

Vergaderjaar 2010–2011

32 500 A

Vaststelling van de begrotingsstaat van het Infrastructuurfonds voor het jaar 2011

Nr. 63

VERSLAG VAN EEN NOTAOVERLEG

Vastgesteld 8 december 2010

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu¹, de vaste commissie voor Binnenlandse Zaken² en de vaste commissie voor Economische Zaken, Landbouw en Innovatie³ hebben op 6 december 2010 overleg gevoerd met minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus van Infrastructuur en Milieu over het **MIRT (Infrastructuur)**.

Van het overleg brengen de commissies bijgaand stenografisch verslag uit.

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

De voorzitter van de vaste commissie voor Binnenlandse Zaken,
Dijksma

De voorzitter van de vaste commissie voor Economische Zaken,
Landbouw en Innovatie,
Van der Ham

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

Stenografisch verslag van een notaoverleg van de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu, de vaste commissie voor Binnenlandse Zaken en de vaste commissie voor Economische Zaken, Landbouw en Innovatie

Maandag 6 december 2010

Aanvang 10.15 uur

Voorzitter: Snijder-Hazelhoff

Aanwezig zijn 10 leden der Kamer, te weten:

Aptroot, Bashir, Dijsselbloem, Van Gent, Huizing, De Jong, De Rouwe, Slob, Snijder-Hazelhoff en Verhoeven,

en mevrouw Schultz van Haegen-Maas Geesteranus, minister van Infrastructuur en Milieu.

Aan de orde is de behandeling van:

- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 28 september 2010 met het MIRT Projectenboek 2011 (32 500 A, nr. 3);**
- **de brief van de minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 16 november 2010 met de lijst van vragen en antwoorden over het MIRT Projectenboek 2011 (32 500 A, nr. 5);**
- **de brief van de minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 29 november 2010 met de uitkomsten van de bestuurlijke overleggen MIRT, najaar 2010 (32 500 A, nr. 12);**
- **de brief van de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer d.d. 22 juni 2010 over de uitvoering van de Structuurvisie Randstad 2 040 (31 089, nr. 73);**
- **de brief van de minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 29 november 2010 over de uitvoering van de Nota Ruimte (2010Z18013);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 29 juni 2010 met de hoofdlijnen van de resultaten van de Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse (NMCA) (31 305, nr. 180);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 1 oktober 2010 met een reactie op het verzoek van de commissie om een rapport van de Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse (NMCA) toegezonden te krijgen (31 305, nr. 184);**
- **de brief van de minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 29 november 2010 bij de toezending van de conceptdeelrapporten voor wegen, vaarwegen en regionaal openbaar vervoer, op basis waarvan de hoofdlijnen van de Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse (NMCA) zijn geformuleerd (31 305, nr. 190);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 10 september 2010 bij de aanbidding van het rapport inzake de stand van zaken en jaarverslag Randstad Urgent (31 089, nr. 75);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 6 september 2010 met de voortgangsrapportage Minder Hinder Hoofdwegennet tweede kwartaal 2010 (32 123 A, nr. 136);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 15 september 2010 met het onderzoek natte kunstwerken (32 123 XII, nr. 55);**

- de brief van de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 28 oktober 2010 met een extra toelichting over de door het Rijk gemaakte kosten bij de gebiedsontwikkeling en op het (besluitvormings)proces rond de MIRT verkenning A1-zone (31 936, nr. 39);
- de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 13 oktober 2010 met de beantwoording van de vraag van de commissie over de besluitvorming over een nieuwe gelijkvloerse spoor kruising te Didam (29 984, nr. 235);
- de brief van de minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 16 november 2010 met een reactie op de notitie Impuls voor de Veluwelijn (32 404, nr. 30);
- de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 3 juli 2010 met de toezending MKBA IJzeren Rijn en het advies van de COD (27 737, nr. 36);
- de brief van de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer d.d. 6 juli 2010 met een afschrift van de driejaarlijkse voortgangsrapportage over de implementatie van de Europese kaderrichtlijn INSPIRE (31 771, nr. 13);
- de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 28 april 2010 bij de aanbieding van het KiM-rapport Krimp en mobiliteit (31 305, nr. 176);
- de brief van de minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 26 oktober 2010 bij de aanbieding van de KiM-rapporten Mobiliteitsbalans 2010 en Verkenning mobiliteit en bereikbaarheid 2011–2015 (31 305, nr. 187);
- de motie-De Rouwe c.s. over een aantal projecten in het verlengde van het MIRT (32 500 XII, nr. 30).

De **voorzitter**: Ik heet iedereen van harte welkom bij dit notaoverleg, in het bijzonder de minister en haar ambtelijke ondersteuning en de mensen op de publieke tribune. Voor dit lange overleg is elf uur gepland, met een onderbreking voor de lunch en het diner. Ik hoop dat iedereen zich aan de afgesproken spreektijd houdt. We hebben verder afgesproken dat per fractie in de eerste termijn drie keer mag worden geïnterrumpeerd. Mevrouw Dijkema van de PvdA is ziek en wordt vervangen door de heer Dijsselbloem. Normaal gesproken zou de PvdA beginnen, maar ik geef de heer Dijsselbloem graag nog even de tijd om de tekst door te nemen. Mevrouw Van Gent van GroenLinks schuift wat later aan wegens vertraging.

De heer **Slob** (ChristenUnie): Voorzitter. Ik heb een punt van orde, mede namens de PvdA, de SP, GroenLinks en D66. Wij gaan elf uur vergaderen. Wij willen heel graag het volgende weten: heeft dit overleg echt zin of is het bezigheidstherapie? Ik vraag dit omdat in de nacht van woensdag op donderdag door de coalitie een motie is ingediend die enerzijds terecht aandacht vraagt voor de regio, maar anderzijds minder terecht een ongekende claim van zo'n 7 mld. legt op de toch al zo beperkte financiële middelen. Daardoor is de beperkte ruimte die er op dit punt was, helemaal weg. In de hitte van de strijd heb ik dat woensdagnacht «schofferen van zowel de minister als de rest van de Kamer» genoemd. Dat was misschien iets te stevig aangezet, maar zo ervaren wij het wel. Wij staan nu helemaal klem. Wij kunnen wel elf uur vergaderen en van alles inbrengen, maar zolang deze motie er ligt, heeft dat eigenlijk geen enkele zin. Mijn vriendelijke doch dringende verzoek namens de eerdergenoemde partijen aan de indieners is: trek deze motie in. Uiteraard kunnen de individuele projecten in dit debat worden ingebracht. Wij kunnen daarover een open debat hebben. Als de motie echter op deze wijze boven de markt blijft hangen, heeft het debat van vandaag eigenlijk geen

zin, wat ik zeer betreurt. Vandaar ons verzoek aan de indieners van de motie waarvan de heer De Rouwe de eerste ondertekenaar is.

De heer **De Rouwe** (CDA): Wij hebben woensdagnacht een lang debat voor een deel afgerond terwijl er nog veel vragen waren, ook over het MIRT en over de motie. Ik heb namens de indieners aangegeven dat wij openstaan voor dit debat. Wij zijn bereid de voors en tegens uit te wisselen. Ik realiseer me dat het debat midden in de nacht gevoerd is. Het is daarom goed dat we vandaag de tijd hebben om van de minister een uitgebreidere reactie op het voorstel te horen. Ik ben zeer bereid om daarin open en constructief te staan en aan het einde van de dag met de mede-indieners de balans op te maken.

De **voorzitter**: Om geen heel debat uit te lokken, lijkt dit me op zich een goed uitgangspunt.

De heer **Slob** (ChristenUnie): Dat vind ik eerlijk gezegd niet. De motie blijft gewoon op tafel liggen met het beslag dat daarin gedaan wordt. Natuurlijk gaan we vandaag met elkaar praten, maar er wordt dus helemaal geen ruimte geboden. Ik herhaal mijn verzoek. Als dat niet wordt ingewilligd, verzoek ik om een korte schorsing.

De **voorzitter**: U mag om een schorsing vragen. Ik kan die niet tegenhouden. Ik denk dat de heer De Rouwe duidelijk heeft aangegeven dat alle in de motie genoemde voorstellen uiteindelijk vandaag in het debat kunnen worden besproken. Bovendien wordt er eventueel morgen pas over de motie gestemd. Laten we gewoon beginnen en laat iedereen zijn zegje doen over alle voorstellen. Dan voeren we vervolgens met de minister het debat. Dat is cruciaal. Het gaat niet alleen om ons onderling, maar ook om de reactie van de minister.

De heer **Slob** (ChristenUnie): Voorzitter. Ik geloof dat u de woorden die ik heb gesproken namens een groot aantal partijen niet helemaal goed verstaan hebt. Wij willen een gelijk speelveld en een gelijke ruimte, zodat wij het debat in alle openheid kunnen voeren. Dan kan alles ingebracht worden. Dit is niet mogelijk met de motie met een claim van 7 mld. die op tafel ligt. Wij moeten maar afwachten of deze motie in stemming wordt gebracht. Het is logisch dat dit wel gebeurt, want zij staat nog steeds op de stemmingslijst. Wij willen gewoon duidelijkheid, zodat wij vandaag een open debat kunnen voeren. Die duidelijkheid willen wij vooraf hebben. Als daaraan niet voldaan wordt, zou ik graag even willen schorsen om te kunnen overleggen met de andere partijen.

De heer **De Rouwe** (CDA): In alle oprechtheid geef ik aan dat dit wat ons betreft een open debat is, waarin alle projecten kunnen worden besproken. Dit is ook het kenmerk van het MIRT. Het is een beetje lastig dat de heer Slob een bedrag noemt dat mij niet bekend voorkomt. Het lijkt mij goed om daarover met de minister van gedachten te wisselen. Ik denk niet dat dit het bedrag is. Wat mij betreft, wordt dit het bedrag ook niet. De minister heeft gezegd dat voor de periode voor het verlengde MIRT na 2020 een veelvoud van het bedrag nog ingevuld moet worden. Nogmaals, ik wil alle ruimte bieden om met elkaar van gedachten te wisselen. Het is juist goed om dit vandaag te doen, omdat wij er vandaag ook echt de tijd voor hebben. Woensdagnacht, tijdens de begrotingsbehandeling, hadden we er niet helemaal de tijd voor. Ik ben geïnteresseerd in een uitgebreidere reactie van de minister, van het kabinet. Met de mede-indieners zit ik er gewoon constructief in. Of de motie aangepast moet worden of van tafel moet, kan ik pas na afloop van dit debat overwegen. Ik wil de motie gerust even aanhouden, als dat het pleidooi is. Maar aan de andere kant heeft de Kamer gewoon het recht om een motie

in te dienen. Dit is tijdens de begrotingsbehandeling gebeurd. Misschien is het een wat procedurele stap, maar ik wil de motie gerust aanhouden. Ik wil heel graag het inhoudelijke debat aangaan met de minister. Ik denk dat we er belang bij hebben om ook de reactie van de minister te horen.

De **voorzitter**: Ik zie nu allerlei vingers de lucht ingaan. Ik had er al voor gewaarschuwd dat we hierover een heel debat zouden krijgen. Daar heb ik eigenlijk geen zin in. Daarom geef ik de Kamer de gelegenheid om te schorsen. Ik was graag van start gegaan. Dit kost alleen maar tijd. In het belang van de Kamer maan ik tot snelheid. Wat mij betreft schorsen we voor de duur van vijf minuten.

De vergadering wordt van 10.28 uur tot 10.58 uur geschorst.

De **voorzitter**: Ik begrijp heel goed dat de mensen op de publieke tribune wat ongerust zijn geworden. Ik had aangekondigd dat wij vijf minuten zouden schorsen, maar dat is een halfuur geworden. Elke fractie heeft het recht om schorsing te vragen. Ik hoop dat wij nu van start kunnen gaan, maar eerst is het woord aan de heer De Rouwe.

De heer **De Rouwe** (CDA): Voorzitter. Geachte aanwezigen, dank voor uw geduld. U had niet zo veel keus, maar helaas is het even zo. De discussie gaat over een motie die door mijn fractie is ingediend en mede is ondertekend door de fracties van de VVD en de PVV. In deze motie wordt voorgesteld om een verschuiving in het MIRT aan te brengen. Andere fracties voelen zich daardoor wat ingeperkt – ik kan het woordje «wat» wel weglaten – bij de bespreking van het MIRT. Onze insteek is om de gevraagde ruimte wel degelijk te bieden. Ik houd de motie even aan, zodat wij in dit debat alle ins en outs kunnen uitwisselen. Ik ben bereid om tijdens dit debat goed naar de minister te luisteren om na te gaan of zij wellicht meer ruimte nodig heeft voor het overleg met de medeoverheden. Ook zijn wij bereid om na te gaan of wij meer ruimte kunnen bieden voor de voorstellen die hier gedaan worden. Daarmee doen wij naar mijn mening recht aan de gevoelens van ongenoegen die in een deel van de Kamer leven. Ik ben zeer bereid om de discussie open en constructief in te gaan. Het zou kunnen dat wij de motie op grond daarvan wijzigen en dat er daardoor iets meer ruimte ontstaat.

De **voorzitter**: Op verzoek van de heer De Rouwe stel ik voor, zijn motie (32 500 XII, nr. 30) van de agenda af te voeren.

Daartoe wordt besloten.

De **voorzitter**: Dan beginnen wij nu met de behandeling van het MIRT. De VVD-fractie krijgt als eerste het woord. In totaal heeft deze fractie 22 minuten spreektijd in eerste termijn. De heer Aptroot heeft 17 minuten en de heer Huizing 5 minuten.

De heer **Aptroot** (VVD): Voorzitter. Het MIRT is een belangrijk programma. De discussie van zojuist geeft aan dat het MIRT langzamerhand onwerkbaar is geworden omdat wij met elkaar meer projecten met bijbehorende bedragen toevoegen dan er ruimte is in het komende jaar. Het is ook onwerkbaar omdat rijp en groen door elkaar staan. Er staan projecten op waartoe de besluiten min of meer zijn genomen. De tracés worden of zijn onderzocht en de financiering is (bijna) rond. Er staan echter ook projecten op waarbij dit allemaal nog niet het geval is. Bij het kennismakingsgesprek met de minister en tijdens de begrotingsbehandeling heb ik gevraagd om alles op een rijtje te zetten om duidelijk te maken wat de ruimte in het MIRT is. Welke projecten gaan in ieder geval door? Daarvoor moet de financiering geregeld worden. Dan wordt ook

duidelijk over welke projecten nog niet is besloten, maar waarover wij al zo lang in gesprek zijn dat er verwachtingen zijn gewekt. Kortom, iedereen gaat ervan uit dat die projecten doorgaan. Die projecten moeten ook van de totale ruimte worden afgetrokken en dan hebben wij een overzicht van wat er overblijft. Bij de nieuwe projecten moeten wij opnieuw een afweging maken.

De minister heeft ons daarover op 3 december jongstleden een brief gestuurd. Ik heb hem gisteren gelezen, want hij lag tussen de sinterklaascadeautjes. Je wordt niet meteen vrolijk van de problematiek, maar wij denken wel dat de minister een goede aanzet geeft om projecten goed te kunnen afwegen. Dat is nodig. Wij hebben ook gevraagd om een doorkijk naar 2040. Hoe moet ons wegennet er dan uit zien? Hoe moet het spoor er dan uit zien? Elke investering moet in dat toekomstbeeld passen.

De discussie over de motie die beslag legt op de ruimte, is het gevolg van het besluit van de vorige regering om het MIRT te verlengen tot 2028. Het is goed dat wij alles nog eens afwegen en niet automatisch overgaan tot het verlengen van het MIRT tot 2036 of 2044. Dan praat je over projecten die over 30 jaar gerealiseerd worden. Wij zullen echter duidelijke prioriteiten moeten stellen.

Ik maak een aantal opmerkingen waarmee ik de wensen van de VVD-fractie aangeef. Dat is de richting waar voor ons de prioriteit ligt. Het is van groot belang dat de minister daarna aangeeft wat met dat nieuwe afwegingskader de grootste knelpunten zijn. Waar liggen de economische belangen? Waar wordt de mobiliteit het meest beperkt? Daarna kunnen wij tot een finale afweging komen.

Wij vinden dat bij de Zuidvleugel de RijnlandRoute in ieder geval aangelegd moet worden. Dat project bevindt zich qua gesprekken in de afrondende fase. Er moest voor 1 december of 5 december een besluit worden genomen. Er was wat paniek in de regio omdat men dacht dat het geld dan weg zou zijn. Dat is natuurlijk niet zo, want er loopt nog een MER-procedure over twee varianten en de financiering is niet helemaal rond. Wij gaan ervan uit dat op korte termijn een besluit kan worden genomen over de RijnlandRoute. Wij horen het verhaal dat een van de twee alternatieven, de Churchill Avenue, aanmerkelijk duurder is dan de andere variant. Als dat waar is, dan kiezen wij voor de variant die wel betaalbaar is. Die informatie krijgen wij echter de komende week wel van de minister. De RijnlandRoute is uiteindelijk een provinciale weg. De provincie moet dus een groot deel van de financiering verzorgen. Als wij de RijnlandRoute kunnen financieren door bijvoorbeeld de uitloop van het spoor van de RijnGouwelijn wat te beperken in de richting van Noordwijk, dan moeten wij dat maar doen.

Voor de parallelstructuur Gouweknoop ligt er een provinciaal plan. Ik heb daar recentelijk vragen over ingediend. Wij vinden de Moordrechtboog nodig maar ook een goede ontsluiting van Gouda. Het provinciaal plan dat er nu ligt, maakt Gouda slechter bereikbaar. Bovendien loopt de parallelstructuur vast in de gemeente Lansingerland bij een woonwijk en een bedrijventerrein. Wij zouden de minister willen vragen om in gesprek te gaan met de provincie maar ook om de provincie niet zomaar gekke plannen te laten indienen en te laten sleutelen aan wat er rondom onze rijkswegen gebeurt. De provincie is daar namelijk een beetje bezig een deel van de infrastructuur te verknoeien in plaats van te verbeteren. De procedure voor de nieuwe westelijke tunnel, westelijke oeververbinding Rotterdam loopt. Het gevolg van de motie-Koopmans/Aptroot (CDA/VVD) van vorig jaar is dat die privaat zou kunnen. Er wordt nu gesproken van oplevering in 2020. Volgens ons kan die open in 2018 als het privaat gebeurt. Graag een reactie van de minister.

De A20-Oost wordt uitgewerkt. In het najaar van 2011 valt het besluit om het stuk Nieuwerkerk-knooppunt Gouwe van 2 x 2 naar 2 x 3 rijstroken uit te breiden. Wij verheugen ons op een positief besluit.

De A15 staat ook in de motie waar al even over gesproken is hier. Wij vinden dat die over het hele traject moet worden aangepakt, ook het deel Papendrecht-Gorinchem is nog nodig. Die moet dus worden doorgetrokken naar de A12.

Het vervolgesprek voor de A13/A16 wachten wij af. Daar is ook een stukje noodzakelijk.

Ik kom op de laatste stukken voor dit landsdeel: de A4-Zuid. Wij denken dat de Beneluxcorridor, zoals die genoemd wordt, niet goed te maken is zonder de A4-Zuid aan te leggen. Tot de A4-Noord is besloten. Sommigen hopen nog een spaak in het wiel te steken maar dat mag niet gebeuren. Die moet gewoon doorgaan, eindelijk na 40, 50 jaar. De A4-Zuid moet er ook een keer komen. Hoe gaat het met de vordering?

Tot de toegang tot Den Haag, de Rotterdamsebaan, is eigenlijk besloten. Wij lezen dan weer dat er ergens een klein financieel gat is. Hoe wordt dat opgelost?

De minister kondigt aan dat aanbestedingsmeevallers voor spoor gebruikt gaan worden voor verdere viersporigheid tussen Den Haag en Rotterdam. Daar zijn wij positief over.

Ik kom op Noordwest-Nederland en Utrecht. De VVD feliciteert de minister, de gemeente Utrecht, de provincie Utrecht maar eigenlijk heel Nederland met het besluit over de ring Utrecht. Die is een draaischijf in ons verkeerssysteem en moet worden aangepakt. Wij zijn het eens met de verbredingen aan de zuid- en oostkant van Utrecht en de afronding van de ring aan de noordkant. Wij vinden het ook positief dat daarbij eveneens het openbaar vervoer wordt meegenomen en dat er een mogelijkheid is om een tramlijn aan te leggen tussen Utrecht CS en de Uithof, wat verder moet worden uitgewerkt. Daar kom ik straks in relatie met milieu nog op terug omdat daar begrijpelijk zorgen van inwoners over zijn.

De planstudies voor de A28 bij Hoevelaken zijn voor de VVD onduidelijk. Er is sprake van tijdelijke geluidsschermen. Prima, maar in hoeverre verhouden die zich tot de definitieve oplossing? Is wel goed geregeld dat het geluid daar niet alleen tijdelijk maar definitief binnen de perken blijft? Voor de Westfrisiaweg in Noord-Holland wordt elke keer een stukje financiering gevonden. Stukje bij stukje wordt het geld bijeengesprokkeld. Wij verzoeken de minister om door te gaan om samen met de provincie te sprokkelen, want die weg moet op een gegeven moment geheel geüpgraded worden.

Het overleg over de robuuste verbinding A4/N206 naar de Greenport Bollenstreek heeft geen resultaat opgeleverd. Wie is nu aan zet? Is dat de provincie of is het toch het Rijk? Wie zet de eerste stap om te bekijken hoe wij dat in de toekomst oplossen?

Wij zijn wat ontevreden over de rapportage over de N200 bij Halfweg. Dat is niet alleen omdat er niet geïnvesteerd gaat worden – wij begrijpen dat investeringen heel duur zijn – maar ook omdat er zelfs niet extra wordt opgetreden tegen te hard rijden en door rood licht rijden. We zijn met de vaste commissie op bezoek geweest; daar waren het CDA, de PvdA en de VVD bij. Wij hebben toen gezien dat er daar echt een onacceptabele situatie bestaat. Voor de langere termijn moet je investeren, maar als het geld er niet is, zou de minister op zijn minst aan de collega van Veiligheid en Justitie kunnen vragen om daar zo stevig te laten controleren dat het gevaar en de overlast behoorlijk worden teruggebracht.

We hebben recent gesproken over Almere-Amsterdam-Markermeer, vooral over de A6/A9 en de IJmeerbrug. Voor ons is de ontsluiting Almere-het Gooi-Utrecht ook van belang. Wij willen dat bij de A27 van Almere tot aan Breda doorgedaan wordt met het voorbereiden van de forse verbreding, maar dat er ruimte komt voor een snelle ov-verbinding. Een motie van anderen hierover hebben wij gesteund. Het aardige is dat ik de eerste vervoerder heb gesproken, die over de IJmeerbrug die de VVD heeft voorgesteld en die brede steun in de Kamer heeft gekregen, zegt: daar willen wij wel openbaar vervoer op draaien met snelle bussen

of met de trein, maar wij willen dat ook best doortrekken naar Utrecht en uiteindelijk naar Breda. Er is dus van particuliere kant belangstelling. We zijn niet alleen afhankelijk van de NS. Als we de weg aanpakken – dat moet gebeuren – moeten we in ieder geval de ruimte reserveren voor een goede ov-verbinding.

Voor Noord-Nederland wil ik nog de N31/A31 Leeuwarden-Harlingen-Afsluitdijk noemen. Delen zijn verbreed naar 2 x 2 rijstroken. In het MIRT staat weer een deel. Wij hopen dat de minister hiermee door wil gaan, om ervoor te zorgen dat het hele traject stap voor stap naar 2 x 2 rijstroken met vluchtstroken gaat, zodat we daar een behoorlijke snelweg hebben. De N35 wordt genoemd in de motie waarover al even is gesproken. Die is in bewerking. Wij willen graag dat afspraken worden gemaakt om het resterende deel langs Raalte aansluitend ook op orde te krijgen. Ik begrijp dat de regio ook bereid is om een bijdrage te leveren en voor te financieren.

De A1-verbreding is van nationaal belang. Wij willen het knooppunt A1/A35 bij Azelo nog noemen. Het is belangrijk dat ook dat wordt aangepakt, want als we de A1 verbreden en het knooppunt niet aanpassen, houden we een heel lastig probleem.

De doortrekking van de A15 tot de A12 noemde ik al. In het regeerakkoord staat een belangrijke passage, waarin staat dat het Rijk zorgt voor een goede inpassing die voldoet aan geluidsnormen en luchtkwaliteitsnormen van wegen. Er staat echter ook dat als er iets extra moet gebeuren op verzoek van de regio, de regio dat moet betalen. Wat dat betreft denk ik dat het doortrekken van de A15 tot de A12 eerder te realiseren is als wij de eis van een tunnel onder het Pannerdensch Kanaal laten varen. Het Rijk moet het op een goede manier doen en dat kan met een brug. Er is geen scheepvaartprobleem waardoor die brug steeds open moet; dat is allemaal niet nodig. Als in de regio toch de harde wens bestaat voor een tunnel, dan moeten gemeenten en provincie die maar betalen. Wij schroeven onze wens een beetje terug.

Voor de N18 in het oosten lijken de financiën geregeld. Grote delen gaan naar 2 x 2 rijstroken en krijgen een maximumsnelheid van 100 km/u, maar op een enkel deel, zoals Varsseveld-Groenlo, blijft 80 km/u gelden. Dat vinden wij voor de doorstroming slecht. Wij willen dat alles erop wordt gericht om naar een normale autoweg te gaan met een maximumsnelheid van 100 km/u voor de hele N18.

Er is nu een kans dat het vliegveld Twente echt goed gaat draaien. Dat is goed voor de gebiedsontwikkeling en voor de economische groei. De bereikbaarheid van Twente krijgt in het MIRT aandacht, maar de luchthaven niet specifiek. Kan de minister een update geven? In hoeverre komen er een aanpassing en een aansluiting richting de rijksweg? Laat regio en provincie als eerste initiatieven nemen en laten zien wat zij eraan willen doen.

Ik kom in Limburg, bij de A2-tunnel bij Maastricht. De bouw start in 2011. Het is een majeur besluit, zou de vorige minister zeggen. Het is ook heel bijzonder. Wij vinden het heel goed dat de A2 steeds verder op orde wordt gebracht, wordt afgebouwd. Wij vragen nog aandacht voor het stuk Maasbracht-Geleen. Daar wordt de verbreding van 2 x 2 naar 2 x 3 gebracht «als het noodzakelijk is». Wij kunnen met die formulering leven, maar wij hebben de indruk dat, als je over het hele traject de weg verbreedt, het op dit onderdeel ook wel zo zal zijn. Wij zijn verheugd dat het ontbrekende deel van de A74 bij Venlo wordt gerealiseerd in 2012. Daarmee verdwijnt weer een knelpunt.

De A58 in Noord-Brabant staat voor een deel in het MIRT, namelijk St. Annabosch-Galder. Bij de andere delen wordt gesproken over een verkenning. Wij vinden dat dit echt moet gebeuren, want op termijn zal de hele A58 moeten worden aangepakt en verbreed. We weten dat daarbij de wens leeft om de A58 om Roosendaal heen te leggen. We begrijpen die wens. Ik ben er op werkbezoek geweest afgelopen jaar. Het is logisch dat

Roosendaal dat wil, want dat geeft flinke ontwikkelingsmogelijkheden. Wij denken dat de gemeente en met name de provincie Noord-Brabant in het overleg met de minister, als zij daartoe bereid is, duidelijk kunnen laten merken dat hun er wat aan gelegen is economische ontwikkelingen mogelijk te maken en dat een gezamenlijke inspanning ertoe zou moeten leiden om uiteindelijk de A58 over het hele traject op orde te krijgen. Wij denken dat het op termijn onontkoombaar is dat er een aparte goederenspoorlijn moet komen tussen Antwerpen en België. Wij hebben dat al eerder gezegd. Dat zal een heel dure zaak zijn. Samen met de A4-Zuid zorgt dat ervoor dat Rotterdam met Antwerpen en het zuidwestelijke deel van Europa verbonden is.

Heel Nederland komt met wensen. Vught is, samen met Halfweg, een plek waarvan ik eerlijk gezegd vind dat de situatie erg schrijnend is, misschien wel het meest schrijnend van wat ik in al mijn werkbezoeken van afgelopen jaar heb gezien. De gemeente wordt daar door de rijksweg, de provinciale weg en het spoor in tig delen gescheiden. Wij zien dat het probleem groot is. Wij vinden dat het absoluut nodig is dat juist op die plek een gezamenlijke studie naar de integrale aanpak van ruimte, infrastructuur en transport plaatsvindt. Dat is ook uitgesproken in een eerdere motie, waarvan, volgens mij, GroenLinks een van de eerste initiatiefnemers was. Wij willen de minister vragen daarover voortvarend met de gemeente en de provincie door te praten. Er moet een totaal-aanpak komen. Het zal wel een paar jaar duren voordat we dat op orde hebben, maar we moeten wel nu de eerste stap zetten.

