

Eurlings

acht ik het niet goed om de raad van toezicht nu te vervangen. Ik heb de leden van de raad van toezicht ontboden op de dag dat ik van de beschuldigingen hoorde. De voorzitter achtte de zaak ernstig, hij heeft vervolgens ingegrepen en in het verkeer met het genoemde lid van de raad van bestuur de juiste signalen afgegeven. Ik heb er het volste vertrouwen in dat de raad van toezicht de veranderopgave goed oppakt. Ik wacht dit af en zie voorshands geen reden om de raad van toezicht naar huis te sturen. Daarom ontraad ik de aanneming van deze motie.

In een volgende motie verzoekt de heer Roemer de regering te bevorderen dat de aangedragen vorderingsdossiers alsnog worden onderzocht. Ik heb al gezegd dat ik in ieder geval zal nagaan of er alsnog kan worden ingegrepen in de meest ernstige zaken die in het onafhankelijk onderzoek worden gemeld en of er alsnog een zaak kan worden doorgezet. Wij hebben hier eerder over gesproken. Ik heb toen gezegd dat ik dit zo ernstig vind dat het mij niet meer gaat over de vraag of het er een paar meer of minder zijn. Wij proberen te herstellen wat in het onderzoek is achterhaald, maar vervolgens richten wij alle energie op het voorkomen van problemen en fouten in de toekomst en op het bevorderen van een andere sfeer. Ik heb toegezegd dat wij oppakken wat is achterhaald, maar verder moeten wij naar voren kijken en voorkomen dat dit soort situaties zich nog voordoen. Daarom ontraad ik ook de aanneming van deze motie.

De heer **Roemer** (SP): De minister zegt terecht dat het belangrijk is dat verkeersshuften van de weg worden gehaald. Dit zijn zaken die geen onderdeel uitmaken van het onderzoek, maar waar wel degelijk sprake kan zijn van verkeersshuften. Het mag niet voorkomen dat mensen die over de schreef zijn gegaan, niet worden aangepakt. Het gaat mij niet om de cijfers of over de vraag of het er meer of minder worden, maar om het feit dat verkeersshuften van de weg moeten worden gehaald. Daarom mogen deze dossiers niet blijven liggen.

Minister **Eurlings**: De heer Roemer zegt het precies. Hij zegt dat er sprake kan zijn van verkeersshuften. Je kan zeggen dat het zo zou kunnen zijn, maar dit is niet naar voren gekomen in het onafhankelijk onderzoek. Ik heb het onderzoek als goed gekwalificeerd in die zin dat het de vinger op de zere plek heeft gelegd. Ik streef ernaar dat de zaken die in het onafhankelijk onderzoek zijn aangetoond, alsnog worden aangepakt als dat ook maar enigszins kan. Vervolgens moeten wij voorkomen dat het puntenrijbewijs in de toekomst niet werkt en dat er nieuwe gaten ontstaan, in plaats van elkaar te blijven bevechten over de feiten van het verleden. Daarom ontraad ik de aanneming van deze motie. Ik herhaal dat ik hoop dat er een andere sfeer in het onderlinge verkeer van het CBR zal ontstaan. Ik roep de mensen daar nogmaals toe op.

Dan de derde motie over de termijnen. Ik zie nu dat ik de moties in de verkeerde volgorde heb genomen. Excuus daarvoor. Ik heb in 2008 op verzoek van de Tweede Kamer nadrukkelijk een knip aangebracht tussen de termijnen voor de eerste examens en de herexamens. Het nieuwe reserveringssysteem van het CBR wordt onder andere op basis van deze uitgangspunten ontwikkeld. De uitkomsten van de evaluatie van fase 1 geven mij op dit moment geen aanleiding om deze uitgangspunten te heroverwegen, maar na fase 3, als wij

zo ver komen, zal uit de evaluatie van de gehele pilot blijken of het gelukt is om binnen deze uitgangspunten tot een betrouwbare, adequate en structurele oplossing voor de reserveringsproblematiek te komen. Mocht dit niet het geval blijken te zijn, dan is dat het moment dat er opnieuw naar de uitgangspunten kan worden gekeken.

Ik kan mij voorstellen dat de heer Roemer in dat licht zijn motie aanhoudt tot de evaluatie van fase 3. Dan zullen wij beoordelen of de uitgangspunten goed waren. Om daar nu al van af te wijken nadat wij daar pas in 2008 toe hebben besloten, moet ik ontraden. Ik hoop daarom dat de heer Roemer deze motie wil aanhouden.

De beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter**: Ik dank de minister voor zijn antwoorden. Nogmaals, ook ik zou liever meer tijd uittrekken voor dit soort debatten, maar die ontbreekt ons deze week.

Als de leden daarvoor aanwezig zijn, gaan wij nu verder met het VAO MIRT.

Aan de orde is het **debat** naar aanleiding van een algemeen overleg op 23 juni 2009 over **het MIRT**.

De heer **Koopmans** (CDA): Voorzitter. Ik dien de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat het MIRT verlengd wordt van 2020 naar 2028;

overwegende dat een aantal provincies en gemeenten infrastructuurprojecten uit die nieuwe MIRT-periode nu al wil aanleggen en voorfinancieren;

overwegende dat investering in de infrastructuur eraan kan bijdragen om de ernst van de huidige economische crisis te verminderen;

verzoekt de regering, te bezien op welke wijze voorfinancieringen kunnen plaatsvinden, waarbij later verrekening plaatsvindt,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Koopmans en Cramer. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 100 (31700-A).

