent de minister wel het belang van de robuustheidsanalyses voor de regionale overleggen over het Programma Beter Benutten?

Ten vierde. De minister noemt in haar brief het interessante plan van TNO en partners om door middel van technische oplossingen de files aan te pakken. Het miljard dat de bedrijven vragen, ligt niet op de plank, dus is het goed om andere manieren te zoeken om ideeën van deze bedrijven te ondersteunen. Kan de minister toezeggen dat alle voorhanden zijnde weginformatie uit detectielussen – daar ging het dinsdag in het vragen-uurtje nog over – en dergelijke beschikbaar is, mocht die informatie kunnen bijdragen aan het plan van TNO?

Ik stelde in de inleiding ook de vraag of het anders moet. Daarbij hebben wij vooral de gevolgen voor veiligheid en gezondheid voor ogen. Op dat punt heb ik nog een aantal opmerkingen. De evaluatie van de Spoedaanpak Wegen laat zien, op welke punten in de besluitvorming versnelling is bereikt. Hierin wordt onder andere het beperkte onderzoek naar de luchtkwaliteit genoemd. Welke gevolgen heeft dit mogelijk voor de zogenaamde gevoelige bestemmingen, scholen, ziekenhuizen, bejaardentehuizen, kinderdagverblijven et cetera, die binnen 300 m van de snelweg liggen en momenteel vallen onder een AMvB «gevoelige bestemmingen»? In dezelfde evaluatie wordt aangegeven dat onder andere de A50 bij Ewijk naar de realisatiefase is gegaan. Is dit inclusief de toegezegde maatregelen ten aanzien van geluidhinder?

Daar wil ik ook mee eindigen. Onze aandacht werd getrokken door de beantwoording van de minister van vraag 23 naar aanleiding van de evaluatie Anders Betalen voor Mobiliteit. Deze vraag gaat over de relatie van ABvM met andere beleidsprogramma's en de minister legt in haar antwoord onder andere de relatie met de wijziging van de Wet geluidhinder die nu is voorgesteld onder de naam SWUNG I. Zij zegt hier, zo lezen we: het niet invoeren van de kilometerprijs heeft geen invloed op de saneringsopgave, omdat de systematiek van geluidsproductieplafonds het ontstaan van nieuwe aanvullende saneringsopgaven voorkomt. Als woordvoerder duurzaamheid houd ik mij op dit moment ook bezig met die geluidsproductieplafonds en ik vind dit eigenlijk een eigenaardige omschrijving van die nieuwe wet. Het is zeer wel denkbaar – het CDA laat dat op dit moment becijferen – dat de geluidsproductieplafonds de saneringsopgave juist vergroten. De wegbeheerder – uiteindelijk de minister zelf – mag immers een bepaald geluidsproductieplafond niet overschrijden. Zoals de wet nu nog is, moet de overheid alleen bij een infrastructurele ingreep iets aan het geluid doen. De nieuwe wet verruimt die verplichting, door sanering te koppelen aan geluidsovertreding. De minister legt de wet hier uit als: we zijn niet meer verplicht te saneren bij een infrastructurele ingreep, dus de saneringsopgave wordt minder. Wat gebeurt er nu als de ingreep gekoppeld aan de groei van het verkeer het vastgestelde plafond overschrijdt? De kans is groot dat er dan juist meer gesaneerd moet worden. Graag een reactie.

De voorzitter: Dank u wel. Tot slot, last but not least, geef ik het woord aan mevrouw Van Gent van de fractie van GroenLinks.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Voorzitter. Ik ben blij dat ik op een feestje ben aanbeland, al moet ik zeggen dat ik de gespreksonderwerpen nog niet heel erg leuk vind, zeker niet als ik de heer Aptroot zo hoor. Ik zie dat inmiddels ook de heer Hofstra is aangekomen op het feestje. Hij heeft ooit eigenhandig de kilometerheffing om zeep geholpen. Timing is alles, zou ik zeggen. Voor mij is toch wel iets meer nodig voor een feestje. Ik zat net het tapijtkunstwerk hier voor ons op de vloer te bekijken en dacht toen: het is bijna zo ver dat we ook de vloerbedekking en de kunstwerken hier gaan asfalteren, want dat is toch wel een beetje de strekking als ik

sommige verhalen hoor. Hoe meer, hoe beter en wat dan ook, we kunnen asfalteren en we laten de machines lekker rollen. Ik vind dat wel een beetje een erg simpele manier van redeneren, omdat er toch nog wel wat haken en ogen zitten aan dat soort stoere asfalttaal die hier met 76 stemmen – daar heeft de heer Verhoeven wel een punt – over tafel gaat. Toen ik de stukken voor dit overleg doorlas, sloegen mij tussen de pagina's de asfaltdampen tegemoet. Voormalig minister Eurlings kon er wat van. Hij ging het ook altijd nog heel breed uitmeten met zijn hosanna-verhalen over de geneugten van extra asfaltstroken, maar deze minister doet niet voor hem onder, wat ze wellicht ook nog als een groot compliment beschouwt. De minister bewierookt de Spoedaanpak Wegen, maar daar heeft ook heel veel voor moeten wijken. Ik zou bijna willen zeggen dat het gezond verstand daarvoor heeft moeten wijken, net zoals de gezonde lucht voor heel veel mensen die ze niet meer kunnen inademen. In april zei de minister in de Telegraaf: je lost de fileproblemen toch voornamelijk op door extra wegen aan te leggen. Ik vind dat toch echt een sterk staaltje van fact-free politics. Dat weet de minister zelf ook, als ze haar eigen planbureau serieus wenst te nemen. Dat tapt immers uit een heel ander vaatje, om een beetje in de feestelijke sfeer van dit overleg te blijven.

Ik heb het beleid van deze minister deze week in een artikel in de Volkskrant gekwalificeerd als «betonsocialisme». Het risico dat de heer Bashir en mevrouw Dijkma me dadelijk in de haren vliegen, neem ik maar even op de koop toe. Laten we wel wezen, de aanpak van de minister met haar eindeloze asfaltprogramma's doet mij vooral denken aan de tienjarenplannen van de socialistisch geleide planeconomieën van weleer. Je creëert van bovenaf gestuurd aanbod en gaat vervolgens zitten wachten hoe de vraag zich ontwikkelt. Staatsdirigisme noem ik dat, al helemaal als het gepaard gaat met ongezonde doorzettingsmacht voor de rijksoverheid, ten koste van burgers en decentrale overheden. Thorbecke draait zich in zijn graf om, of denkt de minister van niet? Graag een reactie van de minister.

Eigenlijk is elke discussie over het beter benutten van asfalt een farce zonder serieus gesprek over de kilometerheffing. Na het h-woord is het k-woord het op één na grootste taboe bij dit kabinet. Gebruikmaken van prijsvorming om schaarste te reguleren, dat zou een liberaal toch moeten aanspreken, zou je denken. Ik weet echter ook dat ik vandaag de inhoudelijke discussie over nut en noodzaak van de kilometerheffing niet ga winnen, hoewel een Kamermeerderheid het met me eens is, als ik de verkiezingsprogramma's als uitgangspunt mag nemen. Ik hoor net de heer Aptroot «nee» roepoeteren – hij staat ook op nummer vier in de roepoeterverkiezing van Vrij Nederland – maar ik zeg tegen hem: hoogmoed komt voor de val.

De heer **Aptroot** (VVD): Ik ken die verkiezing niet, maar sta ik pas op de vierde plaats? Dat zou zeer teleurstellend zijn. Iedereen wil altijd bij de eerste drie horen, toch?

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ik denk dat u na vanmiddag met stip op één staat, mijnheer Aptroot. Dus dan wordt het toch nog een gezellig feestje.

De heer **Aptroot** (VVD): Ik dank mevrouw Van Gent voor het compliment.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ik dacht ik maak een beetje reclame voor de heer Aptroot, want dat kan hij zelf zo lastig. Voorzitter. Dan kom ik op het openbaar vervoer. Ik zou graag meer horen over de plannen van de minister voor het regionale openbaar vervoer in stedelijke agglomeraties. Het aandeel van het ov is daar nu al 40% in de spits. In de hele bijdrage van de minister over de benutting komt het

woord lightrail niet voor en dat maakt mij erg ongerust. Het zal de doorstroming niet ten goede komen als we onvoldoende doen om de ov-reiziger in het openbaar vervoer te houden. Wanneer mogen we haar aansprekende plannen op dit vlak tegemoet zien? Met betere verbindingen tussen de steden bent u er nog niet, zeg ik tegen de minister. Het gaat ook om ov rondom de steden.

De minister heeft ons haar criteria gepresenteerd voor de zogenaamde gebiedspakketten voor het Programma Beter Benutten. Ik zou daar graag een criterium aan toevoegen, namelijk leefklimaat en milieu, want de blinde vlek van deze minister voor het milieu begint mij echt tegen de borst te stuiten. Dinsdag nog luidden de rekenkamers van de G4 de noodklok dat de minister de luchtkwaliteitsnormen niet gaat halen. Ik blijf het herhalen: de minister is niet alleen de minister van strekkende meters asfalt, maar gaat ook over de gevolgen daarvan. Ik zal een voorbeeld geven. De minister wil spitsstroken langer openstellen. Dan ligt het toch voor de hand, de effecten qua geluid en luchtkwaliteit daarin mee te wegen? Ik wil graag een toezegging van de minister op dit voor mijn fractie zwaarwegende punt.

De minister schrijft overleg gehad te hebben met haar collega van OCW over mijn suggestie om te onderzoeken of instellingen in het hoger onderwijs later zouden kunnen beginnen, om het spitsverkeer te ontlasten. Ze schrijft echter niet wat de uitkomst van dat onderzoek was. Daar ben ik uiteraard reuze benieuwd naar. Ik wil de minister in dat verband trouwens ook nog wijzen op een SER-advies van april van dit jaar – dat is dus heel recent – waarin werkgevers en werknemers pleiten voor een verschuiving van openingstijden, ook van onderwijsinstellingen. Ik voeg daar nog wat aan toe. In Nederland hebben we 1 miljoen ambtenaren. 160 000 van hen zijn rijksambtenaar. Als wij hun arbeidstijden ingrijpend zouden flexibiliseren, slaan we drie vliegen in één klap. We kunnen beter inspelen op de behoeftes van de ambtenaren zelf – ik doel op de combinatie van arbeid en zorg – de spits kan ontzien worden en de openbare dienstverlening wordt verbeterd door ruimere openingstijden. Wil de minister haar nek hiervoor uitsteken?