Wat betreft Zeeland ben ik blij dat de Sluiskiltunnel is gegund. Het is prima dat het werk is aanbesteed. Hoe gaat het verder met de rest van de knelpunten van de N62? Is daar een bepaalde tijdlijn voor?

Dan heb ik nog een opmerking over inpassing. Bij veel projecten, zoals de ring rond Utrecht en de A1 bij Laren, krijgen we signalen van burgers die verontrust zijn over geluidsoverlast en luchtkwaliteit. We denken dat het belangrijk is allereerst eens duidelijk te maken wat de wettelijke normen zijn. Daarnaast moeten we ervoor zorgen dat we bij nieuwe projecten de wettelijke normen halen en dat we bij bestaande projecten waar overschrijdingen zijn, zo snel mogelijk weer binnen de wettelijke normen komen. Daar moet iedereen goed over worden geïnformeerd. Wij vinden dat er op dit gebied weinig innovatief wordt gehandeld. Het moet absoluut mogelijk zijn een flinke slag te maken met veel stiller asfalt, betere geluidwering en dergelijke. Kunnen we bij al die projecten een proefstuk laten plaatsen? Kunnen we het bedrijfsleven uitdagen om op basis van no cure no pay met een oplossing voor een stuk te komen? Het moet namelijk mogelijk zijn om grotere vooruitgang te maken.

De heer **Slob** (ChristenUnie): De heer Aptroot is in een vrij snel tempo heel Nederland doorgestaan en dat zullen anderen ook gaan doen. Ik wil even terug naar Utrecht; het actueelst natuurlijk vanwege het kabinetsbesluit van afgelopen vrijdag inzake de ring rond Utrecht. De heer Aptroot was nogal tevreden over de samenhang tussen de investeringen in wegen en in het openbaar vervoer. Als ik die plannen goed bekijk, gaat er 1,2 mld. naar de wegen en 110 mln. naar de Uithoftram. En dat is nog maar één verbinding. Vindt de heer Aptroot dit echt in balans? Zouden we voor het hoogwaardig openbaar vervoer in Utrecht niet wat breder moeten kijken?

De heer **Aptroot** (VVD): Ik vind het goed dat beide gebieden worden aangepakt. Het is geen Utrechts, maar een Nederlands probleem omdat het echt de draaischijf is. Ik wil niet zeggen dat het bedrag voor het ov het absolute einde van het geheel is, maar er wordt een forse bijdrage mogelijk gemaakt aan een tram in Utrecht. Dat is een grote wens van de stad. Ik vind het heel positief. Overigens is het ook niet realiseerbaar zonder rijksbijdrage. We moeten ook reëel zijn. Het is niet alleen een

Utrechts probleem, maar ook een landelijk. Als je het oosten van Nederland wilt ontsluiten, moet je bijvoorbeeld de ring van Utrecht aanpassen of van het noorden naar het zuiden een verbinding maken. Verder wordt bij het personenvervoer 75% van het aantal kilometers afgelegd over de weg en voor 11% à 12% via het openbaar vervoer. Van het goederenvervoer gaat 65% over de weg. Dat het meeste naar de weg gaat, is conform de realiteit in Nederland.

De heer **Bashir** (SP): De acht rijstroken van de A27 die door landgoed Amelisweerd lopen, zijn volgens mij nog geen twintig jaar geleden aangelegd. Deze lopen nu al vol. Hoe beoordeelt de heer Aptroot dat in het licht van het feit dat asfalt aanleggen blijkbaar niet altijd de oplossing is?

De heer **Aptroot** (VVD): Ik weet dat het denken bij de SP twintig jaar geleden is gestopt en bij de VVD niet. De bevolking is gegroeid en de economie is gegroeid. Overigens stopt de bevolkingsgroei zo langzamerhand. We hebben veel meer personenauto's gekregen. Daar is langzamerhand de groei uit, maar we moeten een en ander nog een keer aanpassen. Het goederenvervoer zal ook nog wat groeien. Wij vinden dat we de behoefte aan mobiliteit moeten faciliteren, want anders loopt onze economie volkomen vast en gaan we in welvaart terug. De SP doet heel veel enquêtes. Ik zou haar weleens willen vragen om een onderzoek onder haar eigen leden en kiezers te doen of zij vinden dat ze in de file moeten blijven staan of dat het wegennet nu eens moet worden aangepast. Ik denk dat ik de uitkomst wel weet.

De heer **Bashir** (SP): Het denken is nooit gestopt bij ons. Sterker nog, bij mij is dat ongeveer twintig jaar geleden begonnen. Je kunt op je klompen aanvoelen dat de 14 rijstroken die nu gaan worden aangelegd over 20, 30 jaar ook weer vol zijn, temeer omdat een derde van de weggebruikers rondom Utrecht regionale gebruikers zijn. Zij zouden met een goed openbaar vervoer in feite beter bediend worden. Is de heer Aptroot niet bang dat het bij de afritten van de A27 straks een nummertje trekken wordt?

De heer **Aptroot** (VVD): Nee, ik ben niet bang. Bang zijn is overigens ook een slechte eigenschap voor een politicus. Ik hoop dat de SP ook niet bang is. We hebben gezien dat het bij Den Bosch en Eindhoven, waar de wegen fors zijn verbreed en waar het doorgaande verkeer en het lokale en regionale verkeer zijn gescheiden, gewoon weer rijdt. Dat willen wij in het hele land. We hebben een enorme achterstand in het wegennet. Die moeten we inhalen. Als we die hebben ingehaald, kunnen we voor een groot deel de files wegwerken. Je zult altijd 's ochtends de stad in een beetje file houden en 's avonds de stad uit. Dat deel moeten we gewoon accepteren. Dat zal nooit helemaal verdwijnen.

De heer **Verhoeven** (D66): Ik heb een vraag over de zevenbaanssuper-snelweg. Je zou het bijna een formule 1-circuit noemen, en dat op 40 meter van de mensen die in Lunetten wonen. Ik heb het dan nog niet eens over de doorsnijding van Amelisweerd. Hoe gaat de VVD zorgen voor een goede inpassing? Het gaat natuurlijk om mensen die daar wonen. Het wordt scheuren, scheuren, scheuren met die zevenbaansweg. Kan het niet een zesbaansweg worden, zodat er iets meer ruimte is voor de mensen om daar ook nog op een prettige manier te wonen?

De heer **Aptroot** (VVD): Als je met een zesbaansweg zou bereiken dat er files zijn met remmen en optrekken en met een zevenbaansweg dat het goed doorrijdt – ik zeg «als»; we moeten straks alle plannen exact beoordelen – dan heb ik liever een zevenbaansweg. Het is voor het milieu

namelijk veel beter als het verkeer gelijkmatig door kan rijden dan dat het moet remmen, optrekken, remmen, optrekken. De inpassing – die heb ik aan het eind genoemd – vind ik heel belangrijk. Een deel van de weg bij Amelisweerd wordt overkapt. Er wordt dus echt van alles gedaan. Wij moeten en kunnen dit soort problemen innovatief oplossen. Het moet voldoen aan geluidseisen en luchtkwaliteitseisen.

De heer **Huizing** (VVD): Voorzitter. Na een rondje Nederland over de weg en een stukje over het spoor, zal ik mij voornamelijk richten op vervoer over water, gespecificeerd de binnenvaart. Dat is namelijk een heel belangrijke manier om goederen te vervoeren naast het spoor en de weg. Uiteraard krijgen spoor en weg politiek gezien veel aandacht. Dat is logisch als je kijkt naar de hoeveelheid mensen die er gebruik van maken. Wij vinden echter dat de binnenvaart ook de aandacht moet krijgen die hij verdient. De binnenvaart is namelijk een prima alternatief voor de weg, zeker gelet op de kosten en de milieuaspecten. Als de overheid aantoont dat zij de binnenvaart serieus neemt, zal de sector zelf ook veel eerder en meer investeren in de infrastructuur, schonere motoren etc. Dat moeten wij realiseren, vooral gelet op de Tweede Maasvlakte. Als die straks in gebruik genomen wordt, gaat de binnenvaart een veel belangrijker rol spelen. Wij hebben tenslotte afgesproken dat 45% van de goederen die op de Maasvlakte binnenkomen, door de binnenvaart afgevoerd moet worden.

In het MIRT is hiervoor gelukkig een aantal projecten opgenomen en daaruit blijkt de goede intentie. Er worden veel knelpunten opgelost, bijvoorbeeld op het gebied van ligplaatsen, sluiscapaciteit, kanaalverbreding of -verdieping, en veel achterstallig onderhoud. Daar zijn wij blij mee, maar tegelijkertijd zien wij in dat er af en toe een andere benadering nodig is om ons gezamenlijke doel te bereiken. Nu doen wij heel vaak overal een beetje, waardoor op de meeste routes knelpunten blijven bestaan. Het heeft allemaal te maken met de zwakste schakel. Wij vragen om een iets meer integrale benadering; wat is er nodig om de totale capaciteit van de gehele route te verhogen, van het punt van laden tot en met het punt van lossen?

Een mooi voorbeeld is de route Amsterdam-Delfzijl. De vaarweg is op die route prachtig aangepast, zodat duwbakvervoer mogelijk is. De lengte van de zeesluis in Delfzijl wordt echter niet aangepast, waardoor alle bakken weer losgekoppeld moeten worden en een voor een door de sluis moeten. Dit lijkt niet te helpen, hoe blij wij ook zijn met de verbreding van de vaarweg. Daarom vragen wij de minister om bij het vaststellen van de prioriteiten ieder project mee te beoordelen aan de hand van de vraag wat er nog moet gebeuren om de verbetering die het project zelf beoogt, in het geheel tot zijn recht te laten komen. Wij vragen de minister om een reactie daarop.

Ik sluit af met drie concrete projecten waarover ik een vraag heb. Ik heb allereerst een vraag over de zeesluis die ik zojuist noemde. Is de minister van plan om daarvoor een oplossing te vinden? Ten tweede heb ik een vraag over de zeesluis bij IJmuiden, de toegangspoort naar Amsterdam. Is de financiering daarvan nu echt rond? Ten derde is er in IJmuiden een lichtervoorziening. Die wordt op termijn verplaatst naar de Averijhaven. Die haven wordt nu gebruikt voor het storten van baggerspecie. Dat mag nog tot 1 januari 2012, maar daarna moet die haven in oorspronkelijke staat worden teruggebracht. Dan kan daar een lichtervoorziening worden getroffen, maar dan moet alle baggerspecie dus weg. Gelet op een aantal andere verhalen uit het MIRT, blijkt er een enorm tekort aan bestemmingsmogelijkheden voor vrijkomende baggerspecie te bestaan. Daarom vraag ik de minister: zit dit serieuze probleem het mooie en goede project in kwestie niet in de weg?

De **voorzitter**: Mijnheer Huizing, u bent mooi binnen de tijd gebleven.

Het woord is aan de heer Bashir van de SP-fractie. Hij heeft veertien minuten spreektijd in eerste termijn.

De heer **Bashir** (SP): Voorzitter. De infrastructuur in Nederland staat onder druk. Terwijl Nederland in de file staat, kiest deze regering ervoor om de kop in het zand te steken: geen impuls voor het openbaar vervoer, geen mobiliteitsmanagement, geen maatregelen voor thuiswerken of gespreide werktijden, en geen ruimtelijke ordening meer om wonen en werken bij elkaar te brengen. Deze regering is een fileregering: veel show, maar ondertussen vooral de files koesteren.

De VVD en de PVV helpen met hun private wegen hard mee aan het filebeleid van de regering. Private investeerders zullen hun elitewegen alleen aanleggen als er op de normale wegen ellende is en er dus files staan. De regering kiest ervoor om bedrijven misbruik te laten maken van de file-ellende; de VVD en de PVV laten de automobilisten barsten. Na het mislukken van de filebelasting van minister Eurlings is deze minister met de tolpoortjes terug bij af. Die tolpoortjes waren destijds een plan van minister Netelenbos en nu van deze minister. Zij wil nu de wet van Netelenbos uitvoeren. Deze wet maakt het mogelijk om tol te heffen op nieuwe wegen en nieuwe banen. Ik vraag de minister dan ook of zij van beide mogelijkheden gebruik gaat maken. Ik krijg graag duidelijkheid. Als je rijk bent, mag je straks rijdend zwaaien naar de stilstaande hardwerkende mensen die in de file staan, terwijl ook de hardwerkende man gewoon belasting betaalt en met zijn belastingcenten mede de wegen voor de elite heeft betaald. Waarom mag alleen de elite doorrijden? Graag krijg ik uitleg.

De minister pleit ervoor om spitsstroken continu open te stellen. Betekent dit dat de lagere snelheden de hele dag gaan gelden? Wat gaat de minister doen om ervoor te zorgen dat de snelwegen toch veilig blijven en een vluchtstrook behouden? Natuurlijk gaat de minister de normen voor geluidsoverlast en milieuvervuiling niet overschrijden, maar wat betekent dit concreet? Accepteert zij wel een forse verslechtering hiervan? Mijn collega Jansen confronteerde de minister bij de begrotingsbehandeling met citaten uit ambtelijke adviezen. Het kabinet moet volgens de geheime stukken productiviteitsbeperkende of onnodig kostenverhogende wetgevingseisen zoals tunneltechnische eisen en gedetailleerde vergunningseisen bij aanleg maar aan de laars lappen.

De **voorzitter**: Een punt van orde. U zegt: ik citeer uit geheime stukken. Misschien mag de rest van de Kamer die stukken met u delen.

De heer **Bashir** (SP): Mijn collega Jansen heeft die stukken al bij de begrotingsbehandeling uitgebreid geciteerd. Meer dan wat hij heeft geciteerd, is er niet. Het is allemaal in de Handelingen opgenomen.

De **voorzitter**: Het is dus geen geheim stuk meer.

De heer **Bashir** (SP): Inderdaad, ze zijn nu niet meer geheim. Maar in die geheime stukken stond dat de minister productiviteitsbeperkende of onnodig kostenverhogende wetgevingseisen zoals tunneltechnische eisen en gedetailleerde vergunningseisen bij aanleg van de wegen maar aan de laars moest lappen. De minister gaf aan vooral fors te willen bezuinigen, maar waar gaat zij de kans grijpen? Welke tunnels gaat zij achterwege laten en waar precies gaat zij gedetailleerde vergunningseisen aan haar laars lappen?

Voor de concrete projecten lag net een bom onder het MIRT, neergelegd door de heren De Rouwe, Aptroot en De Mos. Gelukkig is de bom niet aangestoken, maar juist weggehaald, althans voorlopig. Anders zou er geen goede afweging worden gemaakt tussen projecten die in het MIRT zijn opgenomen, maar ook de wensen van de oppositie. De coalitie ging

voor veertien projecten, maar er zijn nog veel meer projecten, waarvan sommige ook door ons worden gesteund. Een aantal van die concrete wegprojecten wil ik hier graag bespreken.

Het eerste project is de A4 door Midden-Delfland. Dit kindje van onder anderen de voorganger van deze minister dondert maar door. Is de minister bereid om nuchter naar de feiten te kijken of loopt zij achter elke prestigieus, leuk klinkend project aan? Dit stuk A4 lost volgens verkeerskundigen geen enkel probleem op, maar kost wel 1,2 mld. Over weggegooid geld gesproken! Er zullen zelfs nieuwe problemen ontstaan bij het Kethelplein en de Beneluxtunnel. Hoe kijkt de minister tegen deze geldverspilling aan?

Welke gevolgen heeft haar toezegging om de mogelijkheid van een nieuwe weg te bekijken tussen de twee grootste steden van het land voor deze verbinding? Ik heb het over de A3. Het stapelen van onzalige plannen is volgens mij niet echt verstandig. Graag krijg ik uitleg.

Vervolgens kom ik bij de ring van Utrecht. Het is niet alleen een keten van belangrijke vervoerders; het is ook een wurgslang om de nek van omwonenden. Zij worden nu al blootgesteld aan herrie, stof en stank tot ver boven de wettelijke plafonds. De A2 telt vanaf 2012 veertien rijstroken, de A12 heeft er nu al twaalf en de A27 acht. Die acht rijstroken van de A27 dwars door het landgoed Amelisweerd zijn nog geen 20 jaar geleden in gebruik genomen en nu al helemaal volgereden. Als de A27 nu wordt verbreed tot 2 x 6 of 2 x 7 stroken, kun je dus op je klompen aanvoelen dat ook die capaciteit binnen 20 tot 30 jaar helemaal volgereden zal worden. Wat gaan wij dan doen? Uitbreiden naar 30 of 40 rijstroken? Het wordt dan naast dweilen met de kraan open ook nummertje trekken bij de afritten. De verbreding zorgt ervoor dat aan de stadzijde over ongeveer tien kilometer vijftien meter van de bestaande groene taluds wordt afgeknabbeld. Ter hoogte van de tunnelbak wordt een nieuwe megahap uit het landgoed Amelisweerd gehaald. Dit is een voorbeeld van omwonenden die op drie manieren gepakt worden: meer herrie en stank, minder geld voor inpassing en genuilkorfd door een «mond doodwet».

Gaat de minister toch nog zorgen voor een overkapping of ondertunneling, zodat Lunetten en Voordorp minder last hebben van de verkeersherrie? Wil de minister alsnog het alternatief «Kracht van Utrecht 2.0» serieus nemen? Daarmee wordt een echt alternatief geboden voor mobiliteit, zonder aanslag op de gezondheid van omwonenden.

Terwijl er voor dure en prestigieuze projecten en wegen volop geld is, dreigt een project als de N65 tussen Den Bosch en Tilburg geschrapt te worden. Waarom wil de minister hier geen geld voor beschikbaar stellen? Zit het financieringsprobleem vooral in de tunnel onder Vught of is er sowieso geen geld? De voorganger van deze minister en de gehele Kamer waren enthousiast over dit project. Is de minister er ook enthousiast over? Zo ja, waarom dreigt zij dit dan te schrappen? Wat betekent dit voor de hieraan gekoppelde komst van een station Berkel-Enschot?

Ook de N200 bij Halfweg krijgt niet de urgentie die de weg wel verdient.

De snelweg tussen Haarlem en Amsterdam gaat over in een N-weg dwars door Halfweg. De minister stuurt de auto's op deze mooie plaats af en trekt dan haar handen van de verantwoordelijkheid af door er geen geld voor te reserveren. De SP vindt dit onverantwoord en wil een aanpak van deze weg zien. Wij kiezen voor de mensen in Halfweg. Ik hoop dat de minister datzelfde gaat doen.

Over een aantal projecten maken wij ons zorgen en stellen wij korte vragen. Wat is de reactie van de minister op het standpunt van enkele gemeenten om niet over te gaan tot de aanleg van de Blankenburgtunnel? Is de minister bereid om hier snel van af te zien en enkele alternatieven, zoals de Oranjetunnel, verder te onderzoeken?

Hoe staat het ervoor met de RijnlandRoute? Welke twee varianten bespreekt de minister volgende week met de regio en wat is haar inzet

hierbij? Is de minister bereid om het desastreuze tracé door Voorschoten te voorkomen?

In de Brainportdriehoek Eindhoven-Helmond-Veghel wordt terecht geïnvesteerd in de wegen. De weg langs het Wilhelminakanaal behoort ook tot de plannen. Wij vinden het een onrendabele en zinloze weg door een mooi natuurgebied. Is de minister bereid om deze weg uit het plan te halen?

Ik kom op het spoor. Het afgelopen weekend maakte weer duidelijk dat de kwaliteit van het spoor nog niet op peil is. Honderden mensen van ProRail en NS hebben hard gewerkt om de problemen met sneeuw te voorkomen, maar toch liep het helemaal vast. Hoe oordeelt de minister over de snoeiharde kritiek van de NS- en ProRail-medewerkers op hun bedrijf? Het bedrijf heeft gefaald met het winterhard maken van het spoor. Erkent de minister dat de kwaliteit van het spoor niet op orde is? Kan de minister nog deze maand een overzicht geven van wat er in het afgelopen weekend misging en welke verbeteringen de minister in gang wil zetten? Is de minister bereid om een programma aan het MIRT toe te voegen voor het winterhard maken van het spoor? Graag toezeggingen.

De SP vraagt aandacht voor de kwaliteit van het regionale spoor. De afgelopen jaren is er slechts aandacht besteed aan het spoor in of naar de Randstad. Het spoor in de Achterhoek staat al lange tijd bekend als het slechtste spoor van Nederland. Wanneer gaat hier iets gebeuren?

In Zuid-Limburg lag de Heuvellandlijn er onlangs dagenlang uit. Wat gaat de minister hieraan doen?

Wanneer komt die langverlangde spoorverdubbeling en elektrificatie van de Maaslijn? Wij hebben een amendement ingediend om de komende jaren werk te maken van het regionale spoor. De SP trekt volgend jaar 300 mln. uit voor investeringen in het regionale spoor. Ik denk dan ook aan het spoor in de Kop van Noord-Holland, het spoor Leeuwarden-Groningen, de Vechtdallijnen en het doortrekken van het spoor tussen Veendam en Emmen. Wij helpen de minister graag. Ik heb onze voorstellen op papier gezet en ik overhandig ze aan de minister. Ik hoop dat zij er echt werk van maakt en met een uitgebreide reactie komt. Het voorstel staat ook op de website SP.nl, zeg ik tot de mensen op de publieke tribune. Zij kunnen het daar bekijken.

De **voorzitter**: Ik neem aan dat er geen bezwaar tegen bestaat dat dit stuk ter inzage wordt gelegd bij het Centraal Informatiepunt van de Kamer.

(Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt van de Tweede Kamer der Staten-Generaal.)

De heer **Bashir** (SP): Er is nog één spoorproject waaraan enorme behoefte is en dat is de Emperbocht, die voor 30 mln. aangelegd kan worden voor een treinverbinding tussen Apeldoorn en Arnhem. De provinciehoofdstad kan met die stad met 150 000 inwoners verbonden worden. Dat levert bijna een half uur winst aan reistijd op, dus dat is een buitenkansje. Bovendien wordt zo een nieuwe verbinding tussen Oost- en Zuid-Nederland mogelijk gemaakt. Is de minister bereid een verkenning naar de Emperbocht te starten en deze op te nemen in het MIRT? Terwijl de Noord/Zuidlijn onlangs weer 70 mln. duurder is geworden, willen de mensen in Amsterdam deze toch nog verlengen naar Amstelveen. Wat vindt de minister hiervan? Er ligt toch een prima verbinding van Amsterdam naar Amstelveen, met een sneltram? Door de verlengde Noord/Zuidlijn dreigt een groot aantal haltes opgeheven te worden, waardoor duizenden mensen worden gedupeerd. Dat bleek uit een onderzoek dat de SP onlangs heeft gedaan. Is de minister bereid aan te geven dat zij geen geld beschikbaar stelt voor megalomane plannen van Amsterdam, als hierdoor haltes opgeheven worden? Graag duidelijkheid.

De SP mist nog ambities op het gebied van fietsen in het MIRT. Wij zien wel dat de minister nog steeds aangeeft dat er fietsenstallingen bij Amsterdam-Centraal komen, maar die wens staat al jaren in het MIRT. Waar blijft de realisatie? De minister kondigt een actieplan fietsparkeren aan. Mijn vraag is wanneer wij dat kunnen verwachten. Blijft het gratis kunnen parkeren van een fiets bij het station daarbij het uitgangspunt? Komt de minister bij het aangekondigde plan ook met concrete geldbedragen, om te voorkomen dat het tekort aan fietsenrekken bij stations oploopt? Als er niet snel beweging komt, dreigt er straks voor een op de drie fietsen geen plek meer te zijn bij stations.

Ik eindig met het onderwerp waarmee ik bij de begrotingsbehandeling begon: de binnenvaart. We missen nog het geld hiervoor. Waarom is er wel geld voor spoor en weg, maar niet voor de binnenvaart? Kan de minister duidelijk aangeven dat het achterstallig onderhoud van de binnenwateren in 2006 is weggewerkt en dat dit niet ten koste gaat van andere MIRT-projecten? Dat is wel het minste wat wij van de minister verwachten, gezien de uitspraak in het regeerakkoord om op te komen voor de binnenvaart. Wellicht kan zij ook al aangeven welke extra overnachtingshavens, baggerwerkzaamheden en ijsbestrijding er komen.

De **voorzitter**: U had een kleine overschrijding, maar die zullen wij niet in rekening brengen, want dat waren enkele seconden.

De heer **De Rouwe** (CDA): Voorzitter. We kunnen vaststellen dat het MIRT inmiddels een aardig volwassen onderdeel is geworden van deze agenda, en dat dit steeds meer aandacht krijgt, waarbij ik niet alleen naar de tijd kijk.

De **voorzitter**: U krijgt trouwens 17 minuten.

De heer **De Rouwe** (CDA): Dat komt helemaal goed. Ik denk dat ik daar voldoende aan heb.

Het MIRT is inmiddels een begrip geworden. Met de gebiedsgerichte aanpak, de netwerkanalyses en de landelijke markt- en capaciteitsanalyses zijn flinke stappen gezet en veel aspecten integraal met elkaar gewogen; niet alleen het wegwerken van de grootste verkeersknelpunten, maar ook proactief investeren om economische ontwikkelingen te ondersteunen en de leefbaarheid te bevorderen. Bij de prioriteitstelling die hieruit volgt, zijn opties voor het openbaar vervoer en voor infrastructuur voor wegen, water en spoor betrokken. Los van alle onderzoeken en alle economische afwegingen is infrastructuur meer dan alleen economie en geld. Infrastructuur is er ook om datgene mogelijk te maken wat mensen willen: mobiliteit, verkeersveiligheid en leefbaarheid.

Als het gaat om de economische agenda hebben wij de afgelopen weken ook een aantal initiatieven gezien uit het middenveld. Ik hoor hierop graag een reactie van de minister. Een voorbeeld is de infrastructuurmonitor voor Bouwend Nederland. Hoe gaat de minister daarmee om? Volgens mij bevat ook de Economische Wegwijzer van TLN goede suggesties die we nog eens tegen het licht moeten houden.

Ik doe het als volgt in mijn inbreng. Vandaag staan het MIRT en het verlengde MIRT op de agenda. Over dat laatste zal ik aan het eind nog wat zeggen, maar eerst maak ik een aantal opmerkingen over het huidige MIRT. Vorig jaar hebben wij de minister gevraagd om een aantal beslissende stappen te zetten ten aanzien van de volgende projecten. Het is goed om, los van de inbreng van vorig jaar, ook nu weer te vragen wat daarmee is gebeurd en wat de stand van zaken daarbij is. Zo zijn er bijvoorbeeld de RijnGouwelijn, de RijnlandRoute, de N23 Westfrisiaweg, de N35 Zwolle-Wierden, de Buitenring Parkstad en de A4 Midden-Delfland. Op een aantal daarvan kom ik nog terug, maar toch sta ik nu alvast stil bij de RijnlandRoute. Hoe gaat de minister de komende tijd het

overleg daarover in? De regio heeft volgens mij een heel goed gebaar gemaakt en een aantal extra miljoenen beschikbaar gesteld. Hoe duidt de minister dit en is zij bereid om met die ideeën mee te gaan en daarbij ook een gebaar te maken?

De heer **Slob** (ChristenUnie): Ik ben wel benieuwd naar het oordeel van de CDA-fractie over de variant van de RijnlandRoute die nu op tafel is komen te liggen, namelijk de Churchill Avenue. Wat is daarover het oordeel van de heer De Rouwe? Omdat die variant het landschap behoorlijk kan beschermen, heeft hij natuurlijk een aantal voordelen.

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik ben het met de heer Slob eens dat de Churchillroute behoorlijk mooi uitziet. Het mooie ervan vind ik dat met name bewoners daarin een heel grote rol hebben. Ik ben er op zich heel positief over, maar er hangt wel een behoorlijk prijskaartje aan. Desalniettemin wil ik niet op voorhand zeggen dat wij het maar niet moeten doen. Laten wij kijken of de regio met een goed voorstel kan komen. Ik moet wel zeggen: het plan ziet er prachtig uit, maar het is ook best wel prijzig. De prijs is natuurlijk een afweging die in dit debat op meerdere fronten speelt.