De heer **Koopmans** (CDA): De minister mag bij deze motie bedenken dat deze met name slaat op de N35.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Voorzitter. Ik dien de volgende moties in.

Roefs

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat het werken met gebiedsagenda's moet leiden tot een betere afstemming tussen infrastructurele (ov en wegen) en ruimtelijke investeringen;

overwegende dat het verlengde MIRT een horizon heeft tot 2028;

overwegende dat ook gebiedsgerichte investeringen een lange doorlooptijd hebben;

overwegende dat na 2020 1 mld. per jaar aan investeringsgeld beschikbaar komt met het oog op de klimaatveiligheid;

overwegende dat de gebiedsagenda's kunnen rekenen op groot draagvlak in de landsdelen;

verzoekt het kabinet:

- de uitwerking van de gebiedsagenda's in samenwerking met de regio's voortvarend op te pakken;
- de Kamer hierover voor het eerstvolgende MIRT-overleg met de Kamer te informeren;
- daarbij uit te gaan van een integrale tijdshorizon, te weten 2028;
- nieuwe projecten in principe enkel te honoreren indien deze zijn ingebed in de gebiedsagenda's;
- in overleg met de landsdelen afspraken te maken over een gezamenlijke investeringsstrategie,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Roefs, Koopmans en Cramer. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 101 (31700-A).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de MIRT-verkenning Integrale Benadering Holland Rijnland een goed voorbeeld is van een integraal project waarbij ruimtelijke ontwikkeling en infrastructuur hand in hand gaan;

van mening dat tijdige realisatie van hoogwaardig openbaar vervoer bij nieuwbouwwijken van belang is om het gebruik van het openbaar vervoer te bevorderen;

overwegende dat woningbouw op het voormalig vliegveld Valkenburg een goede ov-ontsluiting noodzakelijk maakt;

overwegende dat er groot draagvlak bestaat in de regio daar het regionaal samenwerkingsverband Holland Rijnland de aanleg en tracékeuze volledig onderschrijft,

er met elf van de twaalf gemeenten overeenstemming bestaat over het tracé en dat provincie en regio hiervoor 117,5 mln. hebben gereserveerd;

overwegende dat provinciale staten van Zuid-Holland op 24 juni 2009 een tracébesluit hebben genomen over de lightrailverbinding RijnGouwelijn West en de provincie met het inpassingsplan voor de RijnGouwelijn West wil starten;

verzoekt de regering, in het najaar 2009 een integraal besluit te nemen, inclusief de financiering, waardoor de ruimtelijke ontwikkeling maximaal wordt ondersteund met een versterking van de ov-infrastructuur,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Roefs en Koopmans. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 102 (31700-A).

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Voorzitter. Ik heb twee schitterende moties voor deze dag.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de minister van Verkeer en Waterstaat het rapport "De Kracht van Utrecht" van de Vrienden van Amelisweerd en de Natuur- en Milieufederatie Utrecht toejuicht;

constaterende dat dit rapport voorstellen doet op het gebied van beprijzing, openbaar vervoer en vervoersmanagement die veel verder gaan dan de voorstellen in de OV+++ variant;

overwegende dat deze voorstellen, die inzetten op het optimaal benutten van de eerste treden van de Ladder van Verdaas, het verdienen om als volwaardig alternatief onderzocht te worden;

verzoekt de regering, "De Kracht van Utrecht" niet alleen toe te juichen, maar deze ook als volwaardig alternatief mee te nemen in de MER 2e fase,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid Vendrik. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 103 (31700-A).

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Voorzitter. De volgende motie is bijna nog mooier dan de vorige. Zij duurt wel even, dat vertel ik er alvast even bij.

Vendrik

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de N65 in de MobiliteitsAanpak is opgenomen als belangrijke verbinding in en tussen economische kerngebieden en de ambitie bestaat, de inrichting van deze weg van zodanige kwaliteit te maken dat deze optimaal kan functioneren in een robuust netwerk, waartoe veiligheid en doorstroming verbeterd dienen te worden;

overwegende dat de stuurgroep "SamenWerken aan de N65", gevormd door bestuurders van de gemeenten Vught, Haaren, Oisterwijk, Tilburg en 's-Hertogenbosch en de provincie Noord-Brabant, bijgestaan door Rijkswaterstaat als wegbeheerder en adviseur, sinds 2006 samenwerkt om de problemen rond de N65 omtrent leefbaarheid, oversteekbaarheid en doorstroming in kaart te brengen en de ambitie heeft om de kansen van het gebied te benutten en de problemen die met de N65 samenhangen, op te lossen;

overwegende dat de integrale aanpak van de N65 niet alleen een goede pilot is voor de toekomstige aanpak van de N-wegen, maar ook een goede werkwijze in de geest van het MIRT, de samenhang tussen transport en ruimtelijke ordening;

overwegende dat de N65 niet alleen een weg is, maar ook onderdeel van de ruimte in de breedste zin van het woord is: ecologisch, economisch en op het gebied van wonen en werken en de integrale aanpak van de stuurgroep daarmee ook voorbereidend is op de integrale gebiedsaanpak van het MIRT;

overwegende dat de stuurgroep per brief van 16 april de minister van Verkeer en Waterstaat heeft verzocht om haar te informeren over de concretisering van de MobiliteitsAanpak en de wijze waarop het beleid de toekomstige ontwikkeling van de N65 kan bepalen;

verzoekt de regering, de N65 te benutten als pilot voor concretisering van het rijksbeleid ten aanzien van N-wegen en financiering te zoeken voor deze aanpak in de verlenging van het MIRT,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Vendrik en Koopmans. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 104 (31700-A).



