

Vergaderjaar 2009–2010

## 32 123 XII

### Vaststelling van de begrotingsstaten van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat (XII) voor het jaar 2010

Nr. 50

#### VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 10 mei 2010

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat<sup>1</sup> heeft op 31 maart 2010 overleg gevoerd met minister Eurlings van Verkeer en Waterstaat over:

- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 16 februari 2010 met daarin een overzicht van openstaande en afgedane moties en het overzicht met de toezeggingen met een termijnstelling na 1 januari 2010 (2010Z08717);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 19 januari 2010 met daarin een overzicht van openstaande en afgedane toezeggingen met een termijnstelling van uiterlijk 1 januari 2010 (2010Z02737);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 21 december 2009 in reactie op verzoeken inzake openstaande toezeggingen (2009Z65771);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 15 februari 2010 inzake het kenniscentrum parkeren (31 529, nr. 5);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 16 maart 2010 ter aanbieding van het afschrift van een brief aan de directeur van P1 over de organisatie van parkeergegevens ( 2010Z13530);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 18 maart 2010 met een toezegging naar aanleiding van het AO Elektrisch Rijden inzake Formule E-team (31 305, nr. 174);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat in antwoord op vragen van de commissie en in reactie op ingediende moties inzake de spoorweginfrastructuur d.d. 30 maart 2010 (32 123 XII, nr. 48).**

<sup>1</sup> Samenstelling:

Leden: Vendrik (GroenLinks), Van der Staaij (SGP), Snijder-Hazelhoff (VVD), Mastwijk (CDA), Jager (CDA), voorzitter, Koopmans (CDA), Gerkens (SP), Van der Ham (D66), Aptroot (VVD), Samsom (PvdA), Boelhouwer (PvdA), Roefs (PvdA), Jansen (SP), Cramer (ChristenUnie), Van Heugten (CDA), Roemer (SP), Koppejan (CDA), Ten Broeke (VVD), ondervoorzitter, Ouwehand (PvdD), Polderman (SP), Tang (PvdA), De Rouwe (CDA), Linhard (PvdA), Meeuwis (VVD) en De Mos (PVV).  
Plv. leden: Van Gent (GroenLinks), Van der Vlies (SGP), Bilder (CDA), Pieper (CDA), Atsma (CDA), Van Bommel (SP), Koşer Kaya (D66), De Krom (VVD), Vermeij (PvdA), Jacobi (PvdA), Besselink (PvdA), Anker (ChristenUnie), Van Hijum (CDA), Van Leeuwen (SP), Knops (CDA), Verdonk (Verdonk), Thieme (PvdD), Lempens (SP), Waalkens (PvdA), Haverkamp (CDA), Depla (PvdA), Neppérus (VVD) en Agema (PVV).

Van dit overleg brengt de commissie bijgaand stenografisch verslag uit.

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

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

**Voorzitter: Jager**  
**Griffier: Jongepier**

Aanwezig zijn vijf leden der Kamer, te weten: Koopmans, Roefs, Van Leeuwen, Aptroot en Jager,

en minister Eurlings van Verkeer en Waterstaat, die vergezeld is van enkele ambtenaren van zijn ministerie.

De **voorzitter**: Ik heet iedereen hartelijk welkom, in het bijzonder de minister en zijn ondersteuning. Ik stel een spreektijd voor van zeven minuten per fractie. Ik zal dat ruim toepassen, maar iedereen moet ongeveer in die tijd zijn bijdrage kunnen afronden. U krijgt in de eerste termijn twee interrupties jegens elkaar.

De heer **Koopmans** (CDA): Voorzitter. De Kamer heeft vorige week een debat gehad met de minister en de conclusie van dat debat was dat de minister kan blijven doorgaan met de uitvoering van het MIRT. Het is daarom goed dat we de minister blijven houden aan afspraken die hij met ons heeft gemaakt, of beter gezegd: die wij met hem hebben gemaakt. Dat lijkt me, zeker in deze demissionaire tijd, een betere formulering. Ik begin met de drie aangenomen moties die te maken hebben met Vught. Wethouder Kraanen – hij had zo'n beetje een VVD-stropdas om, maar is toch echt CDA'er – heeft zojuist mede namens de regio een petitie aangeboden. Hij vraagt daarin aandacht voor een drietal moties die betrekking hebben op de problematiek in Vught. Ten eerste hebben wij de minister destijds opgedragen om een MIRT-verkenning te maken voor de N65. Ik verzoek de minister dan ook om daarmee te starten. Het goede nieuws is dat gedeputeerde Cora van Nieuwenhuizen heeft laten weten dat de provincie wil voorfinancieren. Het lijkt me dus dat er nu stappen gezet moeten kunnen worden en ik roep de minister ertoe op om dat ook te doen.

Ten tweede is een motie aangenomen over de infrastructurele vierending. De wijze waarop dat opgepakt wordt, schiet nog niet echt op. Ik verzoek de minister om beide moties aan elkaar te koppelen en ervoor te zorgen dat die grote ruimtelijke problematiek opgepakt wordt.

Ten derde is een motie aangenomen over het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer. Daarin staat dat het PHS prima is, maar dat we de leefbaarheidproblemen die dat op een aantal plaatsen veroorzaakt, wel heel goed moeten bekijken. Dat geldt dus ook voor de situatie in Vught. Wij verzoeken de minister om beter inzicht te geven in de problemen die het PHS op tal van plaatsen oplevert. Dat is belangrijk. Wij zijn bezorgd dat het daarvoor gereserveerde geld onvoldoende zal blijken, vooral voor de inpassing en aanpassing die het PHS op tal van plaatsen noodzakelijk maakt. Het PHS leidt bijvoorbeeld tot het vergroten van de hoeveelheid goederenvervoer over de IJssellijn en de Twentelijn. Kan de minister dat bevestigen? Wij vragen hem om daarvoor geld te reserveren. We zijn daar bijna allemaal geweest en collega Aptroot heeft daarover de vorige keer een motie ingediend, maar heeft die uiteindelijk aangehouden. We hebben gezien dat er lijnen dwars door woonwijken liggen. Door de groei van het goederentransport op zich en door de andere goederenstromen die door het PHS ontstaan, denderen 90 bijna een kilometer lange treinen door die dorpen, zoals Rheden en Brummen; dat is bijna één kilometer lang. Dat kan niet de bedoeling zijn. Wil de minister samen met zijn ambtgenoot van VROM nadenken over regelgeving over bestaande spoorlijnen? Die is nu niet goed. Voor nieuwe spoorlijnen maken we intussen peperdure, bijna knotsgekke nieuwe inpassingen waarvan je jezelf kunt afvragen hoe nuttig ze zijn, maar voor bestaande lijnen hebben we niet eens goede regelgeving. Daarom verzoek ik de minister om hierover met zijn ambtgenoot van VROM te spreken en om de Kamer te

laten weten welke inpassings- en aanpassingszaken aan de orde zijn. Dat kan mede naar aanleiding van de aangenomen motie over het PHS, maar ook naar aanleiding van de aangehouden motie van collega Aptroot. Voor de N35 tussen Wierden en Nijverdal hebben we in een amendement 5 mln. geregeld en we hebben zelfs in december 2008 al middels de motie-Koopmans/De Krom laten weten dat de minister ook met extra geld moet komen. De minister is nu aan de beurt. Er moet geleverd worden. Dat geldt niet alleen voor dit deel van de N35, want ook voor het deel tussen Wijthmen en Zwolle moeten stappen worden gezet.

Verder wil ik weten hoe het zit met de tweede oeververbinding bij Rotterdam. Daarover zijn twee moties aangenomen, de motie-Madlener/Koopmans en de motie-Aptroot/Koopmans. Hoe zijn de gesprekken tussen de minister en het havenbedrijf verlopen?

Ik zeg ook nog iets over geluidswallen. Het gaat mij vooral om de praktijktest met alternatieve geluidswallen langs de A28. De resultaten daarvan vielen tegen. Nu heb ik een beetje verstand van de agrarische wereld en ik snap dus wel dat struiken in de winter niet al het stof afvangen. Daarvoor heb ik geen onderzoek nodig. De vraag is hoe we hiermee aan de slag gaan. Toen de boel bij dat project gedemonteerd is, bleek namelijk dat in een van de innovatieve schermen voor 8000 vrachtauto's per dag aan fijnstof was opgevangen en dat het dus toch wel succesvol was. Maar goed, ik ben geen techneut. Misschien moeten we hierop in een apart overleg terugkomen, want de commissie heeft vanmorgen ook besloten om de minister vragen te stellen over het in onze ogen achterlijke idee dat er voor koeien bij de Oostvaardersplassen schermen moeten komen, terwijl er bijvoorbeeld geen geld is voor geluidsschermen bij Vleuten of in Bolsward. Daar wonen gewoon mensen! Wel voor koeien, niet voor kinderen? Daaraan doet de CDA-fractie niet mee.

Over Emmen is een heldere motie aangenomen. Misschien is de uitvoering daarvan de eerste verantwoordelijkheid van de minister van VROM, maar het kabinet is nu wat kleiner en de ministers zitten waarschijnlijk wat dichter bij elkaar in de Trêveszaal en het wordt voor de minister dus nog makkelijker om te overleggen met zijn collega. Wat is de stand van zaken op dit punt? Is er overleg geweest met de regio om dit samen financieel afdoende te regelen?

Mijn voorlaatste punt gaat over de Ramspolbrug in de N50. Rijkswaterstaat is druk in de weer om die te vervangen; die vervanging is onderdeel van de Spoedwetprojecten en het is dus prima dat dit gedaan wordt. We moeten «spoed» echter niet verwarren met «stoppen met nadenken»; dat zou een slecht idee zijn. Er liggen daar twee jachtwerven: Royal Huisman in Vollenhove en Vitters Shipyard in Zwartsluis. Dat zijn twee parels van de Nederlandse economie en van de Nederlandse jachtenbouw. Zij krijgen problemen als we de vervanging laten doorgaan zoals die eerder bedacht is. Ik verzoek de minister daarom om ervoor te zorgen dat die brug zo wordt geconstrueerd dat die twee prachtige, VOC-mentaliteitachtige bedrijven hun werk kunnen voortzetten. Dat zal moeten gebeuren in overleg met de regio, want die moet daarvoor de portemonnee trekken, maar ik verzoek de minister om ervoor te zorgen dat Rijkswaterstaat daar niet helemaal met lege handen aankomt.

Tot slot kom ik bij de motie-De Rouwe uit februari 2008. Is het aantal speciale behandelingen van recidivisten van verkeersovertradingen inmiddels al uitgebreid? De minister had toegezegd om dit in het voorjaar van 2009 aan de Kamer te laten weten, maar dat voorjaar hebben we inmiddels allang achter ons gelaten.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Voorzitter. Ik heb niet zo'n grote bijdrage, want ik heb het idee dat we in de afgelopen drie jaar veel moties aangenomen hebben die ook daadwerkelijk zijn uitgevoerd. Daarvoor bedank ik de minister en de ambtenaren.

Ik wil wel graag weten hoe het staat met het wetsvoorstel over kilometer-tellerfraude. Dat is een jaar geleden bij Justitie beland, maar ik heb er sindsdien niets meer over gehoord. Ik zit inmiddels vijfentwintig jaar in de Kamer en ik ben hierover zo'n vijf jaar geleden begonnen. Er is onder andere twee jaar over nagedacht; ik wil het nu eigenlijk wel afronden. Wat Vught betreft sluit ik me aan bij de vragen van de heer Koopmans. Over de N35 zijn afspraken gemaakt met het Landsdeel Oost in het bestuursoverleg MIRT in het voorjaar en het najaar van 2009, maar men heeft het idee dat het Rijk de afspraken over het traject tussen Wierden en Nijverdal niet echt nakomt. Er zou voor financiering van het rijksdeel gezorgd moeten worden en men praat wel veel, maar die financiering is nog steeds niet rond, terwijl de regio nu bereid is om de helft van de financiering voor haar rekening te nemen. Mocht het nog steeds niet mogelijk zijn om duidelijkheid te geven over het rijksdeel van de financiering, kan dan toch niet aangevangen worden met de verkenning? Het project Combiplan Nijverdal is nu in de bouwfase en is al zover gevorderd dat het eigenlijk noodzakelijk is om nu te beginnen met die verkenning, want anders lopen die twee zaken straks langs elkaar. Dat kan nooit de bedoeling zijn, want dat veroorzaakt extra kosten en dan wordt de regio door alle wegwerkzaamheden onbereikbaar.

Ik heb ook twee opmerkingen over het spoor. We hebben een antwoord gekregen over de aansluiting van station Roosendaal op de lijn Essen-Antwerpen. Er zijn veel inspanningen verricht en het is dus heel jammer dat dit veel lastiger blijkt dan we in eerste instantie dachten. We hopen toch op een goede oplossing en we horen heel graag wat nu de exacte reistijd is in vergelijking met de reistijd met de oude Beneluxlijn, inclusief de overstaptijd. We willen graag weten wanneer de minister ons hierover kan informeren.

We gaan ervan uit dat de minister zich maximaal inspant voor het spoorbeveiligingssysteem, maar we zijn duidelijk niet gelukkig met ammoniaktransporten over een onbeveiligde baan. De inspectie heeft ontheffing gegeven omdat er geen wissels zijn en er weinig bebouwing is. Het voordeel is dan in ieder geval dat transporten niet meer over andere sporen door heel Nederland hoeven te rijden. Wij accepteren dat, maar hopen dat er ergens nog een gaatje komt om het krokodil- of het TBL1+-systeem in te voeren.

Er zou een pilot komen over verlaging van de minimumleeftijd voor buschauffeurs. Ik heb begrepen dat de AMvB hiervoor klaar is en dat dit onderwerp met de branche besproken is. Wanneer komt die AMvB naar de Kamer?

De uitvoering van de motie over Emmen stond ook op mijn lijstje. Het gaat me met name om het onderdeel van de motie waarin staat dat ook gekeken zal worden naar bijdragen vanuit de ministeries van V en W, OCW en EZ en het ministerie voor WWI. Hoe staat het daarmee?