De CDA-fractie heeft een beetje moeite om te bevatten wat de minister nu voorstaat met het actualiseren van de Nota Ruimte en de Nota Mobiliteit. De minister zegt en schrijft enerzijds dat zij geen nieuwe nota's wil produceren, anderzijds moeten er volgens haar wel actualisaties komen. De Nota Mobiliteit en de Nota Ruimte zijn geschreven in 2005; de Nota Mobiliteit is in 2008 uitgewerkt in een Nota Mobiliteitsaanpak. De inkt is nauwelijks droog en de decentrale overheden hebben zich daar net op ingesteld. Als de minister nu, zoals zij in de begrotingsbehandeling aangaf, nieuwe normstelling wil ontwikkelen en op basis daarvan nieuwe afwegingen wil maken, moeten wij wel precies kijken wat wij wel en niet doen. Wij moeten namelijk niet het kind met het badwater weggoien. Het samenvoegen van VROM en V en W zien wij als een grote winst. Dat betekent dat er nu geen tegengestelde belangen meer zijn tussen de twee oude ministeries. Het voordeel daarvan is ook dat je niet meer tegen elkaar uitgespeeld kunt worden. Kan de minister ons geruststellen dat er geen heel radicale wijzigingen komen wat de nota's betreft? Kan zij misschien een vooruitblikje geven?

Wij hebben er begrip voor dat het eerste rondje van de minister langs de regio's met name bestemd was voor kennismaking. Dat lijkt ons ook heel goed. Daarom rekenen wij het haar nu niet aan dat een aantal afspraken uit het regeerakkoord nog niet terug te vinden is. Het voornemen van het kabinet bijvoorbeeld om de woningbouw op basis van kleinschalige en natuurlijke groei te plegen, lijkt nog niet geland in de bestuurlijke afspraken, terwijl de verstedelijkingsafspraken, de benodigde woningaantallen, de bundeling en versterking van de centrumfuncties ons qua terminologie nog steeds om de oren vliegen. Is de minister het met ons eens dat dit element nog veel lijkt op «business as usual»? Als steuntje in de rug voor het doen terugkeren van de menselijke maat in de ruimtelijke ordening en voor de discussie en afspraken over kwaliteit in plaats van kwantiteit, komt onze motie daarover morgen in stemming. Kortom, de sturing en duiding door de minister met betrekking tot de afspraken in het regeerakkoord zijn de komende tijd in het MIRT-overleg zeer gewenst. Wij wensen de minister daarbij veel succes.

Dan maak ik nu een rondje door het land, met een goede balans tussen regio en Randstad. Laat ik, onbewust, beginnen met Noord-Brabant, en wel de A58. Conform de afspraak met minister Eurlings komt er een MIRT-verkenning Annapolder-Tilburg. De MIRT-verkenning Tilburg-Eindhoven is echter nog niet in zicht. Ik vraag de minister om, conform het regeerakkoord en de beleidsbrief, aan te geven hoe zij daarin staat als het gaat om de passages over mainports, brainports en greenports. De A58

ontsluit Mainport Rotterdam en Brainport Eindhoven Airport. Wat ons betreft zou het juist wel mogelijk moeten zijn om te bezien of de MIRT-verkenning in één keer kan plaatsvinden. Graag een reactie.

Dan de N65 Tilburg-Den Bosch. Eigenlijk zou je die kunnen vergelijken met het baanvak Utrecht-Amersfoort, met zeven gelijkvloerse kruisingen. Dat zou iedereen absurd vinden. Het verkeersaanbod en de stedelijke kernen zijn echter vergelijkbaar. In 2008 is de motie-Koopmans/Vendrik ingediend ten behoeve van een plan voor een duurzame weg. Daarna werd het erg stil. Ik zou heel graag van de minister willen weten wat de stand van zaken is. Wil de minister hier nog een keer over nadenken? Ons idee is dat met name de ambtenaren het niet zien zitten, maar er ligt toch wel een politieke uitspraak.

Vught is al even genoemd. In het verleden zijn ook door mijn partij moties ingediend over de leefbaarheid. Ik noem de motie-Koopmans/Roefs en de motie-Boelhouwer. Ik sluit mij gemakshalve maar aan bij wat de heer Aptroot hierover zei.

Dan kom ik op de A58 bij Zeeland, Bergen op Zoom, het Knooppunt Markiezaat, de ontsluitingsroute van Zeeland. Er zijn bij ons zorgen over de extra druk die op dit wegdeel zal komen bij de opening van de A4 tussen Dinteloord en Bergen op Zoom. Hoe houdt de minister in de gaten dat hier geen nieuw knelpunt ontstaat, net als de NMCA is afgerond?

Dan de Sloeboog bij Roosendaal. Die is al opgenomen in de motie waarover hier eerder al gesproken is, laat ik het zo maar even zeggen. Het noordelijke deel Zeeland van de N59, de Oost-Westverbinding met veel problemen op het gebied van de verkeersveiligheid. Met de minister wordt in kaart gebracht wat er moet gebeuren om die weg op het EuroRAP-driesterreniveau te krijgen. Hoe staat het hiermee? Hoe kijkt de minister aan tegen het rijksbelang van enkele ontsluitingswegen die de provincie Zeeland met de rest van Nederland moeten verbinden?

Dan ga ik de andere kant uit, richting Drenthe. Twee jaar geleden hebben mevrouw Roefs en de heer Van Heugten zich ingezet voor de verplaatsing van Dierenpark Emmen. Inmiddels bereiken ons daarover veel berichten via de media. Er zijn diverse signalen. Kan de minister ons hierover bijpraten? Dit was namelijk typisch een MIRT-project en het zou wat ons betreft ook een voorbeeld moeten zijn van de integratie van ruimte en wegen. Met name de ruimtelijke en economische component en wat er speelt in de regio, gezien de vooruitzichten op krimp, zouden naar de mening van mijn fractie absoluut punten moeten zijn om mee te nemen in het MIRT. Kan de minister een tussenstand geven?

De provincie Overijssel en de betreffende gemeenten daar zijn blij met de volgende projecten die zijn opgenomen in de projectenlijst van de Crisis- en herstelwet. Laat ik een paar noemen: de N18, Ruimte voor de Vecht, de gebiedsontwikkeling luchthaven Twente, de IJsseldelta Kampen en Hengelo Hart van Zuid. Aan de andere kant moeten we helaas constateren dat de volgende, door ons en door de betreffende gemeenten aangedragen projecten op de lijst ontbreken: de spoorzone Enschede, de binnenstad te Zwolle, de gebiedsontwikkeling Vriezenveen Zuidoost, gemeente Twenterand, maar ook de gebiedsontwikkeling Den Ham, eveneens in de gemeente Twenterand, en ten slotte bedrijventerrein Noormanshoek gemeente Olst-Wijhe. Het gaat hier om projecten die van grote betekenis zijn voor het stimuleren van de economie, de duurzaamheid en de innovatie in de betreffende regio's. Deze projecten vallen niet onder de categorieën in de bijlage 1 van de wet. Daarom willen wij graag alsnog deze projecten voordragen om opgenomen te worden in de wet. Is dat mogelijk en kan de minister daar een reactie op geven?

Dan Zuid-Holland. Gaat het bij de keuze tussen Oranje- en Blankenburg-tunnel om het optimaal oplossen van de huidige drukte in de Benelux-tunnel of om de bijdrage aan de ruimtelijke ontwikkeling op lange termijn? Wat is hier de juiste keuze? Immers, zo'n tunnel ligt er de

komende 100 jaar. Graag hierbij een brede afweging van hoe we de ontwikkelingen in de komende 50 jaar zouden willen sturen. De RijnlandRoute heb ik al genoemd. De doorrekening van de verschillende varianten wordt nog geactualiseerd en bevat naar verwachting de nodige tegenvallers. Toch duidt alles erop dat bij een gefaseerd aanleg de eerste fase al net zo duur is als het volledig aanleggen in één keer. Wil de minister in haar beantwoording en in het vervolgoverleg op 15 december hierop ingaan en aangeven of zij de aanleg in één keer eveneens voor zich ziet?

De heer **Aptroot** (VVD): Om dit iets meer richting te kunnen geven, heb ik een korte vraag. Is de heer De Rouwe het met de VVD eens dat het geen zin heeft om 2 x 1 rijstrook aan te leggen? Vindt hij ook dat er 2 x 2 rijstroken moeten komen en dat we moeten vasthouden aan de voorwaarde dat er niet grootschalig op Valkenburg kan worden gebouwd als niet zeker is dat de weg er ligt tegen de tijd dat we de eerste woningen opleveren?

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik deel de opvatting van de heer Aptroot dat je de aanleg gelijk goed moet doen. Dat was de strekking van de opmerking die ik zojuist maakte. Ik steun de heer Aptroot hierin volledig. Ik moet eerlijk zeggen dat ik niet weet welke dreigementen mijn fractie in het verleden heeft geuit bij dit dossier over aanleg van het een of ander. Daarin wil ik dus een beetje bescheiden zijn; dat is ook wel eens goed in dit debat. Ik zou graag van de minister horen hoe zij het ziet. De heer Aptroot heeft wellicht in tweede termijn nog suggesties. Ik moet hem even het antwoord schuldig blijven op de vraag in hoeverre mijn fractie in het verleden heeft gedreigd om een en ander niet aan te leggen, maar zeg erbij dat ik inderdaad een samenhang tussen de genoemde zaken zie. Voorzitter. Bij de RijnGouwelijn worden de prognoses van de lightrail- en de HOV-verbindingen keer op keer ruim overtroffen door de realiteit. Dat is goed nieuws. Hopelijk voegen we de RijnGouwelijn binnenkort toe aan het rijtje waarin ook de RandstadRail, de Zuidtangent, Ringlijn 50 in Amsterdam en de spoorlijn Enschede-Gronau staan, terwijl de prognoses op zich al heel zonnig zijn. Het Rijk draagt terecht bij aan deze belangrijke verbinding, maar Leiden ligt nog wel dwars. De provincie is begonnen met inpassingsplannen voor de drie mogelijke tracés door de stad. Heeft de minister enig idee hoe het hier gaat? Wanneer wordt een definitief tracé gekozen? Staat de ontwikkeling van deze lijn nog op het schema voor de gebiedsontwikkeling in Valkenburg? Ondanks de moeilijke totstandkoming van de lijn geldt namelijk ook hier: eerst bewegen, dan bouwen.

Ik ga helemaal naar het Noorden, naar Groningen. Ik heb de VVD al een paar goede opmerkingen horen maken over de laatste sluis bij Delfzijl. De hele vaarweg van Lemmer tot Delfzijl is al aangepast voor dubbele duwbakcombinaties. Dat is net zoiets als de hele HSL aanleggen en vergeten de laatste paar meter spoor aan te leggen die moet aansluiten op het bestaande spoor. Je kunt bijna tot Delfzijl met een dubbele duwbak, maar net niet helemaal. Is dit een tijdelijke situatie of wordt deze laatste sluis binnenkort ook aangepakt? Anders zou het zonde zijn van het geld.

Voor een goede verbinding van de containerterminal van de haven van Delfzijl naar Duitsland is een spoorboog nodig. De kosten hiervoor bedragen zo'n 3 mln. Bij Veendam wordt de komende jaren ook verbouwd om er personentreinen te kunnen laten rijden. Wil de minister onderzoeken of hier werk met werk kan worden gemaakt? Is zij bereid om bij betrokken ondernemers en regionale overheden als olievrouwetje op te treden en zo te helpen deze boog te realiseren?

Ik ga naar Noord-Holland. Vorig jaar hebben wij de minister op pad gestuurd naar het mooie dorpje Halfweg, dat bruut wordt doorsneden

door de A200. De minister is daar geweest en heeft een onderzoek gestart. Daaruit zijn allemaal varianten gekomen. Er ligt zelfs een compleet plan van aanpak. Het lijkt erop dat de conclusie nu is: een tunnel is het meest effectief, maar te duur, en andere varianten leveren te weinig verbeteringen op. Daarmee komen we er niet uit voor de bewoners. Zij staan voor veel open. Hoe ziet de minister het vervolgtraject voor zich? Wat gaat de minister doen om de verkeersveiligheid en de leefbaarheid voor de bewoners te verbeteren? Hoe gaat het verder?

Rijkswaterstaat beschrijft vier varianten in de planstudie Ring Utrecht. Alle varianten overschrijden het budget. De brief die de Kamer heeft gekregen, roept de vraag op hoe het met die overschrijdingen zit, mede gezien de vele e-mails die zijn gestuurd. Hoe zit het met het lokale draagvlak? Ik heb begrepen dat het college zijn instemming heeft gegeven, maar hoe ziet de minister dit de komende tijd voor zich? Zijn alle varianten echt helemaal uitgezocht? Is daar nog ruimte voor? Ik noem in dit verband ook de commissie-Elverding, die ook aanbevelingen heeft gedaan. Kan de minister daar een reactie op geven?

Over Gelderland wil ik het volgende zeggen. Bij de schriftelijke beantwoording van vragen die tijdens de begrotingsbehandeling zijn gesteld, vroeg de minister om een uitspraak van de Kamer over het alternatief dat minister Eurlings aan Didam heeft aangeboden, om een slepende kwestie op te lossen. Het gaat hierbij om de uitspraak uit begin jaren negentig, dat de gemeente een gelijkvloerse overweg mocht aanleggen, waar ProRail uit veiligheidsoverwegingen onderuit wil. Wij vinden het voorstel om de overweg gelijkvloers aan te leggen met de optionele bijdrage van de gemeente een verstandige keuze. Kunnen we hierop doorpakken? Ik ga verder met Limburg. Op vragen van de heer Koopmans antwoordt de minister dat de VROM-Inspectie alert zal zijn op bedoelde en onbedoelde doorkruising van de in de realisatieparagraaf voor het nationaal ruimtelijk beleid opgenomen nationale ruimtelijke belangen en rijkskaders. Als het Rijk zo nadrukkelijk betrokken is bij de Buitenring Parkstad Limburg, waarom moet de VROM-Inspectie na het inbrengen van haar officiële zienswijze dan nog doorzetten? Het is immers een bedoelde doorkruising, waartoe besloten is door het hoogste democratische orgaan, de Tweede Kamer. Het is ook nog eens bevestigd, lokaal en hier, dus ook nationaal. De inspectie kan hierna toch niet naar eigen inzicht handelen?

Ik sluit af. Wij hebben onlangs van de minister een brief ontvangen over de uitvoering van mijn motie over het beheer en onderhoud van het Van Harinxmakanaal en het Winschoterdiep, vaarwegen in respectievelijk Friesland en Groningen. Ik begrijp dat de minister nog wat tijd vraagt om daar goed en integraal uit te komen met de regio. Ik wil erop aandringen om in het kader van de afspraken in de regering zo veel mogelijk te decentraliseren.

Over de binnenvaart is al een aantal goede dingen gezegd. We hebben de afgelopen jaren een behoorlijke slag gemaakt met het weghalen van onderhoudsachterstanden. Er dreigen nieuwe aan te komen. Is er een goed beeld van wat dit allemaal inhoudt? Is de minister ook bereid om ons daarover in het voorjaar goed te informeren? Ik verwijs nog even naar de in onze ogen goede motie die de fracties van de ChristenUnie en de SGP bij de begrotingsbehandeling hebben ingediend, waarin wordt gevraagd om ook het aantal achterlandverbindingen in kaart te brengen. Wat ons betreft is dit prima. Ik loop er al een beetje op vooruit, maar dit heeft te maken met wat we kunnen en wat we willen. Wat ons betreft behouden we een positieve houding ten aanzien van de binnenvaart.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): De schaamteloze motie die vorige week is ingediend, lijkt nu een klein beetje van tafel te zijn, maar niet echt. We hebben het vandaag over het MIRT. Daarom vraag ik de heer De Rouwe naar de ratio achter zijn motie, behalve dat er volgend jaar

Statenverkiezingen zijn. Het CDA toont graag de houding van «u roept maar dus wij draaien». Ik wil hier helderheid over krijgen. Ik zie de voorzitter wapperen. Het lijkt net alsof de motie niet meer bestaat, maar zij ligt er nog steeds. Ik wil er toch graag opheldering over.

De **voorzitter**: Ik moet een punt van orde maken. Helaas was u te laat; dat kon u ook niet helpen. Voordat we het debat over het MIRT zijn begonnen, hebben we uitgebreid gedebatteerd over de motie. Ik vind dat u zich maar even moet laten informeren na afloop van het debat.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ik heb mij echt wel laten informeren, maar voor het debat van vandaag lijkt het mij zinnig om te weten wat de ratio van het CDA is achter een dergelijke motie. De minister heeft er al min of meer op gereageerd. De motie maakt dus wel degelijk deel uit van het debat van vandaag. Anders zouden we heel wereldvreemd bezig zijn. De motie is van tafel of niet. Ik moet vaststellen dat zij niet van tafel is. Dan mag ik gewoon een vraag stellen.

De **voorzitter**: Ik geef u verder geen gelegenheid om hierover te debatteren. De motie is aangehouden. De heer De Rouwe heeft dit uitvoerig uitgelegd en de rest van de fracties is ermee akkoord gegaan. Ik geef u nu het woord voor uw eigen termijn. U hebt daarvoor elf minuten.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ik wil een punt van orde maken. Ik ben wel degelijk aanwezig geweest bij het overleg in de wandelgangen.

De **voorzitter**: Ik ontnem u het woord. Ik bepaal de orde van de vergadering. We hebben meer dan een halfuur geschorst. In deze schorsing hebben we gedebatteerd over de motie. U was daarbij niet aanwezig. Er zijn afspraken over gemaakt. De heer De Rouwe heeft geantwoord.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Maar de motie ligt nog steeds op tafel!

De **voorzitter**: Ja, maar de heer De Rouwe heeft er een duiding aan gegeven. De rest van de fracties is daarmee akkoord gegaan. Daarmee zijn wij het debat ingegaan. Ik geef u nu het woord. Als u dat niet wenst, dan geeft u dat nu maar aan.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ik heb een punt van orde.

De **voorzitter**: Nee, ik bepaal hier de orde.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Een punt van orde mag je altijd aanklaarten. Misschien weet u dat niet, maar dat is wel het geval.

De **voorzitter**: Dat weet ik ook.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ik wil dus graag een punt van orde maken.

De **voorzitter**: Dan maakt u nu een punt van orde.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Het punt is dat deze motie niet van tafel is. Zij is min of meer aangehouden, maar zelfs dat is mij niet helemaal duidelijk. De motie is onderdeel van het debat. Als de heer De Rouwe de motie intrekt, dan bestaat zij niet meer, maar dat is niet gebeurd. Daarom mag ik vragen stellen over de investeringen die in de motie worden genoemd. Ik wil gewoon opheldering.

De **voorzitter**: Ik zie dit als een interruptie. De heer Rouwe kan daarop reageren.

De heer **De Rouwe** (CDA): De motie is vorige week tijdens de begrotingsbehandeling ingediend. Mijn fractie is van mening dat in de brief van het kabinet van 26 november een grote nadruk wordt gelegd op de mainports, de brainports en greenports. De CDA-fractie, maar onder andere ook de fracties van PvdA en ChristenUnie vinden dat er te veel nadruk lag op die economisch sterke zone, op de Randstad. Dat was voor ons reden om met een aantal fracties een motie in te dienen, waarbij wij in het verlengde MIRT aandacht vragen voor een aantal regio's, zoals genoemd in de motie. Dat is de politieke duiding. Dit was de reden om dit concreet in te vullen. De motie gaat over het verlengde MIRT dat nog voor een behoorlijk deel ingevuld moet worden. Wij wilden graag een voorschot daarop nemen door een aantal projecten concreet te noemen. De achterliggende gedachte van de motie is de nadruk op de regio.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Er wordt een greep in de kas gedaan van 4 mld. op een totale investering van 20 mld. na 2020. Het gaat om een lijst van prioriteiten. Staat dat budget van 20 mld. of wordt er al een voorbehoud van 4 mld. gemaakt? Kan dat bedrag niet meer betrokken worden bij de totale afweging? Ik moet dit weten om dit debat te kunnen voeren.

De **voorzitter**: Wat is uw vraag?

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Is dit een keiharde claim van de CDA-fractie en de twee andere fracties of wordt een balletje opgeworpen? Hoe serieus is dit?

De heer **De Rouwe** (CDA): Dit is in het eerste deel van deze vergadering aan de orde geweest. Ik heb er begrip voor dat u daarbij niet aanwezig kon zijn, maar het risico is wel dat wij de discussie opnieuw gaan voeren. Ik heb die vraag al beantwoord, maar toen was u er nog niet. Ik heb gezegd dat wij de motie even willen aanhouden. Ik en de andere indieners staan open voor alternatieven. Ik ben persoonlijk erg geïnteresseerd in de reactie van de minister. In de nacht dat de motie is ingediend, hebben wij daar drie of vier minuten over kunnen spreken. Ik ben het met u eens dat het een behoorlijk belangrijke motie is. Ik hoor graag in de termijn van de minister daarop een reactie. Wij noemen bewust een aantal projecten. Afhankelijk van dit debat wil ik bezien of daar meer ruimte voor moet komen. Het is met nadruk niet mijn bedoeling om alles vast te leggen. Overigens gaat het wellicht om 4 mld., los van voor- of cofinanciering. Dat is allemaal niet in de motie vastgelegd. Het budget voor het verlengde MIRT is vele malen hoger. Ik geef toe dat er een beslag op het verlengde MIRT wordt gelegd, maar dat betreft slechts een fractie van het totale bedrag. Ik sta zeer open voor de reactie van het kabinet.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Als de minister zegt dat het geen goed idee is om nu al een voorschot te nemen op een totale afweging, houdt de CDA-fractie dan de motie aan – of trekt zij de motie in – totdat die totale afweging wordt gemaakt? Dat zou ik toch heel graag willen weten.

De heer **De Rouwe** (CDA): De Kamer maakt in alle debatten haar eigen afweging. Dat is hier niet anders. Ik sta wel open voor suggesties. Daarom heb ik ook aangegeven dat ik best bereid ben om dit debat te gebruiken om na te gaan hoe de motie er uiteindelijk uit moet komen te zien.

De heer **Dijsselbloem** (PvdA): Ik heb twee vragen voor de CDA-fractie. De eerste betreft de optelsom van de motie. Ik heb uit de reactie van de

minister in het debat begrepen dat het om veel meer gaat dan 4 mld. Heeft de heer De Rouwe inmiddels nader inzicht in de vraag om welk beslag het opgeteld gaat bij deze projecten? En welke plek ziet de heer De Rouwe nog voor het overleg met de regio's dat de minister tegen het voorjaar nog gaat voeren, nu deze motie zo stellig is geformuleerd?

De heer **De Rouwe** (CDA): Bij het indienen van de motie heb ik een voorzichtige schatting gemaakt van 4 mld. De minister heeft aangegeven dat zij verwacht dat het iets meer is. Ik ben benieuwd of daar nog nader rekenwerk naar is geweest. Ik heb net al in een interruptie van mevrouw Van Gent aangegeven dat je best iets mag vragen van de regio en dat je zou kunnen kijken naar een fasering. Desalniettemin is het een stevige motie met veel projecten maar dit debat kunnen wij gebruiken om alles te wikkelen en te wegen en te bekijken hoe een en ander moet. Het element van de heer Dijsselbloem om de regio's erbij betrekken, vind ik relevant. Dit lijstje is overigens tot stand gekomen door de regio's. Wij hebben heel veel regio's eerder dit jaar namelijk gevraagd waar de knelpunten zitten. Deze kwamen daaruit.

De heer **Dijsselbloem** (PvdA): Dan moet ik vaststellen dat de indieners van de motie niet precies weten om welk beslag het gaat. Zij stellen dat het gaat om 4 mld. maar in de woorden van de minister: dat zal veel meer zijn. Wat de regio's aangaat, is de optelsom van de verschillende gebiedsplannen die er liggen, veel groter dan de budgettaire ruimte. Dat schrijft de minister ook in haar plannen. Het komt dus toch over alsof de heer De Rouwe, vooruitlopend op het overleg van de minister met de regio's, een eigen selectie heeft gemaakt. Ik ben dan ook zeer benieuwd hoe dat straks weer bij elkaar komt.

De **voorzitter**: Dat is geen vraag maar een constatering.

De heer **Verhoeven** (D66): Kunt u mij even de hele lijst met sprekers aangeven? Ik ben de draad volledig kwijt, voorzitter.

De **voorzitter**: Een aantal fracties had eigenlijk eerder moeten spreken maar heeft mij verzocht om als allerlaatste te gaan. Volgens mij is nu mevrouw Van Gent van GroenLinks aan de beurt. Excuus, nu is D66 aan de beurt. Wij hanteren de volgorde van de begrotingsbehandeling. U bent dus nu aan de beurt. Mevrouw Van Gent is daarna. De fracties van de PVV en de PvdA hebben mij verzocht om als laatste te spreken. Maar er is er altijd een de laatste. Ik heb de heer Dijsselbloem de eer gegeven om als laatste te spreken omdat hij nog graag de tekst wilde lezen. Daarom is er nu wat verwarring bij u over de volgorde. Dan geef ik nu het woord aan de heer Verhoeven van de D66-fractie.

De heer **Verhoeven** (D66): Als ik mevrouw Van Gent daar niet al te veel mee ontrief, graag. Zij kijkt mij lief aan, dus dat zal wel goed zitten. Voorzitter. De traditie wil dat de Kamer een mooie decemberdag aan het MIRT wijdt en op basis daarvan keuzes maakt. Echter, woensdag kwam de gedoogcoalitie met een nare verrassing: een miljardenmotie, een regionaal verlanglijstje dat een gulzige hap uit het budget nam. Maar gelukkig heeft de heer De Rouwe deze hap nog niet doorgeslikt en kauwt hij er nog even op. Hij staat open voor suggesties van onze kant. Mijn suggestie aan hem zou zijn: sta alsnog op als een vent en trek die motie in. Zolang dat niet het geval is, gaan wij vrolijk verder, want ik heb toch vertrouwen in hetgeen hij gezegd heeft.

Hoeveel en hoe ver van tevoren moeten wij alles dichttimmeren? Blijft er wel voldoende speelruimte over voor toekomstige ontwikkelingen of aangepaste beleidskeuzes? Laten wij dit vandaag in ons achterhoofd houden. Sinterklaas is gisteren met 130 km/u het land uitgescheurd. Laten

wij dus niet te veel cadeautjes meer uitdelen maar met een scherpe blik kijken naar welke projecten het allerbelangrijkst zijn voor heel Nederland. In de brief van de minister wordt ook in deze richting gewezen. Daarom houd ik een lijstje met een selectie uit regionale verzoeken van de D66-afdelingen nog even op zak tot aan het eind van het debat. Vandaag gaat het om een samenhangende visie op de Nederlandse ruimte op het gebied van infrastructuur. Zitten wij op de goede weg? Benutten wij de ruimte of verspillen wij deze juist? Ten eerste is infrastructuur steeds meer leidend in de ruimtelijke inrichting; zie de naam van het ministerie. De I van Infrastructuur staat vooraan; de R van Ruimtelijke Ordening is weg. Is de minister het met mij eens dat infrastructuur een middel is en geen doel op zich en dat infrastructuur niet leidend moet zijn maar volgend, om plekken te verbinden?

Ten tweede wordt het ruimtelijk beleid gedecentraliseerd. D66 juicht lokale creativiteit toe, maar hecht wel waarde aan een gecoördineerde inrichting van Nederland. Als elke gemeente hetzelfde bedrijventerrein of kantorenpark blijft bouwen, bouwen we voor leegstand. Dan lopen alle wegen dood en raken groene gebieden bekneld. Gaat de minister dus kaders stellen of zal alle samenhang verdwijnen onder het mom van decentralisatie? Hoe gaat de minister binnenstedelijke en bestaande bouw stimuleren in plaats van perverse prikkels om goedkope weilandgrond vol te stouwen? D66 vindt het ook jammer dat de minister van Binnenlandse Zaken en wonen er niet is. Hopelijk is de heer Donner er volgend jaar wel bij.

Ik ga in op de fileproblematiek. Zowel in de Verkenning mobiliteit en bereikbaarheid 2011–2015 als in de NMCA staat dat bij ongewijzigd beleid de doelen uit de Nota Mobiliteit buiten bereik blijven. Gaat de minister zich hierbij neerleggen of gaat zij het beleid wijzigen? Betekent de aangekondigde actualisatie van de Nota Mobiliteit dat de doelen omlaag worden bijgesteld of niet? Als de minister toch kiest voor het echt aanpakken van files, denkt D66 graag met haar mee: over thuiswerken in plaats van extra asfalt, over bestaande capaciteit in plaats van een zevenbaans formule 1-circuit. Wij verwachten veel van de «filefileer-top 5» als eerste paragraaf van de Nota Mobiliteit.