De heer **Cramer** (ChristenUnie): Voorzitter. Ik dien twee moties in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de regering voornemens is om bij de volgende MIRT-behandeling de integraliteit beter naar voren te laten komen door de gebiedsagenda's naar de Kamer te sturen;

overwegende dat in de gebiedsagenda zowel het ruimtelijke beleid als het mobiliteitsbeleid aan de orde komt en dat de mobiliteitsladder samen met de SER-ladder daarvoor een uitstekend afwegingskader biedt;

verzoekt de regering:

- de mobiliteitsladder mede als leidraad te gebruiken voor de opbouw en de inhoud van de gebiedsagenda's;
- per gebiedsagenda aan te geven op welke wijze de stappen uit de mobiliteitsladder zijn doorlopen en hoe de uitkomsten van deze stappen zich tot elkaar verhouden,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Cramer, Koopmans en Roefs. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 105 (31700-A).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat in de motie-Cramer c.s. (31700-A, nr. 52) is gevraagd om kortetermijnmaatregelen voor de spoorcorridor Zwolle-Almelo en spoorverdubbeling in relatie tot de N35 te onderzoeken;

constaterende dat op korte termijn de viaducten Regge 2 en Kruidenwijk op genoemd spoortraject worden vervangen waarbij deze niet worden verdubbeld;

overwegende dat het enkelsporig uitvoeren van deze viaducten een toekomstige spoorverdubbeling per saldo duurder maakt;

overwegende dat het viaduct Kruidenwijk meer toekomstvast is als de weg over het spoor gaat in plaats van andersom, zodat ongelijkvloerse kruising met de parallel aan het spoor uit te bouwen N35 mogelijk wordt;

verzoekt de regering, genoemde viaducten dubbelsporig uit te werken, een toekomstvast oplossing voor het viaduct Kruidenwijk te onderzoeken en de Kamer binnen drie maanden te informeren over de voortgang, inclusief de stand van zaken van te behalen quick-wins in de komende drie jaar en het onderzoek naar de integrale spoorverdubbeling,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Cramer en Roefs. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 106 (31700-A).



De heer **Aptroot** (VVD): Voorzitter. Ik dien zes moties in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat voor de A1 een verkenning wordt gedaan;

overwegende dat deze weg economisch van groot belang is en een groeiende stroom auto- en vrachtverkeer moet kunnen accommoderen;

verzoekt de regering, bij de verkenning A1 uit te gaan van ten minste tweemaal drie rijstroken en tussen Apeldoorn en Deventer tweemaal vier rijstroken,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 107 (31700-A).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de A58 nu al zwaar belast is;

overwegende dat de ring Eindhoven momenteel wordt aangepast en dat er is besloten, de ring te voltooien;

voorts overwegende dat deze weg van groot belang is voor de economie en voor verdere economische ontwikkelingen;

verzoekt de regering, plannen te ontwikkelen om de A58 te verbreden tot tweemaal drie rijstroken en de Kamer daarover te informeren voor de MIRT-bespreking eind 2010,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 108 (31700-A).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat voor de A67 een verkenning wordt gedaan;

overwegende dat deze weg economisch van groot belang is en een van de hoofdaders is voor het vrachtverkeer;

voorts overwegende dat de huidige verkeersstroom niet door de weg kan worden geacommodeerd en dat er de komende jaren naar verwachting sprake zal zijn van groei van het vrachtverkeer juist op deze route;

verzoekt de regering, bij de verkenning A67 uit te gaan van ten minste tweemaal drie rijstroken,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 109 (31700-A).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat er achterstand is in de aanpassing van het wegennet waardoor files de economische ontwikkeling bedreigen en het milieu zwaar belasten;

overwegende dat het fileprobleem met name in de Randstad onaanvaardbare vormen aanneemt;

spreekt als haar mening uit dat voor een toekomstbestendig wegennet bij aanpassingen en werkzaamheden van de belangrijkste autosnelwegen in de Randstad zoals de A4, de A2, de A12, de A15 en de A16 moet worden uitgegaan van ten minste tweemaal vier rijstroken;

verzoekt de regering, daarmee rekening te houden bij alle aanpassingen en werkzaamheden aan deze wegen en bij de aanpassing en actualisering van het MIRT,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 110 (31700-A).

Mijnheer Aptroot, had u een vrij weekend?