Ook de organisatie van parkeergegevens staat op de agenda voor dit AO. Ik heb de stukken gelezen en mij bekruipt het gevoel dat we nog steeds geen goed antwoord hebben gekregen over wat nu de taak is van de overheid en wat de taak is van de markt. Dat geldt nu voor de organisatie van parkeergegevens, maar we hebben zoets ook gehad met het NWB inzake de motie-Koopmans, met het KNMI en met OV 9292. We moeten eigenlijk een pasklaar antwoord hebben op de vraag waar de scheiding ligt tussen wat de markt en wat de overheid doet. Het is heel raar dat de overheid een database gaat maken terwijl er ook vijf verschillende bedrijven in het land zijn die dat allemaal aan het doen zijn. Op de een of andere manier moeten we daarvoor dus een leidraad vinden.

De heer **Van Leeuwen** (SP): Voorzitter. De minister siert menig debat op doordat hij zijn oor goed te luisteren legt bij de volksvertegenwoordiging. Daarvoor verdient hij een compliment. Menig debat eindigt dan ook met een flink aantal toezeggingen. Bij het nakomen van de toezeggingen blijkt

de minister echter vaak een probleem te hebben. De vraag is waaraan dit ligt. Waar wordt die vertraging opgelopen? De minister heeft inmiddels zicht op zijn organisatie en ik verzoek hem dan ook om hierin snel verbetering aan te brengen. Kan hij hierop reageren?

Van de vele toezeggingen die de minister in het eerste kwartaal van dit jaar zou nakomen, blijken er veel nog niet opgevolgd te zijn. Er zijn een hoop vraagtekens. Ik zal niet alle toezeggingen noemen; ik haal er een paar uit. Hoe staat het bijvoorbeeld met de ATB-Vv-seinen, waarop mijn collega Roefs ook al duidde? Hoe staat het met de besteding van de brede doeluitkering? Hoe zit het met de verkorting van de EMA-cursus bij het CBR? Kortom: ik wil graag duidelijkheid. De minister heeft nog een hele dag om de termijn van al die toezeggingen te halen.

Wij hebben ook de indruk dat de minister toezeggingen soms wel erg summier nakomt. Hij belooft om iets aan te kaarten en meldt de Kamer vervolgens dat hij dat gedaan heeft, maar het gaat natuurlijk om de reactie op en de resultaten van dat aankaarten. Ik wil graag de toezegging dat de minister de Kamer daarvan goed op de hoogte zal stellen.

Aangaande het spoor kwam er gisteren een verrassing. De minister dacht een toezegging te hebben afgedaan met de brief van 25 november waarin hij aangaf dat een toeslag bij het reizen met de Fyra-treinen wel degelijk verplicht kan worden. Hoe kwam de minister aan deze informatie en wat was de juridische controle daarvan? Gisteren bleek op basis van informatie dat de NS reizigers wel degelijk tegen normale tarieven moeten toelaten. Dat gaat de NS nu ook doen. Ik ga niet nader in op alle commotie die veroorzaakt is doordat men hier en daar een soort zwijgen probeerde op te leggen; de vraag is wat er gaat gebeuren met alle mensen die tot nu toe onterecht die toeslag hebben betaald. Waarom was deze toeslag verplicht?

Over de hsl is ook nog voortgang te melden. De reizigersorganisaties willen dat de intercity Den Haag-Eindhoven over de hsl gaat rijden. Is de minister bereid om aan deze mogelijkheid mee te werken?

Er is teleurstelling over de Beneluxtrein. Naar aanleiding van het overleg met zijn Belgische collega geeft de minister aan dat de handhaving van de Beneluxtrein om twee redenen geen optie is: vanwege gebrek aan materieel en vanwege concurrentie met de Fyra. Dat zijn een beetje rare argumenten waarin we niet meegaan. Materieel kan worden besteld; daarop dringt de SP al een hele tijd aan. De minister moet daarmee dus aan de slag. De concurrentie met de Fyra is voor velen een schijnconcurrentie, want de Beneluxtrein stopt op andere stations en het tarief is beduidend anders. In juli 2009 is een motie van collega Roemer aangenomen die de regering ertoe opriep om tot het uiterste te gaan om de dienstverlening van de Beneluxtrein op het huidige peil te houden. Die motie wordt duidelijk niet uitgevoerd. Is de minister bereid om terug te gaan naar zijn Belgische collega om alsnog aan te dringen op uitvoering van deze uitspraak van de Kamer of moeten wij die Kameruitspraak herbevestigen in een VAO?

De minister juicht de komst van het nachtnet in Noord-Holland toe. Dat is terecht, want de plaatsen Alkmaar, Haarlem, Zaanadam en Amsterdam verdienen een nachtverbinding. Nu heeft de provincie aangegeven niet voor de opstartkosten hiervan te willen betalen. Zij hoopt dat de NS dit zal doen. Wat is het standpunt van de minister daarover en waarvoor gaat hij zich hard maken?

De Geschillencommissie Luchtvaart is opvallend lang bezig geweest om op haar website een verschil tussen vertraging en annulering aan te geven, maar nu geeft de minister doodleuk aan dat dit verschil niet duidelijk te maken is. Dat gaat dus niet gebeuren. In het debat hierover was de brede opvatting dat dit verschil duidelijk gemaakt dient te worden en nu blijft voor de reizigers die onduidelijkheid bestaan. Vanwaar deze ommezwaai? Is de geschillencommissie er nu voor de reizigers of voor de bedrijven? Wanneer wordt dit nu geregeld voor al die reizigers die

jarenlang onterecht geen vergoeding kregen bij een vertraagde vlucht? Wat gaat de minister hier concreet aan doen?

De minister heeft al meer dan een jaar geleden toegezegd op te gaan treden tegen de geluidsoverlast van motoren. Er wordt van alles onderzocht om de handhaving te verbeteren, maar de vraag is wat er het afgelopen jaar concreet is gebeurd.

Tot slot heeft de minister een kwaliteitsslag bij het CBR beloofd. Dat bleek ook verleden week tijdens het debat in de Kamer. Hij zal zorgen voor de vervanging van de raad van toezicht en hij is dus goed bezig; beter laat dan nooit. Wie schetst echter mijn verbazing toen ik een brief van het CBR las? Het schijnt het CBR weinig te boeien. De directie verantwoordt aan het personeel de hoge salarissen en geeft zelfs aan dat het heel goed gaat met het CBR. De directie geeft eigenlijk aan dat mijnheer Eurlings niet moet zeuren over hoge salarissen en dat verscherpt toezicht onterecht is. Wat vindt de minister van deze brief en van het optreden van het CBR?

De heer **Aptroot** (VVD): Voorzitter. Ik begin met een zeer welgemeend compliment. In het dikke pakket van moties en toezeggingen zitten weliswaar een paar moties en toezeggingen waarvan ik vind dat ze nu eens moeten worden uitgevoerd, maar het overgrote deel is gewoon conform afspraak afgehandeld of loopt nog volgens afspraak. Over heel veel dingen is dus wat mij betreft niets te zeggen omdat de minister zich – uiteraard met steun van alle ambtenaren – aan de afspraken houdt. Ik hoop dat de minister nog één extra ding doet. Ik sluit me daarbij een beetje aan bij collega Koopmans; hij vroeg de minister al om door te gaan met alle goede investeringen in het MIRT. De minister zei tijdens de debatten altijd «Ik kan u meedelen ...», waarna een stuk volgde waarin hij bijvoorbeeld aangaf dat hij die dag iets had ondertekend, bijvoorbeeld een besluit over de A4 Midden-Delfland. Ik ben dus benieuwd welk belangrijk besluit om de weg te verbreden of aan te leggen hij vandaag heeft genomen. Drie zetten? Dat lijkt me geweldig, want daar zou de minister ons en vooral alle Nederlanders een groot plezier mee doen. Ik daag hem dus uit: kom maar op, minister, dan kunt u nog meer applaus van ons krijgen.

Het valt mij wel op dat nog veel moties en toezeggingen die in het eerste kwartaal van dit jaar zouden moeten worden gerealiseerd, in de pijplijn zitten. Dat is wel een beetje begrijpelijk; het is vandaag de laatste dag van het kwartaal. Misschien is net vijf minuten voor deze vergadering weer iets binnengekomen, want antwoorden op vragen kwamen gisteravond ook nog even op het laatst binnen. Dat vind ik overigens niet fraai, maar ik begon mijn bijdrage heel positief en houd dat dus maar even vol. In elk geval staan er nog heel veel moties open. Het aansturen van ProRail, het alternatief voor de Beneluxtrein – wij vinden met de SP dat dit er moet komen – en de compensatie voor de CO<sub>2</sub>-uitstoot van het spoor, de standaardisering van het parkeerbeleid voor gehandicapten bij decentrale overheden, meer inzicht in de besteding van BDU-gelden, het parkeerbeleid bij decentrale overheden, de afgifteplicht van afval voor zeeschepen en mogelijke effecten van de economische crisis op de fasering van de exploitatie van de Tweede Maasvlakte: over al die zaken zou in het eerste kwartaal een antwoord naar de Kamer komen. Al die zaken lopen nu nog. Gelukkig is het eerste kwartaal pas vannacht om twaalf uur afgelopen. De minister heeft inmiddels weliswaar een uurtje minder door de zomertijd, maar het zal hem dus allemaal nog lukken? Die toezegging wil ik graag nog even horen.

Een aantal zaken kan ik overslaan. Vught vinden we natuurlijk allemaal een interessante gemeente omdat die zowel door de N65 als door het spoor wordt doorsneden en omdat de overlast daar fors toeneemt. Ik sluit me daarom aan bij de wensen van mijn collega's; we zijn het daarover Kamerbreed eens.

Ik ben blij dat collega Koopmans mijn aangehouden motie over het spoor heeft genoemd. Ik heb die motie aangehouden omdat de minister zei dat hij tijd nodig had om met zijn collega van VROM te overleggen over de overlast op het spoor. Zijn oud-staatssecretaris vervult inmiddels die rol van minister van VROM en dat overleg moet dus heel makkelijk te sturen zijn. Er moet echt een aanpak komen van geluid en trillingen, voor nieuw en vooral voor bestaand spoor. Er moet ook een norm komen voor trillingen. We zouden het heel goed vinden als de ministers daarmee nog voor het verkiezingsreces komen, al geven ze maar een eerste, voorlopige stand van zaken over wat geregeld kan worden en wat daarvoor in gang kan worden gezet.

Over de motie van collega Koopmans en mij over de tweede westelijke oeververbinding bij Rotterdam wachten ook wij de reactie van de minister af. De N35 is ook al door de collega's Koopmans en Roefs genoemd. Ook wij vinden dat de verkenning zou kunnen beginnen. De regio is prima bezig door te zeggen dat zij zelf de helft wil betalen en de andere helft, die door het Rijk betaald zou worden, wil voorfinancieren. Daarom moet er toch snel een antwoord komen hoe we dat gaan doen, zodat het deel van de N35 tussen Wierden en Nijverdal echt kan worden aangepakt, te beginnen met de verkenning.

De minister heeft laten weten dat hij toch het krokodilsysteem gaat installeren, maar dat systeem gaat er wel uit. Is het echt niet mogelijk om in één keer naar een goed, definitief systeem te gaan? We maken op deze manier een beetje dubbele kosten. Als dat moet vanwege de veiligheid, steunen we de minister daarin, want aan veiligheid kun je geen concessies doen. Met betrekking tot de Beneluxlijn heb ik het vervoer vanaf Roosendaal al genoemd.

Bij de behandeling van de begroting heb ik een motie ingediend over het openbaar vervoer in de Randstad. Die motie is breed aangenomen. We moeten toewerken naar één soort lightrailstelsel voor alle tram- en metrolijnen. De VVD-fractie wil dat en ik heb begrepen dat de Kamer die wens heel breed deelt. Hoe zit het hiermee? Kan de minister een eerste stand van zaken geven?

Ik wil ook iets zeggen over de voorstellen inzake het kenniscentrum parkeren en de organisatie van parkeergegevens. Er komt een kenniscentrum parkeren. Dat «zal niet alleen praktische informatie over parkeren bevatten» – krijg je dan uitgelegd hoe je een auto moet insturen? – «maar zal ook aandacht schenken aan ruimtelijk-economische en stedenbouwkundige aspecten in relatie tot parkeren». Wij zien dat helemaal niet zitten. Dat is nou echt een gemeentelijke taak. Wij verzoeken de minister daarom om te stoppen met dit overbodige werk en met deze bemoeizucht. We hebben ook geen onderzoek nodig naar hoe het met het aantal parkeerplaatsen gaat, want in de meeste steden zijn er te weinig en die steden moeten dat gewoon zelf oplossen. Wat ons betreft komt er dus geen kenniscentrum parkeren.

Een hele organisatie voor de parkeergegevens hoeft er voor ons evenmin te komen. Vanuit particulier initiatief is Parkeerlijn.nl opgezet; particulieren kunnen dat heus wel zelf oppakken. Er zijn bovendien genoeg gemeenten die goede verwijzingen hebben. Wij willen niet dat kwartiermakers dit initiatief gaan uitbouwen tot een overheidsdatabase. Laat dit maar gewoon aan de markt over. Ik verzoek de minister dan ook om hiermee direct te stoppen.

Ik heb ook nog iets op te merken over het E-team. Daarmee bedoel ik niet dat stelletje rechtvaardigheidzoekende maar redelijk gewelddadige types in een tv-serie, maar het Formule E-team met de «e» van elektrisch rijden. Het is een heel grote club met een heleboel bobo's en vips en de club staat nota bene onder leiding van een prins. We nemen dat voor kennisgeving aan, maar vinden die hele opsomming niet voldoende. Welke concrete resultaten worden verwacht en wanneer komen de adviezen met data, inclusief de afloopdata? Dit hele gezelschap kan niet zomaar na drie



of vier jaar nog doorgaan tegen behoorlijke kosten. Er moet een strak tijdschema komen en we moeten heel duidelijk aangeven welke adviezen we willen; daarna is het ook afgelopen.

Mijn opmerking over de sluzen in Zeeland kan ik weglaten, want dat onderwerp is van de agenda af.

De **voorzitter**: Het woord is aan de minister. Elke fractie krijgt gelegenheid tot vier interrupties.