In het regeerakkoord staat de volgende passage: «Er komen afspraken met provincies en grote gemeenten over het meebetalen aan infrastructuur, in elk geval voor bovenwettelijke inpassingen.» De minister heeft tijdens de begrotingsbehandeling aangegeven dat alle bovenwettelijke maatregelen door de regio moeten worden opgebracht, terwijl provincies en gemeenten financieel worden gekort. In feite is dit het over de schutting gooien van problemen onder het mom van decentralisatie, zonder middelen erbij. Verwacht de minister draagvlak bij regio's die zelf de tol voor leefbaarheid moeten gaan betalen? In het advies van de commissie-Elverding over de uitwerking hiervan in de nieuwe Tracéwet is het draagvlak nu juist zo'n ontzettend belangrijk element.

Er zijn ambitieuze plannen voor het spoor, en dan bedoel ik niet het blaadjesvrij of winterklaar maken ervan. Wat gaat de minister precies doen aan de situatie bij ProRail? Ik krijg graag een korte update van de allerlaatste stand van zaken.

Ik wil het graag over het Programma Hoogfrequent Spoor hebben. D66 steunt een betere benutting van de spoorcapaciteit, maar met meer treinen gaan veel spoorbomen extra vaak en lang dicht, soms zelfs 59 minuten per uur! Sommige dorpen en steden vallen uiteen door geelblauwe muren. Ik noem Naarden-Bussum en Vught. Kan de minister deze gemeenten tegemoetkomen met een oplossing die toenemend spoorverkeer in goede banen leidt? D66 zou graag een derde Circulaire spoorse doorsnijdingen zien, met een oplossing voor grote problemen zoals die in Naarden-Bussum.

De heer **Slob** (ChristenUnie): Ik herken het punt dat de heer Verhoeven aan de orde stelt; ik heb er zelf ook een aantal keren aandacht voor gevraagd. Het punt is dat er geen vaste norm is voor de tijd dat de spoorbomen dicht mogen zijn. Deelt de heer Verhoeven onze mening dat we daar wel naartoe zouden moeten?

De heer **Verhoeven** (D66): Als de heer Slob doelt op een vaste norm in het maximale aantal minuten, lijkt me dat hartstikke goed. Dan durf ik nog wel iets verder te gaan. Ik vind 59 minuten per uur veel te veel, want dan heb je niet meer één dorp, maar twee dorpen. Het leek een grapje, maar ik ben bloedserieus; het is echt waar. Er zijn plekken waar 59 minuten lang de spoorbomen dicht zijn, zoals de Comeniuslaan in Naarden-Bussum. Mijn volgende punt is de geluids- en luchtkwaliteit langs het spoor. Niet alleen langs snelwegen, maar ook langs het spoor verdienen geluids- overlast, trillingsoverlast en luchtkwaliteit aandacht. De D66-fractie vraagt zich ook hierbij af of er voldoende rekening is gehouden met toekomstige ontwikkelingen. Dit geldt bijvoorbeeld voor Arnhem en Lansingerland. Op deze specifieke gevallen krijg ik graag een reactie.

D66 wil graag fiets en ov stimuleren en combineren. Je fiets nabij de trein stallingen, is vaak een echte speurtocht. Wij doen een beroep op de minister en de staatssecretaris voor gratis en goed bereikbare fietsenstallingen, zeker op nieuwbouw- of verbouwstations.

Dan ga ik nu een rondje door de regio doen. Voor D66 is de Randstad eigenlijk het begin van Nederland, zoals ik vorige week ook al zei; vandaar de volgende punten. Voor de regio Holland Rijnland is bereikbaarheid cruciaal. Voor Valkenburg, het Bioscience Park en de Greenport is goede ontsluiting een randvoorwaarde. De economische ontwikkelingen in dit gebied mogen niet lijden onder slechte bereikbaarheid; vandaar de RijnlandRoute. Er zijn echter financiële problemen. Er wordt gesproken over aanleg in één keer of fasering. De regio en het bedrijfsleven willen de aanleg in één keer. Is de minister bereid de nodige middelen hiervoor vrij te maken?

De A15 bij Arnhem houdt de gemoederen zeer bezig. Er is grote behoefte aan het doortrekken daarvan, zodat het verkeer beter kan doorstromen en het netwerk robuuster wordt. De D66-fractie vindt landschappelijke inpassing van dit traject nodig, maar de financiën lijken niet toereikend. Kan de minister inzicht geven in de financiële situatie rond dit project? Sinds 2007 wordt een nachtnetverbinding naar Brabant beproefd. Ook Gelderland wil graag een aansluiting op het nachtnet. Kan de minister toezeggen dat naar de mogelijkheid van zo'n proef gekeken kan worden, zodat Arnhem en Nijmegen ook kunnen worden aangesloten op het nachtnet? Wel zo gezellig.

Nijmegen wil in 2032 een klimaatneutrale stad zijn. Die ambitie steunt D66 van harte, maar meer asfalt helpt die regio niet. Vandaar dat er in de stadsregio Nijmegen plannen zijn voor een HOV-verbinding. Steunt de minister die en is zij bereid die in het MIRT op te nemen?

Utrecht is een punt van aandacht. Afgelopen vrijdag zette de minister haar handtekening onder de plannen voor de Ring Utrecht. Nu we het WK mislopen, gaan we blijkbaar voor de formule 1. De A27 wordt de «A2x7»: een zevenbaans racebaan die uitnodigt tot 170 km/u. Coureurs als Alonso en Button zijn enthousiast; D66 niet. Verbreden is een foute keuze.

Bewoners zijn echt bezorgd, vooral aan de oost- en zuidkant van de stad. Dat is logisch, want slechts 40 meter scheidt de woonwijken van deze supersnelweg. Hoe gaat de minister de geluidsoverlast en de luchtkwaliteit binnen de perken houden? Eén onderdeel van de plannen is het verbreden van de bak van Amelisweerd, een natuur- en recreatiegebied. Dat is een dure verbreding omdat deze bak in kostbaar folie moet. Dat is echter helemaal niet nodig, want met een lagere ontwerpsnelheid is er ruimte voor meer stroken binnen de bestaande bak. Ook de doorstroming is hierbij gebaat. Zo kan enorm veel geld worden bespaard. Wij besteden

dat liever aan ov in de regio. Graag krijg ik hierop een reactie van de minister.

Ook knooppunt Hoevelaken is binnenkort aan de beurt. Er dreigt een groot verkeersinfarct omdat de afritten van en naar Amersfoort zullen worden gesloten als dat wordt aangepakt. Dat legt een enorme druk op het onderliggend wegennet in de regio dat toch al overvol is. Kan de minister toezeggen naar een werkbare oplossing te zoeken?

In het overzicht afspraken BO MIRT geeft de minister aan dat een aantal zaken moet worden opgelost alvorens we een besluit kunnen nemen over de A13/A16. De belangrijkste vraag is voor de D66-fractie: wat levert dit netto nog op? De aanleg van deze verbinding lost een aantal knelpunten op, om vervolgens een aantal nieuwe te veroorzaken. In het rapport over de heroverwegingen was dit al weggestreept. Moeten wij onze schaarse euro's in dit project stoppen, terwijl het budget nog niet eens voldoende is om het fatsoenlijk in te passen, bijvoorbeeld bij het Lage Bergse Bos? Dat heeft allerlei problemen voor de leefbaarheid tot gevolg. Is er eigenlijk wel meerwaarde voor de A13/A16 nu de A4 Midden-Delfland wordt aangelegd? Graag horen we ook hierop de visie van de minister.

De heer **Bashir** (SP): Ik wil de heer Verhoeven een vraag stellen over een tweet die hij laatst de wereld in slingerde. Hij twitterde het volgende: «Auto pesten door de coalitie? Ze dienen een miljardenmotie in voor provinciale weggetjes terwijl de files in de Randstad staan.» Ik vond de manier waarop de motie werd ingediend ook niet netjes en lang niet alle projecten die daarin stonden, kunnen op onze steun rekenen. Maar waar staat D66 nu voor? Alleen voor de Randstad of voor heel Nederland?

De heer **Verhoeven** (D66): Het was een goede tweet, denk ik, die gewoon scherp het volgende serieuze feit neerzet. Ik kom daarop via een heel kleine U-bocht, maar ik heb toch nog wat tijd over. Er wordt een motie ingediend omdat de regio zo belangrijk gevonden wordt. D66 vindt de regio ook heel belangrijk, mijnheer Bashir. Wij hebben overal gezonde, groeiende afdelingen, van Oss tot aan Súdwest Fryslân. Die afdelingen zijn allemaal enorm gegroeid. De Randstad is de plek waar de meeste files staan, zo blijkt uit de onlangs uitgebrachte file-top 50 en ook uit de onlangs uitgebrachte file-top 20 voor vrachtwagens. Als je daar kritisch naar kijkt, zie je dat daar de meeste files staan. We kunnen het geld maar één keer uitgeven. Geven we dat dan uit aan de CDA-verkiezingscampagne of geven we dat uit aan de plekken waar echt de files staan? Dat punt wilde ik maken. En ja, je hebt maar 140 tekens. Je moet dus hier en daar een nuance wegnemen.

De heer **Bashir** (SP): Ik hoor nu ook weinig nuance behalve dat D66 de regio's alleen wil gebruiken als het afdelingen goed uitkomt en stemmen gewonnen moeten worden. Ik begrijp dat D66 als er geld geïnvesteerd moet worden, ervoor kiest om dat alleen in de Randstad te doen en niet in de regio.

De heer **Aptroot** (VVD): Dat is ook genuanceerd!

De heer **Verhoeven** (D66): Dat klopt niet. Het is een krappe tijd. We hebben heel weinig geld en moeten heel goed nadenken over de keuzes die we maken. D66 is geen partij voor de Randstad maar is ook geen partij die zegt: laten we eens even wat geld uitgeven op plekken waar de problemen niet het allergrootst zijn. We willen goed kijken naar het totaal van Nederland. Op bepaalde plekken zijn er enorm veel verkeersproblemen. Daar moet het schaarse geld naartoe. Als dat in de regio is, dan gaat het naar de regio, als dat in de Randstad is, dan gaat het naar de Randstad. Wij zijn niet geografisch discriminerend, dus elke regio is ons even lief. Zo kijken we hier ook naar. Over het voorschot op een bedrag

van 6 mld. is vandaag al genoeg gezegd. De heer De Rouwe tweette mij net ook al dat hij er echt spijt van heeft dat ...

De heer **De Rouwe** (CDA): Huh? Het kan best zijn dat er meer De Rouwes zijn, maar ik heb dat toch helemaal niet getwitterd, althans vandaag.

De heer **Dijsselbloem** (PvdA): Om het punt van de heer Bashir te concretiseren, geef ik een voorbeeld. D66 is ook gegroeid in Nijmegen, dus de heer Verhoeven besteedde aandacht aan Nijmegen. Hij zei dat die regio niet geholpen is met asfalt. Er ligt een belangrijk voorstel om de A15 door te trekken. Die plannen zijn al heel ver. Ik weet dat in die regio Nijmegen daar ook zeer aan hecht. Is nu in het kader van de nieuwe prioriteit van D66 de A15 ineens van de lijstjes verdwenen bij D66? Ik zou dat zeer betreuren.

De heer **Verhoeven** (D66): Nee. De heer Dijsselbloem hoeft zich op dat punt geen zorgen te maken. Ik zal een paar regels eerder mijn tekst citeren: «Voorzitter. De A15 houdt de gemoederen bezig.» Dat is uit deze vraag ook wel gebleken. «Er is grote behoefte aan het doortrekken ervan.» Deze tekst is door mij voorgelezen, dus deze geldt ook voor de D66-fractie. Wij hebben grote behoefte aan het doortrekken.

De heer **Dijsselbloem** (PvdA): Dan raakte ik in de war door dat andere zinnetje dat in de regio Arnhem/Nijmegen geen behoefte zou zijn aan asfalt. Dat lijkt mij iets te kort door de bocht.

De heer **Verhoeven** (D66): Dat klopt. Dat is misschien wat verwarrend. Maar wij hebben meer asfalt vanaf dat moment genomen. We gaan er dus vanuit dat het in de toekomst niet nodig is.

De **voorzitter**: Dan krijgen we nu de volgende spreker in de rij. Dat is mevrouw Van Gent, die namens GroenLinks zal spreken. Zij heeft ook elf minuten spreektijd.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Voorzitter. Het is vandaag een beetje de day after. Ik bedoel dan de day after sinterklaas. Het valt mij toch wel op dat de collega's nog enorme wensenlijstjes hebben. Sinterklaas is dan wel met 130 km/u teruggescheurd naar Spanje – op het paard vind ik dat knap, zo zeg ik tegen de heer Verhoeven – maar de lijstjes zijn nog steeds overvol. Er is natuurlijk beperkt geld beschikbaar, waardoor je natuurlijk wel goede keuzes moet maken. De rook – of moet ik zeggen «de dampen van de uitlaatgassen»? – van de begrotingsbehandeling van Infrastructuur en Milieu zijn nog niet eens opgetrokken of het MIRT is vandaag alweer aan de orde. Wat mijn fractie betreft, zitten we hierbij onder een lastig politiek gesternte; laat ik daar gewoon eerlijk over zijn. Met de aanstaande verlenging van het MIRT voor de periode tussen 2020 en 2028 klotst het geld voor extra asfalt weer tegen de plinten op terwijl de desinteresse die een Kamermeerderheid aan de dag legt voor de voor de hand liggende goedkopere en groenere oplossing, namelijk beprizen, historisch hoog genoemd mag worden. Dat vinden wij hartstikke treurig. We hebben het vandaag al over tien banen, veertien banen gehad. Wat het kabinet doet en wat heel veel fracties hier weer bepleiten, lijkt een beetje op asfalteren met de kraan open, terwijl echte oplossingen worden vermeden in het debat, maar ook in de concrete projecten.

Wij hebben in procedurele zin al even gesproken over de motie-De Rouwe. Gisteren is Boer zoekt Vrouw weer begonnen, maar ik moest denken aan «asfaltboeren zoeken vrouw» toen ik deze motie nog eens bestudeerde. De minister zegt tot nu toe dat zij er niet aan begint, misschien onder heel strikte huwelijkse voorwaarden. Vooralsnog interpreteer ik het echter als een afwijzing van de heren. Ik zeg: minister,

doe het niet, want het wordt geen gelukkig huwelijk als u ermee instemt. Graag een reactie van de minister hierop.

Ik ga verder met een aantal andere opmerkingen van onze kant, te beginnen met De Centrale As. Laat ik vandaag maar eens goed nieuws brengen: de Raad van State heeft voorlopig een dikke streep gezet door de aanleg van De Centrale As in Friesland. Ik heb het wel eens de snelweg van niks naar nergens, door het prachtige Friese coulissenlandschap, genoemd. De fractie van GroenLinks heeft er verschillende keren op gewezen dat het nog maar de vraag is of de aanleg van die weg, dwars door een nationaal landschap, zonder dat nut en noodzaak daarvan vaststaan, binnen de wet past. De minister greep niet in, zodat de Raad van State moest oordelen. Zo gaat dat als de politiek geen verantwoordelijkheid neemt. In het regeerakkoord staat dat het Rijk nog minder regie op de ruimtelijke ordening zal voeren; de minister wil meer aan de provincies overlaten. Daarom vraag ik de minister: is zij niet bang voor meer juridische ongelukken, omdat provincies de wet aan hun laars lappen? Ik kom op de Flevolijn. Vorige week donderdag heb ik in de ochtendspits op station Almere Centrum actie gevoerd voor spoorverdubbeling van de Flevolijn bij Almere. De mensen die wij aanspraken, begrepen meteen waarover wij spraken, want de treinen puilen daar uit. De minister heeft de moeite genomen om haar ambtenaren en mensen van ProRail in een technische briefing aan de Kamer te laten uitleggen dat de dreigende capaciteitsproblemen ook opgelost kunnen worden met het verplaatsen van seinen, het zogenaamde «kort volgen» in jargon. Dat is allemaal prima, maar het laat onverlet dat treinen elkaar zeker bij calamiteiten voorbij moeten kunnen. Daarvoor zijn meer inhaalsporen nodig. Vindt de minister het proportioneel om te beknibbelen op 250 mln. voor broodnodig spoor, terwijl zij 4 mld. uittrekt voor extra rijbanen? Hoe rijmt zij dat met haar belofte dat «reiziger» voortaan met een hoofdletter R geschreven moet worden? Volgens mij snapt de reiziger in de uitpuilende trein bij Almere daar helemaal niets van. Voordat wij ook de beschuldiging krijgen een Randstadpartij te zijn – ik zou dat niet begrijpen – merk ik het volgende op. De Flevolijn is ook van belang omdat eind 2012 de Hanzelijn daarop aansluit. Op die manier wordt ook voor Noordoost-Nederland een goede verbinding gerealiseerd. Het moet niet een soort veevervoer van reizigers zijn, maar het moet comfortabel plaatsvinden. Ik ga verder met de fietsenstallingen. Ik maak ook een soort rondje door Nederland, maar dan anders. In de komende jaren zijn voor de fiets de verwachtingen volgens mij het hoogst gespannen. Staatssecretaris Atsma heeft een nota genaamd Fietsen in Nederland, een tandje erbij, op zijn naam staan. Dat moet volgens mij doorwerken op het ministerie. Dat schept verwachtingen, want met nog 73 mln. in kas is de pot voor fietsenstallingen op stations na 2012 leeg. Terwijl wij al sinds de zomer van 2010 op een actieplan wachten, schuift de minister dit plan, inclusief de financiering daarvan, naar het voorjaar van 2011. Ik mag hopen dat de minister tegen die tijd flink bijgepraat is door fietsman Atsma. Ik vraag de minister om dan met een plan te komen om voor 2020 de benodigde 180 000 extra plekken en de financiering daarvan, te realiseren. Kan ik daarvan uitgaan?

Ik daag de minister ook uit om haar visie te geven op regionaal openbaar vervoer, trams en lightrail bijvoorbeeld. Haar voorganger, minister Huizinga, werkte jarenlang noest aan een visie die de eindstreep helaas nooit haalde. Ik weet zeker dat de minister zo veel tijd niet nodig heeft. Het mag van mij best op drie A4'tjes, maar dan lees ik ook graag een pittig plan dat zo in de «green deal» van dit kabinet past, met veel ruimte voor trams. De ondernemers, voor wie de minister zo staat, zullen vechten voor een halte voor hun winkel, want trams zijn een impuls voor de economie. Nu de ministeries van VROM en Verkeer en Waterstaat onder een dak gaan huizen, ontstaat er een nieuwe situatie rondom de aanleg van snelwegen. Vroeger ging de minister van Verkeer en Waterstaat over het

asfalt en mocht de minister van VROM de milieuproblemen oplossen. Nu hebben wij één «chef asfalt en milieu», op zichzelf een mooie combinatie. Maar dat schept natuurlijk wel verplichtingen voor de minister. Er zitten heel wat lakmoesproeven aan te komen waardoor wij kunnen zien of de minister van I ook de minister van M is. Ik geef een paar voorbeelden. Kan de minister mij uitleggen waarom zij nog steeds studie laat doen naar het onzalige plan om de A15 door te trekken door de Overbetuwe via een brug over het Pannerdensch Kanaal, terwijl de Betuwelijn daar in een dure tunnel onderdoor gaat om de natuur te sparen?

Deze minister is lang wethouder geweest in Leiden. Zij weet hoe mooi het landschap ten westen van Leiden is. Dan kan het toch niet waar wezen dat zij daar straks een snelweg dwars doorheen gaat leggen? Wat moet er in Voorschoten gebeuren, waar die weg ook dwars doorheen moet? Hoe beoordeelt de minister het aanbod van de gemeente Voorschoten om meer te betalen aan het aanpakken van de Churchillaan als alternatief voor de RijnlandRoute? Klopt het dat gedeputeerde Asje van Dijk die optie ook bespreekbaar vindt? Graag krijg ik een reactie.

Kan de minister snel antwoord geven op mijn schriftelijke vragen over het advies van haar eigen VROM-inspectie over de buitenring Parkstad in Zuid-Limburg? Die uitte namelijk spijkerharde kritiek op het feit dat die weg door maar liefst vier typen beschermd natuurgebied gaat. Koerst de minister hiermee met open ogen op een tweede centrale as af met een regio die zo graag wil dat de wet gewoon maar even vergeten wordt? Ook bij de A4 Midden-Delfland voorzie ik juridische complicaties. Het is een teken aan de wand dat meer dan 10 000 mensen naar de Raad van State zijn gestapt. Ik denk dat zij een zaak hebben, want in de berekeningen van de luchtkwaliteit die in het kader van het tracébesluit zijn gemaakt, wordt immers nog gerekend met de kilometerheffing. Het kabinet heeft die echter geschrapt. Daardoor komt er meer verkeer en dus meer uitlaatgassen. Denkt de minister dat de Raad van State dit slikt en, zo nee, wat moet er dan gebeuren?

Ik rond af met de ring rond Utrecht. Op veel plekken in het land maken mensen zich zorgen over extra vieze lucht en verkeerslawaai die zij ondervinden van wegverbredingen. Wij krijgen allemaal brieven uit een geteisterde plaats zoals Vught. Ook andere fracties hebben hiervoor al aandacht gevraagd, onder andere naar aanleiding van de motie-Koopmans/Vendrik. Het meest in het oog springt op dit moment wel de ring Utrecht. Hoeveel alternatieven burgers en een breed scala aan maatschappelijke organisaties ook uitwerken, geasfalteerd moet er kennelijk worden, afgaande op het MIRT. De Tweede Kamerfractie van GroenLinks vindt dat kortzichtig. Lunetten hapt nu al naar adem, maar dat maakt allemaal niet uit. Maar de herrie is al zo fors. GroenLinks had veel liever alternatieven uitgerekend gezien met een fikse kilometerheffing, want dan konden wij met stukken minder asfalt af.

Tot slot stel ik de minister een paar concrete vragen. Gaat zij uitrekenen wat het scheelt voor omwonenden, als de maximumsnelheid op de A12 en de A27 naar 80 km/u gaat? Gaat zij kijken of wij binnen de bestaande bak van de A27 kunnen blijven, temeer daar verbreding ook financieel een hachelijke onderneming is? Welke houding heeft zij ten aanzien van de vele mooie openbaarvervoeralternatieven rond de stad? Kan zij een uitgebreide schriftelijke reactie geven op het voorstel «Versterk de Ruimtelijke Kwaliteit Ring Utrecht» van de Utrechtse milieuorganisaties met prachtige voorstellen om de muur die de ring nu is, deels te overkluisen?

De **voorzitter**: Als laatste in de rij voordat ik schors voor de lunchpauze, geef ik het woord aan de heer Slob van de ChristenUnie.

De heer **Slob** (ChristenUnie): Voorzitter. Mijn excuus voor het oponthoud aan het begin van de vergadering. Het was toch wel even nodig, omdat

wij niet konden leven met zo'n massief voorbeslag voor een belangrijk overleg waarin alles aan de orde zou moeten kunnen komen. Blijft natuurlijk staan dat deze behandeling van het MIRT meer dan ooit onder het beslag ligt van heel veel wensen, maar weinig geld. Als alle projecten van de acht gebiedsagenda's ook daadwerkelijk worden uitgevoerd, dan zouden wij vele tientallen miljarden in het rood komen te staan. Dat kan dus niet. En dat dwingt ons meer dan ooit tot het stellen van prioriteiten. Dat moet zorgvuldig gebeuren. Ik ben blij met de brief van de minister van vrijdag jongstleden, waarin zij aangeeft dat zij met een puntenscore wil gaan werken. Ik zie dat min of meer als een uitvoering van de motie van mijn collega Wiegman voor meer transparantie in het selectieproces. Kort geleden heb ik daaraan toegevoegd dat wij graag een financiële oplegger willen hebben en een doorkijkje naar de komende jaren. Dat kan de zorgvuldigheid en het maken van goede keuzes alleen maar bevorderen. In algemene zin heb ik vorige week al aangegeven dat Nederland wat ons betreft groter is dan de Randstad. Daar stond wel mijn wieg, maar ik woon inmiddels in het oosten van het land. Wij willen heel graag dat de krimpregio's en het oosten en het noorden van Nederland worden meegenomen bij die prioriteiten. Vandaar de motie-Monasch/Slob die morgen in stemming zal komen.

Ik begin met de Noordvleugel en Utrecht. De A1 door het Gooi dreigt een steeds groter knelpunt te worden. Ook op het spoor Amsterdam-Amersfoort zijn er knelpunten met overwegen, snelheidsbeperkingen en te weinig inhaalmogelijkheden. Wij zouden heel graag een integrale MIRT-verkenning bereikbaarheid het Gooi willen zien uitgevoerd. Graag een reactie van de minister. Wat is het besluit van de minister voor een betere aansluiting tussen de A1 en de A30?

Wij dringen er al heel lang op aan om de snelwegen en het spoor in samenhang te beoordelen, ook bij het maken van keuzes. Wat het spoor betreft vragen wij aandacht voor inhaalsporen, bijvoorbeeld bij Bilthoven. Daar gaat nu de hele boel op de schop. Dan zou je dit gelijk mee moeten kunnen nemen. Omleidingsroutes zoals de Valleilijn zouden ontzettend veel problemen kunnen voorkomen, bijvoorbeeld als er in Utrecht wat fout gaat. Zoals bekend vinden wij dat er in Almere een dubbelspoor moet komen. Laten deze zaken geen onderschoven kindjes worden als wij ons te veel alleen op de weg concentreren.

Bij de fietsenstallingen gaan problemen ontstaan. Bijvoorbeeld in Amsterdam is er echt een groot tekort. Waar blijft het actieplan fietsparkeren? Wij zouden dit graag binnen drie maanden bij de Kamer willen hebben.

Wat de ring rond Utrecht betreft moet er natuurlijk iets gebeuren. Het besluit vinden wij echter te eenzijdig. Extra asfalt is nodig, maar ook een impuls voor het openbaar vervoer. Hoe wil de minister aan eisen voor luchtkwaliteit en geluid voldoen, terwijl de normen nu reeds worden overschreden? De minister stelt randvoorwaarden aan de Uithoftram. Zelfs een buslijn wordt niet uitgesloten, terwijl de huidige bussen al uitpuilen. Wij zouden graag een ov-plan voor de rest van Utrecht willen zien. Dus een iets juistere verhouding tussen weg en ov.

Station Keukenhof moet wat ons betreft snel open. De minister is de baas over het spoor en niet de NS. Er is geld voor de stationnetjes. Graag een keer doorpakken met dit station.

Tussen IJmuiden en Haarlem komt er een busbaan, maar waarom is er geen aansluiting op het spoor bij Driehuis?

Ik ga naar de Zuidvleugel. Holland Rijnland zou het eerste voorbeeld worden van het nieuwe integrale denken. Wij steggelen nu al meer dan een jaar, omdat de varianten voor de RijnlandRoute bij lange na niet in het budget passen. En nu ligt er opeens een interessante nieuwe variant op tafel, dankzij veel inzet van burgers: de Churchill Avenue. Ik vind het vreemd dat deze variant eerder is afgefallen. Graag hoor ik hoe dat gegaan is.

Voor de nieuwe westelijke oeververbinding bij Rotterdam heeft mijn fractie een voorkeur voor de Oranjetunnel in verband met de bescherming van Midden-Delfland en de robuustheid van de bereikbaarheid van de Tweede Maasvlakte. Ik geef het de minister maar vast mee.

Het besluit over het openbaar vervoer op Rotterdam-Zuid is nogal vaag. Nu al wordt gesproken over fasering, terwijl het metronet zijn capaciteit al heeft bereikt. Graag een nadere toelichting van de minister.

De A20 loopt vast, maar ook het spoor op deze corridor heeft geen groeiruimte meer. Ook hier is een integrale aanpak wat ons betreft gewenst. Hoe staat het met de Bodegravenboog, de N11 richting de A12 Den Haag?

Mooi dat de A12 Gouweknoop wordt uitgebreid met een parallelstructuur. Het versoberde ontwerp gaat echter ten koste van de glastuinbouwgrond en leidt tot versnippering. Is de minister bereid om het plan op dit punt aan te passen?