Tot slot nog twee kleine punten, maar niet de minst belangrijke. De fiets moet hier toch ook maar over tafel. De minister schrijft bij de gebiedspakketten expliciet in te gaan op de rol van de fiets en daarmee uitvoering te geven aan de motie-Grashoff. Die conclusie vind ik wel erg rap, want de motie vraagt om het creëren van randvoorwaarden en het stimuleren van innovatie. Dat kan niet zonder geld. De vraag is of de minister dat met mij eens is.

Voorzitter. Als u mij toestaat, wil ik nog iets over de vrachtheffing zeggen.

De **voorzitter**: Als het in tien seconden kan.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Laat ik dan met mijn conclusie over de vrachtheffing beginnen. Wat daarover wordt voorgesteld, is ook weer dieptreurig. Nederland is een eiland in Europa als het gaat om de vrachtheffing, een eiland van belastingvrijstelling voor het vrachtverkeer. De vrachtsector betaalt hier geen tol, nee, maar wel de mensen die langs de wegen wonen die de vieze lucht inademen. Zij krijgen de echte rekening gepresenteerd. Ik ben heel benieuwd hoe de minister daar tegenaan kijkt. Dank voor uw geduld.

De **voorzitter**: Dank u, mevrouw Van Gent. Dan schorsen wij nu voor tien minuten en daarna luisteren wij naar de beantwoording van de minister in eerste termijn.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Voorzitter. Ik zal eerst iets zeggen over Anders Betalen voor Mobiliteit, daarna over het

onderbenutten en vervolgens ga ik in op de overige onderwerpen die nog aan de orde zijn gekomen.

Allereerst proef ik in elk geval een meerderheid om de status van groot project op te heffen. Daarbij was nog wel een vraag van de heer Verhoeven hoe wij dan de kennis die wij in huis hebben, zouden behouden. De expertise is op verschillende manieren geborgd. Het minst actief zijn de archieven van het ministerie, daarna volgen de publicaties, de wetenschappelijke instituten, de wetenschappers, de belangenorganisaties, bureaus en ook andere overheden waarmee wij hebben samengewerkt. Niet het minst is die expertise ook geborgd bij de ambtenaren van mijn ministerie die nu op andere dossiers zitten. Een van hen is nu ook in deze zaal aanwezig. Hij houdt zich inmiddels met het Programma Beter Benutten bezig en maakt daarbij wederom gebruik van zijn expertise. We hebben dat zeker geborgd, mochten er ooit nog weer andere ideeën hierover komen.

Er is mij een soort hoofdvraag voorgelegd die te maken heeft met hoe ik de files in de komende jaren denk op te lossen, als ik de kilometerprijs niet meer ga hanteren. Ik heb dit al eerder aangegeven en het is ook door een aantal leden van de commissie genoemd. In de eerste plaats doen wij dat natuurlijk gewoon door te bouwen. Er komt de komende jaren ca. 800 km weg beschikbaar, een verdubbeling ten opzichte van de afgelopen vijf jaar. Tegelijkertijd investeer ik 3,1 mld. in het spoor. Dat gaat ook helpen om de files de komende jaren op te lossen. Ik hoor dat sommigen daar hard aan twifelen. Als de wensen van de diverse partijen veel kleiner blijken te zijn dan ze in het verleden altijd waren, zal ik dat wel merken in het bestuurlijk overleg (BO) MIRT volgende week. Ik geef ook steeds aan dat bouwen niet de enige optie is om de files op te lossen. Ik geloof dat er ook heel veel te winnen is met het verbeteren van de bestaande capaciteit, door beter, slimmer en efficiënter gebruik te maken van de bestaande infrastructuur, en dan heb ik het over weg, water en spoor. Daar ligt wat mij betreft een heel groot potentieel en door heel gerichte maatregelen te treffen – daar gaat het Programma Beter Benutten ook over waar ik straks over zal spreken – kunnen we de files in de gebieden waar de spitsproblematiek zich het meeste voordoet, met 20% tot 30% verminderen. Ook daar krijg je een filevermindering van. Dat is niet bouwen, het is benutten. We weten ook dat je slechts een beperkt aantal automobilisten hoeft te verleiden om niet meer in de spits te rijden om grote effecten te halen. In 2009 daalde de congestie bijvoorbeeld met 10%, terwijl er maar 1% minder voertuigen op de weg was. Het is voor mij ook een heel belangrijk instrument om partijen te verleiden om minder in de spits te gaan rijden. Dat doen we ook door bijvoorbeeld mobiliteitsprojecten – dat levert 4% tot 8% minder verkeer op in de spits – maar ook door de spits- en de plusstroken. Uit de evaluatie van de spoedaanpak blijkt dat van de vorig jaar opengestelde tien projecten, waarvan er zes spits- en plusstrokenprojecten waren, meer ruimte ontstaat in de spits. Daardoor is op die plekken de filedruk met 65% gedaald. Tot slot zie je ook dat projecten zoals bijvoorbeeld vraagbeïnvloeding bij de Waal uiteindelijk zo'n 5% reductie opleveren. Ik heb naast het bouwen diverse instrumenten in handen om de files in algemene zin op overkoepelend niveau, maar ook in specifieke zin te beïnvloeden. Ik kom zo bij Beter Benutten op de vraag te spreken hoe ik dat per regio afrekenbaar wil maken.

Mevrouw Van der Werf stelde een vraag over de notitie over Anders Betalen voor Mobiliteit die te maken heeft met SWUNG en geluidsnormering. Ik acht het heel belangrijk om te beseffen dat je saneren vooraf hebt en saneren als de wet reeds geldig is. De uitspraak van Anders Betalen voor Mobiliteit gaat over het tweede. Ik denk dat dit heel belangrijk is om te weten. Wat het saneren vooraf betreft, zijn er op dit moment geluidsniveaus die voortvloeien uit de geluidsproductieplafonds die met SWUNG zijn ingevoerd op het niveau 2008, plus 1,5 db. Mevrouw Van der Werf zit daar geloof ik helemaal in en staatssecretaris Atsma ook.

Ik lees het even lekker voor. Er is geen enkele sprake van het vervallen van deze saneringsoperatie. Daar staat ook gewoon bijna 1 mld. voor geraamd. Die operatie is nodig en blijft nodig. Onderzoek heeft echter uitgewezen dat als je de kilometerheffing niet invoert, dit uiteindelijk niet tot navenante effecten op het geluidsplafond zal gaan leiden. Van daaruit worden dus geen extra maatregelen verwacht. Dat geldt ook voor de tijd na invoering van het nieuwe voorstel. De nieuwe wet heeft uiteindelijk tot doel dat je niet alleen maar kijkt naar wat de geldende maatregelen zijn op het moment dat je de weg aanlegt, maar ook dat je tot aanpassingen komt als je er meer op gaat rijden en dus ook meer overlast veroorzaakt. Ik denk dat ik daarmee misschien ook direct antwoord geef op de vraag in hoeverre ik ook milieu, geluid en uitstoot meeneem. Ik ben ervoor om te zorgen dat mensen goed van A naar B kunnen en om het land in beweging te houden. Ik ben er echter ook voor om alle slechte aspecten daarvan conform de wet te mitigeren of te voorkomen. Dat gaat over milieu, geluid en uitstoot. Daar hebben we gewoon wettelijke afspraken over. Als je meer infrastructuur aanlegt en meer ruimte biedt aan beweging, dan moet je er ook voor zorgen dat je binnen de normen van de wet blijft. Dat kan door verschillende dingen, ik noem geluidsschermen, andere soorten asfalt, het stimuleren van andere auto's, maar ook door te zeggen dat er op sommige plekken niet meer bij kan en dat het vol is. Ik voel me verantwoordelijk voor beide. Ik word door sommigen uitgemaakt voor betonsocialist of asfaltmachine. Ik heb er meerdere gehoord. Ik heb inderdaad geen enkele moeite met deze termen, maar weet ook dat ik tegelijkertijd beide aspecten in mij verenig en dat ik ook altijd kijk hoe we het netjes doen conform de wet die we hebben afgesproken.

Dan was er nog de vraag welke lessen er nu getrokken waren uit Anders Betalen voor Mobiliteit. Die gaan inderdaad niet alleen maar over de vraag hoe groot en complex het was en hoeveel communicatie er wel niet voor nodig was, maar ook over elementen waar we wel mee doorgaan, zoals de kleine mobiliteitsprojecten die bijvoorbeeld het spits mijden stimuleren. We hebben daar een positieve uitslag van gezien. Ik ga zo nog in op de fraudevraag. Dat zijn dingen die we ook goed kunnen gebruiken in het Programma Beter Benutten. We nemen dus ook elementen over waarvan we zien dat ze goed werken.

Dan ga ik maar direct in op de vraag naar de fraudegevoeligheid van de heer Aptroot. Hij zei: u bent wel enthousiast over die spits mijdenprojecten, en het lijkt misschien alsof er veel minder mensen in de spits gaan rijden, maar in feite zitten ze bij een collega in de auto of op de motor. Ik zou zeggen: het is goed dat ze bij een collega in de auto zitten, want dat betekent dat er dus geen twee auto's rijden, maar één en uiteindelijk gaat het daarom. Niet dat die persoon er niet in zit, maar dat die niet met de eigen auto in de spits zit. Hetzelfde geldt voor de motor, want die veroorzaakt niet de file, die gaat er tussendoor. Wat ik belangrijk vind, is het volgende. Stel dat iemand er echt met zijn auto in zou gaan zitten en dat de heer Aptroot daar fraude vermoedt. We hebben een handhavingsmaatregel die bestaat uit controle door camera's langs de route. De auto's die door de camera's worden geregistreerd, worden regelmatig gecontroleerd door bevraging van het kentekenregister. Zo kunnen we ook achterhalen of de deelnemers al hun auto's hebben aangemeld. Het is dus niet mogelijk om geld te verdienen met je ene auto, terwijl je met je andere auto gewoon in de spits rijdt.