De heer **Aptroot** (VVD): Ik had voor eerst te maken met het MIRT en ik dacht: ik maak er maar eens werk van. Ik zie de collega's ook zo enthousiast kijken.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat Almere een tweede ontsluiting aan de westkant nu al dringend nodig heeft;

Aptroot

voorts overwegende dat de voorgenomen groei van Almere niet verantwoord is zonder deze tweede westelijke ontsluiting;

spreekt als haar mening uit dat de IJmeerbrug voor zowel autoverkeer als openbaar vervoer, in een nader te bepalen vorm en uitvoering, noodzakelijk is;

verzoekt de regering, de verschillende varianten van de IJmeerbrug uit te werken en de Kamer over de varianten en kosten te informeren voorafgaand aan de MIRT-bespreking eind 2009,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 111 (31700-A).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat er bij de N18 wordt gewerkt aan deels tweemaal een en deels tweemaal twee rijstroken;

overwegende dat voor een goede oplossing op de lange termijn tweemaal twee rijstroken noodzakelijk zijn;

verzoekt de regering, bij de keuze van de varianten uit te gaan van tweemaal twee rijstroken en 100 km/uur,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 112 (31700-A).

Ik kan mij voorstellen dat de minister even de tijd wil hebben om het grote aantal moties te ordenen.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

□

Minister Eurlings: Voorzitter. Gelet op het kerstregime, ook in deze tropische tijden, zal ik de moties kort en goed proberen te beantwoorden.

In de motie op stuk nr. 100 lopen de heer Koopmans en de heer Cramer eigenlijk al een beetje vooruit op de besteding van de middelen voor 2020/2028. Daarbij wordt gekeken naar de voorfinanciering door provincies en naar de crisistijd en de ernst van de huidige situatie. De regering wordt in de motie verzocht om te bekijken of zij nu al iets kan doen. We hebben eerder in dit debat gesproken over een nationale markt- en capaciteitsanalyse voor de grote brokken van 2020/2028, om een en ander volgend jaar ordentelijk in te vullen. Ik heb de heer Koopmans echter goed begrepen. Hij vraagt ons om te bekijken of we toch nu al iets kunnen doen. Hij noemde zojuist het magische getal 35, als ik het zo mag noemen. Het is van belang om te constateren dat we het geld later

altijd moeten verrekenen. Het is altijd een kwestie van onderhandelen met de provincie et cetera. Ik heb zijn oproep in elk geval goed begrepen en ik zal er mijn best voor doen. Ik zie deze motie als ondersteuning van beleid.

Ik kom bij de tweede motie, die van mevrouw Roefs c.s. Daarin wordt gesproken over een betere afstemming tussen infrastructurele en ruimtelijke investeringen, het MIRT in optima forma dus. De gebiedsagenda's spelen daarbij een grote rol. De regering wordt verzocht nieuwe projecten in principe alleen te honoreren indien ze zijn ingebed in de gebiedsagenda's en om in overleg met de landsdelen afspraken te maken over een gezamenlijke investeringsstrategie. Deze motie is in grote lijnen een ondersteuning van het beleid dat de regering en de regeringsfracties in het regeerakkoord hebben proberen vorm te geven. Vanuit mijn ervaring met dit soort onderhandelingen met de regio's de afgelopen twee jaar merk ik op dat wij wel moeten voorkomen dat het heel erg goede in die zin een te knellend keurslijf wordt. Ik neem niet aan dat mevrouw Roefs wil, en hetzelfde geldt voor mij, dat alleen nog maar nieuwe projecten uit gebiedsagenda's worden gehonoreerd en dat een eigenstandig project nooit wordt gehonoreerd. Ik pleit in die zin dus voor een stukje flexibiliteit. Behalve wat betreft de gebiedsagenda's wil de LMCA overigens ook een rol bij het bepalen of de start van een project echt noodzakelijk is.

Ik maak uit de motie op dat gebiedsagenda's primair structurend dienen te zijn voor de bestuurlijke overleggen van het MIRT. In die zin moeten die daar een centrale rol in spelen. Er moet dus niet een te strikte koppeling van de gebiedsagenda's met afspraken over de investeringsagenda zijn. De gebiedsagenda's moeten wel een heel dominante rol in het overleg met de regionale overheden en provincies spelen. Als mevrouw Roefs die nuance accepteert, en ik zie haar knikken, dan omarm ik de motie als ondersteuning van het beleid. Richting de najaarsoverleggen met de provincies, als het weer over de pecunia gaat, zal ik ook in deze lijn opereren.

Ik kom bij de tweede motie van mevrouw Roefs over de RijnGouwewijn West. Dat is een belangrijke motie over een belangrijk gebied. Wat betreft de integraliteit constateer ik dat in dit gebied nog een geweldige slag te maken is. In de motie wordt gesproken over een versterking van de ov-infrastructuur. Ik leg de motie als volgt uit, ook naar aanleiding van mijn vele overleggen met gedeputeerde Asscher: Zowel de weg als het openbaar vervoer wordt integraal gezien. Ik wil ook de principes van de Nota Mobiliteit overeind houden. Ik kan mij verder niet voorstellen dat mevrouw Roefs wil dat wij minder aan de weg doen als wij iets extra's voor het ov doen, hetgeen tot eigenstandige financiering zou moeten leiden. Ik denk bijvoorbeeld aan de regionale pot waaruit ov-projecten kunnen worden gefinancierd. Als ik de motie zo mag zien, dan is die wat mij betreft ook een ondersteuning van het beleid. In mijn contacten met de provincie zal ik mijn best doen, mede namens staatssecretaris Huizinga, om deze ov-component van een goed antwoord te voorzien. Wij moeten de weg dus niet tegenover het ov zetten. Wij moeten een en ander samen bezien. Als wij ov-geld willen hebben, dan gaat het niet aan dat wij dat bij het wegproject weghalen. Er moet dan sprake zijn van extra financiering. Ik zie nu zelfs de heer Vendrik even schrikken. Ook hij lijkt dat niet te willen. Het

Eurlings

wordt wat dat beter en beter! Als ik de motie zo mag uitleggen, en mevrouw Roefs knikt wederom, dan zie ik ook die als een ondersteuning van het beleid.