Schiedam-Kethel moet uiterlijk in 2015 open zijn. Kan de minister op een rij zetten hoeveel dit kost? Dat is echt niet 100 mln., zoals in een vorig debat werd gezegd. Wij denken dat dit vele malen minder is.

Voor de havenspoorlijn is 252 mln. nodig. Wanneer neemt de minister het besluit over het totale project?

Ik ga naar het noorden. Mijn fractie betreurt het dat er na een jaar van onderhandelen nog geen overeenstemming is over het onderhoud van de noordelijke vaarwegen. Ook het onderzoek naar wissels bij Fries spoor is vertraagd. 27 januari is overleg gepland met het noorden. Graag de toezegging dat er dan een besluit valt, inclusief een besluit over de inframaatregelen voor vier treinen tussen Zwolle en Leeuwarden.

Dan de Ramspolbrug bij de N50. We hebben ons erover verbaasd dat de Inspectie Verkeer en Waterstaat als rijksdienst een andere rijksdienst, Rijkswaterstaat, vraagt om een Waterwetvergunning, omdat het een droog en geen nat kunstwerk is. Dit is onnodige bureaucratie. Wij vragen om snel te dereguleren, want hier houden ambtenaren elkaar alleen maar bezig. Het is overigens mooi dat de N50 bij Kampen wordt aangepakt. Hoe zit het met het gedeelte richting Hattemerbroek?

Het is ook mooi dat naar verbeteringen voor de spoorlijn Zwolle-Emmen wordt gekeken bij de gelden van het Regionaal Mobiliteitsfonds. Wij willen graag dat er tempo mee wordt gemaakt, want de nieuwe vervoerder start in 2012. Als er geen tempo wordt gemaakt, voorzien wij problemen met de dienstregeling.

Dan het oosten. Ik vraag aandacht voor de A15. Ik ben er een paar jaar tussenuit geweest, maar wij waren hier ook al mee bezig in de tijd dat ik er toen zat. Er is ook een flinke bijdrage van de provincie voor geweest. Wij voorzien problemen. Dat ontbrekende schakeltje moet worden ingevuld, anders kan de stadsregio Arnhem-Nijmegen de verstedelijkingsopgave in het middengebied wel op zijn buik schrijven en dat zouden we niet graag willen.

We zijn wat teleurgesteld door de reactie van de minister op de notitie over de Veluwelijn. Wij zien wel degelijk een markt voor een kwartierdienst voor de intercity, ook na opening van de Hanzelijn, maar daar moeten we op een ander moment maar op terugkomen. Dat onderwerp is wat ons betreft niet van tafel.

Station Enschede gaat compleet op de schop. Wij vragen om een doorgaande verbinding Hengelo-Enschede-Gronau. Daarvoor moet een metertje extra spoor worden aangelegd, maar dat lijkt ons niet te veel gevraagd. Wij weten dat er discussie is over de beveiliging. Die hebben we zelf ook al geagendeerd. Ik denk dan aan de motie-Anker/Mastwijk. Kortom, daar moet iets gebeuren.

De **voorzitter**: U bent bijna door uw tijd heen.

De heer **Slob** (ChristenUnie): Dan moet ik heel veel overslaan. Ik vraag de blijvende betrokkenheid van de minister bij de spoorzoneprojecten, zoals in Zwolle, want die blijven nodig. Hoe ziet de minister deze grote opgave voor zich?

Dan Brabant. Er is een mooi plan voor de A59, de oostelijke Langstraat; geen extra asfalt, maar juist minder afslagen om de doorstroming te verbeteren en hoogwaardig openbaar vervoer te realiseren. Dat is een echt MIRT-plan. Ik vind de reactie van de minister zuinig. Is zij bereid om bij te dragen? Waarom verwijst zij alleen naar Rijkswaterstaat en niet naar de DG Ruimte?

Kunnen de procedures voor het weghalen van ondieptes in de Maas worden versneld? Op grond van de Waterwet zou er geen vergunning meer nodig zijn, maar alleen een meldingsplicht. Is de minister bereid de fietsenstalling bij de ov-terminal Breda aan te passen, zoals de Fietzersbond heeft gevraagd? In november 2011 bestaat station Eijsden 150 jaar. Kan er dan weer een trein stoppen? Kan de minister toezeggen, conform het amendement-Koopmans/Cramer, dat het hele spoor tussen Heerlen en Aken dubbel wordt en geëlektrificeerd?

Het is zeer onbevredigend om in zo weinig minuten zo veel te moeten doen, waar heel veel uren werk in is gestoken, maar het is niet anders.

De vergadering wordt van 12.48 uur tot 13.20 uur geschorst.

De heer **De Jong** (PVV): Voorzitter. Uit onze begrotingsinbreng is wel duidelijk geworden dat het verkeersinfarct op ons hoofdwegennet ons erg aan het hart gaat. Dit is niet ten onrechte, want afgelopen week is weer eens pijnlijk duidelijk geworden dat een paar sneeuwvlokjes ertoe kunnen leiden dat al onze verkeersaders volledig dichtslibben. Om te voorkomen dat de illustere grens van 1 000 kilometer file zal worden overschreden, zijn op de korte termijn verdere investeringen in ons hoofdwegennet noodzakelijk.

Een aantal partijen vroeg dan ook aan de minister om met een concreet plan te komen ter bestrijding van de files. Wij ondersteunen dit van harte. Om de minister hierbij te helpen, hebben wij alvast een aantal noodzakelijke maatregelen op een rijtje gezet die een bijdrage kunnen leveren aan de aanpak van files. Ik zal hierna een aantal zaken noemen.

Ik begin met het invoeren van de maximumsnelheid van 130 km/u op alle drie-, vier-, en vijfbaanssnelwegen in Nederland. Je hoeft toch geen masteropleiding verkeerskunde voltooid te hebben om te constateren dat dit veiligheidshalve op grote delen van de dag overal kan en door het gros van de automobilisten buiten de spits om al overal wordt gedaan. Wij respecteren het voornemen van de minister om dit eerst te onderzoeken en vanaf maart 2011 geleidelijk in te voeren. Maar als het aan de PVV ligt, liever vandaag dan morgen.

Een ander punt betreft het afschaffen van de 80 kilometerzones.

Onderzoek van het KiM wijst uit dat zij niets bijdragen tot de verbetering van de luchtkwaliteit en slecht zijn voor de doorstroming van het verkeer. Het is wederom goed om te horen dat de minister ook hiernaar gaat kijken. Wij zijn erg benieuwd wanneer de uitkomsten van dit onderzoek bekend worden. Kan de minister toezeggen de uitkomsten na bekendmaking direct aan de Kamer te sturen?

Dan kom ik bij het omzetten van spitsstroken naar permanente extra rijstroken. Door simpelweg het beschikbare asfalt beter te benutten, kan de doorstroming aanzienlijk worden bevorderd. Wij zijn dan ook erg blij met de toezegging van de minister om dit te onderzoeken.

Dan kom ik bij het verlengen van korte op- en afritten en het niet te veel aanleggen van op- en afritten. Door te korte op- en afritten komt bijvoorbeeld, als het uitverkoop is bij de IKEA in Delft, ook het doorgaande verkeer tussen Rotterdam en Den Haag vast te staan op de snelweg. Daarnaast zijn er op sommige locaties dusdanig veel op- en afritten vlak

achter elkaar dat het een mêlee is van in- een uitvoegend verkeer, hetgeen de doorstroming niet bevordert. Tot zover een kort overzicht van de maatregelen die onzes inziens prioriteit verdienen.

Naast deze maatregelen ter bestrijding van de files zijn ook meer harde infrastructurele maatregelen strikt noodzakelijk. Dit is ook de algehele conclusie die je af kunt leiden uit de vele wetenschappelijke rapporten die voor vandaag op de agenda staan. Bovendien ondersteunen deze rapporten ons eerder ten gehore gebrachte pleidooi voor een onafhankelijk onderzoek naar de «modal shift» van het spoor op de auto. Al deze rapporten duiden er namelijk op dat deze verschuiving gaande is en in de komende jaren steeds sterker zal worden.

Ik geef een aantal citaten uit deze rapporten. De landelijke beperkte bijdrage van het ov aan de mobiliteit is goed te verklaren. «Voor bijna 90% van de autoverplaatsingen biedt het ov geen concurrerende reistijd. Ook in de spits duren deze reizen met het ov meer dan tweemaal zo lang als met de auto. Ondanks de files is het dan niet eenvoudig om automobilsten uit de auto te krijgen met beter ov.» Dat staat in «Het belang van openbaar vervoer» van het CPB en het KiM op pagina 12. Het aantal autokilometers dat wij afleggen, ligt in 2015 bij een gemiddelde economische groei naar verwachting 14% hoger dan in 2010. Bij een lagere economische groei is dat 12% en bij een hogere economische groei zou het 17% zijn. De groei van het reizigersvervoer per spoor ligt tussen 2010 en 2015 tussen de 6 en 11%, afhankelijk van de economische ontwikkeling. Bij een gemiddelde economische groei wordt voor de komende vijf jaar een toename met 9% geraamd. Dat is een kwart minder groei dan in de afgelopen vijf jaar, aldus de «Verkenning mobiliteit en bereikbaarheid 2011–2015» van het KiM. Zelfs de linkse rakkers van Goudappel Coffeng constateren in een NMCA-deelrapportage regionaal ov «dat het openbaar in het GE-scenario na 2020 niet groeit. Ondanks een groei van de bevolking is dit te verklaren uit een toenemende economische groei en een hoger autobezit en -gebruik als gevolg hiervan». Daarbij geldt ook nog eens dat deze groei zich sterk zal concentreren binnen de Randstad en de uitlopers daarvan, of zoals het KiM het stelt: de Handstad. Dat wil zeggen dat vooral in die regio de druk op het wegennet fors zal toenemen en dit kan niet allemaal worden opgevangen door de huidige aanpak van de file-top 50. Echter, steeds meer geruchten bereiken ons dat zelfs deze projecten onder financiële druk staan. Ook de minister heeft tijdens de begrotingsbehandeling afgelopen week al voorzichtig laten doorschijnen dat het al lastig genoeg wordt om de bestaande MIRT-projecten te financieren. Daarom willen wij vandaag in ieder geval de toezegging van de minister dat alle MIRT-projecten met betrekking tot de file-top 50 zoals deze zijn opgenomen in het MIRT-projectboek 2011 geen verdere vertraging meer oplopen. Kan en wil de minister ons dat bij dezen toezeggen?

Ondanks alle negatieve berichten zien wij ook lichtpuntjes aan de horizon. Doordat het MIRT verlengd is van 2020 naar 2028, komt er maar liefst 29 mld. extra beschikbaar om aan MIRT-projecten toe te wijzen. Dit biedt volgens ons voldoende speelruimte om de begroting voor de komende jaren te ontzien en een prioritering aan te brengen waarin de economische belangen voorop staan, dit ook conform het beleid van de minister, waarin zij zelf stelt dat de ontsluiting van alle main-, green- en brainports voorop staat.

Om de minister de juiste weg in te laten slaan, hebben wij een flessenhals-top 10 opgesteld. De projecten die volgens ons dus de absolute prioriteit verdienen, hebben wij opgenomen in deze flessenhals-top 10 en deze zal ik nu in het kort toelichten.

1. De A13, A16, A20 Rotterdam. De huidige aanpak laat te lang op zich wachten. Door middel van een spoedaanpak van dit traject kan de realisering van start gaan in 2011 in plaats van 2014, voor de knelpunten 3, 6, 17, 36 en 40 uit de file-top 50. Het plan is om een

directe verbinding, een tweede ring, te realiseren tussen de A16 en de A13 om de A20 te ontlasten. Aangezien dit project reeds in het MIRT is opgenomen, zullen de extra financiële lasten voor het Rijk beperkt zijn.

2. A1, A6, A9 Schiphol-Amsterdam-Almere. Aanpak van knelpunten 9, 27, 38, 39 en 45 uit de file-top 50. Het plan is om niet alleen de bestaande weg te verbreden, maar om deze ook door te trekken van de A6-Knooppunt Muiderberg naar de A9-Knooppunt Holendrecht. Deze weg gaat ongetwijfeld een hoop geld kosten. Daarom is het noodzakelijk dat ook hier gezocht wordt naar mogelijkheden voor een publiek-private samenwerking. Aangezien dit een rechtstreekse verbinding biedt tussen de snelst groeiende woonlocatie, Almere, en de snelst groeiende kantoorlocatie, de Zuidas, is onze verwachting dat daar wel interesse voor is vanuit de markt, waardoor de extra kosten voor het Rijk beperkt blijven.
3. A1, A27 Utrecht. Aanpak voor knelpunten 8, 19, 24 en 30. Meteen de ruimtelijke reservering benutten en 2 x 4 rijstroken aanleggen op de A27. Door gebruik te maken van de spoedaanpak kan dit project sneller dan in 2015 worden gerealiseerd. Dat is dus ook een bestaand MIRT-project. Het meteen benutten van de ruimtelijke reservering middels een extra rijstrook zal echter ook wat extra kosten voor het Rijk veroorzaken.
4. A3 Amsterdam-Rotterdam. Een onderzoek opstarten om deze snelweg van Amsterdam naar Rotterdam aan te leggen middels PPS. Op die manier worden de twee grootste steden van ons land op de meest logische manier met elkaar verbonden, wat ertoe zal leiden dat de zogenaamde Randstadring wordt ontzien. BAM heeft reeds aangegeven interesse te hebben in de financiering van dit project, waardoor de kosten voor het Rijk gedrukt kunnen worden. Desalniettemin zijn wij ons ervan bewust dat ook een aanzienlijke bijdrage van het Rijk vereist is.

De heer **Verhoeven** (D66): Voorzitter. Ik hoorde zojuist in deze opsomming dat de extra aanpak waar de PVV-fractie om vraagt, op sommige punten extra geld van het kabinet vergt. Dan wil ik toch even vragen hoe de PVV-fractie een en ander ziet. Aan de ene kant wil ze extra geld vragen om de file-top 50 aan te pakken, wat volgens mij breed wordt toegejuicht, maar aan de andere kant wordt er door de motie-De Rouwe toch al een flinke hap uit genomen. Ziet de PVV-fractie de mogelijkheid om beide te doen? Dat kan in deze tijden namelijk vaak niet. Welke prioriteiten legt de PVV-fractie als zij moet kiezen tussen aanpak van de file-top 50 of de regionale projecten zoals mijn andere buurman, de heer De Rouwe, ze beschrijft? Ik zit een beetje klem tussen die twee paden.

De heer **De Jong** (PVV): Over de motie van de heer De Rouwe is vandaag al genoeg gezegd. Ik wil dit voor het grootste deel aan de minister laten. Ik heb een aantal zaken opgenoemd en vraag de minister om aan te geven hoe zij hiertegen aankijkt. Daar wil ik op wachten.

De heer **Verhoeven** (D66): Dat snap ik wel, maar ik zou toch graag van de PVV-fractie horen hoe zij de principiële keuze maakt tussen enerzijds de aanpak van files en de projecten die de heer De Jong noemt – voor een groot deel in de Randstad – en anderzijds het goed bereikbaar houden van de regio's. Dat laatste is ook nodig, maar we moeten keuzes maken. De minister heeft hierover ongetwijfeld heel verstandige en goede dingen te zeggen als de Kamer geen keuzes maakt, maar ik zou toch van de PVV-fractie willen vernemen welke keuze zij maakt. Je kunt het geld namelijk maar één keer uitgeven.

De heer **De Jong** (PVV): Wij maken de keuze die ik heb aangegeven met de flessenhals-top 10. Een aantal projecten heeft echt prioriteit. Daarmee bespaar je in feite ook geld. Wij verzoeken de minister daarmee direct aan de slag te gaan en te bekijken wat mogelijk is. De motie van de heer De Rouwe gaat juist over de regio. Wij laten dus niemand in de rest van het land in de steek. De knelpunten liggen echter voornamelijk in de Randstad. U hebt mij gevraagd welke keuze wij maken en welke projecten minder prioriteit hebben om de flessenhals-top 10 te bewerkstelligen. Als voorbeeld noem ik de goederenroute van Rotterdam naar Noord-Nederland. Wij willen de goederen vanuit Rotterdam niet via Amsterdam en Almere vervoeren, want dat is een van de drukste spoorbanen in Nederland. Onlangs is met de motie-Dijksma/Aptroot (32 404, nr. 22) Kamerbreed afgesproken dat wij dit vervoer zo veel mogelijk via de Betuweroute gaan afwickelen. Kortom, dit project kan wat ons betreft meteen worden geschrapd of in elk geval uitgesteld tot na 2020. Dat levert zo'n 71 mln. op. Dit is een voorbeeld van een keuze die wij maken.

De heer **Dijsselbloem** (PvdA): Ik hoor een indrukwekkende lijst van projecten die versneld moeten worden aangepakt, overigens inderdaad vooral grote snelwegenprojecten in de Randstad, maar toch doemt de vraag op waarvan dit moet worden betaald. Dat kan niet met de 70 mln. die het schrappen van één project oplevert, want deze opsomming gaat om vele miljarden. Mijn PVV-collega zegt nu: we doen het via pps; het is voor de markt aantrekkelijk en de markt zal het dus betalen. Wie is die markt en wie betaalt uiteindelijk de rekening voor deze infrastructuur? Geld is nog altijd niet gratis.

De heer **De Jong** (PVV): Dat is absoluut waar. Geld is niet gratis. De minister heeft aangegeven dat verlenging van het MIRT een besparing oplevert van zo'n 29 mld., zeg ik uit mijn hoofd. Dat is een manier. Bij het aanleggen van een weg kun je het hebben over tolheffing. Wij zijn geen groot voorstander van tolheffing, maar als je een weg aanlegt, moet die wel worden gefinancierd. Je moet daar heel goed naar kijken. Wellicht kan de markt hierin meespelen. Daar gaan we wel van uit, want de markt staat nu voornamelijk stil op de snelweg en kan op die manier doorlopen. Wij gaan er daarom van uit dat de markt hierin geïnteresseerd is.

De heer **Dijsselbloem** (PvdA): Ik begrijp er nog niets van. Ik hoor mijn collega zeggen dat verlenging van het MIRT geld bespaart. Dat snap ik niet. Verder zegt hij dat hij niet voor tolheffing is, maar de vraag is hoe de markt dan zijn geld terugverdient op die nieuw aan te leggen wegen. Het is mij volstrekt onduidelijk waar het geld vandaan gaat komen voor deze indrukwekkende lijst.

De heer **De Jong** (PVV): Volgens mij heb ik dat zojuist aangegeven.

De heer **Bashir** (SP): Ik heb bij de behandeling van de begroting goed geluisterd naar de PVV-fractie en hoorde eigenlijk niets over het openbaar vervoer. Nu heb ik wel wat gehoord; niet dat ik daarvan wijzer ben geworden, maar dat terzijde. Mijn vraag gaat over de tolheffing. Ik begrijp het niet. Nederland staat vast. We staan met zijn allen in de file. De PVV legt wegen aan waar alleen Frederik-Jan van Hier tot Gunter op kan rijden, terwijl Henk en Ingrid vast blijven staan in de file. Waarom laat de heer De Jong Henk en Ingrid in de steek en waarom laat hij hen barsten in de file?

De heer **De Jong** (PVV): Dit is natuurlijk weer goedkope SP-retoriek. Wij zijn bijvoorbeeld ook niet voor de kilometerheffing. Wij laten mensen niet betalen om in de file te staan. De heer Bashir heeft het over elitewegen en zegt dat wij Henk en Ingrid in de steek zouden laten. Dat is complete onzin. Met de flessenhals-top 10 geven wij juist een aanzet om ervoor te

zorgen dat Henk en Ingrid niet in de file komen te staan, maar dat zij door kunnen rijden. Snelwegen of wegenprojecten moeten wij op een of andere manier financieren. Wij vragen de markt om daarbij na te denken. Het lijkt mij dat dit een heel mooie manier is om het te doen.

De heer **Bashir** (SP): Volgens mij worden de wegen wel voor de elite aangelegd. De gewone hardwerkende man zal het niet kunnen betalen. Je kunt het zelf uitrekenen. Als een ritje € 10 kost en je heen en weer moet, dan is het in totaal € 20. Als je dit keer 24 dagen in de week doet, kom je bijna op € 500 per maand uit.

De heer **Aptroot** (VVD): 24 dagen in de week; de SP kan echt niet rekenen!

De heer **Bashir** (SP): Ik bedoel 24 dagen in de maand. De PVV blijft kiezen voor de elitewegen. Sluit de PVV de variant uit waarbij extra rijbanen worden aangelegd, waardoor mensen niet kunnen doorrijden, in de file staan en toegezwaid worden door mensen die gewoon betaald hebben? Sluit de PVV die variant uit?

De heer **De Jong** (PVV): Ik hoor een hoop dingen door elkaar. Het is natuurlijk hartstikke goed dat de SP dit doet. Ik hoor nu in 30 seconden tien keer «elitewegen» en al dat soort onzin. Wij zorgen ervoor dat met de aanleg van dat soort wegen ook de druk op de rest van de wegen wordt verminderd, zodat mensen kunnen doorrijden. Henk en Ingrid kunnen op die manier ook gewoon blijven doorrijden. Wij gaan dus voorkomen dat allerlei mensen aan de andere kant van de snelweg zwaaien naar de mensen die kunnen doorrijden. Ik zeg de heer Bashir ook nog even dat het per jaar miljarden kost om stil te staan. Het kost de transportsector ook nog eens ontzettend veel geld om stil te staan. Laten we daarom eindelijk eens wat doen om ervoor te zorgen dat we kunnen doorrijden.

De heer **Bashir** (SP): Ik heb geen antwoord gekregen op mijn vraag. Mijn vraag was heel simpel, namelijk: sluit de heer De Jong de variant uit waarbij mensen op speciale rijbanen door kunnen rijden terwijl de rest in de file vastzit?

De **voorzitter**: De heer De Jong gaat over zijn eigen antwoorden. U hebt bij deze interrupties twee vragen gesteld. Inmiddels zit u aan uw taks. De heer De Jong gaat nu door met zijn betoog. De taks ligt bij drie interrupties. Mij is gevraagd om de orde te bewaken. Toen we begonnen met het debat heb ik gezegd dat drie interrupties per persoon het maximum is.

De heer **De Jong** (PVV): Voorzitter. Dank u wel.

5. We willen een verkenningsprocedure opstarten om de A4-Zuid aan te laten sluiten op de oplevering van het traject A4 Midden-Delfland, zodat het verkeer op de A15 bij Rotterdam ontlast wordt. Het gaat hierbij om het traject tussen Hoogvliet en Klaaswaal. Dit vraagt om een flinke investering door het Rijk, maar wij verwachten ook uit de gemeenten en de provincie een hoop steun, omdat dit het verkeer op de zuidelijke ring van Rotterdam enorm ontlast.
6. De westelijke oeververbinding Maasvlakte biedt een oplossing voor het filepunt 16. We willen een verkenningsprocedure opstarten om de beloofde noodzakelijke tweede oeververbinding te realiseren. Financiering kan plaatsvinden middels pps. Het gemeentelijke havenbedrijf Rotterdam heeft al toegezegd daaraan mee te willen werken.
7. N23 Alkmaar-Zwolle. We willen een procedure opstarten om Noord-Holland en Flevoland met elkaar te verbinden, waardoor niet al het verkeer uit Noord-Holland via Amsterdam naar het zuiden en

het oosten moet. Beide provincies hebben reeds toegezegd grotendeels garant te staan voor de financiering, waardoor slechts een beperkte bijdrage van het Rijk nodig is.

8. Veilingroute Kennedytunnel. Wij willen een verkenning van de mogelijkheden om de A20 door te trekken door het Westland tot aan Den Haag, zodat deze wordt aangesloten op de ring van Den Haag, die afgerond dient te worden door middel van de Kennedytunnel. Dit moet het Westland veel beter ontsluiten. Ook hier zal financiering middels pps onontkoombaar zijn. Gezien het enorme economische belang van deze weg is de verwachting dat er zeker voldoende interesse is vanuit de markt.
9. De A8 en de A9 aan elkaar verbinden ter voltooiing van de noordelijke ring van Amsterdam. Dit is een relatief kort stukje asfalt dat het Rijk samen met de provincie en de gemeente Amsterdam kan financieren.
10. De RijnlandRoute. De beslissing over het ongefaseerd aanleggen van de 2 X 2-variant van deze weg tussen Leiden en Katwijk moet worden genomen. Dit is in aansluiting op het oplossen van knelpunt nr. 1 uit de file-top 50 een erg belangrijke verbinding voor de greenport en het bio science park in die streek. De regio wil fors meebetalen aan deze route, waardoor de financiële bijdrage van het Rijk beperkt wordt.

Het zijn niet louter nieuwe projecten. Wij zijn dan ook allerminst van plan om deze miljarden meteen in te boeken. Wij willen alleen aankaarten welke infrastructurele projecten in deze periode bij de minister de hoogste prioriteit verdienen. Onze vraag aan de minister is of zij kan toelichten hoe zij tegenover onze voorstellen staat. Welke mogelijkheden ziet zij om dit te ondersteunen? Indien zij bezwaren ziet tegen bepaalde projecten, dan horen wij graag waarom dat zo is. Om deze projecten mogelijk te maken, maar ook om te garanderen dat de bestaande projecten zo veel mogelijk volgens schema worden opgeleverd, is prioriteitstelling echt onontkoombaar. Deelt de minister deze mening? Zo ja, kan zij dan aangeven welke MIRT-projecten de laagste prioriteit hebben en dus mogelijk uitgesteld kunnen worden tot na 2020 om budget vrij te maken voor de eerder genoemde projecten uit de flessenhals-top 10 en de file-top 50? Voorzitter. Hoeveel tijd heb ik nog?

De **voorzitter**: Nog zeven minuten.

De heer **De Jong** (PVV): Dan heb ik nog genoeg tijd voor het volgende fantastische stukje tekst. Ik weet niet of er mensen in de zaal zitten die het afgelopen weekend met de trein zijn gegaan, maar dat was een groot drama. Ik ga dagelijks met de trein. Het vervolg van mijn betoog gaat over het spoor. Door mijn collega's is al een hoop gezegd over de dramatische situatie op het spoor van de afgelopen weken. Het is ongelooflijk hoe een paar sneeuwvlokjes het spoor in het hele land kunnen platleggen. Niet alleen de reizigers zijn het zat, maar ook het spoorpersoneel baalt als een stekker. Het is woedend over het beleid van de top van ProRail. Het personeel hekelt de maatregelen die de spoorbedrijven hebben genomen om winterse omstandigheden de baas te kunnen blijven, aldus de media vanochtend. ProRail stak tientallen miljoenen in de voorbereiding op de winter, maar desondanks ontstond er afgelopen zaterdag na een sneeuwbuï weer een enorme chaos op het spoor. Wissels raakten defect en treinen reden niet meer. Tienduizenden reizigers waren gedupeerd en stonden in de kou. Dit soort situaties maakt de trein niet bepaald een betrouwbaar alternatief voor de auto. Ik krijg hierop graag een reactie van de minister. Wij vindt zij van die situatie?

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): De woorden van de heer De Jong zijn mij uit het hart gegrepen. Wij zijn winterklaar, maar het moet niet gaan

sneeuwen, zo luidt een beetje de samenvatting. Steunt de heer De Jong mij bij het aanvragen van een spoeddebat over deze kwestie?

De heer **De Jong** (PVV): Mevrouw Van Gent heeft absoluut gelijk. Er moet nu eindelijk eens duidelijk worden wat er allemaal mis is op het spoor. Hoe zit het nu? Men is winterklaar, maar zijn de wissels nu wel of niet allemaal in orde? Dat verzoek zal ik zeker steunen.

De **voorzitter**: Ik stel voor dat wij eerst het antwoord van de minister afwachten. Daarna kunnen wij bezien of er nog een debat nodig is. De heer De Jong vervolgt zijn betoog.