De heer **Aptroot** (VVD): Wat de minister noemt, is natuurlijk ook allemaal gebeurd, maar dat is een papieren werkelijkheid. Het is geen fraude, of misschien is het ook wel fraude, ik weet het niet. Mensen zijn creatief. Ik heb heel veel meldingen hierover binnengekregen van mensen die eigenlijk lachend zeiden: jullie zijn gek om dat geld allemaal zomaar uit te delen. Zij zeggen: ik krijg nu € 4 per etmaal als ik niet met mijn auto naar

het werk ga. Mijn collega reed vroeger met mij mee in mijn auto. Mijn auto blijft thuis staan en ik rij nu met hem mee en dat levert per saldo per keer € 4 op. Zo zijn er heel veel dingen geprobeerd. Mensen zijn creatief. Ik denk dat je positief moet omgaan met P+R noemen, met flexibele werktijden, aantrekkelijk openbaar vervoer. Dat kan allemaal helpen, maar met zo'n geldsubsidie ... Mensen zijn creatief. Ik denk echt dat die cijfers veel mooier lijken dan de situatie in werkelijkheid is.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: De cijfers geven aan dat er minder auto's in de spits rijden. Dat kunnen we sowieso zien. Dus er is een positief effect. Vervolgens is de vraag wat daar dan achter zit, of mensen daar op een of andere manier mee frauderen. Het voorbeeld dat u noemt, vind ik zelf niet erg, want het betekent dat betrokkene er dus voor kiest om slim te gaan rijden en dus te carpoolen met een collega.

De heer **Aptroot** (VVD): A rijdt niet met B mee, maar B rijdt met A mee en dan worden ze toch gesubsidieerd. Er komt geen auto minder op de weg. En dat gebeurt echt massaal.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik haal eruit dat degene die heeft beloofd om niet meer in de spits te rijden, ook niet in de spits rijdt, maar met iemand meerrijdt. Wellicht heb ik het echter verkeerd begrepen. Voor mij is van belang dat er uiteindelijk minder auto's in de spits rijden. Mocht er fraude optreden – de voorbeelden die u noemt, zijn volgens mij niet het grote probleem – dan worden ten onrechte toegekende beloningen ook echt teruggevorderd. Bij herhaalde detectie van fraude wordt ook de betrapte deelnemer uit het project verwijderd. We doen dit soort projecten omdat we op zoek zijn naar een manier om in plaats van met de stok, waarmee bij de kilometerbeprijzing gewerkt zou zijn, met een wortel de mensen te verleiden om buiten de spits te gaan rijden. Het zijn tijdelijke projecten en we verwachten dat mensen op basis hiervan zelf ook gaan denken: het is eigenlijk veel slimmer om niet meer in de spits te zitten. We hopen dat ze dan ook definitief uit de spits blijven.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Ik ben zelf heel tevreden met de beantwoording van de minister, maar het moet niet zo zijn dat er een verdachtmaking rond een project blijft bestaan. Misschien mag ik de minister iets vragen. Als de heer Aptroot al zijn gegevens ter beschikking stelt aan ons allemaal, zodat wij kunnen zien hoeveel fraude er is – dat kan geanonimiseerd – is de minister dan bereid om daar een onderzoekje naar te laten doen en om daar ook op te reageren? Dan kunnen we ook zien waar we het over hebben. Die honderden mails die de heer Aptroot heeft binnengekregen, kunnen wat mij betreft een prima aanleiding zijn om nog een tweede onderzoek te doen, zodat we het echt zeker weten. Is de minister daartoe bereid?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Allereerst ga ik er niet over aan wie de heer Aptroot zijn mails beschikbaar stelt, al dan niet geanonimiseerd. Als hij ze aan mij beschikbaar wil stellen, omdat hij signalen heeft ontvangen, dan ga ik daar graag mee aan de slag. Ik denk dat het voor de rest een discussie tussen de leden onderling is.

De heer **Verhoeven** (D66): Ook wij zijn zeer benieuwd naar de duizenden mailtjes die de heer Aptroot heeft ontvangen.

De heer **Aptroot** (VVD): Dat heb ik niet gezegd. U kunt ook overdrijven.

De heer **Verhoeven** (D66): De duizenden e-mailberichten van A naar B en dan van B naar A en misschien zitten er ook wat frauduleuze berichten tussen. Ik heb een heel ander punt van serieuzer aard. Wij krijgen

regelmatig klachten over het feit dat mensen ongewenst een aanbieding voor spits mijden ontvangen. Wij zijn voorstander van mobiliteitsprojecten en geloven daar op zich wel in, maar wij vinden de privacy ook heel belangrijk. Dat gaat nu via de kentekenregistratie. Men wordt gesignaleerd in de file. Kan dat niet anders geregeld worden? Op zich ben ik positief over de mobiliteitsprojecten, maar kan het niet op een andere manier, met wat meer respect voor privacy geregeld worden?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Het ongewenst spitsmijden benaderen is een mooie nieuwe term. Ik heb begrepen dat het allemaal getoetst is via het College bescherming persoonsgegevens en dat het daar dus in past. Uiteindelijk kun je niet anders dan de auto's die met regelmaat in die spits te vinden zijn, aanschrijven. Als je de oproep in een gebied in iedere brievenbus gooit, is niet te zeggen of die mensen wel of niet gebruik maken van de weg en of ze wel of niet de route in kwestie gebruiken. Het past binnen de spelregels die we nationaal hebben en wellicht geldt ook hiervoor, net als met andere marktbenaderingen dat je jezelf kunt laten uitschrijven uit een register als je daar echt last van hebt, maar dat zou ik niet weten.

De heer **Verhoeven** (D66): Dank daarvoor. Het is hier geen wedstrijd wie er bewijs kan neerleggen, maar we zullen dat dan toch even bij het College bescherming persoonsgegevens (CBP) navragen. Ik geloof de minister uiteraard op haar woord, maar mocht blijken dat er toch nog wat haken en ogen zijn, dan hopen we dat de minister ervoor openstaat om daar later nog op terug te komen. We hebben wisselende geluiden gehoord, maar vooral nog dank dat de minister denkt dat het binnen de kaders is.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: U bent geheel vrij om dat na te gaan.

Dan kom ik op de laatste vraag over Anders Betalen voor Mobiliteit, voordat ik overga op Beter Benutten. Gevraagd is in hoeverre leaseauto's het Anders Betalen voor Mobiliteit-project ondersteunen. Voor zover ik heb begrepen uit een discussie waar ik zelf ook nog even bij aanwezig was, gaat het niet zozeer om een vorm van de kilometerheffing. Er wordt op dit moment met de leasebranche gesproken over mogelijkheden in het kader van de fiscaliteit om de filedruk te verminderen. Ik verwacht eind dit jaar het onderzoeksrapport. Daarin zal ik ook ingaan op de mogelijkheden hiervan en op de vraag of wij daar ook een rol in spelen of dat het alleen de staatssecretaris van Financiën betreft. Ik kom hier sowieso zo meteen bij Beter Benutten nog op terug, want er was ook een vraag gesteld over fiscale mogelijkheden überhaupt.

Voorzitter. Ik ga naar het project Beter Benutten. Mevrouw Dijkma vroeg of het nu Beter Benutten wordt of dat het alleen asfalt wordt en hoe het met het budget zit. Het gaat helemaal niet alleen om asfalt. Ik heb het bouwproject net toegelicht. Daarnaast wil ik ook graag Beter Benutten. Een deel van het budget daarvoor zal fysiek worden ingezet om regionale files te voorkomen. Daarbij kan het gaan om een spitsstrook of om een afslag. Een groot deel van het budget zal echter voor andere dingen worden ingezet. Het kan erom gaan, het regionale ov te optimaliseren of het bedrijfsleven erin te faciliteren dat het meer medewerkers aan huis laat werken of soortgelijke initiatieven. We hebben het ook al gehad over de ICT-mogelijkheden die erin zitten, P+R en noemt u maar op. Het is dus veel breder dan alleen de fysieke kant. Moeten we dat kunnen betalen van die 7,3 mld? Het maakt deel uit van die 7,3 mld. Die 7,3 mld. wordt echter niet alleen maar uitgegeven aan weg, maar ook aan spoorwegen en aan vaarwegen. Dat is dus een totaalbudget. Voor de 794 mln. die we beschikbaar willen stellen, vragen we 30% tot 50% cofinanciering van de regio's. Dat zou dus uiteindelijk kunnen leiden tot een bedrag van

maximaal 1,2 mld. Dat is heel aantrekkelijk om zo'n nieuw traject als Beter Benutten te kunnen starten.