Dan kom ik bij de motie van de heer Vendrik. Er vindt nog overleg plaats tussen mijn departement en de samenstellers van het rapport De kracht van Utrecht. Ik kan sowieso toezeggen dat ik nadrukkelijk aandacht zal besteden aan het gedachtegoed van dit plan. Tegelijkertijd moet ik komen tot een oplossing die voldoende probleemoplossend vermogen heeft. Daarop zullen wij dit plan moeten analyseren. Het hangt daarvan af hoe ver wij met het plan in het proces kunnen gaan. Dat zullen wij eerlijk bezien. Ik heb al aangegeven dat in een eerdere fase sprake was van een beeld dat wij alleen met of niet op zouden lossen. Nu is sprake van of plus plus en De kracht van Utrecht. Wij gaan dat eerlijk bezien. Ik kan echter niet van tevoren al toezeggen dat dit hoe dan ook een volwaardig alternatief zal zijn in de tweede fase van de MER. Als het probleemoplossend vermogen namelijk niet afdoende is, zal dit alternatief niet de eindstreep halen. Het zal afhangen van de inhoud van het plan. Daarom moet ik aanneming van deze motie ontraden. Ik kan echter wel "for the record" toezeggen – wat ik zeg wordt woordelijk genotuleerd – dat wij er serieus naar zullen kijken en sowieso aandacht zullen schenken aan het gedachtegoed van het rapport De Kracht van Utrecht. Mocht dat niet voldoende probleemoplossend vermogen hebben, dan zal ik de Kamer dienen uit te leggen waarom dat volgens ons zo is. Aanneming van deze motie moet ik dus ontraden.

Dan kom ik op de motie-Vendrik/Koopmans (stuk nr. 104) betreffende de N65. Ik zit een beetje moeilijk in de tijd. De regio heeft mij pas onlangs een plan voor de N65 toegezonden. Er moeten dingen aan de N65 gebeuren; ik heb niet voor niets in de Mobiliteitsaanpak de N65 gelanceerd als een van de vijf prioritaire N-projecten. De robuustheid van het netwerk moet worden versterkt. Ik wil echter wel graag de kans hebben om dit plan op zijn merites te beoordelen. Ik ga op zeer korte termijn het overleg met de regio starten. Ik vraag de indieners of zij deze motie heel even kunnen aanhouden, zodat ik op zijn minst inhoudelijk heb kunnen reageren op het plan. Na het reces kom ik er dan op terug. Dan zal ik de Kamer een brief schrijven met daarin mijn eerste beeld. Ik zit nu echter een beetje moeilijk, omdat ik er nog niet serieus naar heb kunnen kijken. Ik vraag indieners dus de motie aan te houden. Ik kom dan na het zomerreces met een schrijven aan de Kamer, met daarin wat ik vind van het plan. Dan kunnen wij de discussie hernemen.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): De heer Koopmans en ik willen natuurlijk heel graag snel doorpakken. Dat wil de minister ook. Even wachten kan echter ook nooit kwaad.

De **voorzitter**: Op verzoek van de heer Vendrik stel ik voor, zijn motie (31700-A, nr. 104) van de agenda af te voeren.

Daartoe wordt besloten.

Minister **Eurlings**: Dan kom ik op de motie-Cramer c.s. (stuk nr. 105). Wij hebben al vaker met elkaar gesproken over het onderwerp van deze motie, de mobiliteitsladder van Verdaas en de SER-ladder. Ik vind het van groot belang dat deze ladders zo veel mogelijk integraal worden meegenomen bij de werkzaamheden van mijn

ministerie. Ik heb wel gezegd – we hebben het al eerder afgesproken – dat het niet altijd op volstrekt verticale wijze gebeurt. Soms is het meer een horizontale ladder: het ligt er maar net aan welk probleem je bekijkt. Het is niet altijd te zeggen dat het ene boven het andere kan gaan. Er is dus geen in cement gegoten hiërarchie. Het is wel zo – ik hoor er de Kamer terecht regelmatig naar vragen – dat als ik kom met een voorstel, de bewijslast bij ons ligt om aan te tonen dat we alle verschillende sporten van de ladder serieus hebben bekeken en van een serieus antwoord hebben voorzien. Dat is van belang. Zo kan de Kamer zich ervan vergewissen dat wij onze opgave serieus en integraal genoeg hebben gedaan. Als ik de motie zo mag uitleggen dat we breed alle verschillende onderdelen bekijken en de Kamer daarvan kond doen, dat we niet altijd als een wet van Meden en Perzen een volgestrekte hiërarchie hebben, maar wel op alle sporten antwoord kunnen geven, dan zie ik deze motie graag als ondersteuning van mijn beleid en zal ik deze graag uitvoeren.

De **voorzitter**: Ik zie dat de heer Cramer knikt.

Minister **Eurlings**: Dan kom ik op de laatste push van de geachte afgevaardigde Aptroot voor het zomerreces. Hij heeft tal van moties ingediend.

De **voorzitter**: U hebt een motie van de heer Cramer overgeslagen.