De heer **De Jong** (PVV): Een manier om wellicht extra financiële middelen vrij te spelen, is eens grondig te kijken naar de spoorweggerelateerde bestedingen. Daar wordt jaarlijks een bak met geld over de balk gesmeten waar je u tegen zegt. Wij zijn het dan ook volkomen eens met de fractie van de ChristenUnie dat de rol van ProRail eens goed tegen het licht moet worden gehouden. Daar gaat direct en indirect een hoop geld van het Rijk naartoe. Dat geld wordt vaak inefficiënt besteed. Het MIRT-project bovenbouwvernieuwingen is een treffend voorbeeld. Daarin wordt totaal geen rekening gehouden met mogelijk toekomstige snelheidsverhogingen op het spoor, bijvoorbeeld door de invoering van ERTMS. Slechts op een paar trajecten wordt de infrastructuur gereed gemaakt voor een snelheid van 160 km/u, terwijl snelheden van 200 km/u toch zeker niet ondenkbaar zijn voor de nabije toekomst. Dergelijke inefficiënte bestedingen van onze belastingcenten hebben ervoor gezorgd dat de geplande 5% groei op het spoor voorlopig uitblijft. Op deze manier zal die groei ook uitblijven. Laat het realiseren van reistijdverbetering in het openbaar vervoer nou net de manier zijn om mensen uit de auto naar het ov te doen overstappen, zoals ook het CPB en het KiM concluderen in het rapport Het belang van openbaar vervoer. Kortom, als wij op deze manier door blijven gaan met onze openbaar vervoerplannen, dan gaat de veronderstelde modal shift spoor-auto alleen maar sterker doorzetten en zijn extra investeringen in asfalt onontkoombaar.

De heer **Dijsselbloem** (PvdA): Zoals de voorzitter al zei, vervang ik collega Sharon Dijksma, die door ziekte is geveld.

Voorzitter. Ik heb jaren geleden ook debatten mogen voeren over wat toen nog het MIT heette. Nu heet het MIRT. Een paar dingen vallen op. Over een aantal projecten die nog steeds op de rol staat, ging het ook al in 2001 en 2002. Het gaat nog steeds over de A15 en zo zijn er nog wel een paar te noemen. Verder is de waarneming de volgende. Ja, er worden vaak veel moties ingediend bij dit debat maar altijd in het debat. Ja, er worden vaak ook moties ingediend door de coalitiepartners gezamenlijk – daar is niks op tegen – maar één motie met een pakket van naar schatting 6 à 7 mld. in het debat voorafgaande aan het MI(R)T heb ik nog nooit meegemaakt. Ik vind het ook geen goede omgangsvormen naar de andere collega's in de Kamer. Genoeg daarover.

Nog niet zo heel lang geleden kondigde De Telegraaf met chocoladeletters de eerste nieuwtjes uit het regeerakkoord aan: 500 mln. erbij voor wegen en openbaar vervoer. Enkele maanden later blijkt dit al een fata morgana te zijn. In plaats van meer is er minder geld beschikbaar voor infrastructuur. Ja, er komt 500 mln. bij maar een even groot bedrag gaat er weer af omdat het FES wordt uitgefaseerd. Tot 2020 komt er dus geen cent extra. Wel is sprake van een onverantwoorde korting van 200 mln. op het openbaar vervoer en een tegenvaller van misschien wel 1,3 mld. op het Hoogwaterbeschermingsprogramma. De eerste vraag aan de minister is dan ook of deze financiële situatie consequenties heeft voor de uitvoering van bestaande afspraken uit het MIRT. Hoe hangt de vlag er nu

werkelijk concreet bij? Welke projecten stelt de minister ter discussie of schrapt zij zelfs?

De looptijd van het MIRT is met acht jaar verlengd. Volgens collega De Jong is dat een besparing. Dat heb ik niet zo begrepen. Dat geeft virtueel weer wat lucht, maar daarvan blijkt ook alweer 32 mld. belegd te zijn en nog maar 21 mld. vrij inzetbaar. Welke inzet kiest de minister bij de bestuurlijke overleggen die zij de komende maanden gaat voeren? Inhoudelijk inzicht daarin zou niet alleen goed zijn voor dit debat. Het zou ook de positie van de Kamer wat kunnen verhelderen. Wat gebeurt er namelijk indien de uitkomst van deze bestuurlijke overleggen niet tot tevredenheid van de Kamer is en daar een groot gat ontstaat? Op welke wijze kan de Kamer dan nog haar rol als controleur van de regering vervullen?

Eén ding willen wij graag voorkomen: nieuwe bezuinigingen op onderhoud. Nu vallen al regelmatig letterlijk gaten in de wegen. Dat kan echt niet. Ik krijg graag een nadere uitleg van de minister over de voorgenomen bezuinigingen op onderhoud.

De minister wil zich concentreren op de regio's Amsterdam-Schiphol-Utrecht, Den Haag-Rotterdam en slechts één stukje buiten de Randstad: Eindhoven-Venlo. Daar is al veel over gezegd bij het begrotingsdebat. Voor de PvdA-fractie houdt Nederland niet op voorbij Utrecht. Betekent dit dat dit Randstadkabinet alle projecten buiten de Randstad lagere prioriteit geeft? Is dat per definitie de rangorde? Waarom heeft de minister zich zo nadrukkelijk verbonden aan deze drie regio's?

Tijdens de verkiezingscampagne heeft de VVD zich in alle toonaarden verzet tegen Anders Betalen voor Mobiliteit maar rechts regeert nog maar net of de tolwegen vliegen ons al om de oren: een tolweg, inclusief tolbrug, tussen Almere en Amsterdam. Dat komt bij de VVD vandaan. Collega De Jong heeft net een enorme opsomming gegeven van dure en grote weginfrastructuur die aangelegd moet worden. Daarbij verwijst hij steeds naar de markt en naar pps. Mijn kennis van de markt zegt dat iemand het rendement dat marktpartijen willen halen op zo'n investering, toch zal moeten betalen. Hij heeft geen antwoord gegeven op de vraag wie dat zal zijn. Ik vermoed zomaar dat het tolwegen zullen worden. Waar komt het rendement anders namelijk vandaan? Het kan in ieder geval niet zo zijn dat de rekening niet wordt betaald of dat het Havenbedrijf Rotterdam gaat betalen voor de rijkssnelwegen van en naar de haven, zoals collega De Jong nog even suggereerde.

Het kabinet gaat dus via private investeringen geld voor infrastructuur proberen te organiseren. Het moet wel worden terugverdiend, en «tolheffing» is het nieuwe toverwoord. Nu zegt het kabinet: alleen op nieuwe wegen. Wat zijn de gevolgen daarvan voor hardwerkende forenzen? Is het uit te leggen dat op de ene weg wel moet worden betaald en op de andere weg niet? En welke zeggenschap houdt de regering over de wegen die, zoals door de VVD is voorgesteld, totaal privaat worden gefinancierd? Heeft dit soort maatregelen vergelijkbare positieve gevolgen voor de filedruk als een kilometerheffing? Wij zijn zeer benieuwd met welke plannen het kabinet zelf gaat komen. Wordt de A50 straks ook privaat gefinancierd, en Rotterdam Vooruit misschien ook?

Wij maken ons ook grote zorgen over de inpassing. Die zal, in een tijd van schaarste en met een grote ijver om zo veel mogelijk asfalt aan te leggen, als eerste sneuvelen, zo is onze vrees. Er zijn veel goede voorbeelden waarin met lokaal en regionaal geld en een investering van het Rijk rond de aanleg en verbreding van hoofdwegen een betere inpassing werd gerealiseerd. Het was door deze extra inzet op inpassing dat lang vertraagde projecten als de A4 Midden Delfland eindelijk zijn losgetrokken. De weerstand is (bijna) weg en daarmee zou ook de vertraging door eindeloze procedures kunnen worden voorkomen. Nu lezen we in het regeerakkoord dat het Rijk geen geld meer wil besteden aan bovenwettelijke inpassing. Zien wij dat juist? Hoe kan het Rijk dit verwachten

van provincies en gemeenten, die immers ook met enorme bezuinigingen te maken krijgen? Wordt de rekening niet erg makkelijk daar neergelegd? Tegelijkertijd wordt er zeer fors bezuinigd op het natuurbeleid. Ook daar is dus geen cofinanciering meer denkbaar. Wat betekent dit voor de projecten A4 Midden Delfland, RijnlandRoute en Gaasperdammerweg? Wij vrezen dat dit soort projecten weer wordt uitgekleed wat betreft inpassing, dat de weerstand weer zal toenemen en dat wij weer in eindeloze gevechten en procedures terecht zullen komen. Is de minister bereid om de Kamer haar visie op inpassing ten gunste van leefbaarheid voor omwonenden en de natuur aan ons te geven? Voor mijn fractie is dit een belangrijk punt.

Intussen loopt Nederland vast. De cijfers van het eigen KiM (Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid) tonen aan dat afhankelijk van de economische groei de files in deze kabinetsperiode zullen toenemen met minimaal 3% en maximaal 30%. Dat is een slecht resultaat vergeleken met de doorrekeningen van de verkiezingsprogramma's, in ieder geval dat van ons. Gaat het kabinet werkelijk alles oplossen met het nieuwe werken en mobiliteitsmanagement? De enige robuuste maatregel die nog in het akkoord stond, namelijk verhoging van de accijnzen, is door België van tafel geveegd. Wat was overigens de precieze inzet op dit punt van de minister-president tijdens zijn bezoek aan de Vlaamse premier? Ik neem aan dat minister Schultz betrokken was bij de voorbereiding van dat bezoek. Is de minister, het slagveld overziend, dan misschien nog te verleiden om eens na te denken over eerlijker betalen voor het bezit van de auto, bijvoorbeeld door de motorrijtuigenbelasting afhankelijk te maken van het aantal gereden kilometers? Laten we eerlijk zijn: zelfs het CDA scoorde in zijn verkiezingsprogramma met de introductie van een platte heffing nog beter dan de VVD.

In het voorjaar zal de minister komen met een actualisatie van de Nota Mobiliteit. Het is nu immers onomstotelijk bewezen dat de daarin gestelde doelen ten aanzien van reistijd niet meer worden gehaald. De Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse (NMCA) zal daar een rol in spelen. Die is al maanden geleden gemaakt en we hebben zelfs al een brief van minister Eurlings gekregen met de conclusies. Mogen wij misschien ook die analyse zien? Kan de Kamer die ontvangen?

Als slot van mijn algemene ronde ga ik in op Sneller & Beter, een project dat nu het geïnternaliseerd is, wordt opgeheven. Wat ons betreft heeft dat project zich vooral bewezen door «beter»: een betere oplossing doordat burgers en betrokkenen in een vroeg stadium aan tafel worden genood. Zo is in Leiden een nieuwe variant op tafel gekomen voor de RijnlandRoute, die nu wordt onderzocht, en hebben in Utrecht burgers goede varianten aangedragen voor de Ring. Soms kan het zelfs goedkoper. Wij vragen de minister om ermee door te gaan, niet alleen vanwege de snelheid in procedures, maar vooral vanwege de betere plannen en het grotere draagvlak.

Ik ga in op enkele regionale projecten. De minister roept dat zij zich weinig kan voorstellen bij ministeriële verantwoordelijkheid voor Dierenpark Emmen. Oppervlakkig gezien kan ik me dat voorstellen, maar ik sluit me aan bij de opmerking van collega De Rouwe hierover: ook dit heeft te maken met infrastructuur en mobiliteit. Is het ook geen tijd om het Zuiderzeelijnpakket aan de regio te decentraliseren? Hoe staat de minister ten opzichte van dat pakket?

De heer **De Rouwe** (CDA): Wat verstaat de heer Dijsselbloem onder decentraliseren? Is dat het naar de regio overhevelen van de bedragen die daarvoor staan of zitten daar nog voorwaarden aan?

De heer **Dijsselbloem** (PvdA): Mijn opmerking was natuurlijk een grapje. Als de minister haar handen aftrekt van Emmen is het de vraag wanneer zij haar handen van projecten aftrekt en wanneer niet. Daarin zoek ik naar

een beleidslijn. Ik hoop natuurlijk zeer dat zij het Zuiderzeelijnpakket blijft trekken en daarvan de waarde inziet. Ik vraag haar opvatting daarover. Dan kom ik op de A50. Het college van burgemeester en wethouders van Wijchen heeft samen met de Brabantse buurgemeenten het rekenwerk van Rijkswaterstaat over de geluidsoverlast van de A50 laten doorlichten. Onderzoek bevestigt wat het college al dacht: de overlast is echt te groot. Er moeten nieuwe geluidsschermen worden geplaatst of bestaande schermen moeten worden aangepast door verhoging of verlenging. Er moeten maatregelen worden genomen omdat de problematiek echt serieuzer is dan Rijkswaterstaat heeft voorgespiegeld.

Dan kom ik op de A1. Bij de vorige MIRT-behandeling is de motie-Roefs/Koopmans aangenomen over de capaciteitsuitbreiding van de A1 en de integrale gebiedsontwikkeling van de zone rond de A1. Tijdens het bestuurlijk overleg in mei 2010 is vervolgens geconstateerd dat er veel werk is verzet, maar dat er meer tijd nodig was dan voorzien om de samenhang tussen de uitbreiding van de capaciteit en de ruimtelijke ontwikkelingsmogelijkheden in de A1-zone zorgvuldig in beeld te brengen. De resultaten daarvan zouden nu besproken kunnen worden. Wat is de stand van zaken? Hoe voorkomt de minister dat ook hier de planning in verder uitstel komt vast te zitten?

Afgelopen jaar is door de motie-Roefs/Koopmans de N18 aan de Crisis- en herstelwet toegevoegd. Dit betekent dat de procedure om de N18 op te waarderen tot een 100 km/u-weg, wordt versneld en dat de noodzakelijke werkzaamheden eerder zouden kunnen beginnen. De minister heeft als voorwaarde gesteld dat de belanghebbende gemeente en regio en de beide provincies het met elkaar eens moeten zijn over het tracé. Inmiddels ligt er een bestuurlijke variant die door alle spelers wordt onderschreven. Kan nu de schop de grond in?

Het doortrekken van de A15 richting het oosten staat terecht zwaar op het verlanglijstje van heel Gelderland. Inmiddels heb ik begrepen dat er mogelijkheden zijn om deze weg zonder een dure tunnel aan te leggen. Er lijkt steeds meer ruimte voor te komen, ook in Gelderland zelf. Hoe kijkt de minister tegen dit project aan? Blijft haar bijdrage van 275 mln. keurig in de boeken staan voor de A15? Ik vraag het maar even voor de zekerheid. Is zij bereid om op korte termijn met de provincie het overleg te hervatten en de Kamer spoedig te informeren over de vraag hoe wij de zaak in beweging kunnen krijgen nu daar een doorbraak mogelijk lijkt?

Dan kom ik op de Ring Utrecht. Wij blijven aandringen op een meer integrale aanpak waarbij ook het openbaar vervoer ten volle wordt meegenomen. Ik vraag de minister om eens te kijken naar de burgers: Kracht van Utrecht. Overigens maken juist de Utrechtse burgers zich met de geplande uitbreiding van de ring enorm veel zorgen over de toename van geluidsoverlast en andere milieuhinder. Zij voelen zich in het hele proces totaal niet serieus genomen. Ik vraag de oprechte aandacht van de minister daarvoor. Welke gevolgen heeft de uitbreiding van de ring voor hen? Is de minister bereid serieus met de bewoners te spreken en daarbij het ov ten volle mee te laten wegen?

Dan kom ik op de verbinding Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad (SAAL). We zijn benieuwd naar de uitkomsten van de uitvraag IJmeerverbinding. Het gebruik van geld van de viersporigheid Almere-Lelystad-Almere voor de Hanzelijn willen we terugdraaien. Het is echt een heel slechte zaak dat de reizigers in de trein tussen Almere en Amsterdam nu elke dag moeten staan. De PvdA blijft de verdubbeling van dat stuk spoor steunen en begrijpt niet dat de minister heeft toegestaan dat een overschrijding bij de Hanzelijn deels met het geld dat voor deze verdubbeling was bestemd, is gefinancierd.

Ik kom op de Oranjetunnel/Blankenburgtunnel. Hoe staat het met dit project? De PvdA bepleit een onafhankelijke vergelijking van de verschillende varianten, zodat we eerlijk zicht krijgen op de effecten en gevolgen.

De Kamer heeft de minister niet voor niets tot zorgvuldigheid opgeroepen in deze procedure.

De deadline van 1 december bij de RijnlandRoute is inmiddels verstreken. Wat ons betreft, is dat niet het meest knellende punt, als er maar een betere oplossing gevonden wordt. De twee overgebleven faseringsalternatieven A en F blijken duur en niet effectief. Inmiddels hebben provincie en gemeenten opnieuw diep in de buidel getast, waardoor het verschil met het in een keer aanleggen van het totale plan nog maar 200 mln. bedraagt. De PvdA vraagt de minister of zij een mogelijkheid ziet om het plan in één keer uit te leggen en de spade de grond in te jagen op een manier die de leefbaarheid niet onnodig in gevaar brengt.

De vernieuwde N57 heeft opnieuw vertraging opgelopen. De verwachting is dat de N57 in het eerste kwartaal van 2011 open gaat. Rijkswaterstaat wil na de eerdere vertragingen geen exacte datum noemen. Op dit moment wordt de vangrail geplaatst en worden kabels getrokken. Het project liep vertraging op doordat er meer vervuilde grond moest worden schoongemaakt dan werd verwacht. Gaan we de huidige planning nog halen, minister?

Ik vraag ook aandacht voor de leefbaarheidsproblematiek in Vught. Ik sluit mij omwille van de tijd aan bij opmerkingen die anderen daarover hebben gemaakt.

Tot slot het spoor van Kerkrade tot de grens. De aanleg van de Avantis-spoorlijn tussen Heerlen en Aken heeft een vertraging van minstens een jaar opgelopen omdat de financiering aan de Duitse kant langer op zich heeft laten wachten dan eerder werd aangenomen. De aanleg kan nu pas tegen 2014 beginnen. De aanleg van de lijn van Heerlen over bedrijventerrein Avantis in Kerkrade naar Aken kost een kleine 40 mln. Duitsland en Nederland zouden de kosten delen. De financiering aan Nederlandse zijde is wel rond. Wat is de stand van zaken in Duitsland? Tot welke vertraging leidt de verdere problematiek van financiering in Duitsland? Graag de visie van de minister daarop en de mogelijkheden om ook dat project vlot te trekken.

De **voorzitter**: Dank. U hebt nogal wat minuten over. U hebt een kwartier gesproken terwijl u 22 minuten tot uw beschikking had. Die tijd hebt u nog over.

De vergadering wordt van 14.11 uur tot 14.55 uur geschorst.

De **voorzitter**: Het woord is aan de minister voor de beantwoording in eerste termijn.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Voorzitter. Toen ik twee maanden geleden afscheid nam van mijn oude werk, kreeg ik een grote kist vol met chocolademuntstukken mee. Ik wilde die kist meenemen voor dit overleg, maar dat ben ik vanmorgen vergeten. Ik had het u graag gegund, maar het ergste is dat ik nu nog een heel jaar met die muntstukken opgescheept zit.

Het lijkt mij goed om vandaag vooral te discussiëren over de vraag hoe wij met elkaar omgaan als wij een grote kist met muntstukken voor onze neus hebben staan. Voordat ik inga op allerlei individuele wegen en wensen, vertel ik graag iets over het afwegingskader voor het MIRT. Het is overigens de eerste keer dat ik hierover spreek en het was nog even heel hard aanpoten om te zien waar alle wegen, spoorse doorsnijdingen, spoorverbredingen, vaarwegen en dergelijke liggen. Ik verwacht dat ik ze volgend jaar allemaal «by heart» ken. Dan wordt het al iets makkelijker, maar nu was het even aanpoten.

Vandaag spreken wij over het MIRT Projectenboek 2011. Daarin wordt aangegeven welke projecten het Rijk tot 2020 voor ogen heeft. Ik heb zowel bij de begrotingsbehandeling als daarvoor al aangegeven dat er

door de afschaffing van het FES 3,2 mld. minder beschikbaar is dan wij eigenlijk gedacht hadden, voorafgaand aan deze nieuwe kabinetsperiode. Door extra intensivering komt er 3,3 mld. terug, waardoor er uiteindelijk tot 2020 100 mln. extra beschikbaar is. Na 2020 zit er een extra investering in, want dat bedrag loopt gewoon door. Tot 2020 moeten wij het min of meer met hetzelfde geld doen, met alle wensen die al bestonden en die er bijgekomen zijn.

Gelukkig heeft de regering besloten om het MIRT ook na 2020 tot 2028 beschikbaar te stellen. Dat behelst zo'n 61 mld. in totaal. Van die 61 mld. behoort een deel tot het reguliere budget voor beheer en onderhoud dat wij nu kennen; dat is het doorgetrokken budget voor beheer en onderhoud. Een ander deel van het geld is al belegd in projecten die na 2020 doorlopen. Enkele andere budgetten die al eerder voor 2020 zijn afgesproken, maken er ook onderdeel van uit. Als je dat alles ervan aftrekt, kom je op de eerder genoemde 29 mld. Ik maak het nog iets ingewikkelder, want tot die 29 mld. behoren ook budgetten vanaf 2020 voor het Hoogwaterbeschermingsprogramma. Dat komt op minimaal 1 mld. per jaar. Als je er dan al 8 mld. van aftrekt, kom je op de 21 mld. die je voor wegen, spoor en vaarwegen zou hebben.

Ik wijs erop dat wij dan uitgaan van het bestaande budget voor beheer en onderhoud dat wij nu kennen en dat wij doortrekken tot 2028. In deze Kamer is echter gediscussieerd over de vraag of het bestaande budget voor beheer en onderhoud afdoende is voor de komende jaren. Die discussie wil ik ook bij ons aangaan. Het zou best kunnen dat ik uiteindelijk met een voorstel kom om een groter deel voor beheer en onderhoud te reserveren. Dan zakt het budget onder de 20 mld. en wordt het dus nog verder beperkt, misschien wel 15% tot 20%. Ik neem even een grove marge, want ik weet echt niet hoe het zit met beheer en onderhoud. Ik leg het alvast maar even uit.

De regering heeft gezegd dat bij de verlening van het MIRT prioriteit moet worden gegeven aan mainports, brainports en greenports. Er werd mij nog eens gevraagd waarom ik in mijn beleidsbrief de nadruk heb gelegd op drie regio's. Dat heb ik gedaan omdat dit in het regeerakkoord staat en dat heb ik doorvertaald naar de drie regio's waar die mainports, brainports en greenports voornamelijk gevestigd zijn. Dat laat onverlet dat er tegelijkertijd een heleboel andere projecten kunnen worden uitgevoerd, omdat er meer prioriteiten zijn op overheidsniveau in veel bredere zin. Daar haak je af en toe ook bij aan.

Je kunt nu zien dat er zo'n 15 à 20 mld. over zal zijn. Ik kan nog niet zeggen of er in de toekomst meevallers zullen zijn, of er nieuwe FES-fondsen komen en noem maar op, dus ik moet het als bestuurder daarmee doen. Het is duidelijk dat de ruimte in de toekomst beperkt is. Ik wil ook niet alles invullen. Ik zou misschien wel de meest populaire minister van I en M aller tijden worden, maar na mij wil niemand meer deze portefeuille vervullen als al het geld tot en met 2028 uitgegeven is. Ik heb u vrijdag de wensenlijst toegestuurd. Een aantal van u – de heer Aptroot en ook de heer Slob heb ik daarover gehoord – verzocht om meer inzicht in het totaalplaatje. Ik kan dat nog niet geven per project, omdat die bedragen vaak variëren, afhankelijk van de fase waarin de projecten verkeren. Maar als je alle wensen uit het hele land optelt, kom je grofweg uit op 50 mld. tot 90 mld. Dat is nogal wat.

Laat ik meteen aangeven hoe ik aankijk tegen de motie. Dat is de reden waarom ik zo hecht aan het voeren van een spelregelkader MIRT. Er zijn zoveel wensen en ook zoveel projecten die heel goed zijn. Als wij alles zouden honoreren wat wij goed vinden, zouden wij ver over de budgetten heen gaan. Niet voor niets hebben wij met de regio's een soort spelregelkader opgezet waarbij wij met de verschillende provincies en regio's spreken over hun prioriteiten. Die prioriteiten kunnen breder gaan dan alleen het specifieke infrastructurele belang. Niet alleen de knelpuntenanalyse is het hoofdthema, maar ook andere zaken, bijvoorbeeld of een

regio specifiek wil investeren in een bepaald gebied omdat dat van economisch belang is, omdat het een topgebied is of omdat een natuurgebied ontzien moet worden. Je bespreekt daar allerlei samenhangende vraagstukken met zo'n regio. Daarom hecht ik zoveel belang aan de gebiedsagenda's waarbij dit wordt besproken. De regio's geven zelf aan: als wij schaarse middelen in te zetten hebben, doen wij het liefst die bovenaan en in een aflopende volgorde. Vervolgstap in dat spelregelkader is dat je, als je het met elkaar eens bent en zicht hebt op financiering, een startbeslissing kunt opzetten die je vervolgens uitwerkt in een voorkeursbeslissing. Dat is de derde stap. De vierde stap is dat je de planfase ingaat, als je het budget definitief rond hebt.

Ik hecht eraan te zeggen dat er geen spelregels zijn voor prioritering. Die discussie hadden wij naar aanleiding van de vraag: is de Randstad belangrijker dan de regio en komen die kleine regio's wel ooit aan bod? Er werd gezegd: u zegt wel «al mijn kinderen zijn mij even lief», maar als u de NMCA eraan koppelt, kan er helemaal niks meer. Er zijn geen spelregels over prioritering. Dat doe je toch met elkaar in bestuurlijk overleg om te kijken hoe je daarop het beste kunt investeren. Er zijn helaas geen spelregels over de uitgaven per jaar – die ontbreken ook – met het risico dat wij vandaag hier weggaan en het hele budget tot 2028 vol gezet hebben. Het is misschien wel goed dat er voor het eerste geen spelregels zijn. Politieke keuzes zijn niet alleen maar technische keuzes; het is ook een integrale afweging. Voor het tweede zou ik wel graag spelregels hebben. Ik heb erover nagedacht of ik u vrijdag al iets kon toesturen: zo zou je het moeten doen. Maar ik denk toch dat ik daarop nog maar eens moet terugkomen. Ik weet ook nog niet precies hoe je dat moet doen. Maar het zou wel netjes zijn om een regel te hebben: hoe ver ga je met het beslagleggen op de budgetten van de toekomst?

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Wat is het advies van de minister over deze motie? De kwalificatie «prematuur» kennen wij niet als een advies voor een stemming. Wat adviseert de minister in het licht van haar zojuist gemaakte opmerking?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik wilde net ingaan op mijn probleem met de motie. Het komt voort uit mijn betoog van daarnet. De regio wordt overgeslagen. Sommige plannen zijn niet door de regio's zelf geprioriteerd. Ik heb begrepen dat ze wel met de regio's zijn besproken, dus ik hoor graag of de regio's er nu anders in zitten en of zij deze plannen toch bovenaan willen zetten. Sommige projecten hoeven geen knelpunt te zijn, maar liggen nog op de tekentafel. Het is goed mogelijk dat het heel goede projecten worden, maar in deze fase kunnen ze heel moeilijk tegen andere plannen worden afgewogen. Er zit één regionaal project bij waarvan ik mij afvraag wat het Rijk er precies mee moet. En er zitten ook projecten in die al heel dichtbij opname zijn en die dus goed passen in het MIRT-projectenboek. Soms zitten ze er al met één teen in. Bovendien maakt het budget een nogal groot deel van het totaal beschikbare bedrag uit. Ik ben blij om te horen dat de regio's er zelf in moeten meefinancieren. Dat geldt eigenlijk ook voor alle andere projecten: wij vragen altijd een bijdrage van de regio. Als ik een advies moet uitbrengen over de motie, zeg ik hetzelfde als wat ik woensdagnacht heb gezegd: ofwel aanhouden tot wij met een totaalprioritering komen, ofwel aanpassen, waarbij goed rekening wordt gehouden met het spelregelkader van het MIRT. Dat is passend in hoe regio's en Rijk met elkaar moeten omgaan. In de motie wordt juist geprobeerd de regio's een stevige rol te geven. Ik kan het mij voorstellen dat dit dus best een oplossing kan zijn.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Het is duidelijk dat de motie zoals zij er nu ligt, onaanvaardbaar is voor het kabinet.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik ben in de begrotingsbehandeling duidelijk geweest. De motie gaat voorbij aan de wijze waarop wij nu de processen doen. Daarom heb ik de drie coalitiepartijen gevraagd om haar aan te houden en te wachten op de totale prioritering.

De heer **Dijsselbloem** (PvdA): Dat betekent dat de minister aan de indieners vraagt om de motie aan te houden tot ergens in het voorjaar als zij het regionaal overleg heeft gehad. Wat vindt zij er overigens van dat in de hele motie de regio Limburg onvermeld blijft? Is dat geen bevestiging van dat er helemaal geen overleg met de regio's is geweest, maar dat het een willekeurig samenraapsel van CDA-wensen is?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Het heeft mijn voorkeur dat de motie niet wordt aangehouden, maar wordt aangepast. Dan hebben wij met elkaar duidelijkheid en kunnen wij de reguliere processen weer ingaan.