Minister **Eurlings**: Voorzitter. Dank u voor de toegestane tijd aan het begin van het debat en tijdens de schorsing. Er zijn heel wat vragen gesteld over verschillende onderwerpen. Ik zal pogen om ze zo snel en gecondenseerd mogelijk te beantwoorden. Allereerst verheugt het mij zeer dat er heel wat complimenten zijn gegeven over de manier waarop wij pogen om uitvoering te geven aan moties; ik kijk daarbij met name naar mijn staf en geef die complimenten graag aan hen door. Ik begin mijn beantwoording met het blok «wegen». De Kamerleden hebben gevraagd naar Vught: hoe zit het precies met de A58 en de N65 en wanneer krijgt alles verder vorm? Zeker gelet op de aanwezigheid van wethouder Kraanen, kan mij de ernst hiervan niet meer ontgaan. Ik geloof overigens niet dat de heer Kraanen de enige aanwezige uit Vught is. Goedendag, mensen uit Vught! Los van uw aanwezigheid en de zeer succesvolle lobby – dat is ook een compliment, want daarvoor is de moeite genomen – begrijp ik ook waarom u die moeite heeft genomen. De gemeente Vught bevindt zich inderdaad op een soort kruispunt van infrastructuur en daardoor is de cumulatieve overlast behoorlijk groot. Het Rijk zal, samen met de regio, die Vughtse problematiek moeten bezien. Dat zal breder gebeuren, ook ten opzichte van de gehele N65 en de ambitie die in de mobiliteitsaanpak voor N-wegen is opgenomen. Ik noem ook de A58 en het programma voor hoogfrequent spoor. Die komen dus allemaal samen. Het gaat over een netwerk van verbindingen dat een grote samenhang vertoont.

Zoals toegezegd, bereiden wij momenteel met de regio de startbeslissing voor de A58 en de N65 voor. Hierin zal de problematiek van Vught nadrukkelijk worden betrokken. De Kamer heeft mij dat verzocht. Ik zeg dat hier nogmaals rondborstig toe.

Wat is de stand van zaken? Er wordt op breed ambtelijk niveau, waaronder de gemeente Vught zelf, de allerlaatste hand gelegd aan de probleemanalyse rond de N65. In overleg met Vught wordt daarnaast gewerkt aan een integrale notitie over de negatieve effecten van de rijksinfrastructuur voor Vught. Deze analyses zullen de basis vormen voor de startbeslissing van zowel de A58 als de N65. Ik wil die niet over de rand van de demissionaire regering kukelen. Wij zullen die al in het bestuurlijke MIRT-overleg van mei aanstaande bespreken. Dan zullen de beelden hierover zich nader uitkristalliseren. Ik zal proberen om hierover met de regio afspraken te maken. Ik zal de Kamer daarover laatstens in juni van dit jaar informeren. Dit komt dus weer snel terug bij de Kamer.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Men maakt zich vooral zorgen dat het te veel is gefocust op de weg en niet op de totale inpassing en integratie in het ruimtelijke geheel. Dat was wel de bedoeling. Ik breng die vrees graag over. Hier moet extra naar gekeken worden. Het mag niet alleen maar over de N65 gaan. Het moet ook gaan over de ruimtelijke opgaven die er liggen.

Minister **Eurlings**: We kijken breder dan alleen naar de weg. Wij kijken ook naar de samenhang met bijvoorbeeld het spoor en wat het cumulatief betekent. Er zijn vandaag vragen gesteld over het programma over hoogfrequent spoor. Met dit soort zaken is het altijd duwen en trekken. Daarom kan een effectieve lobby lonen. Het kan immers de prioriteit meer

helder krijgen langs de gehele lijn. Dat gaat zeker op omdat de zaak cumulatief bekeken moet worden. Het is immers een doorsnijding van twee kanten. Ons beeld is dat an sich, in de 4,5 mld. voor het programma voor hoogfrequent spoor, ruim geld te vinden is voor inpassing. Kunnen wij daarmee alles, langs al die lijnen? Nee, dat kunnen wij nooit. Volgens sommigen is echter «the sky the limit». Wij denken wel dat er met dit budget adequate maatregelen genomen kunnen worden. Wij zullen bekijken hoe het feit dat er een weg en een spoor zijn, tot extra slagen bij de inpassing moet leiden. Ik heb zo-even al toegezegd dit heel serieus te nemen.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Nog een vraag over het integrale karakter. Het gaat niet alleen om weg en spoor, maar ook om de ruimtelijke agenda met een groenopgave. Ook dat zit volgens mij in het plan, zo meen ik mij te herinneren van het commissiebezoek.

Minister **Eurlings**: Ik kom daarop terug. Wij zitten nog in het ambtelijk circuit. Het is moeilijk om daar nu al en detail bestuurlijk op te reageren. Ik kom daar graag te uit en te na op terug naar aanleiding van het BO-MIRT. Ik neem het nu mee. Wij proberen altijd zo integraal mogelijk te denken. De vraag is natuurlijk hoe het allemaal te financieren. Daarbij komt ook VROM een beetje in beeld. Ik neem het mee en kom er expliciet op terug bij beantwoording van de vragen over het BO-MIRT.

De heer **Koopmans** (CDA): Ik trek de conclusie dat volgens de minister de leefbaarheidproblemen als gevolg van de infrastructurele vierending door de betrokken medewerkers absoluut meegenomen worden. Dat is goed nieuws. Nog een vraag over de gevolgen van het programma voor hoogfrequent spoor. Als gekozen wordt voor een herroutering van het goederenvervoer betekent dit dat het aantal treinen door Vught stijgt van 354 naar 458 per dag. Dan heb ik het nog niet eens over wat er gebeurt als de boog bij Meteren wordt aangelegd. Wij zijn daar, net als de minister, een voorstander van. Dat kan en mag tot niets anders leiden dan tot de forse erkenning van de noodzaak dat er in Vught iets gebeurt. Dat moet een erkenning zijn inclusief portemonnee. Deze gevolgen kunnen wij niet eenzijdig neerleggen bij de inwoners van Vught.

Minister **Eurlings**: Dat ben ik helemaal met de heer Koopmans eens. Ik kan dat niet helder genoeg zeggen. Wij kijken naar de vervoersprognoses bij de gewenste inpassing. Dat zijn de vervoersprognoses in het kader van het hoogfrequent spoor enerzijds en de basisnetdiscussie anderzijds. Het gaat dan ook over de externe veiligheid en de betekenis daarvan. Die komen allebei naar voren. Reroutering van spoor en autonome groei van goederenvervoer over spoor versterken elkaar. De vervoersprognoses spelen een belangrijke rol, net als de externe veiligheid. Het is waar wat de heer Koopmans zegt. Bij de twee doorsnijdingen wordt ook gekeken naar de leefbaarheid, binnen de marge van wat verantwoordelijk is. Die moeten wij zoveel mogelijk dienen. Dat pleidooi heeft de heer Koopmans in eerdere debatten krachtig gemaakt. Veel collega's hebben dat ook gedaan. Ik zeg nogmaals tegen de heer Koopmans dat wij dit punt serieus nemen. De leefbaarheid van Vught gaat ons aan het hart. Dit punt komt snel weer terug.

Wat is de stand van zaken in het oosten van het land, bij de N35? Eerst het deel Wierden-Nijverdal. De heer Koopmans, mevrouw Roefs en de heer Aptroot vroegen ernaar. Momenteel wordt door het ministerie, in overleg met de provincie Overijssel, de raming van de regio nader geanalyseerd. Tevens vindt op dit moment een scopeaanpassing plaats van het Combiplan Nijverdal, zowel qua inhoud als financiële uitwerking. Op basis van de conclusie van deze ramingen zullen nadere uitspraken worden gemaakt over de start van de verkenning en over het zicht op financiering,

waarbij de optie van voorfinanciering van 35 mln. heel nadrukkelijk meegenomen wordt.

Dit is van belang omdat de financiering van het rijksdeel uit het MIRT na 2020 gedekt moet worden. Op verzoek van de heer Koopmans is daarop stevig ingezet. Het is het eerste project dat uit het verlengde MIRT wordt gefinancierd. De Kamer vroeg daarom en ik heb dat toegezegd. Dan is echter wel voorfinanciering nodig, om te voorkomen dat je tot na 2020 moet wachten. De start van de verkenning kent een snellere en betere procedure. Die is inmiddels in gang gezet. De volgende middelen zijn inmiddels toegezegd: door het Rijk 50% en door regio en Rijk 50% in het verlengde MIRT. Een bedrag van 5 mln. is reeds beschikbaar door amendement 31 700 A, nr. 70, van december 2008. Het streven is om tijdens het BO-MIRT van dit voorjaar de aanvangsbeslissing voor de verkenning te nemen. Dat is het doel. Dat schuiven wij niet meer vooruit. Van belang daarbij is dat het beeld van de raming en de afspraken voor financiering helder kunnen worden gemaakt. Ik heb geen enkele reden om daaraan te twijfelen. Wij willen vooruit. De regio wil ook vooruit. Dat moet dus goed kunnen komen. Wij gaan dus gewoon door, zelfs buiten carnavalstijd.

Dan de N35, Zwolle–Wijthem. Ik krijg eind deze week de verkenning en het alternatief aangeboden. Ook dat komt dus zeer snel. Ik zal de Kamer die doen toekomen, zodra ik terug ben van de handelsmissie naar Brazilië. Wellicht kan het op afstand getekend worden. Dat bevalt goed, kan ik de Kamer zeggen! In Brazilië is het immers altijd carnaval. Wij gaan daar echter serieus werk doen. Al weet ik uit ervaring dat het gevoel vóór een werkbezoek geheel kan afwijken van de gevoelens achteraf.

Dan de N50 en de nieuwe brug bij Rampspol. Het CDA vraagt naar de stand van zaken. De scheepswerven in Vollenhove en Zwartsluis zijn inderdaad bedrijven om trots op te zijn. Ik kan dat voluit beamen. Daaraan is te zien hoe goed Nederland het nog steeds doet. De scheepswerven vrezen dat het onmogelijk wordt om nieuwe schepen onder de Rampspolbrug door te laten varen, met name door de ligging vlakbij de Balgstuw. Ik ga eerst procesmatig op de zaken in en dan inhoudelijk, al is het tweede altijd belangrijker dan het eerste. Procesmatige zorgen zijn pas bekendgemaakt toen het tracébesluit al genomen was. Dat maakt de zaak enigszins complex. Inhoudelijk neem ik de zorg zeer serieus. Ik heb Rijkswaterstaat gevraagd om zo snel mogelijk, stante pede dus, met de werven in overleg te treden en met de burgemeester. Dat overleg heeft duidelijk gemaakt dat het transport bij de nieuwe brug an sich fysiek niet onmogelijk wordt, al is het wel moeilijk. Er vindt nader overleg plaats om de potentie van de jachtwerven vol in stand te houden. Daar gaat het om. Zij moeten vooruit kunnen. Daarbij wordt nagegaan of het mogelijk is het transport in aangepaste vorm te realiseren. Dat wat betreft de inspanning van de kant van de werven en de gemeente, samen met Rijkswaterstaat. Ik wil van mijn kant nadrukkelijk bezien of het ontwerp van de brug kan worden geoptimaliseerd. Het denken stopt dus niet. Natuurlijk ben ik heel blij dat de Raad van State het tracébesluit voor de N50-Rampspol–Ens vorige week woensdag onherroepelijk heeft verklaard. Dat hebben wij wel eens anders meegemaakt. Het gaat dus goed en voorspoedig. De opdracht aan de markt is er ook uit. Ik zal ulthiem proberen om enerzijds te optimaliseren binnen het besluit en anderzijds nog voor de zomer de schop de grond in te jagen. Ik houd de Kamer daarvan op de hoogte, in een goed gesprek. Ik heb dus nog steeds goede hoop dat wij er met optimalisaties uit moeten kunnen komen. Ik heb de Kamer ook al schriftelijk laten weten binnen de strakke aanpak alles op alles te willen zetten. Het kan niet zo zijn dat de werven in hun ontwikkeling worden geremd.

De heer **Koopmans** (CDA): Ik was tevreden, totdat de minister verwees naar het schriftelijke antwoord. Daarin heeft de minister wel heel erg de

hand op de knip en is het nadenken wat weinig verwoord. Ik vind de minister nu wat royaler. Ik onthoud liever de royale versie en reken die ook tot beleid.

Minister **Eurlings**: Daarom is het goed dat de heer Koopmans daar, ondanks het schrijven, naar vroeg. Laten wij wat ik hier heb uitgesproken maar zien als «de lijn». Het was overigens ook schriftelijk zo bedoeld. Soms helpt het echter al ik het met een zachte g nog eens benadruk. Dat klinkt wat vriendelijker!

Hoe staat het met het overleg met de regio Emmen? Inderdaad, het voortouw ligt bij de nieuwbakken minister van VROM. Wat is de stand van zaken? Er loopt een MIRT-verkenning. Er is geregeld overleg. De verkenning moet afgerond worden. Daaraan wordt hard gewerkt. In die verkenning wordt onderzocht hoe de beschikbare middelen optimaal kunnen worden ingezet. Ook hier geldt dat het dit jaar tot ordersvorming moet komen. Vanuit VROM is mij aangegeven dat VROM koerst op het MIRT-overleg dit najaar. Zo is het mij meegegeven om in het BO-MIRT te bespreken. De voortgang wordt echter al in het voorjaar-BO-MIRT besproken. In het schrijven aan de Kamer, uiterlijk in juni van dit jaar, afhankelijk van de snelheid van verwerking van de gesprekken, zal de voortgang nader aangegeven worden. Daarbij heeft VROM het eerste woord. Een en ander komt dus in de komende maanden terug bij de Kamer.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Ik snap dat de minister het tijdpad niet heel precies kan schetsen. Een en ander ligt in de handen van VROM. Heeft de verplaatsing naar het najaar ermee te maken dat Emmen het businessplan nog niet klaar heeft? Ik dacht te weten dat VROM enorme haast heeft.

Minister **Eurlings**: De detailkennis ontbreekt mij hier. Ik zal mijn collega van VROM vragen om de Kamer schriftelijk te informeren over de voortgang.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Kan in die brief ook een antwoord opgenomen worden over de zoektocht naar geld bij andere ministeries? Ook dat was een onderdeel van de motie.