Hoe zie ik het voor me met de regio's en wat zijn uiteindelijk mijn beleidsdoelen? We hebben het opgeschreven zoals we dat nu deden omdat het per regio heel erg kan verschillen wat nu het specifieke knelpunt is. Wij hebben altijd nationale capaciteitsanalyses gedaan en dan zie je een heel groot stuk weg en als je daar een lange file op hebt en je komt er goed uit, dan kom je weer in aanmerking voor wegverbreding of voor andere aanpassingen. Er zijn echter ook heel veel files in dit land die incidenteel zijn en die niet in een Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse (NMCA) naar voren komen, maar wel grote problemen veroorzaken in zo'n regio en zowel de leefbaarheid als de veiligheid beïnvloeden. Dat is waarom ik zo graag met die regio's aan de slag wil en daar ook specifiek in wil zijn. Het programma zal dus schelen per regio. Soms moet je een investering doen in het onderliggend wegennet om de rijksweg te ontlasten. Soms zul je moeten afspreken met de plaatselijke bedrijven hoe ze hun medewerkers uit de spits halen. Het doel is – en het lijkt mij van belang om dat te weten – om uiteindelijk de files de komende jaren met zo'n 20% te verminderen op de trajecten waar die spitsproblematiek zich het meest voordoet. Op spoorgebied is het doel om de gemiddelde groei van 5% van reizigerskilometers op het spoor te accommoderen tot 2020 in de Programma Hoogfrequent Spoorverkeer (PHS)-corridors die zijn opgenomen. Het is ook het doel om de spitsproblematiek beter over de dag te verdelen. Daar heb ik dus het budget voor en de cofinanciering, maar ik heb er vooral de medewerking van de verschillende regio's voor nodig.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Ik ben wel blij met deze nadere toelichting van de minister, want toen ik de brief las, dacht ik: het is een soort goededoelenloterij, waar allerlei moois inzit, maar de vraag is natuurlijk wel wat er aan het eind van de rit uitkomt. Als je niet van tevoren vaststelt wat je targets zijn, dan is dat voor ons lastig. Als u zegt: ik wil met de regio's werken aan 20% reductie op die wegen waar heel veel spitsverkeer zit, wordt daar het bedrijfsleven dan ook bij betrokken? Acht u het mogelijk dat de overheden soms gezamenlijk ook geld opleveren in plaats van dat ze geld definitief weggeven, door als launching customer op te treden, waarbij bepaalde technieken zichzelf uiteindelijk weer terugverdienen, omdat ze verkocht worden in het buitenland? Dan doel ik concreet op het voorstel van Nederland innovatief onderweg. Dat is misschien ook voor het buitenland een interessant voorstel, maar het moet wel ergens uitgerold worden.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Dit plan is geloof ik in oktober vorig jaar aangeboden aan mijn voorganger. Sindsdien is het ook betrokken bij de plannen die wij voor Beter Benutten aan het maken zijn. Ik geloof dat onderdeel van Beter Benutten ook zeker is dat je op een andere manier bijvoorbeeld je car-to-car-communication of je road-to-car-communication organiseert, maar ook andere dingen die wij misschien nog niet eens voorzien. Ik denk altijd maar aan wat ik in mijn jaren al aan technische ontwikkelingen gezien heb. Op dat vlak kan in relatief korte tijd nog heel veel gebeuren. Punt één is dat we ook dat indachtig hadden bij onder andere het programma Beter Benutten. Je moet dan per regio gaan kijken. Punt twee is dat ik me kan voorstellen dat daar ook nationale vraagstukken uitkomen. We willen dan ook direct na de zomer de gesprekken starten met de markt en daarin ook de ideeën meenemen die de Stichting Nationale en Internationale Wegvervoer Organisatie (NIWO) heeft voorgesteld. Het betreft immers een heleboel verschillende marktpartijen. Ik zal de zomer gebruiken om die gesprekken voor te bereiden en om te bekijken wat er voor concrete voorstellen liggen en hoe

we die zowel op de actuele problematiek kunnen richten alsook op toekomstige oplossingen. Je hebt twee verschillende dingen op dat vlak.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Wat er met de regio's besproken wordt, gaat de minister ongetwijfeld naar de Kamer sturen, maar wil zij de Kamer ook in een brief op de hoogte stellen van haar nationale inzet tegenover het bedrijfsleven, als zij daarin een stap verder gaat zetten?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Dat vind ik prima. Om het nog specifiek te maken: ik denk dat er ook heel goed gekeken moet worden naar wat je allemaal kunt doen met het aanbieden van actuele en individuele reisinformatie. Wat voor slimme technologische middelen kun je daarvoor inzetten? Dat is voor mij ook heel spannend. Gaan wij door met de reizigersinformatiesystemen die boven de weg hangen, of is dat misschien wel een vreselijk achterhaald concept, omdat we straks allemaal van auto naar auto communiceren? Dat zijn dingen waar ik uiteindelijk ook de markt heel graag bij betrek. We willen het immers allemaal zo slim mogelijk en zo toekomstbestendig mogelijk invullen. Meer ICT in het verkeer, slim navigeren, ICT versneld uitvoeren, ook dat zijn allemaal elementen waar wij de marktbenadering voor kiezen. ICT is overigens ook gewoon eng. Vanmorgen vroeg bijvoorbeeld was er een storing in een verkeerscentrale. Dan zie je onmiddellijk dat de spitsstrokencommunicatie het niet meer doet en dat de spitsstrook dus ook niet meer opengesteld kan worden, omdat je de veiligheid niet kunt garanderen. Dan is het ouderwetse bordje ook nog wel eens gewoon fijn. Dit is toch de toekomst en we zullen moeten kijken hoe we daar zo goed mogelijk mee kunnen omgaan. Dezelfde vraag is in wezen ook gesteld door de heer Verhoeven, die vroeg in hoeverre je wegen slim kunt vormgeven.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ik heb toch nog een aanvullende vraag. Er vallen hier heel veel druppels, de een wat groter, de ander wat kleiner, op een gloeiende plaat als het gaat om de filebestrijding. Ik heb in mijn eerste termijn een vraag gesteld. Het is nu al 40% openbaar vervoer in de spits rondom de grote steden. Wat gaat de minister nu doen aan bijvoorbeeld lightrail? Wat zijn haar plannen voor het ov rondom de steden? Dat lijken mij essentiële punten die heel veel kunnen opleveren in de filebestrijding, maar ik heb er niets over gelezen.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik kom daar zo op terug. Mevrouw Van Gent zit achteraan in het rijtje van woordvoerders. Daarom zit zij ook achteraan in mijn beantwoording. Benutten gaat ook over PHS en over ov. Het gaat niet alleen maar over wegen, over asfalt en over auto's. Het gaat ook over de vraag hoe je goederen vanuit een vrachtauto op de vaarweg krijgt.

De **voorzitter**: Mevrouw Van Gent, de minister komt er zo op terug.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ik zal wat geduld betrachten. In de stukken heb ik er zo weinig over gelezen dat ik een beetje onrustig werd.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Het antwoord dat ik net gaf over de inzet van de wegen is eigenlijk ook het antwoord op de vraag van de heer Verhoeven. Denk na over hoe je de markt betreft bij slimme wegen. Het ging hem niet alleen om ICT, maar ook om nieuwe vormen van zoab en over de inzet van geluidsarme auto's. Ik ben een groot fan van de DBFM-contracten (Design, Build, Finance, Maintain), waarbij de markt ook veel meer dit soort nieuwe dingen inbrengt. LED-verlichting is bijvoorbeeld interessant. Daar hebben we ook discussie over met de markt. Als je zo'n contract sluit, sluit je ook onderhoudscon-

tracten af van bijna 30 jaar. Ga je dan uit van de huidige verlichting of kun je alvast vooruitdenken en de nieuwe verlichting daarin meenemen? Tussendoor een contract openbreken is immers altijd lastig.

De heer **Verhoeven** (D66): Mevrouw Dijkma triggert toch een vraag bij mij. Zij begon over het idee van de launching customer. We hebben in deze context vaak gesproken over aanbesteden. De minister zegt nu dat ze ook de markt als mogelijke motor van innovatie ziet en dat ze graag die slimme snelweg wil. Kan de minister aangeven hoe ze die dingen gaat combineren? Ik zou het echt heel leuk vinden als we erin zouden slagen om die 800 km extra asfalt die er gaan komen, in overleg met de markt op een manier aan te leggen die zo vooruitstrevend en zo innovatief mogelijk is. Kan de minister daarvoor een plan presenteren hier in de Kamer?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik zei net al dat ik een groot voorstander van DBFM-contracten en van public-private partnerships ben, waarin wij verschillende partijen uitdagen om zelf het ontwerp te doen, zonder dat wij hen vertellen hoe het er allemaal uit moet zien. Zij doen dat zelf, zij het binnen onze wensen aangaande het uiteindelijke resultaat en binnen het financiële kader dat we hebben. Maar wij bieden dus in die aanbesteding heel veel ruimte.

De heer **Verhoeven** (D66): Dank. Ik bedoel de minister te vragen, hoe de Kamer zo nauwlettend en zo snel mogelijk op de hoogte gehouden kan worden van hoe dat loopt. Dat vind ik interessant en het zou jammer zijn als we dan over een jaar horen: we hebben het zo gedaan.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: We hebben hier met regelmaat discussies over aanbestedingen en DBFM-contracten. Ik weet niet of dat elk jaar is of elk halfjaar, maar dat is hier gewoon in AO's aan de orde.

De heer **Verhoeven** (D66): Een AO over DBFM-contracten. Oké.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Het kan ook bij het BO MIRT ter sprake worden gebracht. Daar staat het aanlegprogramma ook helemaal in.

Dan ga ik in op de launching customer. Dat is een nog breder onderwerp. Het gaat dan iets minder om de vraag hoe je die weg zo goed mogelijk maakt, maar ook over de vraag of je als overheid wilt voorinvesteren in slimme plannen vanuit het bedrijfsleven. Bij dit soort plannen moet iemand als eerste investeren en dat verdient zich dan later terug, zij het dat dit ergens anders terechtkomt, maar daar zijn overheden voor een deel ook voor. Het hangt er dan wel vanaf waar het gaat neerslaan, wat voor project het is en hoeveel geld er beschikbaar is. Dit zijn financieel gezien niet bepaald de meest ruime tijden. Soms kan iets wel aantrekkelijk zijn, maar zullen we toch elke keer moeten afwegen wat uiteindelijk de doorslag geeft.

Dan heb ik vragen staan van de SP-fractie. Er is opgemerkt dat er steeds meer mensen zijn die niet werken en dat we daar geen rekening mee houden. Het hangt er ook een beetje vanaf over welke doelgroep het gaat, maar er is inderdaad een steeds grotere groep die niet werkt, maar die wel heel veel gebruik maakt van de weg. Denk aan de ouderen, die we steeds vaker in de spits actief zien. Wij proberen in al onze mobiliteitsplannen dus wel om ook rekening te houden met demografische ontwikkelingen en ook met het nieuwe werken. Dat is nu juist iets wat wij ook actief stimuleren.

De heer Aptroot heeft gevraagd of er wel voldoende aandacht wordt gegeven aan overslagmogelijkheden en transferia. Ik erken het belang van goede opslag en overstapmogelijkheden voor de weg, het water en de

binnenvaart. Als we de reiziger en de verladers echt keuzes willen laten maken, zijn transferia ook van heel groot belang. In het kader van PHS worden er 5000 P+R-plekken ontwikkeld. De ANWB heeft onlangs haar visie over P+R gedeeld. In het kader van het gebiedspakket Beter Benutten kijken we dus ook samen met de regio of bestaande overstap-plekken beter kunnen worden ontwikkeld of dat er misschien op een aantal plekken nieuwe moeten worden ontwikkeld. Dan hebben we overstap-plekken en overslagpunten. Een goed voorbeeld voor overslagpunten is de containerterminal bij Rotterdam Drechtsteden. Wij investeren circa 20 mln. in de derde tranche quick wins, waarbij we uiteindelijk het accent op versterking van het landelijke netwerk willen leggen voor grote overslaglocaties. Dus zowel de overstap als de overslag worden belangrijke elementen. Ik denk wel dat je ook hier weer per regio moet bekijken wat nu het beste werkt om het te realiseren.