Uw vraag over het al of niet noemen van de provincie Limburg moet u eigenlijk aan de indieners stellen. Overigens viel mij op dat ook in de motie van PvdA en naar ik meen D66 of de ChristenUnie over de regio's alleen Oost- en Noord-Nederland worden genoemd.

De heer **Verhoeven** (D66): D66 zou nooit een eenzijdige motie over één regio indienen. Wij vinden alle regio's heel belangrijk!

De **voorzitter**: U hebt het woord helemaal niet.

De heer **Dijsselbloem** (PvdA): De minister bevestigt dat de motie onevenwichtig is. De ChristenUnie en de PvdA hadden met hun motie niet de pretentie om 7 mld. à 8 mld. goed vast te timmeren met een complete lijst. Die motie had een heel ander karakter.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Dat klopt, maar het woord «Limburg» werd er ook niet in genoemd.

De heer **Dijsselbloem** (PvdA): Ik heb veel moties ingediend waarin het woord «Limburg» niet voorkomt.

De heer **Slob** (ChristenUnie): Volgens mij staat het woord «Venlo» in de motie en die plaats ligt volgens mij in Limburg.

Wij hebben inmiddels voldoende over de motie-De Rouwe gesproken. De heer De Rouwe heeft aan het begin van de vergadering aangegeven dat hij bereid is om de motie aan te passen. Dat wachten wij met belangstelling af.

Ik was het zeer eens met de inleiding van de minister, maar op één punt heb ik een vraag. Zij zegt dat zij gewoon het coalitieakkoord uitvoert met de brainports en de mainports enzovoorts. Dan is er dus sprake van een concentratie op Amsterdam, Rotterdam, Utrecht en, wat de regio's betreft, op dat stukje Brabant en op Venlo. De regio mag wel meedoen, maar in de brief van de minister van 26 november staat heel nadrukkelijk dat de door de verlenging van de MIRT-periode beschikbaar komende gelden met name dus voor die gebieden gebruikt zullen worden. Dat betekent dat de kruimeltjes voor het noorden, het oosten en de krimpregio's van het land zijn. Dat kan nooit de bedoeling zijn. Wij willen dat die gebieden volwaardig meedoen in de prioritering en dat er een gelijk speelveld is voor alle delen van Nederland. Dat de beste dan moge winnen, zeg ik er maar bij.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Niet alleen in de beleidsbrief, maar ook in het regeerakkoord staat dit precies zo genoemd.

Bij de verlenging van het MIRT gaat de prioriteit uit naar de brainports, mainports en greenports. Dus dat is gewoon regeringsbeleid. Er staat niet dat het budget «alleen naar ...» gaat. Zo is dit de afgelopen weken geïnterpreteerd en daarover is ook alle heisa ontstaan. Af en toe hoor ik dat ik alleen iets in de Randstad zou willen doen. Het woord «Randstad» heb ik op dit vlak zelf echter nog nooit in de mond genomen. Er is dus meer mogelijk dan alleen dat. Investerings door het Rijk zijn ook niet alleen investeringen vanuit infrastructuur maar zijn ook investeringen vanuit ruimteprojecten, vanuit economische projecten, vanuit onderwijs et cetera. Als wij bijvoorbeeld de topgebieden – onder die drie regio's in de beleidsbrief staan ook de topgebieden genoemd – belangrijk vinden, komen daarbij vanzelfsprekend ook allerlei discussies over bereikbaarheid, samenhang en integraliteit aan de orde. Ik zou het dus zeker niet «de kruimeltjes» willen noemen.

Wel is het zo dat wij dit heel nadrukkelijk opgenomen hebben, om de volgende reden. Als je weinig te besteden hebt en je het land een economische impuls wilt geven, moet je kijken waar zich het meeste verkeer bevindt en waar de meeste economische voordelen behaald worden. Daar zou je je schaarse euro's moeten inzetten. Dit is ook nadrukkelijk vanuit de gedachte dat uiteindelijk het hele land daarvan kan meeprofiteren. In het MIRT-projectenboek, dat de Kamerleden voor vandaag uitgebreid hebben bestudeerd, zie je dat de hele top 50 met knelpunten in die gebieden ligt die wij net noemden. Ook heel veel van de spoorvraagstukken bevinden zich in de gebieden die wij net noemden. Dit verzin ik niet zelf omdat ik denk dat dit leukere regio's dan andere zijn; het ligt aan het feit dat de knelpunten daar heel groot zijn. Tegelijkertijd besef ik heel goed dat wij aan de slag moeten met krimpregio's en besef ik ook dat wij goed moeten kijken hoe wij met de «valley's» om moeten gaan. Ook moeten wij kijken naar verkeersveiligheidsvraagstukken en inpassingsvraagstukken in de gebieden waarop wij nog natuuropgaves hebben. Ik hoop het altijd zorgvuldig en integraal te kunnen doen met oog voor de vele regio's, maar ik vind ook dat een regering moet kunnen zeggen: hoe kies je als er een keer schaarste is? Bovendien: als de Kamer het niet met mij eens is en ziet dat ik alles maar in drie gebieden aan het besteden ben, heeft de Kamer nog altijd het laatste woord.

De heer **Slob** (ChristenUnie): De Kamer heeft in een motie die ik vorige week samen met de heer Monasch heb ingediend, neergelegd dat ook de andere regio's mee kunnen doen wat betreft de prioriteitsstelling voor het MIRT en de verlenging van het infrastructuurfonds. Dan zit er eigenlijk ook geen licht tussen wat ik zeg en wat de minister nu zelf zegt, namelijk dat de regio's erbij horen en dat zij dus mee mogen doen. Dan is er toch ook geen enkele reden om de motie aan te houden? Dan zou de Kamer die uitspraak uit de motie ook kunnen doen en dan weet de minister ook waaraan zij toe is voor de komende maanden.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik moet u zeggen dat ik ook over die motie heb getwijfeld. Ik vond deze al in lijn met wat ik zelf al gezegd had. Natuurlijk hebben ook de andere regio's mijn aandacht. Ik zal zorgen dat er integrale besluitvorming plaatsvindt. Wij prioriteren nu drie projecten. Dit betekent niet dat wij de rest uitsluiten. Als wij allen prioriteren, prioriteren wij eigenlijk niet. Omdat de andere motie is aangehouden, heb ik ervoor gekozen om ook in dit geval te adviseren om de motie aan te houden. Dit is echter niet de kwestie waarover wij de komende jaren de grootste strijd gaan voeren.

De heer **Dijsselbloem** (PvdA): Na het debat van woensdag heeft de minister ons een brief gestuurd. Er zit een bijlage bij met een lijst van projecten. Die zijn nog niet geprioriteerd en er is nog geen overleg geweest met de regio's. De vraag is wel of bij deze op regio's ingedeelde

lijst ook budgetten horen. De minister geeft bijvoorbeeld haar topprioriteiten aan. Betekent dat ook al een topprioriteit in de budgetverdeling? Of kunnen alle regio's nog gewoon in alle openheid meedelen in de budgetten?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Er horen ook budgetten bij. Daarom kom ik op het genoemde bedrag van 50 tot 90 mld. Sommige projecten zijn rijp en sommige zijn nog groen; het valt dus niet precies te zeggen. Daarom heb ik ook gezegd dat ik in het voorjaar, als de nieuwe NMCA klaar is en we het tweede MIRT-overleg in willen gaan, meer tot een comprimering wil komen. Wat zijn nu eigenlijk de volgende projecten die we willen gaan uitvoeren en die we voorrang willen geven? Ik moet dat allemaal nog op een rijtje zetten. Ik heb me in deze ronde vooral gehouden aan de bestaande bestuurlijke overleggen BO MIRT. Ik heb het nog niet over alle nieuwe dingen. Ik kan op dit moment nog niet zeggen wat waar naartoe gaat. Wist ik het allemaal maar; dan was het leven een stuk makkelijker. Dat moet nog gebeuren en dat doe ik in zorgvuldig overleg met de provincies.

De heer **Dijsselbloem** (PvdA): Dank. Ik probeer te begrijpen hoe dat proces straks gaat. Zal bijvoorbeeld Oost-Nederland zelf prioriteit moeten aanbrengen in het lijstje voor Oost-Nederland? Wat is voor Oost-Nederland het financiële denkkader? Hoe sterk zal men daar moeten gaan prioriteren? Als de minister daar van tevoren geen enkel inzicht in geeft en alleen tegen alle regio's zegt: er is grosso modo 21 mld., zegt u maar hoeveel u nodig hebt, dan wordt het natuurlijk een Poolse landdag. Met welke boodschap in termen van financiële ruimte gaat u het overleg in met de verschillende regio's?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Tot 2020 is het simpel en is er eigenlijk gewoon niets anders beschikbaar dan wat er al ongeveer was. Dan gaat het ook om de projecten die nu al besproken worden met de diverse provincies en regio's. U hebt mij horen zeggen dat ik na 2020 niet het hele bedrag wil vastleggen. Ik wil niet zeggen: we houden 20 mld. over, gedeeld door zoveel provincies, dus dan komt er voor iedereen een bepaald deel uit. Tot nu toe hebben we altijd op basis van de probleemstelling en op basis van analyses gekeken wat wij nu vinden dat projecten aan rijksbijdragen kunnen krijgen, wat er aan regionale bijdragen in zou moeten zitten, of iets vooral een rijksprobleem is of vooral een regionaal vraagstuk. Op basis daarvan proberen we met elkaar tot een goede invulling te komen. Aangezien alle regio's bij mij aan tafel zitten – ik weet niet of u er een beetje gevoel voor hebt, maar je komt er meestal niet mee weg dat ze niets hebben – zie je ook dat in de verschillende regio's projecten iedere keer weer een stap verder komen. Ik ga ervan uit dat de lijsten met wensen die zij nu bij mij hebben liggen, ook in de toekomst nog hun wensen zullen zijn en dat dit niet opeens helemaal anders is. Als je kijkt naar de totale lijst, kun je meteen al zien dat je niet alles tegelijk kunt doen. Dat is niet te doen. Het is gewoon veel te veel. Je krijgt dus niet een vast bedrag. Ik kan het niet zo doen, omdat we er nu geen grens in hebben zitten. Mochten we komen tot een spelregel over een financiële grens, dan zouden we daarnaar kunnen gaan werken. Nu kan dat echter niet en doen we het vooral op basis van vraagstuk of knelpunt. Het tweede is dat je, doordat je in al die regio's zit, met alle regio's dat gesprek hebt. Wat bij de een een knelpunt is, is dat misschien minder voor een ander, maar daar heb je dat gesprek met elkaar over. Uiteindelijk denk ik dat je meer geld kwijt bent aan echt grote infrastructurele vraagstukken dan de kleinere, maar dat kan iedereen zich voorstellen.

De heer **Aptroot** (VVD): Het verhaal van de minister kan ik volgen. Ik heb nog wel een vraag. Ik begrijp dat de minister ook niet enthousiast is over het feit dat we maar acht jaar invullen. Dat is overigens iets waar de vorige coalitie mee is begonnen, door het MIRT met acht jaar te verlengen. De minister heeft het over een soort spelregel ten aanzien van de uitgaven per jaar. Ik begrijp dat er dan een voorstel zou komen dat wij elk jaar weer het mogelijke budget voor één jaar toevoegen en daar prioriteit aan geven. Kunnen wij die nieuwe spelregels in het voorjaar verwachten? Geeft de minister dan ook een voorzet, op basis van alle informatie, ten aanzien van de prioriteitsstelling? Zegt zij dan: ik stel de Kamer voor om dat project nu definitief in het MIRT op te nemen en te realiseren en al die andere projecten blijven in de wachtkamer voor het jaar daarop, waarbij afgefallen projecten weer toegevoegd kunnen worden?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Nogmaals, naar aanleiding van de discussie bij de begrotingsbehandeling heb ik al gedacht dat we hiervoor wellicht spelregels zouden moeten hebben. Bij alle begrotingen heb je een sluitstuk en als je iets anders wilt, moet je ze amenderen. Dat is hier anders, want hier is sprake van een open regeling. Ik ben dus wel voor het idee van de heer Aptroot, maar heb dat nog niet voorgesteld omdat ik het gevoel van de Kamer hierover wilde peilen. Ik ben bereid om hiertoe een voorstel te doen en zo uiteindelijk een totaalplaatje – of de spelregel die voorafgaat aan het totaalplaatje – te bieden. Het is echter niet zo dat we miljarden per jaar kunnen weggeven; ook hier moet een gedegen prioritering onder liggen. Ik doe als bestuurder de voorzet en de Kamer trapt de bal in of uit, afhankelijk van de vraag of ik haar goed genoeg heb verstaan in de afgelopen periode. Voorzitter. Tot zover mijn beschrijving van het kader. Ik zal nog op een aantal algemene onderwerpen ingaan voordat ik weg voor weg een rondje door het land ga maken. Er is gevraagd welke gevolgen de actualisatie van de Nota Ruimte en de Nota Mobiliteit zal hebben voor de normstelling. Ik heb bewust niet gekozen voor volledige herziening, maar voor een actualisatie. Die moet kort en bondig zijn. Ik wil de ruimteopgaven en mobiliteitsproblemen graag integraal benaderen. Het zou dus kunnen dat we tot een andere normstelling komen, want de huidige normstelling is vrij sectoraal en technisch. Het is moeilijk aan te geven of de normstelling hiermee radicaal verandert, want dat hangt deels af van de definitie van het woord radicaal.

Ik zal bij de actualisatie heel goed nadenken over de criteria en zal bekijken hoe ik de huidige normen goed kan inpassen in een integraal stelsel voor ruimte en mobiliteit. Als ik mezelf afvraag waarom de huidige normen zijn zoals ze zijn, zal ik daarover de discussie met de Kamer aangaan. Ik heb tijdens de begrotingsbehandeling al gezegd dat ik niet de Kamer iets wil aanbieden wat zij niet meer herkent, waardoor ze niet zou kunnen controleren of het klopt met vroegere afspraken. Er zijn natuurlijk wel wat beleidswijzigingen op het gebied van decentralisatie en in het ruimtelijk beleid en mobiliteitsbeleid. Die zullen een plekje moeten krijgen in zo'n nieuwe, geactualiseerde nota.

Onder anderen de heer Bashir en de heer Verhoeven hebben mij gevraagd of ik mij ga neerleggen bij het feit dat de doelen uit de Nota Mobiliteit niet worden gehaald. Door het vorige kabinet is al kenbaar gemaakt dat ze niet zouden worden gehaald. Om die reden is er een aangepast programma gemaakt. Als je een van de drie b's niet meer hanteert, moet je anders kijken naar de uitkomsten van de Nota Mobiliteit. Het lijkt me heel belangrijk om extra in te zetten op mobiliteitsmanagement. Op dat gebied kan nog veel meer. Dit is voor mij een aanleiding om de definitie van «mobiliteit» te bekijken. Definiëren we mobiliteit bijvoorbeeld op basis van het aantal files of op basis van de bereikbaarheid van gebieden, wat zorgt voor een ruimtelijke en integrale aanpak?

Ik hoop in ieder geval met verschillende elementen aan de slag te gaan. Ik zal gebruikmaken van mobiliteitsmanagement, een ambitieus programma om alternatieven voor de auto te zoeken en het woon-werkverkeer te stimuleren. De reisinformatie moet worden verbeterd. Ik heb al eerder iets over de spitsstroken gezegd. De aansluitingen op de transferia moeten worden verbeterd. Verder gaan we aan de slag met incidenten- en verkeersmanagement, telewerken enzovoorts. Dit zijn heel belangrijke elementen. Ik heb in mijn vorige werk gezien dat het een positief effect heeft als je bijvoorbeeld hierover goede afspraken maakt met je werknemers.

De heer **Verhoeven** (D66): Het doet me heel goed dat de minister probleemloos allerlei mogelijkheden opsomt om de bestaande capaciteit te benutten en files terug te dringen zonder dat er meer asfalt nodig is. Is de minister het ook met mij, of eigenlijk zelfs met de hele D66-fractie, eens dat dit relatief veel goedkopere middelen kunnen zijn? Je kunt voor minder geld veel meer files terugdringen dan met extra asfalt.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Op sommige punten is dat wel zo. De benuttingsproef bij de A10 heeft bijvoorbeeld ook een positief effect gehad. Maar ook het dubbelspoor bij de Flevolijn is een goed voorbeeld. Met kort volgen ben je goedkoper en realiseer je meer capaciteit dan met verdubbeling. Het is dus mogelijk. Ik weet wel zeker dat dit niet overal de oplossing zal bieden. Was dat maar zo, dan was het leven een stuk gemakkelijker.

De heer **Verhoeven** (D66): Misschien kan het leven wel een stuk gemakkelijker, want er zijn uit het verleden een heleboel proeven bekend over bijvoorbeeld het thuiswerken. Daaruit blijkt dat als je slechts een paar procent van de werknemers een paar uur per week thuis laat werken, een deel van de files al verdwijnt. Je hoeft dus niet alle werknemers van de weg te halen, maar slechts een paar. Ik hoop dat de minister straks nog even ingaat op de mogelijkheden en de mogelijke budgetten voor dat soort oplossingen. Wij geloven er in ieder geval heel erg in.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Nu gaat het over het infrafonds. Over budgetten komen we een andere keer wel te spreken. Ik wil als voorbeeld het «Grijs op reis» noemen. Je ziet dat ook tijdens de spits nog veel ouderen op de weg zitten die daar niet per se moeten zijn voor hun werk. Je zou kunnen zeggen dat het heel veel zou oplossen als deze mensen zich op andere tijden op de weg begeven. Tegelijkertijd zijn er steeds meer ouderen met een druk sociaal leven, die allerlei afspraken hebben en ook gebonden zijn aan de tijden waarop het druk is. Hoe voor de hand liggend het ook is dat zij de spits zouden moeten vermijden – misschien nog wel meer voor deze groep dan voor de werknemers – toch schijnt het heel lastig te zijn. Ik ga ermee aan de slag. Hoor mij niet verkeerd. Ik vind het ook hartstikke belangrijk en leuk om te doen. Ik denk dat het mensen veel leed bespaart als zij niet allemaal achter elkaar vastzitten op een weg, maar gewoon kiezen voor de juiste momenten. Soms klinkt het makkelijker dan het is.

Er zijn algemene vragen gesteld over de inpassing. Gevraagd is of wij door de bovenwettelijke maatregelen niet meer te bekostigen niks meer doen aan inpassing ofwel de problemen over de schutting kieperen. Ik denk dat de heer Bashir dit zei. Inpassing doe je op basis van milieuvraagstukken, geluidsoverlast en natuurcompensatie, afhankelijk van het infrastructurele vraagstuk dat je aan het oplossen bent. Daar zijn wettelijke normen voor. Als je iets verslechtert, moet je het ook weer verbeteren. Wij doen de wettelijke inpassing gewoon. Maar wat is bovenwettelijke inpassing nou eigenlijk? Hierbij gaat het om regio's die bijvoorbeeld als volgt hun wens kenbaar maakten. Men zei: het is prima, maar we gaan

alleen akkoord met een weg als dit erbij komt of dat. Ik kan mij dit vaak goed voorstellen. Als je een kans ziet, wil je alles benutten. Wij hebben op dit moment echt het geld niet meer voor dit soort extra's. Ik weet heel goed dat de regio's dit ook niet hebben. Dit kan betekenen dat je het soms wel doet of misschien nog wel eens uit andere potten of via andere wegen weet te vinden. Soms doe je het niet en kies je voor de kalere variant dan in rijkere tijden. Ook kun je het op zo'n manier doen dat je bij betere tijden alsnog een aantal bovenwettelijke maatregelen kunt nemen. Maar net als de regio's en de provincies hebben wij natuurlijk ook te maken met krapte. Ik weet heel goed dat het toevoegen van extra zaken een project nog wel eens kan bevorderen. Dan kun je er wat sneller uitkomen. Deze discussie voer je met elkaar. Bij de MIRT-overleggen zitten wij niet voor niets met de provincies aan tafel. Ook zij zeggen bij sommige projecten nu al dat zij kiezen voor de kalere variant, als we maar wat kunnen doen. Je merkt dat iedereen weet dat je op dit moment de tering naar de nering moet zetten. We moeten alleen voorkomen dat we een beslissing maken waarvan we later spijt hebben doordat wij de verkeerde variant hebben gekozen. Daarover denk je met elkaar na. Het blijft een kwestie van een beetje slim nadenken. Ik weet bijvoorbeeld dat Utrecht ruimte in het budget heeft gehouden voor bovenwettelijke oplossingen in verband met de ring. De heer Aptroot heeft gevraagd naar het informeren van omwonenden over de toename van geluidsoverlast. RWS informeert uitgebreid over de geluidseffecten van een project. Daar zijn folders over die gemakkelijk toegankelijk zijn. Er is zelfs een zogenaamde geluidssimulator waarmee het effect van geluidwerende maatregelen voor bewoners hoorbaar gemaakt kan worden. Als iemand tegen je zegt dat je zo veel dB(A) tegen je gevel krijgt, dan weet je niet wat dat inhoudt. Er is gevraagd of er niet meer mogelijk is. Zijn er geen innovatieve oplossingen op dat vlak? In 2002–2007 was er een innovatieprogramma voor maatregelen tegen geluidsoverlast. Dat is opgepakt met marktpartijen, aannemers, vervoerders en onderzoeksinstellingen. In juli 2008 zijn de resultaten daarvan aan de Kamer aangeboden. Heel veel van die projecten waren succesvol.

Inmiddels is er een vervolproject dat SuperStil Wegverkeer heet. Hierin wordt aan de ontwikkeling van stillere wegdekken gewerkt. In 2010 is een proefvak met een rubberen wegdek aangelegd. Het klinkt eng als je met je auto over een rubberen weg moet rijden. Wellicht is die weg wel stiller maar ook gladder. Die proef loopt nog. Het product behoeft verdere ontwikkeling. Samen met de markt en de onderzoeksinstelling wil ik graag kijken hoe wij hier verder impuls aan kunnen geven. Ik wil nagaan welke kansrijke opties er zijn voor de doorontwikkeling van het stille wegdek. No cure, no pay is in dit geval lastig, omdat de weggebruiker qua doorstroming en veiligheid met de gevolgen wordt geconfronteerd. Daarom moet je in eerste instantie met proefvakken werken. Dat kost testtijd. Je kunt niet zo maar een stuk rubber wegdek in de A2 leggen om vervolgens te moeten concluderen dat het toch niet werkt. Het punt is duidelijk. Wij proberen in onze informatievoorziening zo helder mogelijk te zijn over de gevolgen van de aanleg van een weg. Wij zoeken ook naar innovatie oplossingen. Auto's worden wel stiller, maar het geluid van de banden blijft een probleem. Wij moeten dus blijven zoeken naar een stiller wegdek.

De heer **Verhoeven** (D66): Bent u hiermee aan het eind van de beantwoording van de vragen over de inpassing en leefbaarheid?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ja, het vervolg gaat over binnenstedelijk bouwen en tol.

De heer **Verhoeven** (D66): Dan graag nu een reactie op het volgende. U zegt dat het vrij simpel is. Er is weinig geld. De wettelijke inpassing is voor

rekening van het Rijk en voor de bovenwettelijke voorzieningen komt de regio in beeld. Dat hebt u vorige week ook gezegd. In deze tijd zijn volgens u kale varianten ook aanvaardbaar. De A27 wordt een 2 x 7-baans supersnelweg. Volgens mijn definitie is dat geen kale variant. Ik neem aan dat dit heel veel extra inpassingsvraagstukken met zich brengt. Hoe verhouden de bovenwettelijke en de wettelijke inpassingsvoorzieningen zich tot elkaar? Het Rijk beslist dat er 2 x 7 rijstroken rond Utrecht worden aangelegd en vervolgens wordt de regio geconfronteerd met het betalen van een zeer hoge leefbaarheidstol. Is dat nog wel doenlijk voor de regio?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Die weg wordt bij Amelisweerd deels ondertunneld en deels overkluist, juist om de relatie tussen het ene en het andere gebied te behouden. De eerste fase van de m.e.r. is afgerond. Daaruit blijkt dat de wensen binnen de regels blijven. In de tweede fase van de m.e.r. komen de door u genoemde vraagstukken met nadruk aan de orde, evenals de vragen over de effecten op de leefbaarheid. In dat kader kunnen de effecten op de leefomgeving gedetailleerder onderzocht worden. Uiteindelijk zijn voor mij de wettelijke regels leidend. Als het past binnen die grenzen, moet je daar ook je maatregelen op nemen. Dat is hier voor nu even voldoende antwoord op. Er is nog gevraagd naar de tol. Dat was de derde keer al voor de heer Bashir, die het heeft over elitewegen. Ik heb het al meer keren gezegd: er komt geen tolheffing voor het gewone wegennet. Er komt alleen tolheffing als je nieuwe wegen of wegdelen gaat aanleggen waarvoor je dat van tevoren met elkaar afspreekt. Verder geldt tol eventueel voor aanleg en gebruik van additionele infrastructuur zoals supersnelwegen. Als wij als staat nu even niks hebben en even niks gaan doen maar er wel marktpartijen zijn die iets willen realiseren waar wij eigenlijk wel wat zouden willen, dan vind ik dat verder prima, want dat doen ze verder alleen maar als daar geld op gerealiseerd kan worden. Tijdens het begrotingsdebat droeg een van de Kamerleden zelf – ik weet niet meer wie het was – een leuk voorbeeld aan. Hij zei: zo zijn wij ook in Zeeland begonnen met de brug en zo hebben wij de tunnel ook aangepakt. Dat gebeurde dus ook al in een ver verleden. Het is meer een kwestie van: wij hebben zelf niet het budget om alles te doen wat wij zouden willen. Dan stellen wij als extra creatieve weg: als er nog een marktpartij is die op bepaalde vlakken dingen wil doen, kan zij daar wat ons betreft mee aan de slag. Dat is iets anders dan een pps-constructie. Een pps-constructie is een samenwerking tussen markt en overheid, waarbij je volgens andere afspraken met elkaar samenwerkt maar financieel een en ander deelt.

De heer **Bashir** (SP): De private investeerders zijn pas bereid om te investeren als de gewone wegen vastzitten door files. Anders is er geen mogelijkheid om eraan te verdienen. Dan kunnen zij zeggen: kom op onze wegen rijden, dan kun je lekker doorcrossen. Maar mijn vraag ging eerder over het volgende. Als je extra rijbanen zou aanleggen naast de bestaande wegen, bestaat dan ook de mogelijkheid dat de minister tol gaat heffen? Dat zou nog meer ongewenst zijn, want dan heb je wegen die vastzitten en wegen waarop mensen tegen extra betaling door kunnen rijden en zwaaien naar de mensen die stilstaan.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik heb nooit gezegd dat wij wegen hebben waar geen files meer op zijn. Kon ik dat maar zeggen. Ook als ik zou zeggen dat ik de files oplos, zou ik de meest populaire minister van I en M worden. Ik heb wel eens politici dat horen zeggen in het verleden, maar het is nog nooit iemand gelukt. Er is ook geen land om ons heen waar je daarvan kunt spreken behalve als er niemand woont. In drukte blijven er dus altijd problemen. Het is niet zo dat je bewust problemen aan je wegennet niet oplost om vervolgens ergens anders tol te kunnen heffen. Dat is een beetje wat er blijft hangen.

Het is een mogelijke extra oplossing, een creatieve oplossing om de problemen die je zelf niet kunt oplossen, op een andere manier op te lossen. Dan is de vraag in welke vorm. Ik moet er niet aan denken dat ik de spitsstrook om zou zetten in een tolweg. Dat proef ik namelijk bij de heer Bashir als hij het heeft over een wegdeel ernaast leggen en daar vervolgens tol op heffen. Maar ik kan mij wel voorstellen dat je een weg zou hebben langs de bestaande weg maar dan zonder afslagen. Daar gaat het uiteindelijk om. Dat zie je ook in veel landen om ons heen. Dan zie je de regionale wegen met hun afslagen en de supersnelwegen, die erlangs of eroverheen lopen. De Kamer heeft in het verleden wel eens dubbeldekswegen gepresenteerd. Als je het in je hoofd bedenkt, zijn er wel mogelijkheden voor. Of er uiteindelijk partijen uit de markt komen die hiermee aan de slag willen, is een tweede.