Minister **Eurlings**: Ik zal haar dit zo doorgeven. Ik heb er vertrouwen in dat zij daarop een overtuigend en verantwoord antwoord zal geven, mede namens haar collegae.

Wat is de stand van zaken bij de nieuwe recidiveregeling voor verkeers-overtredingen? Ik kan mevrouw Roefs zeggen dat de verwachting is dat het wijzigingsbesluit voor de recidiveregeling op korte termijn wordt behandeld in de ministerraad. Het komt dus heel snel terug in de Kamer. Mijn inschatting is: nog ruim voor de verkiezingen. De Kamer kan dit dus op korte termijn tegemoet zien. Wellicht dat het nog behandeld kan worden door de Kamer in de huidige samenstelling.

De heer Van Leeuwen vraagt naar de geluidsoverlast door motoren. Dat is een lastig onderwerp, waarvan ik heb gezegd een en ander nader te zullen bestuderen. Ik heb direct gezegd dat het complex is om het in de praktijk op te lossen. Het valt en staat met mogelijkheden voor handhaving. Er is immers geen apk voor motoren. Bovendien schroef je er, net als bij brommers, zo weer iets anders op. Het is moeilijk, omdat uitlaten gemakkelijk verwisseld kunnen worden. Handhaving door politie is arbeidsintensief en lastig. Vandaar dat wij met VROM serieus naar alternatieven kijken. Houdt u vast, want hier komt een nieuw woord voor Scrabble: geluidsnuffelpaal. Dat is waaraan wij denken, al is het natuurlijk niet zo dat je geluid kunt ruiken. Niets is echter onmogelijk als je twee ministeries samen laat optrekken! Zodra ik er een nader beeld van heb, zal ik de Kamer daarover informeren.

De heer **Aptroot** (VVD): Als het maar geen kastje is!

Minister **Eurlings**: Wij gaan door, maar zonder kastje.

De heer Koopmans vraagt naar de informatieve schermen. In het algemeen geldt dat in het kader van het innovatieve programma Luchtkwaliteit het effect van de verschillende types is onderzocht. Er blijkt een positief effect bij de traditionele schermen op te treden. Uit de proef bleek dat innovatieve schermen geen extra positief effect zouden opleveren. Daaruit hebben wij geconcludeerd dat wij door willen gaan met de traditionele schermen. Ik ben echter getriggerd door de opmerking over het weggehaalde scherm, waarin het fijnstof van 8000 vrachtwagens is gevonden. Dat insinueert dat er misschien toch een meerwaarde is. Ik vraag de heer Koopmans of het goed is als ik hierop schriftelijk terugkom. Ik wil hiernaar serieus onderzoek plegen. Ik wil weten of dit een extra positief effect is of dat het gemiddeld uitkomt op het effect bij een gewoon scherm.

De heer **Koopmans** (CDA): Ik heb niet alle bronnen zo bij de hand. Ik zal hierover schriftelijke vragen stellen.

Minister **Eurlings**: Kan ook. Perfect. Heel goed. Bronvermelding helpt ons altijd bij de beantwoording. Ik ga hierop graag nader in.

Dan kom ik bij de stand van zaken bij de kilometertellerfraude. Mevrouw Roefs vraagt hier niet voor het eerst naar. Ik heb eerder gezegd dat ik het op zich een belangrijk punt vind. Het is moeilijk uit te leggen dat het in feite niet eens strafbaar is om de teller terug te draaien. Wat is er aan de hand? In nauwe samenwerking met de RDW en in goed overleg met politie, justitie, de automobielbranche en de stichting NAP is in het afgelopen jaar aan de voorbereiding van het wetsvoorstel gewerkt. Ik heb op 11 april vorig jaar gezegd dat het totale traject ongeveer twee jaar zou duren. Dan komen wij uit op medio 2011. Na de ambtelijke voorbereiding ligt de conceptwijziging van de Wegenverkeerswet van 1994 ter consultatie bij het College Bescherming Persoonsgegevens. Dat kijkt ernaar en geeft advies. Daarna wordt het voor de overige gebruikelijke toetsing aangeboden. Wat is de verdere verwachting? Ik denk dat voorstel nog voor de zomer naar de Raad van State kan worden gestuurd. Aan het eind van het reces gaat het richting de Kamer. Dat is de planning van dit moment.

Hoe zit het met de parkeergegevens? Veel woordvoerders hebben ernaar gevraagd. Het beeld is dat het niet nodig is en vooral dat een vervaging van de grens tussen markt en overheid optreedt. Doet de overheid niet te veel, zo is het gevoelen. Wat is nu precies de rol van mijn ministerie? Verkeer en Waterstaat ondersteunt het proces om tot een beter beheer en betere uitwisseling van parkeerdata te komen. De partijen zelf hebben immers aangegeven dat dit onvoldoende lukte. De decentrale partijen waarderen deze ondersteuning zeer en hebben er nadrukkelijk zelf om gevraagd om die voort te zetten. Wij doen het met behulp van Connekt, een vertrouwd publiekprivaatsamenwerkingsverband. Mensen van P1: Parkeerlijn zijn actief betrokken bij het proces en werken zeer constructief mee.

Wat is de verdere stand van zaken met de verdere partners in het veld? Ik heb in mijn brief van 16 maart jl. aan de heer Hylkema, directeur en eigenaar van P1: Parkeerlijn, gewezen op maatregel 11 uit de bijlage van de Aanpak Multimodale Reisinformatie van juli vorig jaar. Aanleiding voor het onderzoek naar parkeergegevens was de versnippering, de onvolledigheid en de gebrekkige kwaliteit van de parkeergegevens. Automobilisten kunnen daarom geen bewuste keuze maken voorafgaand en tijdens hun reis. Dat was de klacht. Publieke en private parkeerexploitanten willen hun parkeergegevens onder voorwaarden ter beschikking stellen aan potentiële gebruikers van deze gegevens. Denk aan de ANWB, aan de

tom-tom's van deze wereld, en aan de NS. Zij kunnen hun klanten veel beter en accurater, in realtime, informeren over deze schakel in de verplaatsingsketen. De betrokken partijen, waaronder P1, hebben in februari geconcludeerd dat hiervoor een nader te bepalen onafhankelijke partij een dataloket in de vorm van een zoekmachine moet maken. De eisen voor de uitwisseling van parkeergegevens moeten gestandaardiseerd worden. Dat was de conclusie die naar voren kwam. Wij ondersteunen het en gaan er niet zelf wat aan doen. Ik benadruk dat. Ik kan zeggen dat wij nu al stevig in onze taakstelling zitten. Als ik de verschillende verkiezingsprogramma's op mij laat inwerken, denk ik dat het in de toekomst niet veel ruimer zal worden. Wees er dus van verzekerd dat wij niet allemaal dingen gaan doen die de markt moet doen.

De heer **Aptroot** (VVD): Het gaat dus om de partijen bij elkaar brengen en de zaak een beetje stimuleren. Daarna houdt de bemoeienis en inzet van overheidswege op?

Minister **Eurlings**: Daar komt het op neer. De heer Aptroot heeft gevraagd naar het kenniscentra et cetera. Eind 2008 is een lang debat gevoerd over parkeren. De heer Koopmans en anderen hebben daarom gevraagd. Vanuit de Kamer is toen breed gevraagd naar een landelijke voorziening voor het delen van kennis. Zaken moesten worden uitgewisseld. Wat moet zo'n centrum doen? Het moet de decentrale overheden helpen bij hun beleid. Wat werkt en wat niet? Het gaat om het uitwisselen van ervaringen. Er wordt geen nieuw instituut opgericht. Dit kenniscentrum is een onderdeelje van het KpVV. De kosten worden opgevangen. De kosten worden ook opvangen binnen het budget van het KpVV. Ik geef er bij wijze van spreken geen geld aan uit. Het klinkt heel stevig, maar het gaat om een organisatie die heel «lean and mean» is. Die is aangehecht aan het KpVV en is puur ondersteunend voor private partijen en decentrale overheden, die zelf hun programma organiseren en beleidsruimte hebben. Ik zeg het nadrukkelijk zo. Ik wil niet de verkeerde verwachting bij de Kamer wekken, namelijk dat de overheid allemaal dingen gaat doen die zij niet moet doen. Ik wil ook in het land niet de verwachting wekken dat er van alles op financieel gebied gaat gebeuren. Dat zit er gewoon nog niet in. Ik denk dat wij het op deze manier handig hebben gedaan. De vraag uit de Kamer was om de zaken beter op elkaar aan te laten sluiten. Wij komen daaraan zo lean and mean mogelijk tegemoet.

De heer **Aptroot** (VVD): Ik ben redelijk gerustgesteld. Bij aanjagen of partijen bij elkaar brengen zijn immers andere overheden aan het werk. Ik ben ervoor dat het, zodra het kan, stopt in termen van mensuren en euro's.

Minister **Eurlings**: Wij geven er geen euro aan uit. Het is echter niet zo dat ik mij erover op de borst wil kloppen. Wij hebben het lean and mean, klein en efficiënt, willen regelen. Het komt uit het bestaande KpVV-budget. Het hoort gewoon bij het KpVV. Meer is ook niet nodig. Uit gesprekken met de partijen wordt ook duidelijk dat dit het doel dient. De overheid hoeft dus niet, heel overdreven, allerlei zaken naar zich toe te trekken. Ik ben blij dat ik dat beeld kan wegnemen. Bij een aantal private partners is ook het beeld ontstaan dat het te ver ging. In de onderlinge contacten hebben wij dat beeld behoorlijk kunnen bijstellen.

De heer **Van Leeuwen** (SP): Een zin in het betoog van de minister intrigeert mij: het systeem staat of valt met relevante data. De minister zegt dat die onder voorwaarden beschikbaar worden gesteld. Daarover gaan de onderhandelingen. Welke voorwaarden worden gesteld? Wat moet ik mij daarbij voorstellen?

Minister **Eurlings**: Het kunnen voorwaarden zijn waaronder de gegevens gebruikt kunnen worden. Het gaat ook om eenduidigheid of wederkerigheid, het idee van gegevens voor gegevens. Ik wil de Kamer daarover graag schriftelijk nader informeren als de zaken uitgekristalliseerd zijn. Wie directeur Olthoff kent, weet dat die van doorpakken houdt. Wij wachten er dus niet extreem lang mee. Als enigszins helder is waaruit de voorwaarden zullen bestaan, laat ik dat de Kamer weten.

Hoe zit het met het Formule E-team? In het algemeen overleg van 9 december over het elektrisch rijden is toegezegd dat in juni een voortgangsrapportage aan de Kamer wordt gestuurd. Daarin wordt aangegeven wat de voortgang is. Wat is er tot nu toe gebeurd? Het heeft even geduurd voordat het E-team er was. Vooruitlopend op de dag van vandaag zijn er al veel gesprekken met marktpartijen geweest. Het gesprek van prins Maurits met de top van Renault en Nissan was bijzonder interessant. Hij is een uitermate geschikt voorzitter voor dit soort werk, ook internationaal. Hij heeft geprobeerd de interesse van bedrijven te wekken om juist in Nederland de eerste goede elektrische automobielen op de markt te zetten. Wij hebben dat nodig. Nederland wil een voorlopersrol spelen. Rijkswaterstaat wil er 400 kopen. Het bedrijfsleven wil 3000 van die wagens afnemen. Die hebben zich gecommitteerd. De omgevingsanalyse, ook van wat er allemaal in Nederland gebeurt, is gedeeld. Wij willen niet dat een mooi initiatief van Amsterdam, geen milieuzone voor personenauto's maar positief milieubeleid met elektrisch rijden, niet in lijn ligt met plannen van gemeenten zoals Rotterdam, Schiedam of weet ik waar. Dan bereiken wij niet de kritische massa die nodig is om het echt succesvol te maken.

De keuze voor de proeftuinenregeling wordt zeer binnenkort bekendgemaakt. Ik heb een week geleden deelgenomen aan een eerste bijeenkomst op het ministerie met het kernteam met de heer Koornstra, mevrouw Smit en prins Maurits, inclusief de schil van RAI, Bovag, ANWB, Natuur en Milieu. Alle relevante organisaties zitten er zo'n beetje in. Ik verwacht daar veel van. Men is volop bezig. Ik hoop dat dit E-team even krachtig is als het A-team van twintig jaar geleden!

De heer **Aptroot** (VVD): Ik heb het verzoek aan het team om een ding mee te nemen. Ik heb twee weken geleden in Auto Motor und Sport een heel interessante vergelijking gelezen. Daarin staat dat de elektrische auto wel aardig is, maar dat ook belangrijk is hoe de elektriciteit opgewekt wordt. Een Duits onderzoek daarover had als stevige uitkomst dat een elektrische auto in Duitsland, die rijdt op een Duitse energiemix, meer vervuult dan een moderne benzine- en dieselmotor. Een elektrische auto, die rijdt op elektriciteit opgewerkt met kernenergie, vervuult minder dan een moderne benzine- of dieselmotor. Ik zou het prettig vinden als het E-team dit meeneemt, in overleg met mensen van VROM. Anders focussen wij op het voertuig, terwijl de opwekking van energie veel belangrijker is. Dan komt ook onze wens om te komen tot meer kerncentrales in beeld!