Minister **Eurlings**: Mijn excuses, mijnheer Cramer. Dat was niet de bedoeling. De motie Cramer/Roefs (stuk nr. 106) betreft het onderzoeken van spoorverbreding op het corridor Zwolle-Almelo. Ik zal het spoor zeer zeker niet vergeten. Ik doe de heer Cramer zelfs een aanbod. Als hij mij toestaat om het "uitwerken" in zijn motie zo uit te leggen dat ik onderzoek in hoeverre het mogelijk is, dat ik onderzoek wat wij kunnen doen aan de spoorverdubbeling en dat ik dat onderzoek vervolgens kan betrekken bij de decentralisatiediscussie, dan zie ik deze motie als ondersteuning van mijn beleid. Ik zeg het volgende toe. Op korte termijn wil ik bekijken of wij al wat kunnen doen aan het voorbereiden van de spoorverdubbeling en, zo ja, wat. Op dat punt kom ik bij de Kamer terug. De echte verdubbeldiscussie heeft een link met de decentralisatiediscussie, zoals ook eerder is genoemd. Wij zoeken altijd naar synergie als wij zowel het een als het ander willen doen. Ik hoop dat de heer Cramer zich in deze uitleg kan vinden.

De **voorzitter**: De heer Cramer knikt opnieuw.

Minister **Eurlings**: Waarvoor dank. Ik zie de motie dan als een ondersteuning van mijn beleid.

Dan de final push voor het reces van de heer Aptroot. Hij heeft een hele rits moties ingediend. Zij bevatten stevige uitspraken, maar bij alle moties worden lopende processen doorkruist, worden conclusies al aan het begin van het proces getrokken en mis ik de "euri", zal ik maar zeggen. Bij moties alleen kunnen wij niet leven.

Ik ga kort op de moties in, allereerst op de motie over de A1. Ik voer samen met de regio een integrale verkenning uit naar de gehele A1 ten oosten van Beekbergen tot Azelo. Er is vastgesteld dat benuttingsmaatregelen bij knooppunt Beekbergen hierbij sowieso als zijnde gerealiseerd worden meegenomen. Voor het

Eurlings

traject Deventer-Oost-Azelo heeft de regio al een voorkeursalternatief, namelijk verbreding in de middenberm. De berm daar laat het toe. Er wordt nog gesproken over de lengte van de verbreding. Tot hoe ver doe je dat? De verkenning zal spoedig worden afgerond door de regio zelf. Ik heb daarvan kennisgenomen, maar nog geen keuze kunnen maken omdat het onderzoek naar de lengte van de verbreding nog steeds loopt. Loopt die tot Rijssen of tot Azelo? Ook het onderzoek naar noodzakelijke inpassingsmaatregelen loopt nog.

De **voorzitter**: Minister, dit duurt echt te lang.

Minister **Eurlings**: Maar, voorzitter, het is ook niet niks. Het gaat om projecten waar miljoenen, miljoenen en miljoenen mee gemoeid zijn. Ik zal proberen snel te antwoorden.

In de regio is men bijna gereed met dit proces, maar men is nog niet klaar. Ik ben een minister die naar de regio wil luisteren. Wat komt er uit de regio naar voren? De verwachting is dat over het traject Beekbergen-Deventer-Oost in het voorjaar van 2010 een besluit kan worden genomen. Wellicht kan de heer Aptroot de motie aanhouden. Laten wij afwachten waar de regio mee komt. Als de heer Aptroot de motie handhaaft, wordt het proces in de regio daardoor doorkruist. Om die tijdsreden moet ik aanneming ervan dan ook ontraden. Misschien wil hij haar aanhouden en dan kan zij een rol spelen bij de beoordeling van de plannen uit de regio.

Ik vraag de heer Aptroot ook om zijn motie over de A58 aan te houden. Wij gaan nu aan de slag met een verkenning. Men weet dat wij daar extra capaciteit bij het directoraat-generaal Mobiliteit voor inzetten. Ik kan sowieso zeggen dat het eindbeeld van de mobiliteitsaanpak twee keer drie rijstroken als standaard is en twee keer vier rijstroken in de Randstad. Op basis van de verkenning nemen wij besluiten. Zo werkt dit in ons land. Wij hebben het er gisteren in het kader van de commissie-Elverding over gehad. Eerst verkennen en niet de conclusies al aan het begin van de verkenning trekken. Ik vind deze motie inhoudelijk een ondersteuning van het beleid, maar het proces in de regio wordt er totaal door doorkruist. De heer Aptroot heeft nu het punt geagendeerd. Wil hij de motie niet aanhouden tot het proces met de regio is doorlopen? Wij zitten er met de regio goed in. Brengt hij de motie toch in stemming, dan moet ik aanneming ervan ontraden omdat zij te vroeg in het proces komt.

Voor de motie over de A67 geldt hetzelfde. Ik ken de weg maar al te goed en de heer Koopmans nog beter. Wij weten allemaal hoe op die weg de combinatie van personen- en vrachtverkeer tot steeds meer problemen leidt. Wij gaan aan de slag met die verkenning. Ook hier wordt weer aan het begin van de verkenning een conclusie getrokken, terwijl de regio een grote rol speelt. Ook dat doorkruist weer het proces. Ik heb sympathie voor de inhoud van de motie. Het zou zo maar kunnen dat de uitkomst leidt tot twee keer drie rijstroken op de A67, maar het is nog te vroeg voor die conclusie. Ik zeg ook nu: mijnheer Aptroot, houdt u de motie aan, dan komen wij er snel op terug als de verkenning met de regio klaar is. Als de heer Aptroot de motie handhaaft, wordt er aan het begin van het proces een conclusie getrokken en moet ik haar om die reden ontraden. Dat doe ik wederom niet om inhoudelijke redenen, want de inhoud van dit soort moties is alleszins positief.