Wat doet het kabinet om werknemers echte vrijheid te bieden in de werktijden? Komen er bijvoorbeeld minder strakke cao's? Ik zie een steeds grotere flexibilisering in de samenleving, behalve voor ministers en voor de Kamer. Misschien moeten wij er ook een keer over spreken wat we van thuis uit kunnen doen en wat hier in de Kamer moet gebeuren.

De heer **Aptroot** (VVD): Kan de minister de opmerking «behalve voor ministers» toelichten? Volgens mij is er geen enkel beletsel om vanavond het debat bijvoorbeeld tot na middernacht door te laten gaan, terwijl dat in het bedrijfsleven vaak lastig is. Ik hoop niet dat het gebeurt, maar het kan.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Afspraken erover dat je zaken van thuis uit doet, zijn in deze constructie altijd lastig. Wat ik wilde zeggen is – ik ben helemaal afgeleid – dat op dit punt onlangs een SER-advies met de titel «Tijden van de samenleving» aan het kabinet is aangeboden. Na de zomer komt het kabinet met een reactie op dit advies. Dat betekent dat er ook gekeken wordt naar eventuele belemmeringen. Ga ik het nieuwe werken ook in mijn eigen ministerie actief vormgeven? Ja, want wij zijn bijvoorbeeld in de nieuwe panden aan het kijken dat we zo weinig mogelijk werkplekken overhouden, dat mensen veel meer flexibel kunnen werken, thuiswerken, video conferences, er is een rijksprogramma Het nieuwe werken bij het Rijk, waarin de minister van BZK het voortouw heeft. Ik ga daar niet heel diep op in, maar op diverse plekken gebeurt daar wat aan.

De heer Aptroot zei dat ecocombi's en Langere en Zwaardere Vrachtauto-combinaties (LZV's) efficiënter zijn en een besparing voor het milieu opleveren. Ik ben zelf ook voorstander van de inzet van die ecocombi's. Dat hebt u ook kunnen zien in de afgelopen periode. De meeste grotere bedrijventerreinen in Nederland, bijna 500 bestemmingen, zijn goed bereikbaar voor LZV's. De vraag naar nieuwe bestemmingen is sterk afgenomen, maar transporteurs kunnen nog steeds via de Rijksdienst voor het Wegverkeer (RDW) een aanvraag indienen, waarna in overleg met de lokale wegbeheerders en op basis van de CROW wordt bepaald of de gevraagde route ook geschikt is voor LZV's. Dat staat nog steeds open. De woordvoerder van D66 vroeg naar het thuiswerkfonds. Ik heb daar vorige keer al op gereageerd en ook aangegeven dat we daarop in september zullen terugkomen. Ik acht het belangrijk dat we de mkb-medewerker in ieder geval ook verlokken om slim te gaan werken. Dat is een stuk complexer dan iemand die bij een groot bedrijf werkt. Dat vergt dus ook intelligente nieuwe ideeën om de mkb'er ook slim te laten werken en slim te laten reizen. Ik kom er in september op terug, maar zeg over de voorgestelde proef alvast dat het me interessant lijkt om te bezien of we dat met vouchers of op andere manieren kunnen doen. Zijn er meetbare resultaten voor de luchtkwaliteit? Dat vroeg de heer Verhoeven naar aanleiding van de discussie die deze week met de heer

Atsma is gevoerd over de grote steden. Uit de monitoring van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) blijkt dat er in de afgelopen jaren nagenoeg geen fijnstofknelpunten meer waren. Waar er nog wel knelpunten zijn, worden onder andere schermen geplaatst. De NSL-monitoring blijven we doen. Mochten daaruit weer knelpunten blijken, dan kunnen we alsnog meer maatregelen nemen. Dat gaat natuurlijk over de rijkswegen en ook de bredere uitstoot die daar plaatsvindt. Wij zijn ook in gesprek met de grote steden – dat doet de heer Atsma – om te bezien of wij kunnen meedenken met hun specifieke problematiek.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ik heb een vraag over de luchtkwaliteit. Dinsdag hebben de rekenkamers van de G4 een rapport gepresenteerd over de luchtkwaliteit. Komt de minister daar nog op?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Daar ging dit over.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Daar ging dit over, precies. Ik dacht al: wat wordt nieuws hier toch soms verschillend opgevat. Dat geldt ook voor informatie uit dit soort rapporten. De rekenkamers zeggen dat zij voorzien dat de normen voor fijnstof niet overal op tijd gehaald zullen worden, dat is medio 2011. Dat wisten wij natuurlijk al, want die berichten komen naar buiten. Dat echter de norm voor stikstof in 2015 ook niet gehaald zal worden, lijkt me nogal pijnlijk voor de minister. Ik zou toch willen weten wat voor acties hierop worden ondernomen.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: We hebben het doel voor 2011 net weer gehaald. De heer Atsma heeft in een debat hierover uitgesproken dat hij zich ook geen zorgen maakt over het behalen van die NSL-doelen in de toekomst, omdat daar ook allerlei mitigerende maatregelen aan vastzitten. Ik wil daar niet heel diep op ingaan, om niet op twee plekken dezelfde discussie te gaan voeren, maar ik heb begrepen dat de heer Atsma zich daar geen zorgen over maakt en dat ook tegen de Kamer heeft gezegd.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): De heer Atsma maakt zich geen zorgen, maar de rekenkamers van de G4 wel. Het lijkt mij toch wel helder dat ook deze minister daarmee te maken heeft en dat niet alleen kan afschuiven naar staatssecretaris Atsma. Ik wil van deze minister horen wat haar acties zijn op dit gebied, want het heeft wel degelijk te maken met het autoverkeer.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Nogmaals, ik ga in ieder geval over het verkeersdeel. Daarvan heb ik aangegeven dat we de doeleinden ook dit jaar weer gehaald hebben en dat we verwachten dat ook in de toekomst te doen. We hebben ook al eerder hier besproken dat wij voldoen aan de NSL-eisen. Ik heb ook gezien, al weet ik er het fijne niet van, dat dit rapport verschenen is. Ik heb gezien dat de heer Atsma, die in brede zin over het NSL-programma gaat, daar ook op gereageerd heeft. Hij heeft aangegeven dat die zorg niet zijn zorg is en dat hij samen met de steden goed aan het kijken is naar mitigerende maatregelen.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ik wil graag een reactie van deze minister. Soms zijn er ook volgcommissies en dat soort dingen, zodat je dingen integraal kunt bekijken. Deze minister is wel degelijk verantwoordelijk als het gaat om het wegverkeer. Ik wil daar gewoon opheldering over.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Die heb ik volgens mij net gegeven. Ik kan het wel voor de derde keer zeggen. Wij voldoen

aan de eisen die aan ons gesteld worden. Er is een programma waarin staat hoeveel uitstoot toelaatbaar is op rijkswegen. We monitoren dat jaarlijks en we voldoen aan de eisen. Ik kan daar niet meer over zeggen. Het probleem waar de rekenkamers over schrijven, is een veel groter probleem, namelijk dat van het autoverkeer in de steden. Dat is een ander vraagstuk. Daar heeft de heer Atsma op geantwoord dat hij denkt dat ook dit probleem oplosbaar is in de toekomst.

Mevrouw **Van der Werf** (CDA): Ik loop misschien vooruit op de beantwoording, maar ik heb naar aanleiding van de Spoedaanpak gewezen op het feit dat er in verband met de versnelde besluitvorming beperkt onderzoek naar de luchtkwaliteit wordt gedaan. Als ik dan uitspraken hoor in de trant van «we liggen op schema», maak ik mij toch zorgen. Hebben wij dan wel voldoende inzicht als er maar beperkt onderzoek is gedaan?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik begrijp dat we aan alle wettelijke eisen voldoen voor wat betreft onderzoek. Zodra er ook maar enig signaal is dat er extra onderzoek nodig is, doen we dat ook. We laten daardoor dus geen informatie achterwege en we zien er niet vanaf, iets uit te zoeken, alleen maar vanwege de snelheid. We voldoen aan de wettelijke vereisen om onderzoek te doen en hebben daarom ook de nodige gegevens beschikbaar.

Mevrouw Van der Werf vroeg of je het bedrijfsleven wel kon laten vertegenwoordigen door één CEO. Uiteindelijk moeten ze het natuurlijk met elkaar doen. Je ziet in de regio's dat het bedrijfsleven zich vaak al verenigd heeft om dit soort trajecten te trekken. Wij hebben voor ogen dat er een drietal ambassadeurs komt, een namens het Rijk, een namens de regionale overheid en een namens het bedrijfsleven. Anders kun je weer vrijblijvendheid krijgen aan de andere kant. Dan hebben we allemaal zo leuk met elkaar gesproken, terwijl daar niemand direct op aan te spreken is. Wij willen de regiospecifieke kennis toch wel bij één iemand leggen. Uiteraard maken we gebruik van de bestaande overlegstructuren, de Kamers van Koophandel en noem maar op.

Dan had ik nog een vraag van de heer Bashir over flitspalen versus trajectcontroles, ook naar aanleiding van het debat dat dinsdag in de Kamer is gevoerd met de staatssecretaris van Veiligheid en Justitie. Ik heb van hem begrepen – ik zat in het debat direct na het zijne – dat 1% van de automobilisten afremt en daarna weer hard doorrijdt. Uiteindelijk is het aan het ministerie van Veiligheid en Justitie om af te wegen op welke trajecten er flitspalen komen en op welke trajecten er trajectcontroles worden ingezet. Trajectcontroles hebben het effect dat je de meting meer over de weg verspreidt, maar we zien bij flitspalen dat ook zij bij het merendeel van de automobilisten leiden tot langzamer rijden, als gevolg van de mogelijkheid om geflitst te worden.

Wij zijn participant in de autoproef in Helmond van auto's die remmen wanneer ook anderen remmen. Gevraagd is wat ik daarvan vind. We participeren daarin en we hechten daar ook belang aan.