Minister **Eurlings**: Ik constateer dat in het licht van de klimaatopwarming kernenergie een veel positievere manier van elektriciteitsopwekking is dan die met bruinkoolcentrales of andere centrales. Dat zijn gewoon feiten. Ik heb dat niemand horen weerspreken. Wie weet wat er in de nabije toekomst op dat vlak mogelijk is? Hoe het ook zij, er zijn andere bronnen van duurzame energie, zoals windmolens. Ik wil een energienet stimuleren die CO<sub>2</sub>-technisch gezien optimaal is. Een van de redenen waarom ik enthousiast geworden ben over prins Maurits als voorzitter is nu juist dat hij in onze gesprekken continu het belang van dit totaalplaatje heeft aangegeven. Hij heeft steeds gezegd dat dit er ook bij hoort. Dan heb ik het niet alleen over kernenergie, maar ook over windenergie en alles wat daarbij hoort. Je kunt het ook zo regelen dat je netten gebruikt waar een deel van de dag heel veel gebruik van wordt gemaakt, terwijl de rest van

het etmaal sprake is van overcapaciteit. Denk aan de discussie over ProRail en het net waarmee treinen worden bediend. Daar is ook sprake van pieken, maar ook van heel veel dalen qua consumptie. Als je in de dalen auto's kunt opladen, is dat ook heel efficiënt. Dat totaalplaatje wordt meegenomen en ook op dat punt zou dit team meerwaarde moeten hebben. In het algemeen vind ik ook dat benzine- en dieselmotoren extreem veel schoner zijn dan vroeger het geval was. Wij moeten dus ophouden met het verketteren van de conventionele techniek, want die heeft ons juist frisse lucht opgeleverd. Een BMW met een dieselmotor uit 1975 is 50 keer zo vuil als een BMW met een dieselmotor uit 2009. Daar blijf ik op attenderen, want dat zijn de feiten. We maken dus megamilieuwinst dankzij die veel schonere en groenere prachtautomobielen. Het algemene beeld is overigens dat een gewone benzinemotor ongeveer 30% van zijn energie in de wielen steekt. De rest vloeit via de warmte weg, maar een elektrische motor kan een rendement tot 90% halen. Daar kun je dus flinke winst behalen. Veel energie uit een elektromotor komt terecht in de voortstuwing. Dat is een mooi element van elektrische mobiliteit. Het is wat dit betreft dus en-en. Wij zullen het de komende tijd nog vaak moeten hebben van het verbeteren van de conventionele techniek.

Hoe staat het met het versneld opleggen van educatieve maatregelen? De Kamer krijgt op korte termijn een brief waarin ik de verschillende stappen schets die doorlopen moeten worden om een educatieve maatregel op te leggen. Bij deze stappen gaat het om het uitbrengen van een mededeling door de politie aan het CBR, het opleggen van de maatregel, de betaling van betrokkene, het inplannen van de cursus, de start en de afronding van de cursus. In de toekomst kunnen educatieve maatregelen in de praktijk door verbeteringen binnen de politie, bijvoorbeeld door het gebruik van automatisering, versneld worden opgelegd. Daar gaat het om. Er moet zo snel mogelijk na de daad worden gekomen tot lik op stuk, dus tot de straf. Dan zit het nog tussen de oren. Dan heb je veel meer kans dat de les blijft hangen. Als het heel lang geleden is, herinnert men zich de overtreding nauwelijks meer. Daarnaast worden met de verwachte inwerkingtreding van de wijziging van het Reglement rijbewijzen in verband met de Wet dwangsom de door het CBR te hanteren termijnen veel explicieter vastgelegd. Die worden gewoon vastgepind. Het gaat om termijnen voor het opleggen van een educatieve maatregel en het inplannen van de cursus voor de bestuurder. Op deze manier willen wij er in de praktijk voor zorgen dat de opvolging een stuk sneller plaatsvindt dan nu het geval is. Wel ben ik met mijn staf nog aan het nadenken over de volgende kwestie. Soms duurt het in uitzonderingsgevallen om goede redenen langer. Je zit soms met de bewijsvoering in de knel. Soms duurt dat gewoon een tijdje. Ik wil echter voorkomen dat de desbetreffende persoon zijn cursus ontloopt. Je kunt dus uitzonderingen hebben waarbij het toch lang duurt. De vraag is of je desondanks tot een versnelling moet komen. Ik vind van wel, vandaar ook het belang van de politieautomatisering en de expliciete termijnen bij het CBR waarop wordt toegezien. Wij willen een strakke lijn op dat punt. Als je de termijnen inkort, bestaat de kans dat je een aantal uitzonderingsgevallen over het randje laat kieperen, maar dat wil ik niet. Misschien is het mogelijk om de cursus in de praktijk met een combi van de wettelijke termijn en het niet verder afgrendelen veel sneller op te leggen, want dan hebben wij «the best of two», maar daar ben ik nog niet helemaal uit. Daar kijken wij nog naar.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Misschien kan de minister ook schriftelijk reageren op het volgende. Ik weet niet meer waar ik het heb gelezen, maar ik heb het ergens in de krant gelezen. Iemand begint met een educatieve maatregel, maar krijgt vervolgens te horen dat hij is vrijgesproken van zijn overtreding. Toch moet de persoon de educatieve maatregel afmaken en betalen.



De **voorzitter**: Daar zijn voorbeelden van. Wellicht kan de minister daar iets over toezeggen.

Minister **Eurlings**: Ik kan de Kamer gelukkig goed nieuws brengen op dit punt. Het klopt dat de persoon een bestuursrechtelijke sanctie was opgelegd, terwijl hij strafrechtelijk vervolgens werd vrijgesproken. Het CBR heeft hedenochtend besloten om niet verder te gaan met de maatregel en die dus in te trekken. Dat lijkt mij de juiste gang van zaken, hoewel een beetje bijles niet gek is. We hebben overigens eerder uitgesproken dat zo'n maatregel alleen voor de rotte appels is. Deze kwestie is dus hersteld.

Ik ga nog even door met het CBR. De directie heeft aangegeven dat het goed gaat met het CBR. Ik zit daar tweeledig in. Ik heb in een vorig debat aangegeven, en dat houd ik staande, dat het met het CBR op sommige vlakken beter gaat. Er wordt veel tijd in gestoken. Ik heb de heer Anker in dat kader vaak een compliment gegeven voor de inspanningen die hij zich wat dat betreft heeft getroost. Zijn we er daarmee? Neen, we zijn er nog niet. Ook de reorganisatie is van belang. Ik laat ook nog een onafhankelijk onderzoek uitvoeren naar de financiën, want die moeten goed worden gedocumenteerd en een en ander moet ook transparanter worden. Er wordt ook gekeken naar de cultuur binnen het bedrijf. Ik blijf mij zorgen maken, en dat moet echt beter, over het feit dat binnen het bedrijf sprake is van: wij en zij. Het is niet een bedrijf, sprekend vanuit het bedrijf, waarvoor geldt: het is van ons allen. Die sfeer moet wel weer terugkomen. Dat is niet alleen een zaak van de directie en de raad van toezicht, maar ook een zaak van de ondernemingsraad. Het gaat niet aan om continu uitlatingen te doen tegen het belang van het bedrijf in. Ook de OR moet kijken of er mogelijkheden zijn om iets bij te buigen en om compromissen te sluiten. Daarna kan men samen trots zijn op het CBR. Ik hoop dat het versterkte toezicht op een gegeven moment niet meer nodig is, maar wij zijn er nog niet helemaal. Een aantal zaken moet nog plaatsvinden, zoals de reorganisatie die volop bezig is en het onafhankelijke onderzoek, want dat biedt de mogelijkheid om bepaalde conclusies te trekken. Vervolgens kunnen we verantwoord op iets grotere afstand gaan staan. Er zal op zeer korte termijn ook een nieuwe voorzitter van de raad van toezicht komen en ook op andere niveaus zullen nieuwe bestuurders worden benoemd. Dan nog iets over de vergoedingen. Ik heb van mijn hart geen moordkuil willen maken. Ik vind de vergoedingen echt hoog. Ik was verrast door het feit dat er als gevolg van een soort van functieherwaardering een flinke verhoging had plaatsgevonden. Ik heb daarom besloten een statutenwijziging door te voeren, waardoor de minister van Verkeer formeel verantwoordelijk wordt voor de benoeming van de directieleden. Dat is nu nog niet het geval, want nu doet de raad van toezicht dat. Dat trekken wij dus strakker. Ik heb voorts aangegeven wat onze lijn wat dat betreft zal zijn. De Balkenendenorm is het maximum. Dat lijkt mij royaal genoeg. Dat is misschien evenveel als de heer Balkenende verdient, maar 30% meer dan de heer Balkenende ontvangt. Wat dat betreft zullen de mensen nog jaloers zijn op de directie van het CBR.

De heer **Van Leeuwen** (SP): Ik dank de minister voor de beantwoording. Wanneer worden er conclusies getrokken naar aanleiding van het onafhankelijke onderzoek? Wanneer wordt de statutenwijziging doorgevoerd? We blijven namelijk met dat punt zitten. De kwestie van de nieuwe benoemingen heeft zijn eigen dynamiek.

Minister **Eurlings**: Het duurt nog even voordat de statutenwijziging rond is, misschien een maand, anderhalve maand. Het lijkt mij echter niet dat die wijziging heel complex zal zijn. Ik heb er het volste vertrouwen in dat de nieuwe mensen de Balkenendenorm als maximum zullen hebben. Ik heb er ook een gesprek over gehad met het CBR. Als er een nieuwe

voorzitter van de raad van toezicht is, zal ik direct het gesprek met hem daarover aangaan. Dat is vanaf nu de lijn. Geen nieuwe benoemingen meer van mensen die boven de Balkenendenorm zitten.

De heer **Van Leeuwen** (SP): Concreet: al duurt de statutenwijziging nog een jaar, deze geldt met terugwerkende kracht vanaf heden.

Minister **Eurlings**: Niet qua verantwoordelijkheid wat betreft de benoemingen, dus officieel, maar er is ook nog zo iets als officieus. Een versterkt toezicht betekent dat ik mij er iets steviger tegenaan bemoei dan vroeger gebruikelijk was. Ik zal mij er ook over verstaan met de nieuwe voorzitter van de raad van toezicht, in die zin dat dit gewoon de lijn moet zijn. Die wordt ook breed gesteund door de Kamer. Ik vind dat terecht. Het onafhankelijke onderzoek is aan het eind van deze zomer gereed. We hoeven wat dat betreft dus niet meer zo lang te wachten met het trekken van definitieve conclusies. Daarna is het voor de organisatie van belang, zeker als er een aantal nieuwe mensen instroomt, dat zij vervolgens weer de ruimte krijgt, binnen de conclusies die wij hebben getrokken, om de zaken opnieuw positief te behartigen. Dat is ook gezond. Een goede doorstart is op een bepaald moment weer van belang. Dan kan het versterkte toezicht ook weer enigszins worden teruggetrokken, maar daar is wel de afronding van het onafhankelijke onderzoek voor nodig.

De heer **Aptroot** (VVD): De minister en de Kamer zijn het erover eens dat een aantal dingen zoals dat is gegroeid, niet goed is. Wij willen dat anders. Dat geldt voor de beloning en de salarissen, maar ook voor de pensioenen. Ik ben blij dat de minister ook de OR heeft genoemd. Dat heb ik eerder ook gedaan. Ook de OR moet vanuit een positieve houding bezien wat hij kan bijdragen. Er moet in elk geval niet negatief worden gereageerd. Er zit wel een gevaar aan de Balkenendenorm. Dat is niet het feit dat het een plafond is, maar het is een plafond van de minister-president, zelfs 30% boven wat hij nu verdient. In die zin is een toekomstige verhoging meegenomen. Ik wil niet dat bij elk overheids- of semi-overheidsbedrijf sprake is van dat bedrag, want het is een bovengrens. Het mag wat ons betreft gelden voor een organisatie in de semipublieke sector waar sprake is van grote concurrentie, maar dit is een organisatie waarvan de klanten verplicht zijn om daar de dienst in te kopen. Dan moet je nog wel kunnen managen, maar dan mag het salaris ook wel een beetje onder het maximum blijven, of een «beetje boel».

Minister **Eurlings**: Zeer zeker. Bij het CBR zitten we momenteel behoorlijk hoger, dus het gaat behoorlijk naar beneden. Tegelijkertijd is het een maximum, net zoals het voor een andere overheidsorganisatie ook een maximum is. Het staat mij niet geheel bij hoe het precies staat met de feiten, maar ik denk dat degenen die rechts van mij zitten, veelal beamen dat een maximum niet direct het salaris is dat iedereen krijgt. Ikzelf kan dat in ieder geval rondborstig beamen. Dit is dus een maximum. Je moet het heel goed doen in de organisatie om dat maximum te verdienen. Dat lijkt mij de gezonde lijn, maar wij moeten dat maximum wel stevig markeren, juist omdat we er nu behoorlijk boven zitten. Ik kom bij het spoor en de krokodil, de crocodile. Hoe zit het met de Belgische krokodil? De Kamer weet dat wij tussen Maastricht en de Belgische grens op dit moment geen beveiligingssysteem hebben. Dat is vervelend. De inspectie heeft een tijdelijke ontheffing verleend, maar ondanks het feit dat men niet te maken heeft met wissels, is het vervelend dat een trein niet kan worden gevolgd, dat je niet realtime weet wat er op de rails gebeurt. Er gaat nu tijdelijk ook nog een extra ammoniaktransport rijden, maar dat maakt de zaak er niet beter op. Ik heb eerder aangegeven dat al was besloten om dit jaar te komen tot een beveiligingssysteem. Dat is ook in het beleidskader vastgelegd. Het jaar 2010 was de uiterste

datum. Daar halen wij het nieuwe moderne TBL1+stelsel in België echter niet mee. Dat kan pas op zijn vroegst om en nabij 2012 worden geïmplementeerd. Zelfs dan is het nog maar de vraag of het zal werken, want voor dat stelsel zijn ook aanpassingen aan de trein nodig. Ik doe er nog verder navraag over, maar in België ontstaat naar aanleiding van de verschrikkelijke ramp rondom Brussel wel een drive voor een versnelling van de implementatie van het nieuwe stelsel. Het is overigens afschuwelijk als je zo'n ramp als bewindspersoon moet meemaken. Ik heb er met de Belgische collega's veel contact over gehad. Het is vreselijk voor de mensen en hun familie. Zo'n verschrikkelijke ramp is eigenlijk onbegrijpelijk. Het kan zijn dat die versnelling het beeld iets verandert, maar dan nog duurt het nog jaren voordat wij het stelsel op dat stuk spoor daar kunnen realiseren. Het zal nog langer duren voordat ook alle treinen het stelsel hebben.

De krokodil blijft relatief goedkoop te implementeren. Deze kost maximaal 1 mln. We zitten ook al zover in het proces dat een behoorlijk deel van het geld verplicht moet worden uitgegeven. Als wij dit project zouden afgelasten, zijn wij toch veel geld kwijt. Deze feiten hebben mij geleid tot de conclusie dat het het beste is om het krokodilstelsel op zo kort mogelijke termijn toch te implementeren, onder de toezegging dat wij zo snel als het kan zullen doorstarten met het nieuwe TBL1+stelsel, het modernere stelsel waar ook België binnen een aantal jaren totaal toe overgaat. Het afgelasten van het ouderwetse stelsel leidt dus tot flinke kosten, maar met het oog op de grote vervoersstromen aan ammoniak is bij aanleg ervan in ieder geval sprake van een beveiligingssysteem in de baan. Ik wil het risico niet lopen dat wij daar nog jarenlang verder moeten zonder een beveiligingssysteem.