Dan is er een motie met een bredere strekking van de heer Aptroot. Daarin heeft hij het niet over een weg, maar pakt hij er ineens een hele bende: bij de A4, de A2, de A12, de A15 en de A16 moet worden uitgegaan van twee keer vier rijstroken. Zoals de heer Aptroot weet, is dat de lijn van de mobiliteitsaanpak. Wij gaan in de Randstad naar twee keer vier rijstroken. Zo simpel is dat en buiten de Randstad sowieso naar twee keer drie rijstroken. Het punt is dat je niet in één klap overal twee keer vier rijstroken kunt aanleggen. Ik geef een klein denkvoorbeeld. Wij willen de wegversmalling op de A4 bij Leiderdorp opheffen, maar daarbij gaan wij niet ineens naar twee keer vier rijstroken. Als wij van twee keer twee naar twee keer drie rijstroken gaan, zijn wij de flessenhals kwijt. Het zou gek zijn om bij ieder plan ineens twee keer vier rijstroken aan te leggen. Dan krijg je even een verbreding, maar houden we de bobbel en de flessenhalzen in het traject. We bekijken per situatie op welk moment we dingen doen, juist om flessenhalzen te voorkomen.

De heer **Aptroot** (VVD): Of ik de eerste drie moties al dan niet zal aanhouden, weet ik nog niet. Daar zal ik dadelijk op reageren. Maar er staat ook niet dat het in een keer moet. Er staat wat het toekomstbeeld moet zijn en dat daarmee bij alle aanpassingen en werkzaamheden vast rekening moet worden gehouden. Nu wordt soms een aanpassing gedaan die een paar jaar later weer opnieuw moet worden gedaan.

De **voorzitter**: Wel het asfalt maar niet de strepen! Zoiets?

Minister **Eurlings**: Wij weten hoe het gaat als er geen strepen zijn! De heer Aptroot zal dan zelf wel de verfpot pakken! Maar ook dat is altijd maar de vraag. Als ik een flessenhals van twee stroken ophef en er drie stroken van maak, wil dat niet zeggen dat je op dat stukje direct met vier rijstroken bezig kunt zijn. Dat gebeurt misschien later, over de hele corridor in één ruk. Een dergelijke efficiencyafweging moet je kunnen maken. Ik wil de heer Aptroot het volgende zeggen. Ons uitgangspunt bij de mobiliteitsaanpak is om tussen nu en 2028 van twee naar vier rijstroken te gaan, maar dat kunnen wij wel in verschillende stappen doen. Dat hangt ook van efficiency af. Als ik de motie zo mag uitleggen, zie ik haar als ondersteuning van mijn beleid en wil ik haar van harte in de aandacht van de Kamer aanbevelen. Ik zie de reactie van de heer Aptroot en daaruit kan ik concluderen dat het noeste werk zo vlak voor het reces zeker niet voor niets is geweest. Ik zie deze motie met deze uitleg dan als een ondersteuning van het regeringsbeleid.

Voorzitter. Ik ben de heer Aptroot nog een reactie verschuldigd op zijn eerste drie moties. Ik mocht met collega Cramer de afgelopen vrijdag in het warme gezelschap van onze makers in Almere verkeren, waar het plan werd gepresenteerd en gelanceerd. De afgelopen week heb ik ook de heer Hofstra gezien met historische beelden over de Golden Gate van Nederland. Daar spreekt de heer Aptroot over. Wij hebben afgesproken dat wij nadrukkelijk zullen onderzoeken hoe wij hiermee om moeten gaan. Wat moet het eerst en wat zijn de kosten en de baten? Het komt in oktober terug en dan hebben we feiten voor de onderbouwing. Als we er op dat moment nader naar kijken, zouden wij deze motie erbij kunnen betrekken. Wellicht zou de heer Aptroot ook

Eurlings

deze motie kunnen aanhouden tot het debat dat we hierover later in het jaar hebben. Dan hebben we de cijfers als onderbouwing. Mocht de motie toch in stemming worden gebracht, dan moet ik deze motie helaas ook als prematuur kenmerken. Wellicht is aanhouden tot het debat in het najaar beter, dan zal zij zonder enige twijfel terugkomen op onze agenda.

Voorzitter. Ik heb hiermee alle vragen beantwoord.

De **voorzitter**: Volgens mij hebben wij nog de motie op stuk nr. 112 over de N18.

Minister **Eurlings**: Het is wat! Het voelt ook bij mij als een final push richting het zomerseizoen.

Voorzitter. De heer Aptroot heeft een motie ingediend over de N18. Ik val in herhaling, want ook hier moet ik erop wijzen dat wij zeer binnenkort een standpunt innemen. De regio heeft gesproken. Voor de langere termijn is de N18 sowieso onderdeel van de mobiliteitsaanpak. Deze motie loopt wederom hierop vooruit en ik moet dus weer hetzelfde pleidooi houden: zou de heer Aptroot deze motie willen aanhouden? Anders moet ik aanvaarding ervan helaas ontraden, maar ook hier met sympathie voor het belang van de N18.