De heer **Bashir** (SP): De minister zegt dat uiteindelijk de andere minister verantwoordelijk is voor de plaats waar flitspalen worden geplaatst. Als deze minister de files wil aanpakken en ervoor wil zorgen dat mensen niet steeds afremmen zodra zij zo'n flitspaal zien, zal zij daar zelf toch ook achteraan moeten gaan. Dan moet zij er toch wel voor zorgen dat de flitspalen sneller vervangen worden door andere systemen zoals bijvoorbeeld trajectcontroles.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik heb net aangegeven dat het gaat om 1%. Ik geloof dat ook trajectcontroles – althans, ik ken mijzelf – eveneens leiden tot gecalculeerd rijgedrag. Elke vorm van

controle leidt uiteindelijk bij de meeste Nederlanders ook weer tot een gevoel van herwonnen vrijheid als men niet meer gecontroleerd wordt.

De heer **Bashir** (SP): Net zei de minister nog dat je, als je 1% van de automobilisten van de weg haalt, 10% minder files hebt op die plekken. Nu heb je het dus ook over 1% van de mensen die remmen. Als je daardoor misschien 5% van de files kunt oplossen, is dat toch ook weer 5%? Zo moet je het eigenlijk zien. Alle kleine beetjes helpen. Ik begrijp niet waarom de minister dit dan opeens wel weer bagatelliseert.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik vind die samenhang heel creatief gevonden. Die samenhang is er niet op die manier, maar dat weet de heer Bashir ook wel. Uiteindelijk kan de keuze waar je wel of geen trajectcontroles inzet en waar je wel of geen flitspalen inzet ook heel erg afhankelijk zijn van de vraag op welke trajecten er veelvuldig overtredingen plaatsvinden. Je moet het ook kunnen doen. Trajectcontroles zijn alleen op langere trajecten mogelijk en niet elke plek is geschikt voor een flitspaal. Het is van wel meer dingen afhankelijk. Daar wil ik het even bij laten.

De heer Bashir had ook nog gevraagd waar we aan zouden kunnen denken bij fiscale stimulering. Ik ben met de staatssecretaris van Financiën aan het verkennen wat de mogelijkheden zijn om langs fiscale weg een bijdrage te leveren aan het bestrijden van de files. Het gaat om vier thema's: het fiscale systeem van de reiskostenvergoeding, de fiscale behandeling van de leaseauto, het mobiliteitsbudget en het nieuwe werken, telewerken en thuiswerken. De staatssecretaris heeft in zijn zogenoemde Autobrief die hij onlangs naar de Kamer heeft gestuurd, dit streven tevens aangekondigd. Het doel van die verkenning is om te bezien of en zo ja op welke wijze binnen de uitgangspunten van een solide, eenvoudige en fraudebestendig fiscaal systeem wij de instrumenten kunnen aanpassen, zodat dit eraan kan bijdragen dat bijvoorbeeld in het woon-werkverkeer minder wordt gereden. Eind van het jaar verwachten we dit af te ronden. Dan zullen we daar ook mee komen.

De vraag over de P+R-maatregel is, denk ik, net ook al een beetje aan de orde geweest. Mogelijke maatregelen bestrijken in Beter Benutten een breed terrein. Het gaat om woon-werkverkeer en om de incidentele reiziger. We zullen dus ook goed kijken naar de bevindingen van ANWB en TNO in het rapport P+R Plus.

De heer De Jong vraagt of de plusstroken ook echt volwaardige rijstroken worden. Hij wil dat er dan niet nog een snelheidsbeperking wordt ingevoerd. Waar mogelijk zullen we dat inderdaad gaan doen. Ook daarin moeten we ons houden aan de wettelijke regels die we hebben. Dan gaat het wel om de plusstroken, want de spitsstroken zijn vluchtstroken. Dat is weer iets anders en daar moet je ook anders mee omgaan. Die kun je niet zomaar altijd volcontinu benutten. Dan heeft de heer De Jong gevraagd of we niet te veel subsidies uitgeven voor spits mijden. Hij vraagt zich af of dat uiteindelijk wel zinvol is. Ik denk dat het er gewoon onderdeel van is, mensen anders te laten kijken naar wanneer ze de weg op moeten. Het moeten altijd projecten zijn die uiteindelijk ook weer ophouden te bestaan. Subsidieprojecten zijn eindig, al wordt dat weleens betreurd, als ik zo kijk in de krant, maar het moet uiteindelijk wel zo zijn. Je moet een gedragsverandering teweeg brengen. Ons pakket van 794 mln. zal grotendeels ook aan andere dingen worden besteed, zoals de problematiek van de plusstroken of programma's om het onderliggende wegennet te verbeteren of om te investeren in het openbaar vervoer.

De heer **De Jong** (PVV): Ik wil de minister danken voor haar beantwoording over de plusstroken. Ik ben blij dat de minister daarmee aan de slag gaat. Ik zou graag van de minister willen horen wanneer zij de Kamer over haar bevindingen en aanpak gaat informeren.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Eind van het jaar komt het hele pakket van Beter Benutten met de regio's naar buiten, behalve als er misschien regio's zijn die zelf nog niet zo meewerken. Dan moet ik even kijken hoe dat gaat, maar ik wil eigenlijk wel graag mijn eigen deadline hebben.

De heer **De Jong** (PVV): Kunnen we er vanuit gaan dat dit voor de volgende MIRT-behandeling, en dan doel ik niet op het komende AO, maar op het wetgevingsoverleg, op ons bureau kan liggen?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Eind van het jaar. Ik weet niet wanneer de volgende MIRT-behandeling gepland staat. Dat doet de Kamer.

De heer **De Jong** (PVV): Wilt u zich ervoor inzetten dat het voor het komende MIRT-wetgevingsoverleg naar de Kamer kan worden gestuurd?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik zal mijn best doen, als u dan andersom, als ik het net niet red, kijkt wanneer u het MIRT behandelt.

De CDA-fractie vroeg naar de robuustheid van het wegennet. Ik denk dat dit belangrijk is. We kijken door het programma Beter Benutten niet alleen maar naar de grote rijkswegen en de fileproblematiek daarop. We kijken ook naar de bereikbaarheid van een regio, en dan niet alleen per weg, maar ook per spoor en per ov. Waar zitten de specifieke knelpunten en hoe kunnen we dat robuuster maken? Dat is echt de essentie van dat programma. Daar zullen we dus ook specifiek op inspelen.

De heer De Jong had nog gevraagd wat voor maatregelen ik tegen België ga nemen.

Mevrouw **Van der Werf** (CDA): Ik heb nog een vraag over het vorige punt. Het Rijk zegt aan de lat te staan voor de rijkswegen en dat de regio's dan als tegenprestatie moeten investeren, maar gaat dat vanzelf? Moet het Rijk er niet meer regie op voeren dat de regio voor het onderliggende wegennet meer gaat doen? Zoals ik het nu lees, doet het Rijk zijn deel en de regio doet zijn deel, maar gaat dat dan ook echt gebeuren?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Dat is natuurlijk in principe wel het uitgangspunt, ook in het MIRT. We zeggen altijd: je hebt rijkswegen, daarvoor staat het rijk voor het grootste deel aan de lat en je hebt regionale wegen en daarvoor staat de regio voor het grootste deel aan de lat. We zijn echter ook met elkaar in gesprek en als je iets in het onderliggende wegennet kan doen wat het rijkswegennet heel erg ontlast, dan moet het Rijk er ook over nadenken of het daarin niet wil investeren. Andersom zie je dat regio's vaak mee investeren in rijksinfrastructuur, omdat dit hun eigen regionale problematiek heel erg ontlast. Het is dus in principe uitgangspunt, omdat je anders je portemonnee openzet voor elke regionale wens. Tegelijkertijd is aan alle projecten die wij hebben, te zien dat die slimme combinatie echt wel gemaakt wordt.

België was een vraag van de heer De Jong. Ik heb tegenover België al meermalen aangegeven dat wij er in ieder geval op gaan toezien dat het nooit buiten de Europese regels van proportionaliteit mag vallen. Ik heb aangegeven dat wij zelf de kilometerheffing niet invoeren en dat zij dat ook niet zouden moeten doen, maar goed, dat is hun eigen keus. Als ze het dan wel doen, moet het altijd passen binnen de Europese regels van proportionaliteit. Dat geldt dus ook voor dit Belgische voornemen. Wat moet worden betaald, moet in verhouding staan tot het gebruik van het wegennet. Er moet een eerlijk systeem zijn, waarbij Nederlandse voertuigen niet onevenredig belast kunnen worden. De heer Aptroot heeft ook al iets gezegd over de effecten die het uiteindelijk heeft. Sommige

effecten zullen voor ons misschien nog wel positief zijn, maar ik vind het toch onwenselijk dat zij dat systeem invoeren. Ik denk maar zo dat wij die plannen ooit ook hadden en toen is het hier toch niet gelukt. Zij moeten dat ook nog bestendig zien te krijgen, dus laten we daar dan eerst maar eens naar kijken.

Dan was er nog een vraag over Ewijk. Bij de A50 zijn er wel geluidsschermen. Er worden nog geen maatregelen voor de luchtkwaliteit genomen. Later dit jaar zal blijken of in het kader van NSL nog iets aan de lucht zal moeten worden gedaan. Zo ja, dan zullen we dat ook doen.

Er was nog een vraag over Minder Hinder Hoofdwegennet, en wel of we geen hogere snelheid zouden kunnen toelaten als er niet gewerkt wordt. De CDA-fractie vroeg daarom. We doen hiermee experimenten, bijvoorbeeld bij de A2 Everdingen-Deil. Op drukke momenten geldt een lagere maximumsnelheid, op rustige momenten mag de snelheid worden verhoogd naar 130 km/uur. Op die manier wordt ook bezien of de hogere snelheid kan worden gecompenseerd door die tijdelijke verlaging, uiteindelijk ook om binnen de kaders voor lucht en geluid te blijven.