De heer **Van Leeuwen** (SP): Prima, want er moet iets gebeuren. Daar is iedereen het over eens. Maar nu investeren in de krokodil, is dat geen kapitaalvernietiging als wij straks op het andere stelsel overgaan?

Minister **Eurlings**: De kosten vallen relatief mee. Het gaat waarschijnlijk om iets minder dan 1 mln., maar een behoorlijk deel van het geld moet toch al verplicht worden uitgegeven. Als wij nu zouden aangeven dat wij toch niet willen, is de kans aanzienlijk dat we het grootste deel van het geld niet terugkrijgen. Als wij de kwestie nog jaren uitstellen, kunnen we misschien iets besparen, maar dat is peanuts als je het vergelijkt met het veiligheidsrisico dat ontstaat als wij dit stukje spoor nog jarenlang zonder beveiligingssysteem laten. Gelet op onze eigen ervaringen, bijvoorbeeld met Barendrecht, vind ik wel dat we zo snel mogelijk door moeten naar een beter stelsel. Dat is ook de conclusie die men in België heeft getrokken naar aanleiding van die verschrikkelijke ramp. We gaan dus zo snel mogelijk door naar het TBL1+stelsel.

Hoe zit het met de Benelux Plus, de voortgezette alternatieve verbinding naast de HSL richting België? Ik heb er begin maart met mijn nieuwe, oude collega, al is ze nog hartstikke jong, Inge Vervotte over gesproken. Zij is voor de tweede keer minister van Verkeer. We hebben toen ook gesproken over de aansluiting op Roosendaal. Het punt is dat een doorgetrokken IC Brussel-Antwerpen-Essen een te korte keertijd in Roosendaal blijkt te hebben, maar ik leg mij daar niet bij neer. Wij zijn nu aan het kijken naar een nieuwe verbinding tussen Roosendaal en Antwerpen die weliswaar op enkele plekken stopt, maar toch veel sneller is dan een stoptrein. Daar zou een markt voor kunnen zijn. Die trein zou dan door moeten rijden en een aansluiting op de Nederlandse Intercity mogelijk moeten maken. Ik vind dat van belang, maar ik heb er nooit enig misverstand over laten bestaan dat ik het niet kan afdwingen. Wij hebben geen middelen om een internationale verbinding af te dwingen. Ik kan wel proberen om mijn Belgische collega te verleiden door een aanbod te doen dat zij niet graag weigert, al is het mogelijk dat wij daar enigszins voor

moeten betalen. Een extra verbinding kan ons iets kosten, maar het is een goedkoop alternatief voor de hogesnelheidstrein en het dempt de prijs van die trein ook enigszins. Zo lang je nog een alternatief hebt, al is die relatief, schieten de prijzen ook niet zo gemakkelijk door het plafond. In die zin is sprake van een dubbel belang als wij dat alternatief overeind houden. Ik heb met de collega van België afgesproken dat wij elkaar de komende tijd nader zullen spreken over de treinkwesties. Misschien eind april, begin mei zien wij elkaar weer. Ik zal de Kamer er snel over berichten, maar dit biedt waarschijnlijk een goede kans.

Hoe zit het met de regelgeving rond de bestaande spoorlijnen? Het gaat daarbij ook over het geluid. Ook dit is weer zo'n punt, naast dat van Emmen, waarvoor mevrouw Huizinga de eerstverantwoordelijke is. Ik zeg de heer Koopmans toe dat ik deze kwestie snel met mijn collega zal opnemen en dat de nieuwe geluidswetgeving, die thans voorligt bij de Tweede Kamer – het lijkt overigens een Limburgs voorstel als ik naar de naam kijk, namelijk SWUNG – ook op bestaande spoorlijnen van toepassing zal zijn. Dit raakt dus ook de bestaande lijnen in positieve zin. In dit kader wordt nu al in een saneringsprogramma voor bestaande lijnen voorzien. Daardoor zullen mensen die naast een bestaande spoorlijn wonen en daardoor te veel geluidsoverlast hebben, extra bescherming krijgen.

De heer **Koopmans** (CDA): Het lijkt mij van belang dat ook andere omgevingsaspecten, zoals trillingen, worden meegenomen. Dat zit niet in dit wetsvoorstel, maar misschien kan deze minister dat ook met zijn collega van VROM bespreken. In die zin zitten er namelijk lacunes in wet- en regelgeving.

Minister **Eurlings**: Dat punt is helder. Ik heb eerder aangegeven dat trillingen ook overlast zijn, maar de vraag is wel hoe dat juridisch hard kan worden gemaakt en of een en ander te operationaliseren is. Ik zeg de heer Koopmans toe dat ik daar met mijn collega van VROM op terugkom. Hoe zit het met de overlast die de koeienpopulatie gaat ondervinden? We hebben al een tunnel onder de koeien, zie ik de heer Koopmans denken. Laat het niet gekker worden. Als je minister wordt, krijg je allerlei interessante boeken. Ik herinner me een boek dat meer over de geschiedenis ging, waarin stond dat de omwonenden van de eerste spoorlijn, die van Haarlem naar Amsterdam, bang waren dat als dat stoomvehikel eraan kwam de koeien zure melk zouden produceren. Dat is niet gebeurd. De melk bleef drinkbaar. Wat dat betreft denk ik dat de koeien wel iets kunnen hebben. Ik heb van de procedurevergadering begrepen dat er schriftelijke vragen zijn gesteld. Ik zal die zo snel mogelijk beantwoorden, maar men moet op dat vlak niet overdrijven, want een tunnel van 1 mld. is duur. Ik heb de heer Koopmans daar vaker over gehoord, maar ik voel met hem mee.

Ik kom bij de opstartkosten van het nachtnet Alkmaar–Haarlem en hoe het wat dat betreft staat met het overleg tussen de provincie en de NS. Wij hebben er vorige week ook over gedebatteerd. Ik heb toen aangegeven dat ik tegen de heer Van Leeuwen heb gezegd dat wij daar in het kader van de huidige concessie niet over gaan. Het zit er dus niet in. De politiek kan er altijd anders over beslissen na 2015, al kost dat waarschijnlijk wel iets, maar daarover moet dan worden onderhandeld. Je kunt ook besluiten helemaal geen concessie te verlenen, maar dat is weer een andere discussie. Het zit er nu niet in, dus ik ga er in principe niet over. De NS rijdt het nachtnet voor eigen kosten en risico, op verzoek van de provincie. Er is wel sprake van vruchtbaar overleg, want het is de provincie vaak wel wat waard als iets leidt tot betere verkeersveiligheid en betere service voor de jonge studenten en anderen die zich nog jong voelen en graag uitgaan.

Wat doet de landelijke overheid? Wij proberen te zorgen voor voldoende capaciteit op de rails. Het ging indertijd bijna mis in Brabant, vanwege de passagiers die overdag reizen waardoor het onderhoud s» nachts moet plaatsvinden. Wij hebben desondanks voldoende ruimte gecreëerd. Voor de lijn Alkmaar-Haarlem zullen wij dat uiteraard ook in de gaten houden. Wat betreft de financiën verwijs ik vooreerst naar het samenspel tussen provincie en de NS. Ik heb de Kamer vorige week toegezegd dat ik haar zal informeren over de nadere voortgang zodra daar meer nieuws over is. Ik kom bij de exotische berichtgeving over de Fyratoeslag. Ik communiceer dat nu op de manier zoals het mij is gemeld. De NS heeft voor de Fyra de algemene voorwaarden aangepast. In deze voorwaarden staat dat de abonnementshouder voor de Thalys en voor de Fyra een toeslag moet betalen. Echter, op de abonnementskaart van reizigers die nog geen nieuwe kaart hebben, staat vermeld dat er uitsluitend een toeslag is vereist voor de Thalys. De Fyra staat niet genoemd. De trein is een ontspannen manier van reizen. Als je ontspannen reist, heb je energie over. Eén van de reizigers had veel energie over en is zich daar gedachten over gaan vormen. Het beeld dat bij deze persoon ontstond, was dat de reizigers dus niet goed waren geïnformeerd en dat de toeslag dus niet op zijn plek was. De reiziger heeft dit aangekaart, waarna de NS en NS Hispeed uiteindelijk hebben besloten om alle abonnementshouders zonder toeslag op de Fyra te laten meerijden tot 1 september aanstaande. Dan zullen de teksten zijn aangepast. Ik zie dat de heer Koopmans een abonnement in zijn handen heeft, maar ik weet niet of daarop al een aangepaste tekst staat, of dat hij nog een traditionele kaart heeft.

De heer **Koopmans** (CDA): Ik kan zonder extra toeslag op de Fyra.

Minister **Eurlings**: Kijk eens aan. Ik zou zeggen: maak er gebruik van, want dan wordt de trein ook iets voller. Zo heeft elk nadeel zijn voordeel, maar na 1 september wordt het toch betalen. Het is niet anders.

De heer **Aptroot** (VVD): Ik wil wel graag weten of de heer Koopmans zijn snelle coupécabriolet dan laat staan.

De **voorzitter**: Het antwoord van de heer Koopmans is: nee.

De heer **Van Leeuwen** (SP): Ik heb hier nog een vraag over. In eerste instantie antwoordt de minister dat de toeslag verplicht is, maar na enig speurwerk van een hoogleraar Rechtsgeschiedenis die blijkbaar tijd over had, blijkt dat niet het geval te zijn. Er wordt vervolgens bijna een soort deal gemaakt. Hoe zit het met mensen die de toeslag tot nu toe gewoon hebben betaald? Als je met de ICE in Nederland rijdt, kun je ook zeggen dat die trein niet op de kaart staat en dat je dus geen toeslag hoeft te betalen. Wat gaat daarmee gebeuren?

Minister **Eurlings**: In principe moet de toeslag gewoon worden betaald, maar door een omissie op de oude kaarten, foutje bedankt, is de jure een deel van de reizigers niet goed geïnformeerd. Daarom wordt de verplichte toeslag juridisch op zijn minst zacht. Daarom hebben de NS en NS Hispeed aan de onduidelijkheid een eind gemaakt door de toeslag tot 1 september niet meer te heffen. Ik zal mij door de NS nader laten informeren over hoe het zit met de mensen die de toeslag al hebben betaald. Ik zal de Kamer daar nader over informeren. Ik zei zojuist dat elk nadeel zijn voordeel heeft. Mijn politiek assistent meldt mij zojuist dat een goede vriend van hem heeft aangegeven dat het honderden euro's per jaar gaat schelen. Voor alle duidelijkheid: Deze mogelijkheid geldt dus tot 1 september, want daarna is het over en uit. Ik kom er snel op terug.

Hoe zit het met de ATB-Vv? Dit betreft een discussie over een rapport van prof. Van Vollenhoven naar aanleiding van de treinramp in Barendrecht. Hierbij is een excuus op zijn plaats, omdat onze reactie iets langer heeft geduurd dan ik eerder dacht. Overigens is daar wel een goede reden voor, want het wachten is nog op een rapport van SAVE, waarin nader wordt beargumenteerd hoeveel seinen erbij moeten en op basis van welke aangescherpte criteria. Het is een vrij moeilijke afweging, heb ik eerder aangegeven. Wij willen met het ERTMS doorpakken, maar als je alle seinen zou moeten vervangen, dringt zich het beeld op dat je al met de uitrol van ERTMS bezig bent voordat je de seinen hebt vervangen. Dan loopt een en ander in elkaar over. De vraag is dus hoe wij in de tijd voor het ERTMS zo doelgericht mogelijk de gevaarlijkste plekken eruit kunnen halen en voorzien van de verbeterde versie. Daarvoor hebben wij het rapport nodig, maar het lijkt erop alsof het inmiddels op het ministerie ligt, is mij gemeld. Dan ligt het overigens nog niet direct op de derde verdieping, maar het rapport is in aantocht. Ik zal mijn toezegging wat dat betreft zo snel mogelijk gestand doen.

Wat is het standpunt ten aanzien van de verbinding Den Haag-Eindhoven via de HSL-zuid? De heer Roemer heeft zich eerder reeds sterk gemaakt voor deze optie. Ik ben enigszins belanghebbende en juich dat pleidooi dan ook toe. De eerste focus ligt echter op het goed laten rijden van de HSL richting Brussel. Wij wachten nog steeds op de Italiaanse treinen AnsaldoBreda. Als die treinen met ERTMS er zijn en er bovendien nog treincapaciteit – materieel – over is, dan lukt een dergelijke verbinding wellicht. De eerste gesprekken daarover zijn al met de NS en NS Hispeed gevoerd. Voor deze organisaties is de kern echter ook eerst het operationeel krijgen van de grensoverschrijdende verbinding. Als het eenmaal zo ver is, zijn er wel degelijk mogelijkheden te bedenken richting Eindhoven.

Ik ga nu verder met het regionale openbaar vervoer en wel met de leeftijdverlaging van de buschauffeurs. De AMvB daaromtrent komt in de eerste helft van mei naar de Kamer. Wij zullen dat dus nog meemaken. Hoe staat het verder met de uitwerking van de visie lightrail Randstad? Hoe is de stand van zaken rond de BDU in dit verband? Voormalig staatssecretaris Huizinga-Heringa heeft tijdens verschillende AO's en ook in de schriftelijke beantwoording op Kamervragen aangegeven dat de visie op het regionaal ov rond deze zomer naar de Kamer komt. Ik zeg toe dat hierin ook uitdrukkelijk een visie op het ov in de Randstad wordt meegenomen, een reactie op het pleidooi voor meer integraliteit. De staatssecretaris heeft verder in het NMB van 28 januari van dit jaar afgesproken dat de visie regionaal ov en de BDU-evaluatie – de heer Van Leeuwen vroeg daarnaar – in één keer worden gepresenteerd. De toekomstvisie op het regionaal ov zal dus ook een toekomstbeeld van de bekostiging van het regionaal ov inhouden. Dit lijkt mij voor de geloofwaardigheid van zo'n visie wel van belang, want anders produceren wij mooi Haags papier, maar dan is het maar de vraag wat voor betekenis dat heeft voor de regio.