De heer **Aptroot** (VVD): Voorzitter. De moties op stukken nrs. 107, 108 en 111 wil ik aanhouden. Voor zover ik nu kan bepalen, breng ik de andere in stemming.

De **voorzitter**: Op verzoek van de heer Aptroot stel ik voor, zijn moties (31700-A, nrs. 107, 108 en 111) van de agenda af te voeren.

Ik stel voor, over de ingediende moties bij de eindstemming te stemmen.

Daartoe wordt besloten.

De beraadslaging wordt gesloten.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

Aan de orde is het **debat** over de **Voorjaarsnota 2009 met bijbehorende suppletoire begrotingen (31965, nr. 1)**.

De **voorzitter**: Wij gaan een lange reeks debatten met deze minister van Financiën in, te beginnen met een debat over de Voorjaarsnota 2009. De leden hebben extra spreektijd gekregen. Dat zal zeker een reden hebben, maar ik verzoek de leden wel, te proberen zichzelf niet te herhalen en om kort te interrumpen.

Het woord is aan de heer Irrgang.

□

De heer **Irrgang** (SP): Mevrouw de voorzitter. De Amerikaanse Nobelprijswinnaar economie Paul Krugman vergelijkt de huidige situatie van de wereldeconomie wel met Japan in 1997 of de Verenigde Staten in 1937. De economie is in een diepe financiële en economische crisis terechtgekomen. Deflatie dreigt ons in een verlamme greep te brengen. Net als in Japan begin jaren negentig en de VS begin jaren dertig proberen overheden de economie te stimuleren, nu bedrijven en consumenten het laten afweten. Centrale banken

proberen met het aanzetten van de bankbiljettenpers op een bijna wanhopige manier de economie weer op gang te brengen en het gevaar van deflatie te bestrijden.

Van al die miljarden wordt iedereen flink zenuwachtig. De staatsschuld loopt snel op. Met 100 mln. per dag zelfs, waarschuwt een minister van Financiën in een klein landje aan de Noordzee. Maar uiteindelijk werpen al die miljarden wél hun vruchten af en stopt de economie met krimpen, en tekent zich zelfs een voorzichtig herstel af. En precies op dat moment willen politici laten zien dat nu het moment is aangebroken om even flink te zijn en het begrotingstekort met stevige bezuinigingen aan te pakken. De economie komt opnieuw in een recessie terecht en de crisis sleept zich nog een paar jaar voort. Het gebeurde in Japan in 1997 nadat zich een duidelijk economisch herstel begon af te tekenen. De Japanse economie zakte nog vijf jaar weg voordat zij in 2002 herstelde. Het gebeurde onder Roosevelt in 1937 nadat zijn New Deal succesvol was geweest om de "Grote Depressie" te doorbreken. De Tweede Wereldoorlog maakte daardoor pas definitief een einde aan de "Grote Depressie".

Een wereldoorlog is nu gelukkig niet voorhanden, en dat is maar goed ook. Het komt er nu dus op aan dat landen voldoende doen om hun economie te stimuleren en dat ook lang genoeg volhouden. Het stimuleringspakket van dit kabinet is helaas too little, to late.

Wanneer zal bijvoorbeeld het stimuleringspakket voor 2009 volledig zijn ingezet nu het eindelijk is gevormd?

Het grote probleem van dit kabinet is dat er naast een stimuleringspakket ook een bezuinigingspakket is. Voor volgend jaar lopen deze bezuinigingen op tot over de 3 mld., terwijl de economische groei ergens rond de 0% zal bedragen. Dat is veel beter dan de krimp van 5% van de economie dit jaar, maar nog altijd een cijfer dat in normale economische tijden correspondeert met een zware economische recessie.

De heer **Pechtold** (D66): Misschien heb ik iets gemist, maar kan de afgevaardigde van de SP mij vertellen waar het pakket van 3 mld. is?

De heer **Irrgang** (SP): Ik heb het nog niet gezien, maar ik heb wel de bijlage van het aanvullend coalitieakkoord gezien, waarin voor 2010 allemaal grote bedragen staan voor de voorjaarstaakstelling en bezuinigingen op de arbeidsvoorwaarden. Die tellen op. Die bezuinigingen zullen de economie vertragen, naast de stimuleringsuitgaven die er ook in staan.

De heer **Pechtold** (D66): Dan zijn wij het eens. Er hangt wel wat boven de markt, maar wij zien niks en zo lang we niks zien, kunnen wij er nog van uitgaan dat er niets is.

De heer **Irrgang** (SP): Daar heeft de heer Pechtold gelijk in, maar hij zal ook de tabellen bestudeerd hebben en weten dat er iets aan zit te komen.

Voorzitter. Van het kabinet zal het herstel dus niet komen. Hoe gaat het kabinet die bezuinigingen invullen, nu bijvoorbeeld de lonen sneller stijgen dan waar in het aanvullend coalitieakkoord nog op werd gehoopt? Hoe gaat het kabinet de in de Voorjaarsnota aangekondigde bezuiniging op de sociale zekerheid invullen? Klopt het dat er 190 mln. wordt bezuinigd op de politiekorpsen en hoe verhoudt zich dat tot de onlangs aangenomen