Mevrouw Van Gent had gevraagd naar de motie-Grasshoff/De Rouwe over fietssnelwegen. In de brief heb ik aangegeven dat ik de motie meeneem in de gebiedspakketten. Daarin bekijken we waar fietszaken nuttig en nodig zijn. Ik denk dat inderdaad op heel veel plekken bijvoorbeeld fietssnelwegen aan de orde zullen komen.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): De motie gaat over het creëren van randvoorwaarden en het stimuleren van innovatie. Mijn punt was nu dat gratis medeleven of mooie voornemens niet volstaan. Je moet ook over de brug komen. Is de minister dat met mij eens? Het staat nu alleen maar in die gebiedspakketten, maar wat stelt het dan verder praktisch voor?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Het lijkt mij dat dit praktisch juist meer voorstelt dan wanneer ik er alleen maar mooie woorden aan zou wijden. We gaan immers concreet vormgeven aan de dingen waar in die gebieden behoefte aan bestaat. Zo zijn er gebieden waar ze bijvoorbeeld fietssnelwegen hebben gerealiseerd, omdat ze zeggen: dit is heel goed interstedelijk met de fiets te doen. Er zijn gebieden waar ze bijvoorbeeld veel meer stallingen nodig hebben – dat is een ander programma – omdat je met fietsenstallingen ook weer veel meer mensen het ov in kunt krijgen. Zo kunnen er meer dingen zijn die op het moment van zo'n gesprek aan de orde komen, terwijl ik ze nu nog niet eens kan voorzien. Ik heb laatst met de Fietzersbond gesproken. Daar is men heel erg enthousiast over het gebruik van elektrische fietsen, omdat je daarmee veel grotere afstanden kunt reizen, zonder dat je bezweet op je werk hoeft aan te komen, wat veel mensen er toch van weerhield om op de fiets naar het werk te gaan. Als dat ook kan leiden tot spits mijden, is dat voor ons natuurlijk ook interessant. Er zijn diverse mogelijkheden op dat vlak.

Wanneer kom ik met aansprekende plannen voor regionaal ov en waar zijn de lightrailplannen? Regionaal ov – daar hebben wij het wel vaker over – is de verantwoordelijkheid van de decentrale overheden. Wij investeren soms wel mee, bijvoorbeeld in lightrailplannen zoals die in het verleden ook in de MIRT werden voorgelegd. In de Beter Benuttenbrief vraag ik de regio's om te komen met effectieve maatregelen. Dat kunnen innovatieve oplossingen zijn. Lightrail kan hier een onderdeel van zijn. Voor ons is uiteindelijk de kosteneffectiviteit leidend. Dan kom ik weer op die discussie: wat doet het Rijk? Waar financier je in? Wat doe je als regio? Het kan voor ons aantrekkelijk zijn om te investeren in het regionale ov, omdat we dan op rijksniveau weer veel kosten kunnen besparen. Ik heb inderdaad met mijn collega van OCW gesproken over wat er te doen zou zijn aan de begintijden in het onderwijs. Daar is, dacht ik, inhoudelijk op gereageerd. Het is best een complexe zaak, want scholen

worden intensief gebruikt, vaak ook al in de avonduren. In het rapport «Later beginnen in het onderwijs» gaat het om tijden in het primair onderwijs. Dat vormt weer onderdeel van het SER-advies Tijden van de samenleving. Het kabinet komt kort na de zomervakantie met een reactie op het SER-advies. Ik kan daar nu niet op vooruitlopen. Voor wat de doelgroep studenten betreft, heb ik in mijn brief over het programma Beter Benutten al aangegeven dat in de gebiedsgerichte aanpak van het programma zou worden onderzocht of en hoe studenten uit de spits gehaald kunnen worden. De gevolgen die dat heeft voor de college-roosters en voor de arbeidsvoorwaarden in de deelnemende instellingen kunnen echter fors zijn.

Dan kom ik op de Betuweroute en de leaseauto's. De heer Aptroot vroeg of ik sinds zijn vraag van anderhalve week geleden contact heb gehad over de Betuweroute. Dat heb ik niet, maar binnenkort komt de heer Ramsauer naar Nederland toe. Dan zullen we het daar ook weer over hebben. Uiteraard is er ook ambtelijk contact over geweest, maar niet door mijzelf.

De **voorzitter**: Dank u wel. Ik kijk naar mijn collega's en zie dat er behoefte is aan een korte tweede termijn, met een spreektijd van één minuut.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Voorzitter. De minister beluisterend denk ik dat de vraag of Beter Benutten een goeddoelenloterij blijft dan wel een robuust plan wordt om slim, schoon en zuinig weg-, spoor- en watercapaciteit te vergaren, pas later dit jaar beantwoord kan worden. Dat kan als de minister naar de Kamer komt met de voorstellen die in de regio's en met het bedrijfsleven worden ontwikkeld en, naar ik hoop, ook nationaal. De minister heeft bij mijn weten niet gereageerd op het voorstel dat de ANWB recent gedaan heeft met betrekking tot de leaseauto's. We hebben vandaag wederom gezien dat de coalitie erg goed is in het stellen van taboes, maar soms willen zelfs hun eigen vrienden die nog wel eens doorbreken. Dan is mijn partij er altijd bij om dat te helpen bevorderen en ik hoop deze minister ook.

De heer **Aptroot** (VVD): Voorzitter. Het enige punt waar nog een antwoord op zou moeten komen is de gedachte om nog eens kritisch te kijken naar het budget voor Beter Benutten. Ik zou nu of op een ander moment op korte termijn toch willen weten waar dat budget, 544 mln. tot 2020, op is gestoeld, want ik vind dat per jaar toch wel een heel groot bedrag.

De heer **Verhoeven** (D66): Voorzitter. Dank aan de minister voor de antwoorden. Ik ben met name blij dat zij mij gerust heeft gesteld met betrekking tot de ABvM-kennis en het bewaren daarvan. Daar kunnen we dan van op aan. De minister heeft nog een complimentje van mij tegoed, omdat wij hebben geconcludeerd dat de Spoedwet met 28 van de 30 gerealiseerde projecten helemaal niet zo heel gek gelopen is. Dat mag ook een keer gezegd worden, niet te hard en niet te vaak, maar zo nu en dan kan dat best. Met betrekking tot de plannen van België ben ik heel benieuwd naar wat de minister eventueel nog gaat doen in overleg met haar Europese collega's inzake de verschillende plannen die er nu in diverse landen zijn om mobiliteit extra te belasten. Ik ben ook benieuwd hoe Nederland zich daarin positioneert, ook kijkend naar de kabinetsplannen die er waren om met accijnzen wat te gaan doen, en ik ben benieuwd naar de slimme snelweg. Ik denk dat wij daarop bij de behandeling van het MIRT nog nader terugkomen met concrete vragen. Dat zal dan gedaan kunnen worden door de woordvoerder van D66 die nu naast de minister zit, maar dat zien we volgende week wel.

De heer **Bashir** (SP): Voorzitter. Ook namens de SP-fractie dank aan de minister voor de beantwoording. Ik moet wel zeggen dat ik het feestje steeds minder gezellig vond worden toen ik de minister hoorde spreken over het feit dat ze toch door wil gaan met haar plannen om hoe dan ook zoveel kilometer asfalt erbij aan te leggen. Ik heb een aantal voorstellen gedaan, waaronder het voorstel om de actuele snelheidslimieten uit te zenden, zodat automobilisten ze kunnen zien in de auto. Daar heb ik nog geen antwoord op gekregen. Ik denk dat deze minister toch wat voeding kan gebruiken in de zin van visie en plannen. Daarom kondig ik ook bij dezen aan dat de SP-fractie in de zomer met een eigen fileplan zal komen om de files aan te pakken.

De heer **De Jong** (PVV): Voorzitter. Dank aan de minister voor de beantwoording. Ik ben ontzettend blij dat de minister gestaag doorgaat met het aanleggen van 800 km asfalt. Het is ontzettend goed nieuws voor de mensen in het land. Het is eigenlijk ook ontzettend goed nieuws voor de SP-fractie, want ook die leden kunnen zich nu eindelijk gaan richten op het doorrijden in het land. Ze hoeven zich geen zorgen meer te maken dat ze ellenlang in de file staan, want deze minister gaat ervoor zorgen – en dat mag ook eens gezegd worden – dat we eindelijk niet meer stilstaan, maar door kunnen rijden. Ik wil de minister vragen om die 130 km/uur zo snel mogelijk er zo snel mogelijk doorheen te jassen in het land. Ik wens haar daar veel succes mee en ik zal haar houden aan de toezegging met betrekking tot de stroken.

Mevrouw **Van der Werf** (CDA): Voorzitter. Ik dank de minister voor de beantwoording van de vragen. Ik zou haar willen vragen om de voorstellen van de heer De Jong niet geheel te volgen, want ik moet gehoord de beantwoording van mijn vragen over de luchtkwaliteit en de meetmethode zeggen dat we op dat vlak in de toekomst wellicht grotere problemen kunnen verwachten dan zoals het nu wordt geschetst. Gelukkig is er een andere plek waar ik daar verder aan kan werken. Een heel klein dingetje nog, namelijk over het betrekken van het bedrijfsleven. Zoals het bedrijfsleven in Nederland aankijkt tegen bereikbaarheid en mobiliteit zou ik toch, als er al gekozen wordt voor één CEO als een ambassadeur, voorstellen om een CEO te nemen die ook voorzitter is van de Kamer van Koophandel of van de werkgeversvereniging.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Voorzitter. Ik wil de minister bedanken voor haar beantwoording. Het feestje is nog gaande, maar ik heb eigenlijk nu al een kater. Maar goed, ik herpak mij gewoon en kijk of er nog wat kleine lichtpuntjes zijn. Ik moet wel zeggen dat, als het gaat om het Beter Benutten, ik het toch een beetje getut vind. Als je niet wilt praten over een kilometerheffing, blijft het toch bij druppels op de gloeiende plaat die het probleem niet echt zullen oplossen. Ik heb nog gevraagd om leefklimaat en milieu toe te voegen als criterium bij Beter Benutten. Daar heb ik nog niets over gehoord. Aangaande de tijden van onderwijsinstellingen herinner ik de minister er nog wel aan dat zij dat ook een goed idee vond van mij. Er komt nu vanuit de onderwijsinstellingen wel heel snel een reflex dat men kijkt naar wat niet kan in plaats van wat wel kan. Dat zijn allemaal oude vormen en gedachten waar wij gewoon overheen moeten stappen. Over de flexambtenaren heb ik ook nog niets gehoord. Nog één opmerking over de fiets tot slot. Over het creëren van randvoorwaarden en het stimuleren van innovatie is mijn vraag: gaat de minister dat doen? Gaat ze daar een aantal stappen voor zetten? Al die positieve dingen die er spelen, gaan niet vanzelf. Net zo goed als er enorm in asfalt wordt geïnvesteerd, zou het de minister goed doen als ze ook het ov, de fiets en het leefklimaat en het milieu niet helemaal vergeet. Laat u zich niet gek maken door al die asfaltjongens, minister. U wilt immers als moderne minister te boek staan als u nog eens stopt als minister.