Op 11 november 2009 is in de schriftelijke beantwoording op vragen over de begroting van Verkeer en Waterstaat aangegeven dat de BDU in de tweede helft van 2010 wordt afgerond. Daarna wordt een kabinetsstandpunt opgesteld en aan de Tweede Kamer aangeboden. De visie regionaal ov zal dus wel iets doorschuiven. De huidige situatie leidt helaas tot die complicatie. Dit heeft namelijk geen zin als de BDU-begroting niet helemaal af is. De evaluatie daarvan is niet helemaal afgerond. Het is de vraag welke waarde je aan voortijdige krantenkoppen moet toekennen, maar de discussie rond de heroverweging zal natuurlijk in de komende maanden een rol spelen. Dit heeft ook zijn consequenties voor de periode na de verkiezingen. Vanuit mijn verantwoordelijkheid voor regionaal ov vind ik dat de regio recht heeft op een zicht op de pecunia, zodra wij ronkende visieteksten over het regionaal ov hanteren. Toen de BDU iets

minder groeide dan de regio verwacht had, zei men dat Den Haag mooie ambities heeft, maar dat wij dit dadelijk niet meer waar kunnen maken. Die vraag komt nu natuurlijk in extremis op tafel.

De heer **Koopmans** (CDA): De regio heeft dan wel recht op pecunia, maar de belastingbetaler heeft ook recht op duidelijkheid. De minister schetst nu welke stappen in de komende maanden gezet worden met betrekking tot regionaal ov. Mevrouw Roefs fluistert – terecht – net nog dat het natuurlijk van groot belang is voor het regeerakkoord hoe dit er uit komt te zien. Het is dus met alle respect «knotsgek» dat wij in dit huis nog even snel voor de G3 voor het overgrote deel van het regionale ov in de wet wensen vast te leggen dat er niet bewogen wordt. Deelt de minister deze consistente opvatting?

De **voorzitter**: Dit punt staat niet op de agenda, maar ik laat het aan de minister over om te beoordelen of hij hierop reageert.

Minister **Eurlings**: Het exotische aan deze discussie is dat ik het beeld heb dat bij de meeste controversieelverklaringen door de Kamer een minderheid voldoende was, maar dat in dit geval de kleine meerderheid besloot. Dat is mijn mening als observant. Er was enige wisseling tussen controversieel en toen weer niet controversieel. De Kamer is natuurlijk de baas. Als de Kamer het nu dus niet controversieel vindt, zal ik het proces hervatten. Ik heb daarbij wel vertraging opgelopen, dus het is de vraag hoe snel dit nu in de Kamer tot een afronding kan komen. Ik ben er natuurlijk zelf ook bij.

De heer **Koopmans** (CDA): Wij storten hier van alles in beton. Hoe verhoudt dit zich tot de beleidsevaluatie en de visie die de minister nog zal presenteren en eveneens tot het komende regeerakkoord? De minister kan niets meer kiezen voor de helft van het regionaal openbaar vervoer. Dat is toch doodzonde.

De **voorzitter**: Voor de orde wijs ik erop dat wij dit debat niet tot in den treuren voortzetten, omdat hier moties en toezeggingen aan de orde zijn. Wij hebben het niet over de andere agendapunten.

De heer **Koopmans** (CDA): Het gaat om de verschrikkelijke motie-Roefs.

De **voorzitter**: Die wordt nu iets anders en breder vertaald. De minister mag hier nog even op reageren.

Minister **Eurlings**: Ik zie het punt van de heer Koopmans. De regering was en is voorstander van het aanbesteden. De Kamer heeft echter anders gewikt en beschikt met de door de heer Koopmans genoemde en gelardeerde motie. Ik moet de lijn van de Kamer uitvoeren, want de Kamer is de baas. Binnenkort hebben wij overleg om te zien hoe rap wij tot een afronding kunnen komen. Ik heb wel vertraging opgelopen. Daarom zal het erom hangen of het deze of de volgende Kamer is die het oordeel hierover velt. De feiten zijn gewoon zo. Het was een gekke gang van zaken: controversieel, één brief, twee brieven, toen weer niet controversieel. Dit heeft inderdaad tot enig oponthoud geleid.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Dat heeft inderdaad tot oponthoud geleid, maar de minister heeft geschreven dat het alleen nog naar het kabinet van de Koningin moet en dan kan het naar de Kamer komen. Wellicht heeft het stenogram van gisteren de derde verdieping nog niet bereikt. Wij krijgen volgens mij komende week het wetsvoorstel.

Minister **Eurlings**: Ik zal de Kamer nader berichten over hoe snel ik het doe toekomen. Er zal geen dubbele agenda met vertraging gevolgd worden, maar het moet wel ordentelijk gebeuren. De Kamer heeft daarna zelf heel veel invloed op de snelheid. Na een week of zes moet een verslag in de Tweede Kamer plaatsvinden. Een week of vier later volgt een nota naar aanleiding van het verslag. Tel uit de winst. Ik begon heel open, want ik ben eraan gehouden om het beleid naar eer en geweten uit te voeren. Dat doe ik. De scrimmage van de laatste weken heeft echter niet geholpen om dit door deze Kamer te laten afronden. Het zal er dus om hangen, zeker gezien het verkiezingsreces. De Kamer gaat namelijk niet door tot 9 juni. Ik zal de Kamer echter snel bericht sturen, want ik opereer nu weer met deze nieuwe werkelijkheid. Wij zullen deze discussie dus nog met elkaar voeren.

Over de toezegging met betrekking tot afvalplicht zeeschepen is op 15 januari 2010 een brief naar de Kamer gegaan. Die brief is geschreven door staatssecretaris Huizinga. Ik ga ervan uit dat die inderdaad gestuurd is. Ik zie dan ook tevreden blikken.

De consument kan zijn geschillen over annulering of vertraging bij een luchtvaartmaatschappij indienen. De Geschillencommissie Luchtvaart doet vervolgens inhoudelijke uitspraken. Daartoe behoort ook de beoordeling of er sprake was van vertraging of annulering. Dit wordt dus inhoudelijk bekeken. De heer Roemer heeft al een keer vragen gesteld over de prescan op de website. Daar moet men aangeven of men vertraagd of geannuleerd was. Beide gevallen worden in behandeling genomen. Daarna volgt de inhoudelijke check over hoe het precies zat en of men recht heeft op een uitkering. Die zorg is dus ondervangen.

De heer **Van Leeuwen** (SP): Blijkbaar is dat onderscheid niet te maken op die site.

Minister **Eurlings**: Er wordt heel inhoudelijk gekeken naar de klacht zelf. Dat is de kern. Het is dus aan de rechtspraak, aan de beslechting door de Geschillencommissie; de consument wiens vlucht geannuleerd of vertraagd was, wordt niet zomaar uit het systeem gegoid. Er wordt bij elke klacht die binnenkomt uit-en-te-na gekeken of het om vertraging of annulering ging en of men dus recht heeft op uitkering. De uitspraak van 19 november van het Europees Hof heeft tot nadere helderheid geleid. Alles wordt nu uitgewerkt. Ik heb de heer Roemer dan ook toegezegd dat ik binnenkort daarop terugkom. De kern van de prescan op de site is goed. Anders zou het wel heel vervelend zijn. Ik geef een voorbeeld: ik dien een klacht in omdat ik tien uur op de luchthaven heb gewacht. Ik denk dat dit geen annulering is geweest, omdat ik wel heb gevlogen, zij het met vertraging. Dus tik ik «vertraagd» in. Vervolgens is de conclusie dat ik niets uitgekeerd krijg. Ik schakel dan het internet uit en ga treurig voor de tv zitten. Dat zou verkeerd zijn. Daarom gaat het niet zo, maar dat is wel het beeld dat de consument heeft. Als ik mijn klacht indien, wordt die echter inhoudelijk behandeld, ongeacht wat ik invul op de site. Daarmee is de zorg dus ondervangen.

Er werd gevraagd of ik kan aangeven hoe de vertraging bij de afdoening van sommige moties wordt aangepakt. Ik heb zojuist gezegd dat ik op zich blij ben met het algemene beeld in dit debat. Er is toch enige tevredenheid over hoe wij werken en onze toezeggingen nakomen. Ik zeg dit, omdat ik zie hoe hard hieraan gewerkt wordt. Men vindt het intern echt vervelend als er nog moties liggen. Ik heb hier het hele pak ter voorbereiding op dit debat. Ik heb het gevoel dat de mentaliteit serieus is. Wat kunnen wij verder nog doen? In de zomer van 2009 hebben wij een nieuwe applicatie in gebruik genomen om de afdoening van toezeggingen aan de Kamer veel beter te monitoren. Wij gebruiken daarbij ICT. Er wordt getracht om toezeggingen tijdig en zoveel mogelijk gegroepeerd per onderwerp af te doen, zodat versnippering in de richting van de Kamer wordt voorkomen.



Tijd is immers kostbaar. Als blijkt dat een toezegging niet tijdig gestand kan worden gedaan, is het uitgangspunt dat ik de Kamer daarover informeer. Het systeem is ingericht en begint nu langzaam zijn vruchten af te werpen, maar wij zijn er nog niet helemaal. Ik ben mij ervan bewust dat deadlines nog niet altijd gehaald worden. Ik zal mij blijven inzetten – ook in mijn laatste halfjaar als minister – om de verbetering erin te houden. Ik heb echter wel het idee dat wij mooie slagen gemaakt hebben.

De heer **Koopmans** (CDA): Wij zijn benieuwd welke drie besluiten de minister vandaag al genomen heeft.

Minister **Eurlings**: Het was erg vroeg vanochtend – een uur of zes – dus ik check het even: het wegaanpassingsbesluit Velzen–Raasdorp, het tracébesluit Maasbergen–Veenendaal – ik zeg volledigheidshalve daarbij dat het paraaf van de minister van VROM nog daaraan moet worden toegevoegd, maar ik heb er vertrouwen in dat dit goed komt – en het OTB Lunetten–Rijnsweerd, waarvoor ook de laatste caveat geldt. Het zijn echter drie besluiten vandaag en dit smaakt naar meer. Ik wil de Kamer niet uitlokken om mij nu elke dag, elke morgen, middag en avond naar de Kamer te halen, maar het zou wel een leuk gebruik zijn om bij elk Kamerdebat zo'n aankondiging te doen.

De heer **Koopmans** (CDA): Voorzitter. Ik dank de minister voor de gegeven antwoorden. Ik heb een tweede termijn nodig, omdat ik in mijn eerste termijn twee puntjes vergeten ben. Bovendien wil ik terugkomen op de brug bij Ramspol. Ten eerste is de motie-Koopmans aangenomen over voorwaarden voor het ter beschikking stellen van RDW-gegevens voor de instelling van milieuzones. In tal van gemeenten worden er nu weer programma- of regeerakkoorden gesloten. Daarom lijkt het mij van groot belang dat de criteria hiervoor bekend worden. De motie was helder daarover. Wij zagen en zien gekke fratsen niet zitten. Oorspronkelijk is aan de Kamer meegedeeld dat wij hierover in de zomer geïnformeerd worden. Kan dit echter versneld worden? Dat helpt dan om te voorkomen dat er gekke dingen gebeuren.

Ten tweede zou de minister in het eerste kwartaal van 2010 nog terugkomen op de motie over de Nationale Databank Wegverkeer. Ik was recentelijk een beetje verbaasd. Ik zag laatst namelijk een artikel over een nieuw contract met een of andere telefoonboer over nadere informatievoorziening. Ik vroeg mij af of dit te maken heeft met wat wij eerder geroepen hebben. Kan dat niet simpeler? Ik ben benieuwd naar de stand van zaken. De minister hoeft nu niet meteen te antwoorden, maar uiteraard wel als dat kan. Hij kan echter ook schriftelijk antwoorden. Ten derde wil ik ingaan op de brug bij Ramspol. De minister maakte een opmerking erover dat de ondernemingen niet gereageerd hebben toen het besluit ter inzage lag. Ik heb een gespreksverslag daarover gezien. De reden hiervoor is onder andere dat bij een eerder gesprek tussen de ondernemingen en Rijkswaterstaat is aangegeven dat er in het midden van die brug een opening kwam. Dat is in dat verslag gemeld. Iedereen dacht dus dat het zo zou lopen en dat er zo gebouwd zou worden. Uiteindelijk is er echter een ander besluit genomen. Het is wel zo dat iedereen geacht wordt de wet te kennen, maar ik vind het heel begrijpelijk dat de ondernemingen dit niet gezien hebben. De minister sprak net over twee opties, maar naar mijn beleving zijn er drie opties. Het beste is echter als de minister het regelt. Kan de minister ons – als dat nodig is – inzicht geven in de financiën van de drie mogelijke opties, wellicht via een brief? Het liefste heb ik echter dat de minister in dit debat toezegt dat hij samen met de regio en de bedrijven ervoor zorgt dat dit op orde komt. Voor de rest had ik aan het begin willen zeggen dat ik de minister dank voor zijn antwoorden op de vragen in de eerste termijn; bij deze dus.

De **voorzitter**: Dat had u wel gedaan, maar dubbele dank ontvangt de minister graag.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Voorzitter. Ik sluit mij hierbij aan.

De heer **Van Leeuwen** (SP): Voorzitter. Ik maak nog twee puntjes. Allereerst Vught; ik schrok toen de minister zei dat VROM «een beetje» in beeld is. Ik sluit mij op dit punt aan bij de opmerkingen van mevrouw Roefs dat de R in MIRT vetgedrukt moet zijn. Wij zijn in het gebied geweest en hebben geconstateerd dat het om een gigantische, maar ook uitdagende, opgave gaat. Dit gaat echter niet lukken zonder een gebiedsvisie met een duidelijke ruimtelijke component. Ik hoor graag de toezegging van de minister dat hij een vette streep zet onder die R. Mijn tweede punt betreft het scrabblewoord «geluidsnuffelpaal». Volgens mij is hiermee veel ervaring opgedaan rond Schiphol. De vraag is daarom: wat dan? De minister geeft aan dat handhaving het grootste probleem is in de geluidsoverlast. Er kunnen snuffelpaaltjes worden neergezet maar daarop moet wel worden gehandhaafd. De minister belooft nadere informatie en dat is allemaal leuk en aardig, maar waar zetten wij op in? Ik trek een vergelijking met camerabewaking: als er niemand is om naar de beelden te kijken, dan schiet het weinig op.