De **voorzitter**: Dan geef ik het woord aan de minister voor haar beantwoording in tweede termijn.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Voorzitter. Ik ben blij dat de commissie blij is met het programma Beter Benutten, al vinden sommigen het een druppel op de gloeiende plaat. Ik zou denken dat juist zij die niet zo heel erg voor asfalt zijn, heel blij zijn dat er nu ook andere concrete programma's komen om eveneens files op te lossen. Ik denk zelf in ieder geval dat die combinatie van beide een heel goede zaak is. Mevrouw Dijkma vroeg hoe ze nu kan zien of dit geen Sinterklaaspakket wordt of ik weet niet meer wat het woord was.

Mevrouw **Dijkma** (PvdA): Ik had het over een goededoelenloterij.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Een goededoelenloterij. We hebben in deze periode geen geld over, dus ik wil dat elke euro die ik uitgeef, echt effect heeft. Daarom zal ik ook alles beoordelen op het uiteindelijke effect op de doelstellingen die ik er zelf aan wil hangen. Dat is voor mij heel belangrijk.

Op de vraag over de leaseauto's had ik antwoord gegeven. Het gaat niet om een programma Anders Betalen voor Mobiliteit, zoals het misschien leek. Het gaat erom dat in het kader van fiscaliteit met de leasebranche afspraken worden gemaakt over hoe om te gaan met het verminderen van de filedruk. Het is dus geen ABvM-programma. Dat stellen wij zelf voor. De staatssecretaris van Financiën is in gesprek met de leasebranche over de vraag wat de mogelijkheden zijn. We verwachten eind dit jaar het onderzoeksrapport en zullen dan ook ingaan op de mogelijkheden voor het vormgeven van het belastingstelsel.

De heer Aptroot vroeg zich af of het budget voor Beter Benutten wel goed wordt ingezet. Ik kan natuurlijk pas nadat de regio's hun ei hebben gelegd laten zien wat nu precies waar naartoe gaat. Zelf denk ik dat de verdeling evenwichtig is tussen misschien wel nog meer asfalt – ik doel op nog meer spitsstroken of invoegen of dat soort zaken – en de meer innovatieve middelen. Ik denk wel echt dat het nodig is om zo'n programma te hebben, naast het budget dat wij inzetten op investeren in infrastructuur. Als dat veel kaler gaat worden, zorgt dat er toch voor dat ik met lege handen bij die regio sta. Dus ik vind het wel heel belangrijk om dit ook werkelijk in te kunnen zetten.

Dan kreeg ik complimenten voor de Spoedwetaanpak. Die neem ik graag in ontvangst, ook namens mijn voorganger die dit ingezet heeft. Inmiddels is ook het 29ste project goedgekeurd door de Raad van State. Eigenlijk was er nog maar eentje waarbij het echt spannend was, namelijk de A1. Nu zijn alle bezwaren ingetrokken en de Raad van State hoeft zich daar niet meer over uit te spreken. Ook voor de A2 bij Eindhoven, Den Bosch, zeg ik even uit mijn hoofd, hebben we wat langer de tijd genomen, maar dat hebben we zelf gedaan. Dat was niet omdat we juridisch in de klem zaten, maar omdat er goede inspraakreacties waren en dan moet je die ook verwerken en meenemen. Daarom moet je soms wat meer tijd nemen.

Op de slimme snelweg komt D66 nog terug, dus dat zie ik dan vanzelf. De heer Bashir vroeg nog naar de actuele snelheden.

De heer **Verhoeven** (D66): Dat ik de minister een compliment geef en zij daar een minuut aan wijdt, maar vervolgens mijn vragen over België en Europa vergeet, is weer de andere kant van het verhaal. Ik hoop daar toch nog een reactie op te krijgen.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Alle collega's zijn nu min of meer met elkaar in gesprek omdat er in verschillende landen van Europa verschillende methodes worden ingezet. De Zuid-Europese landen

werken met tolconstructies om het betalen voor mobiliteit te regelen. Duitsland heeft weer voor een andere variant gekozen dan België. Luxemburg zit er ook mee in zijn maag. Wij spreken allemaal met elkaar over wat nu verstandig zou zijn om te doen, maar tot nu toe behoort dit toch echt tot de soevereiniteit van de landen. Je ziet ook dat het politieke debat in de landen zelf een heel belangrijk onderdeel ervan is. Wij sturen er vanuit Europa vooral op dat de maatregelen die in diverse landen genomen worden, niet onevenredig zijn. Vervoerders die van buiten het land komen, mogen niet onevenredig benadeeld worden ten opzichte van de eigen vervoerders. Dat is het instrument dat wij gebruiken en inzetten. De heer Bashir vroeg naar het weergeven van de actuele snelheden in de auto. Hoe hard mag je waar rijden? Dat is nu nog lastig. De mogelijkheden daartoe bezien wij in de marktbenadering. Dan kom je op wat ik al zei, namelijk dat je misschien in de toekomst van die palen af zou kunnen. Dan zou je het allemaal moeten kunnen zien. Het is echter wel heel complex, omdat auto's Europees en niet nationaal worden gemaakt. Dat betekent dat we niet alleen hier kunnen besluiten dat we het zo willen, maar dat dit ook een industriebesluit zou moeten zijn, maar het is natuurlijk wel aantrekkelijk.

In de zomer komt er een fileplan. De zomer is net begonnen. Ik weet niet of het plan er al is, maar ik ben er zeer in geïnteresseerd.

Er is nog een opmerking gemaakt over de luchtkwaliteit door mevrouw Van der Werf. Ik ben geen specialist op dat vlak en er wordt inderdaad op een andere plaats over gesproken, maar wij zullen in ieder geval altijd binnen de geldende wet- en regelgeving blijven. Wat mij betreft maakt het niet uit of het A of B is. Uiteindelijk voldoen we altijd aan de eisen die daarvoor gelden.

130 km/uur op alle 800 km snelweg. Ik kom met een programma over 130 km/uur en daarvoor ben ik nu die experimenten aan het doen. Mevrouw Van Gent vroeg naar de leefbaarheid en de duurzaamheid als criterium voor de pakketten. Dat heb ik nu niet specifiek opgeschreven, maar daarvoor geldt gewoon de geldende wet- en regelgeving met betrekking tot leefbaarheid en duurzaamheid. De bereikbaarheid en de kosteneffectiviteit staan centraal en natuurlijk moeten we daarnaast gewoon voldoen aan de wettelijke verplichtingen, dus ook geluid, lucht, Natura 2000. Dat schrijf ik niet elke keer weer op, omdat ik dat als bekend veronderstel. Tot slot de fiets en de innovaties. We hebben aangegeven waar we in investeren voor wat de fiets betreft. Dat is in fietssnelwegen – dat programma hebben we onlangs geïntroduceerd – en in de fietsenstallingen. Daarnaast kunnen wij dingen doen in het opheffen van belemmeringen of in het stimuleren van zaken, maar we hebben nog geen ander investeringsprogramma dan het zonet genoemde. Ik ben vooral nieuwsgierig wat de regio's zelf aangeven, waar zij behoeften zien en waar belemmeringen en beperkingen. Wat wij doen voor de fiets is heel helder, ook in het MIRT. Als ik nog iets kan doen in de regelgeving, dan doe ik dat graag.

Van de onderwijstijden wordt hier gezegd: er is creativiteit nodig. Dat vind ik prima, maar we hebben het ingebracht bij het onderwijs om te vragen wat de mogelijkheden zijn om flexibel met de tijden om te gaan. We zullen per regio kijken wat daarmee mogelijk is. Dat gaat dan ook om individuele scholen.

Op de vragen over de flexambtenaar heb ik volgens mij al uitgebreid geantwoord, omdat ik antwoord heb gegeven op de vragen van de heer Verhoeven over wat wij allemaal doen om de ministeries te laten werken conform het programma Het nieuwe werken.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ik heb gevraagd om ingrijpende aanpassingen en dat is niet echt wat minister Donner doet. Ik zie aan de non-verbale reactie van de minister dat ze zich daar iets bij kan voorstellen. Mijn punt is dat ik het heel aardig zou vinden als de minister

daarop terugkwam en nu eens ging kijken of bijvoorbeeld rijksambtenaren ook eens een uur later zouden kunnen beginnen of veel flexibeler beginnen. Dat zou ik nog eens een goed plan vinden. Dat kan de minister zelf doen. Dan hoeft ik ook geen Alka Seltzer in te nemen om mijn kater weg te werken.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Allereerst denk ik dat de heer Donner altijd ook tegenafwegingen heeft, maar daardoor zit hij ook al zo lang. Het gaat hem gewoon goed af. Ik acht wat er op dit moment bij de rijksoverheid gebeurt op het gebied van flexibel werken heel ingrijpend. U moet zich voorstellen dat wij tot nu toe een werkplek-ratio van 1,1 of 1,2 hadden. Per medewerker had je dus 1,1 of 1,2 werkplekken. Als je alleen al kijkt naar de effecten van flexibel werken is dat volstrekt overdreven. We gaan dan ook terug naar 0,8. Ik hoor van mijn ambtenaren zelfs 0,7. Zij weten dat, want zij houden uiteindelijk nog maar een deel van hun werkplek over. Dit is een van de voorbeelden. Dat kunnen wij alleen maar realiseren als wij ook echt stimulerend gaan optreden in het ambtelijke apparaat, door mensen flexibeler werktijden te geven, door thuiswerken te stimuleren, door video conferencing te stimuleren. Wat er in de rest van de wereld gebeurt, moet ook in de ministeries gebeuren. Daar is het plan Het nieuwe werken ook voor. Ik had ook nog een oproep om het ook in deze Kamer te laten gebeuren, maar dat is aan de Kamer zelf.

De **voorzitter**: Daarmee zijn wij aan het einde gekomen van dit AO. Ik heb één toezegging genoteerd, namelijk dat de minister toezegt dat de Kamer eind 2011 per brief zal worden geïnformeerd over de uitkomst van de gesprekken met de regio's en het bedrijfsleven over het beter benutten van de rijksweg om daarbij tevens de benutting van plusstroken als volwaardige rijstroken te betrekken.