De **voorzitter**: De heer Aptroot nog?

De heer **Aptroot** (VVD): Nee, dank u.

De **voorzitter**: Dan geef ik direct het woord aan de minister.

Minister **Eurlings**: Voorzitter. Ik dank de leden voor hun vragen in tweede termijn. De heer Koopmans haalt de motie aan over de milieuzone personenauto's. Hij heeft daarover een zeer heldere motie ingediend die op een meerderheid van de Kamer kon rekenen. Ik vond het zelf ook een goede motie. In de motie wordt de regering opgeroepen om zeer voorzichtig om te gaan met de milieuzone voor personenauto's. Eigenlijk wordt gesteld: «nee, nee, nee» in hoofdletters, met een kleine «tenzij» erachteraan, alleen als het absoluut noodzakelijk is. Mijn beeld was altijd dat milieuzones voor personenvervoer niet noodzakelijk zijn om in het kader van het NSL aan de Europese luchtkwaliteitseisen te voldoen. In de motie stond ook dat als het toch onverhoopt noodzakelijk zou zijn, het zeer eenduidig moest zijn. Dan moet er ook worden gekeken naar de effecten voor mensen met een lager inkomen. In de eerste voorstellen van Amsterdam bleek dat juist die categorie mensen, met een wat oudere auto, het haasje waren. Geen fratsen, zei de heer Koopmans zojuist. Zo zal het ook zijn. Er wordt hard gewerkt aan het omzetten van die motie, naar de letter, naar beleid. Ik neem die motie zeer serieus. Ik probeer die uitwerking te bespoedigen en ik kom in elk geval voor de zomer met een voorstel. Een en ander moet juridisch kloppen; het is een zevenkoppige draak die soms zomaar ergens boven komt. Ik zeg het wat cru, maar men begrijpt wat ik bedoel. Sommige dingen komen om de zoveel tijd ineens weer boven. Wij moeten er daarom voor zorgen dat de manier waarop wij dit regelen juridisch goed is, zodat zich geen ongewenste ontwikkelingen voordoen die niet in lijn zijn met de motie. Ik bekijk of ik kan versnellen en in elk geval worden de uitgangspunten van de motie gevolgd.

De heer **Koopmans** (CDA): Misschien is het nog de moeite waard, juist omdat iedereen op dit moment bezig is met onderhandelingen, om een brief te schrijven aan de colleges van b en w in dit land met daarin de aankondiging van wat eraan komt zodat zij daarmee rekening kunnen houden.

Minister **Eurlings**: Ik vind dat eigenlijk best een goede gedachte. Better safe than sorry, toch? Dat scheelt weer een paar Kamerdebatten, dus het is enigszins in eigen belang. Ik ben het gewoon met u eens. Het bespaart veel energie op gemeentelijk niveau. Wellicht laat ik het via het NMB door VNG en IPO communiceren, natuurlijk samen met VROM. De regering spreekt graag met één mond en wij staan er ook zeer gezamenlijk in. Jacqueline Cramer, de oud-bewindspersoon van VROM, gaf al in het debat aan dat het niet nodig aan om de milieudoelen te halen. Ik vond dat zelf een zeer waardevol onderdeel van het debat toentertijd.

Op het punt van de brug op het traject Ramspol-Ens heb ik nadrukkelijk aangegeven dat ik mij absoluut niet wil verschuilen achter het formele verhaal dat die prachtbedrijven destijds geen bezwaar hebben gemaakt. Dat is vaak het formele antwoord maar ik ga liever in op de inhoud. Wij moeten hieruit komen. De Kamer heeft gezegd dat het project doorgang moet vinden en dat vertraging voorkomen moet worden. Ik wil dan ook alles op alles zetten om er goed uit te komen. Ik heb in dit kader het optimaliseren van het ontwerp van de brug genoemd; wellicht is aanpassing binnen het tracébesluit mogelijk. Wij zien daartoe mogelijkheden. Verder zijn er naar andere manieren van transport te kijken. Ik heb er vertrouwen in dat wij er met een beetje goede wil uitkomen en dat die bedrijven gewoon vooruit kunnen. Dat is ons gezamenlijk doel. Ik informeer de Kamer daarover graag nader en zeg toe in een brief nader op die punten in te gaan. Ik vind het wel prettig om nog even kort de tijd te krijgen om een iets duidelijker beeld te krijgen van de oplossing die het meest kansrijk lijkt. Ik zal in de brief in de Kamer alle oplossingen die de revue zijn gepasseerd, inclusief kostenplaatjes en vertragingaspecten, opnemen zodat de Kamer daarover, in een debat met mij, een eigenstandig en volledig oordeel kan vormen.

De heer **Koopmans** (CDA): Ik vind het nog mooier om over een paar weken een brief te krijgen van de minister dat het probleem naar ieders tevredenheid is opgelost. Dan hoeven wij elkaar niet bezig te houden.

Minister **Eurlings**: De heer Koopmans heeft daartoe opgeroepen en ik zeg van harte toe dat dat onze inzet is. Mijn inzet is erop gericht om dat te bereiken. Het zijn prachtbedrijven. Het is niet de bedoeling dat zij hierdoor niet meer vooruit kunnen. Ik zal de Kamer zo snel mogelijk hierover informeren.

De vragen over de NDW beantwoord ik graag schriftelijk.

De heer Van Leeuwen heeft vragen gesteld over de geluidsruffelpaal. Wij kijken hiernaar samen met de politie. De heer Van Leeuwen heeft er gelijk in dat handhaving van groot belang is. Ik heb zelf destijds als woordvoerder de Schipholwet behandeld met toenmalig minister Netelenbos. Ik herinner mij dat er toen gevraagd is of die geluidsmetingen wel zouden werken en of het omgevingsgeluid de metingen niet zou vertroebelen. Wij kijken er daarom naar met Justitie. Een en ander moet kloppen en worden opgevolgd. Ik bericht de Kamer graag nader over de voortgang daarin.

Op het punt van Vught betrekken wij de R van Ruimte echt erbij. Ik zeg dat nogmaals toe. Het moet natuurlijk nog wel doenlijk zijn. Mevrouw Roefs zegt dat zij VRRROM er grrraag bij heeft. Ik ben dat met haar eens.

Aanschuiven heeft echter ook gevolgen. Ook in prijs zit een r; wat dat betreft, rreken ik op mijn collega van VROM. Wij komen hier snel nader op terug. Alle gekheid op een stokje: ik neem dit heel serieus. Wij kennen de situatie in Vught. De Kamer heeft breed gevraagd om aandacht hiervoor. Het betreft een dubbele doorsnijding, van de A65 en het spoor. Wij zullen dan ook met meer dan gemiddelde aandacht op Vught letten. Alle geluiden vanuit de Kamer en de lobby van Vught zelf zijn niet gericht aan dovemansoren.

Daarmee ben ik aan het einde gekomen van de beantwoording in tweede termijn.

De **voorzitter**: Ik herhaal de toezeggingen die in dit debat zijn gedaan. De eerste is dat de Kamer uiterlijk in juni na het bestuurlijk overleg MIRT geïnformeerd wordt over de A58, de N65 en de brede, ruimtelijk-infrastructurele maatregelen met betrekking tot het spoor, de groenopgave en de vervoersprognoses. De tweede is dat het ontwerp-tracébesluit N35 Zwolle–Wijthmen in de tweede helft van april naar de Kamer wordt gezonden. Klopt dat?

Minister **Eurlings**: Nee, dan is de verkenning afgerond. Na mijn zware reis naar Brazilië informeer ik de Kamer erover.

De **voorzitter**: Ik herhaal nog even de tweede toezegging: het voorkeurbesluit N35 Zwolle–Wijthmen wordt in de eerste helft van april naar de Kamer gezonden. De derde toezegging is dat de Kamer na het bestuurlijk overleg MIRT in het voorjaar door de minister van VROM geïnformeerd wordt over de voortgang van het project Emmer Dierenpark. De vierde toezegging is dat de minister de Kamer informeert over de geluidsnuftelpaal en de handhaving rond geluidsoverlast van motoren. De vijfde toezegging is dat de wijziging van de Wegenverkeerswet 1994 tot invoering van de wet kilometerfraude aan het einde van het zomerreces 2010 naar de Kamer wordt gezonden. De zesde toezegging is dat de minister de Kamer nader informeert over het onder voorwaarden beschikbaar stellen van gegevens over het Kenniscentrum Parkeren. De zevende toezegging is dat de Kamer op korte termijn wordt geïnformeerd over het versneld opleggen van een educatieve maatregelen. De achtste toezegging is dat de minister de Kamer eind mei informeert over het overleg met zijn Belgische ambtgenoot over de Beneluxtrein. De negende toezegging is dat de minister in overleg treedt met de minister van VROM over regelgeving rondom bestaande spoorlijnen met betrekking tot geluidhinder en trillingen. De tiende toezegging is dat de minister de Kamer nader informeert over de toeslag voor de Fyra voor abonneementhouders.

Minister **Eurlings**: Het ging met name om de vraag hoe de NS denkt om te gaan met de mensen die die toeslag al betaald hadden. Ik moet dat zelf ook nog horen want dat is mij niet bekend.

De **voorzitter**: De elfde toezegging is dat de algemene maatregel van bestuur verlaging van de leeftijd van buschauffeurs in de eerste helft van mei naar de Kamer wordt gestuurd. De twaalfde toezegging is dat de Lightrail Randstad wordt meegenomen in de visie regionaal openbaar vervoer die voor de zomer naar de Kamer wordt gestuurd.

Minister **Eurlings**: Die komt na de zomer. Ik heb zojuist gezegd dat die samenhangt met de evaluatie BDU-middelen. Een visie zonder geld maakt zelfs de mensen in Den Haag niet blij.

De **voorzitter**: Die wordt dus na de zomer naar de Kamer gestuurd. De dertiende toezegging is dat de minister de Kamer informeert over het moment waarop de wijziging van de Wet personenvervoer 2000 naar de Kamer wordt gestuurd. De veertiende toezegging is dat de minister de Kamer voor de zomer informeert over het versneld uitvoeren van de motie-Koopmans over de milieuzones voor personenauto's. De vijftiende toezegging is dat de minister de Kamer informeert over de oplossingsrichtingen en de financiering daaromtrent inzake de Ramspolbrug. De zestiende toezegging is dat de minister de vraag over de Nationale Databank Wegverkeer schriftelijk beantwoordt.

De heer **Van Leeuwen** (SP): Voorzitter, volgens mij mis ik er twee. De eerste betreft de reactie op het rapport Safe in relatie tot ATB-Vv, wat op het ministerie schijnt te zijn.

De **voorzitter**: De minister heeft twee toezeggingen gedaan die hij al in het AO Spoor heeft gedaan. Die toezeggingen heb ik vanochtend nog gezien in het conceptverslag van dat AO.

De heer **Van Leeuwen** (SP): Dan heb ik er mogelijk nog één, tenzij die al bij een ander overleg is toegezegd. Het betreft de interpretatie van vertraging c.q. annulering van het Europees Hof.

Minister **Eurlings**: Dat is eerder in een debat toegezegd aan de heer Roemer.

De **voorzitter**: Dat zijn dus toezeggingen die in een eerder overleg zijn gedaan. Ik dank eenieder voor dit plezierige overleg en ik dank de ondersteunende diensten.

- De Kamer zal uiterlijk in juni 2010, na de bestuurlijke overleggen MIRT, geïnformeerd worden over de A58, de N65 en de brede ruimtelijke en infrastructurele maatregelen in en rond de gemeente Vught met betrekking tot het spoor, de groenopgave en de vervoersprognoses.
- Het voorkeursbesluit N35 Zwolle-Wijthmen zal in de eerste helft van april 2010 aan de Kamer worden gezonden.
- De Kamer zal na de bestuurlijke overleggen MIRT in het voorjaar van 2010, door de minister van VROM geïnformeerd worden over de voortgang van het project Emmer Dierenpark.
- De minister zal de Kamer informeren over de zogeheten «geluidsnuffelpaal», en de handhaving rondom geluidsoverlast door motoren.
- De wijziging van de Wegenverkeerswet 1994 in het kader van de aanpak van kilometertellerfraude, zal aan het einde van het zomerreces 2010 aan de Kamer worden gezonden.
- De minister zal de Kamer nader informeren over het «onder voorwaarden beschikbaar stellen van gegevens», met betrekking tot het Kenniscentrum Parkeren.
- De Kamer zal op korte termijn worden geïnformeerd over het versneld opleggen van een Educatieve Maatregel Alcohol (EMA).
- De minister zal de Kamer rond 1 mei 2010 informeren over het overleg met zijn Belgische ambtsgenoot over de Beneluxtrein.
- De minister zal in overleg treden met de minister van VROM over regelgeving rondom bestaande spoorlijnen met betrekking tot geluidhinder en trillingen, en zal de Kamer daarover informeren.
- De minister zal de Kamer nader informeren over eventuele compensatie voor NS-abonnementhouders die (onnodig) toeslag hebben betaald voor gebruik van de Fyra.
- De Algemene Maatregel van Bestuur Experiment verlaging minimumleeftijd buschauffeurs zal in de eerste helft van mei 2010 aan de Kamer worden gezonden.
- De Lightrail Randstad zal worden meegenomen in de Visie Regionaal Openbaar Vervoer, welke na de zomer 2010 aan de Kamer zal worden gezonden.
- De minister zal de Kamer informeren over het moment waarop de wijziging van de Wet personenvervoer 2000 in verband met concessieverlening grote steden aan de Kamer zal worden gezonden.
- De minister zal de Kamer vóór de zomer 2010 informeren over het versneld uitvoeren van de motie Koopmans (31 305-45) met betrekking tot de milieuzones voor personenauto's.
- De minister zal de Kamer informeren over de oplossingsrichtingen en de daarmee samenhangende financiering inzake de Ramspolbrug.

- De minister zal de vraag van het lid Koopmans met betrekking tot de Nationale Databank Wegverkeer schriftelijk beantwoorden.