De heer **Bashir** (SP): Tot nu toe dacht ik dat dit alleen zou gelden voor wegen die apart aangelegd worden. Ik ben er flink van geschrokken dat ook de mogelijkheid open blijft dat tol wordt geheven op rijstroken die langs de bestaande wegen nieuw aangelegd worden.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Dat zeg ik juist niet.

De heer **Bashir** (SP): Dat is positief om te horen. Dat heb ik dan verkeerd begrepen. Maar er zijn zo veel alternatieven aangeboden door verschillende partijen. Ik wijs bijvoorbeeld op het rapport Van stilstand naar vooruitgang, dat mijn voorganger heeft gepresenteerd. Daarin worden allemaal aanknopingspunten aangereikt om de files aan te pakken. Daarbij moet je denken aan alternatieven die zojuist zijn genoemd, zoals het aanpakken van de knelpunten, maar ook het stimuleren van ...

De **voorzitter**: Is dit uw tweede termijn, of hebt u een vraag aan de minister?

De heer **Bashir** (SP): Ik kom nu op mijn vraag. Er zijn genoeg alternatieven waarmee de overheid zelf de files kan oplossen. De minister zegt voor de show dat zij de files gaat oplossen, maar zij steekt in feite de kop in het zand. Waarom moet hardwerkend Nederland in de file blijven staan?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Mijn kop zit absoluut niet in het zand. Misschien vindt de heer Bashir het goed om te horen dat ik tot 2015 minstens 800 kilometer extra rijstroken ga aanleggen om files te verminderen. Ik ga zo'n 2,1 mld. investeren in het wegennet. Dat zijn forse bedragen. Daarmee probeer ik zo veel mogelijk files op te lossen. De fileknelpunten spelen daar een belangrijke rol in, maar ook het besluit om de Ring Utrecht rond te maken is een belangrijke oplossing, al zal dat niet meer in mijn periode zijn. Je kunt echter niet blijven bouwen; dat heeft niet overal zin. Je kunt nog zoveel wegen extra aanleggen, maar als je bij een stad komt, zul je ook mensen in het ov moeten krijgen. Die 2 x 7 rijstroken kunnen nu eenmaal niet door de stad. Je moet dus ook goed nadenken over de combinatie met het ov. Ook moet je goed kijken naar het beter benutten, waarover ik zojuist met de heer Verhoeven een discussie heb gehad. Ik ga dus op allerlei manier werken aan het terugdringen van de files en het zo goed mogelijk bereikbaar houden van belangrijke gebieden. Tegelijkertijd constateren we met elkaar dat er meer wensen zijn dan er budget is. Het houdt dus op een gegeven moment op. En als er dan andere partijen zijn die voor zichzelf nog een rol zien, dan vind ik dat hartstikke interessant om te verkennen. Als zij daar vervolgens geld voor vragen, denk ik: ja, ze gaan niet voor niets een weg aanleggen. Onder het kopje «algemeen» kreeg ik nog de vraag of ik het binnenstedelijk bouwen wil blijven stimuleren, of het volbouwen van weilanden

weer stimuleer. Andersom heeft de heer De Rouwe mij juist gevraagd om niet meer zo te sturen op gecentreerd bouwen, maar de organische groei te stimuleren. Dit MIRT Projectenboek en alle afspraken daarbij zijn, net als de begroting, in de afgelopen periode tot stand gekomen. In het regeerakkoord staat nadrukkelijk dat we weer ruimte gaan bieden aan kleinschalige bouw. Dat zal de komende jaren ook terugkomen in mijn beleid. Op een aantal plekken wil ik echter juist concentratie. We voeren bijvoorbeeld ook de discussie over de manier waarop we verder doorgaan met Almere en omgeving. Daar proberen we een aantal zaken wel geconcentreerd aan te pakken. Ik heb wel aangegeven – dat zal ook in de actualisatie van de Nota Ruimte komen – dat ik vind dat de nationale overheid minder gebieden moet hebben waarvoor zij de hoofdregie heeft. Op de gebieden waarop we de hoofdregie echter hebben, wil ik haar stevig voeren, zodat iedereen het weet. De Kamer zal in de volgende versie het kleinschalige veel meer terugzien.

De heer **De Rouwe** (CDA): De minister zegt: als ik er eenmaal over ga, ga ik het ook goed doen. Ik pleit er echter voor om de kwantiteit niet meer als hoofddoelstelling te hanteren, om zo af te komen van de tekentafelpolitiek en de enorme Vinex-locaties waar vaak eenzijdigheid troef is. Ik vind het prima dat de minister zegt: als ik erover ga, ga ik het goed doen. Maar wil zij stoppen met het op nummer 1 zetten van kwantitatieve doelstellingen? Dat is de politiek waar ook het CDA in de afgelopen jaren aan heeft meegedaan, maar waar het echt van af wil.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Wij zitten op één lijn, omdat ik niet geloof dat je iemand kunt dwingen om van de ene naar de andere regio te verhuizen omdat jij dat beter voor hem vindt dan zijn eigen plek. Ik heb tijdens de MIRT-overleggen echter ook gesproken met bijvoorbeeld Utrecht en Amsterdam. Die steden zeggen: wij hebben wel een bouwopgave, maar die kunnen wij niet meer realiseren op eigen gebied, of we komen in gebieden waar je echt niet meer zou willen bouwen; wij kijken dus ook voor een deel naar bijvoorbeeld Flevoland voor de bouwopgaven. Als zij dat gezamenlijk kunnen gaan realiseren en daar een markt voor hebben, vind ik dat prima. Ik wil echter niet vanuit het Rijk zeggen: er zijn 60 000 woningen in Flevoland in tweeduizendzoveel!

De heer **De Rouwe** (CDA): Dat is prima. Aan de andere kant snap ik ook dat de minister het tempo erin wil houden omdat we wel een opgave hebben. Het zal de komende tijd misschien nog wel moeilijker van de grond komen vanwege de economische achtergronden. Toch zou ik de minister willen oproepen vooral hoedster te zijn van de kwaliteit en haar invloed zo veel mogelijk te gebruiken om de kwaliteit te borgen. Ik roep haar op om te kijken naar de veelzijdigheid. In het debat ging het over het toepassen van verschillende soorten woningen, van generatiewoningen tot plattelandswoningen. Ik moedig die variatie aan. Ik hoop dat de minister gemeenten wil dwingen om in te zetten op kwaliteit van de leefomgeving in plaats van op kwantiteit. Voor ons is dat een ijkpunt in dit beleid. Ik denk dat dit ook wel redelijk in elkaars verlengde kan liggen. Kan de minister dit nog even aanstippen of bevestigen?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik hoor de heer De Rouwe zeggen dat ik moet aandringen op kwaliteit en niet op kwantiteit. Het is best complex. Je ziet dat sommige gemeenten heel goed naar hun ruimtelijke ontwikkeling kijken en daarin bijvoorbeeld het particulier opdrachtgeverschap een belangrijke rol geven en daarmee die kwaliteit bewerkstelligen. Soms moet je in de sociale woningbouw juist kwaliteit bewerkstelligen door een aantal dingen meer gestandaardiseerd te doen omdat je er dan voorzieningen bij kunt creëren. Het zal altijd een wisseling zijn. Ik ben ook ooit wethouder geweest en tot nu toe zie ik dat het heel

erg afhangt van de kwaliteit van de gemeente zelf. Zijn de lokale partijen in staat om dat goed aan te pakken of laten ze de eerste de beste aannemer binnenrijden om wat standaardwerk neer te zetten? Ik vind het heel ingewikkeld als ik als minister zou moeten gaan toezien op de kwaliteit in al die lokale omgevingen. Ik denk dat ik door het loslaten van die kwantiteitseis wel meer ruimte geef voor kwalitatieve invulling. De CDA-fractie vroeg naar het rapport van het Economisch Instituut voor de Bouw. Dat heeft 180 projecten geanalyseerd. Daar zitten ook veel regionale en lokale projecten bij die zij beoordelen op het criterium of het snel genoeg gaat. Die lokale en regionale voortgang is natuurlijk niet mijn verantwoordelijkheid. Er zit ook een aantal projecten in het MIRT en daar informeer ik de Kamer natuurlijk af en toe over. Er zit ook een aantal spoedaanpakprojecten in. Wij achten dezelfde projecten van belang als het Economisch Instituut voor de Bouw, bijvoorbeeld de projecten A2 Den Bosch-Eindhoven en A28 Utrecht-Amersfoort. Die hebben wel vertraging opgelopen, maar dat had geen effect op de openstelling. Er zitten ook acht andere projecten bij: de A4 Dinteloord-Bergen op Zoom, A13/A16, A20, A12 Zoetermeer-Zoetermeer Centrum, N61 Hoek-Schoondijke, N33 Assen-Zuidbroek, A10 Zuidas Amsterdam en Lekkanaal/3e kolk Beatrixsluis. Voor zover ik heb begrepen, is er wel sprake van vertragingen, maar niet met een effect op de geplande openstelling. Voor ons zijn dit ook belangrijke projecten.

De TLN-projecten die in vragen aan de orde kwamen, komen ook – ik durf het bijna niet te zeggen – terug in de mainport-, brainport- en greenport-benadering. Die gebieden zijn natuurlijk ook voor hen de belangrijkste knelpunten. Ik denk dat we goed met hen overweg kunnen als we gaan bekijken wat belangrijke punten zijn om aan te pakken.

Dan wil ik overgaan tot de concrete projecten. Naast de Kamerleden zitten daar nog meer mensen in de zaal op te wachten. Ik begin met de RijnlandRoute. Door een aantal leden is gevraagd wat we daarmee gaan doen en er komen ook al wat varianten op tafel. Ik heb volgende week een gesprek met de gedeputeerde daarover, omdat wij niet voor een bepaalde termijn de budgetten met elkaar gevonden hadden. Af en toe krijg ik wel eens sms'jes hierover, maar formeel weet ik nog niet dat er extra budgetten vanuit de regio gaan komen. In het gesprek kunnen we het hebben over de vraag hoe ver we gezamenlijk komen. Er is een soort kale variant, die niet de voorkeur van de regio heeft, maar wel haalbaar is. Ook is er scenario F. Dat scenario is er in gefaseerde en niet-gefaseerde vorm. Tot nu toe is dit nog niet gedekt. Voorts is er een nieuwe variant die in het verleden overigens al was afgefallen: de variant-Churchillaan, die nu nog niet echt meeloopt. Maar goed, deze variant zal misschien in de discussie met de gedeputeerden aan de orde komen. Deze variant wordt overigens alsnog duurder ingeschat en heeft een heel groot effect op de stad. Als ik zo'n gesprek heb, wil ik niet vooruitlopen op de vraag wat ik wel of niet ga doen. Ik heb in ieder geval het belang vernomen dat de Kamer hecht aan dit traject, maar ik wil toch ook gewoon de afwegingen en de discussie met de regio zelf ordentelijk laten verlopen. Ik wil graag van haar horen wat zij het liefst zou willen en langs welke weg zij denkt dat het het beste gerealiseerd kan worden.

De heer **De Rouwe** (CDA): De minister heeft later deze maand het gesprek met de regio. Er is nadrukkelijk behoefte aan om het in één keer aan te leggen, welke variant het ook wordt. Zou de minister daar nog iets over kunnen zeggen? Verschillende Kamerleden hebben daar vragen over gesteld. Volgens mij heeft dat ook wel de voorkeur in deze Kamer.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: De gefaseerde aanleg is al bijna net zo duur als de totale aanleg. Het scheelt 200 mln. De totale aanleg staat nu voor circa 920 mln. gepland. Uiteindelijk blijkt dat bij infrastructuur alles toch weer duurder is dan je denkt. Ik denk ook vaak:

in één keer goed is beter dan in delen. Je moet er alleen wel met elkaar komen. Het is voornamelijk onderliggend wegennet; je maakt geen rijksweg. In het verleden hebben we gezegd de helft te willen bijdragen aan dit project. Zo is het ooit gestart. We moeten wel heel goed met elkaar kijken hoe ver we komen als we alle wensen die er nu zijn, zouden honoreren in plaats van de basic variant alleen. Ik weet overigens niet hoe duur de basic variant is. Ik heb deze vroeger weleens gezien, maar in ieder geval ligt het daarvoor benodigde bedrag een stuk lager dan wanneer de wensen die er nu zijn, waarin ook verdieping en inpassing een grote rol spelen, daarbij worden betrokken. We willen het natuurlijk altijd meteen goed doen, maar we hebben hierbij te maken met een beperkt budget. Laten we eerst maar kijken of we elkaar kunnen naderen en er kunnen komen.

De heer **De Rouwe** (CDA): In de media en in de verschillende raden is aan de orde geweest dat de regio het bedrag dat zij bijdraagt, wil verdubbelen naar ongeveer 75 mln. Wat is de reactie van de minister daarop? Ziet zij dat als een mogelijkheid om daarmee het gesprek verbeterd aan te gaan of zegt zij dat dit perspectief biedt om eruit te komen?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Er is ooit besloten dat er een rijksbijdrage zou zijn. Dat is hier ook aan de orde geweest. Destijds was dat nog 422 mln. Er zou 50/50-betaling plaatsvinden: Rijk/regio. Ik begrijp ook dat ik berichten ga krijgen over extra bijdragen van de regio. Ik moet dan wel even bezien of dit gaat leiden tot de oplossing van het gat. Het kan zo zijn dat het project duurder gaat worden. Er zal dan moeten worden besproken hoe we dat met elkaar moeten doen. Ik ben heel blij als de regio komt tot bijdragen, maar het moet nog steeds wel bekostigd kunnen worden. Het is iets wat je met elkaar moet zien te overbruggen en waar je vooral uitkomt door heel goed over de varianten te praten, over wat je wel en niet wilt en over hoe snel je dingen wilt en in welke vorm.

De **voorzitter**: Zojuist zag ik dat de heer Dijsselbloem ook wilde interrumpen.

De heer **Dijsselbloem** (PvdA): Ik had dezelfde vraag, met name over het in een keer goed aanleggen.

De **voorzitter**: De minister vervolgt haar betoog.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik ga verder met de vraag over de Nieuwe Westelijke Oeververbinding. Een aantal woordvoerders vroeg of je de Blankenburgtunnel moet aanleggen en wanneer die precies wordt opgeleverd. De Oranjetunnel en de Blankenburgtunnel zijn om twee redenen in beeld. Enerzijds wordt bekeken of op die manier de drukte in de Beneluxtunnel kan worden opgelost en anderzijds speelt de ruimtelijke ontwikkeling op de langere termijn hierbij een rol. Het is dus niet of/of, maar en/en. Je wilt bekijken hoe verkeersafhandeling het beste kan worden gedaan en daarnaast hoe het netjes kan worden ingepast. Je wilt beide doen, maar als je de afweging maakt, moet eerst de verkeersafhandeling aan de orde komen en daarna de vraag hoe het netjes kan worden ingepast. Ik wil zeker nog niet van de Blankenburgtunnel af, want je moet beide zaken goed bestuderen om het zo goed mogelijk te doen.

Ik zeg tegen de heer Aptroot dat de Blankenburgtunnel niet eerder kan worden opgeleverd, want in het BO MIRT 2010 is aangegeven dat in 2015 met de aanleg wordt begonnen en dat de tunnel in 2020 wordt opgesteld. Die planning was al ambitieus. Ik kan wel toezeggen om het in de

tijd twee jaar naar voren te halen, maar dan zit ik hier over een tijdje met de mededeling dat het niet wordt gehaald. Laat ik dat dus maar niet doen. Ik ben nieuwsgierig naar mogelijkheden voor publiek-private samenwerking. In veel projecten voor spitsstroken winnen wij door goede afspraken met de aannemers en de regio steeds meer tijd. In die zin leren wij veel over de wijze waarop wij dingen slim kunnen doen.

De heer **Bashir** (SP): Ook de SP-fractie is voorstander van de aanleg van de tweede oeververbinding. Als je een beetje vaart wil maken, lijkt het mij belangrijk om in te zien dat op dit moment bij zowel de burgers als de lokale bestuurders geen draagvlak bestaat voor de aanleg van de Blankenburgtunnel. In plaats van uitstellen en ellenlange discussies aan te gaan, lijkt het mij handig om snel conclusies te trekken. Varianten moeten nader worden onderzocht. De Blankenburgtunnel moet echter niet verder worden onderzocht, omdat er geen draagvlak voor bestaat en omdat die in een heel mooi natuurgebied moet worden aangelegd. Graag een reactie.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Wij doen het altijd netjes met een structuurvisietraject, waarin verschillende varianten worden afgewogen. Ik wil het zo doen, want als je de ene variant kiest terwijl je de andere variant nog niet hebt afgewogen, stuit je daardoor misschien halverwege op bezwaar en loop je op die manier vertraging op. Ik wil het structuurvisietraject volgen en het voorkeursalternatief kiezen. Wij luisteren ook goed naar de regio zelf om te bepalen wat wij doen. Wij moeten goed bekijken of onze problemen ermee worden opgelost en of het een duurzame oplossing voor de toekomst is.

De heer **Bashir** (SP): Uiteraard mag de minister alles bekijken, maar juist deze minister heeft tijdens het kennismakingsoverleg gezegd: wij moeten geen rapporten schrijven, maar wij moeten aan het werk. Als iedereen weet dat er geen draagvlak bestaat voor de Blankenburgvariant, kunnen wij daarover rapporten blijven schrijven en die variant blijven onderzoeken, maar dat is dan een onzinnige weg.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: De Blankenburgvariant is voor mij nog niet afgefallen en daarom onderzoek ik die variant.

De **voorzitter**: Ik maak even een punt van orde. Formeel hebben wij volgens de planning nog een uur voor de beantwoording van de minister. Ik stel voor dat de minister nu even een aantal projecten afhandelt, voordat ik opnieuw interrupties toesta. Wij moeten de tijd een beetje effectiever invullen, want anders halen wij het niet.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik ga er met 130 km/u doorheen.

Er is gevraagd wat het betekent dat de beroepen voor de A4 Delft-Schiedam opnieuw worden ingediend; zit daar een risico in? Het is een misverstand dat het tracébesluit is gebaseerd op een situatie met prijsbeleid. Het tracébesluit is gebaseerd op een situatie zonder beprijzen. De effecten van de alternatieven zijn in beeld gebracht, ook de effecten van prijsbeleid voor de A4 Delft-Schiedam, maar het is er niet op gebaseerd. Ik ga ervan uit dat de Raad van State dat uiteindelijk zal zien. Er is gevraagd wanneer een besluit wordt genomen over de A4 Hoogvliet-Klaaswaal. Uit de MIRT-verkenning van Rotterdam is gebleken dat dit traject niet kan worden aangelegd voordat de Beneluxtunnel is ontlast. Dat is ook de reden waarom de regio het niet in de prioriteitenlijst heeft opgenomen. Ik denk dat je eerst daaraan moet werken en dat je pas kunt kijken of dit op de prioriteitenlijst komt als de A4 Delft-Schiedam en de

NWO zijn gerealiseerd. Zij hebben het in ieder geval zelf niet erop gezet en ik vind ook dat het nu niet erop gezet hoeft te worden.

Gevraagd is wanneer een besluit wordt genomen over de A13/A16. In 2009 is met de regio afgesproken dat de regio komt met een voorstel voor de bekostiging van extra inpassingswensen. Ik verwacht dat voorstel op korte termijn te krijgen. Dan kan ik samen met de regio een standpunt bepalen. Ik denk dat de extra aandacht en tijd voor inpassing ook consequenties zullen hebben voor de projectplanning; dat heeft het ook gehad. Straks zul je er misschien iets op winnen, als je dat op een goede manier samen doet. Ik heb in ieder geval in het afgelopen BO MIRT Zuidvleugel met de regio afgesproken dat wij nog een bestuurlijk overleg over de A13/A16 zullen hebben voorafgaand aan het BO MIRT in het voorjaar van 2011. Het doel daarvan is om tot overeenstemming te komen over de in het ontwerptrajectbesluit uit te werken variant van de A13/A16. Ik denk dat deze vertraging van het planproces geen consequenties heeft voor de geplande openstelling in 2020. Je kunt soms beter in het begin even iets meer tijd nemen en het samen goed doen dan achteraf te moeten constateren dat het niet goed is gegaan. Sommigen willen graag dat het snel plaatsvindt. Anderen zoals D66 vragen zich af welk nut het überhaupt heeft en wat de meerwaarde is naast de A4 Delft-Schiedam. Het heeft zeker meerwaarde. Verkeersberekeningen wijzen uit dat de A13/A16 nodig is, ook als je de A4 Delft-Schiedam aanlegt. Het heeft ook een positieve MKBA-score. Daarmee is aangetoond dat, als je de andere zaken realiseert, dit niet betekent dat het niet meer gedaan hoeft te worden.

Er is gevraagd naar de A20-Oost Nieuwerkerk-knooppunt Gouwe. Aangegeven is dat die hard nodig is. Binnen de verkenning «Rotterdam vooruit» wordt de A20-Oost onderzocht. Onderzoeken bevestigen het beeld dat er sprake is van een groeiend knelpunt; daarin heeft de heer Aptroot dus gelijk. In het BO MIRT in het najaar van 2010 hebben wij onder andere vastgesteld dat een voorstel voor kansrijke oplossingsrichtingen nu uitgewerkt moet worden, zodat daarover in het najaar van 2011 een besluit kan worden genomen. Het plan van de provincie over de parallelstructuur Gouweknoop zullen wij zeker erbij betrekken. Er is gevraagd naar de A12/N11 Bodegravenboog. Ik heb heel vaak over de N11 gereden, maar ik wist niet dat die zo heette. Ik leer nog een hoop tijdens deze trajecten. De Bodegravenboog is door de regio Zuidvleugel niet naar voren gebracht voor de gebiedsagenda en staat er dan ook niet in vermeld. Ik begrijp overigens dat het gaat om een project van enkele tientallen miljoenen, dat de reistijdwinst beperkt is en dat de MKBA-score waarschijnlijk negatief is. De regio voert het in ieder geval zelf niet op. Ik kom bij de N206. Ik heb nog even zitten discussiëren waar dit precies was. Wat de metropoolregeling zuidwest betreft, waar de N206 in zit, wordt op dit moment door Rijk en regio gezamenlijk onderzoek uitgevoerd. Ik verwacht dat dat binnenkort wordt afgerond. Daarna kunnen afspraken worden gemaakt over het vervolg, waaronder de verbinding van de N206 naar de A4.

Ik kom op Noordwest-Nederland en Utrecht. Gaat het bij die Ring Utrecht alleen maar om asfalt? Wat doe ik met het ov? Is die tram niet maar een klein deeltje? Ik vond het heel mooi dat wij weg- en ov-besluiten tegelijkertijd hebben kunnen nemen. Ik heb daar ook wel een beetje op aangestuurd, omdat het goed is om de dingen een beetje met elkaar in verbinding te brengen. De tram is niet het enige wat wij daar aan ov doen. In het regionale VERDER-pakket zit voor 250 mln. aan ov-maatregelen. Er is en wordt fors geïnvesteerd in het spoor. Alleen al voor de ov-terminal en Vleuten-Geldermalsen is 1,3 mld. beschikbaar. Dat is nog meer dan de 1,2 mld. die wij nu voor de weg hebben uitgetrokken. Daarnaast hebben wij nog PHS en de kleine stations. Ik wijs ook op het fietsprogramma. Er is inzet op de weg én op het ov én op de fiets. Het gaat om een totaalpakket en dat is in deze regio belangrijk. De verkeersinfarcten vinden niet alleen

op de weg, maar ook op het spoor plaats, en altijd op en rond Utrecht. Daar moet gewoon het een en ander aan gebeuren.

De heer **Slob** (ChristenUnie): De minister zegt dat zij rond Utrecht wel iets gaat doen voor het ov, maar uit de brief blijkt dat die Uithoftram ook nog niet eens helemaal zeker is. Daar verbindt zij nog allerlei voorwaarden aan. Het minste wat zij zou kunnen doen, is zich in ieder geval uitspreken voor de Uithoftram. Dat is een begin, maar wij moeten natuurlijk een veel breder ov-plan maken, ook voor de rest van Utrecht. Daarvoor moeten aanzetten worden gegeven. Ik mis dat echt. Ik vind het allemaal vrij vaag. Het beetje wat de minister doet, is dan ook nog met allerlei mitsen en maren en randvoorwaarden omgeven.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik zou haast zeggen: moet ik nog een keer vertellen wat ik allemaal doe? Volgens mij heb ik net een vrij fors pakket opgenoemd, waarin nog meer geïnvesteerd wordt in ov dan in weg. Wij waren nog niet helemaal klaar met de tram en ik vond het belangrijk om het besluit al te nemen. Daaraan ziet de Kamer mijn positieve grondhouding. De tram heeft een heel goede MKBA-waarde. Ik denk dat hij een hoge waarde gaat hebben, maar wij moeten de besluitvorming netjes doen. Wij moeten de alternatieven dus ook in beeld brengen. Dat is waarom ik de mitsen eraan gekoppeld heb. Ik zeg hier dat ik geloof in die tram, die een deel van de problemen kan oplossen. En ja, die tram is maar één deel van de ov-vraagstukken, maar de andere punten heb ik net genoemd.

«Kracht van Utrecht» is als alternatief in de MER eerste fase Ring Utrecht onderzocht en niet probleemoplossend gebleken. Hierover heeft mijn voorganger de Kamer dit voorjaar bij brief geïnformeerd. Nu is gevraagd naar «Kracht van Utrecht 2.0». Dat is bij mij nog niet ingediend, zij het dat ik begrepen heb dat er een werkdocument met de provincie is gedeeld. Ik zal het vanzelfsprekend bestuderen, maar als het niet sterk afwijkt van de eerste versie, dan verwacht ik niet dat het tot heel andere inzichten zal leiden. De oorspronkelijke versie is gewoon als alternatief in de MER onderzocht.

Er is gevraagd naar het lokale draagvlak voor Ring Utrecht. Afgelopen vrijdag ben ik samen met de provincie Utrecht, de gemeente Utrecht en het Bestuur Regio Utrecht (BRU) tot overeenstemming gekomen over het voorkeursalternatief Ring Utrecht en over de rijksbijdrage aan de tramlijn naar de Uithof. Rijk en regio staan beide achter de besluiten. Ik ga ervan uit dat zowel het gemeentebestuur, als het BRU, als de provincie hun achterbannen vertegenwoordigen en daarmee de besluiten nemen namens de mensen in de regio. Dat je bij zulke majeure projecten niet van iedereen draagvlak hebt, besef ik heel goed. Je moet altijd proberen zo veel mogelijk draagvlak te krijgen, maar de regio, de gemeente en de provincie staan er in ieder geval volledig achter.

Dan werd er nog gevraagd hoe het dan moet als die weg over 25 jaar alweer vol zit. Wij verbreden hem nu om de problematiek op te lossen. Elke vier jaar hebben wij zo'n nationale capaciteitsanalyse en dan kan ik zien wanneer in de toekomst zich weer problemen gaan voordoen; maar dat vind ik wel heel ver vooruitkijken. Vanuit mijn oude portefeuille weet ik wel dat wij ten aanzien van Schiphol hadden bedacht dat er nog maar een bepaald aantal vliegtuigen binnen onze geluidszones paste. Binnen een paar jaar gingen zij echter allemaal anders, schoner en dichters op elkaar vliegen. Plots bleek er twee keer zo veel mogelijk als wat je voor ogen had. Ik kan gewoon niet zeggen hoe de wereld eruit ziet over 25 jaar. Laatst heb ik een voorstel voor een gyrocopter langs zien komen; misschien is het te zijner tijd dus drukker in de lucht dan op de weg. Wat de Ring Utrecht betreft, is de vraag of ik ga zorgen voor overkapping en ondertunneling bij Lunetten en bij Voordorp. Op basis van de huidige inzichten is ondertunneling en overkapping niet noodzakelijk om aan de

wettelijke eisen te voldoen. Dat hebben wij bij de m.e.r. eerste fase in beeld gebracht en bij de m.e.r. tweede fase voor de Ring Utrecht zullen wij het ontwerp en het onderzoek voor de ring gedetailleerd uitwerken. Dan zal blijken of er alsnog maatregelen nodig zijn om aan de wettelijke eisen te voldoen. De eerste fase heeft dat niet uitgewezen. De tweede fase ga ik in, indachtig alle vragen die hierover gesteld worden wat betreft de noodzaak van extra maatregelen.

Zou de lage ontwerpssnelheid op de A27 niet de verbreding kunnen voorkomen, die overigens niet bij iedereen draagvlak heeft? In de m.e.r. eerste fase is een variant onderzocht met 80 km/u en twee maal zes rijstroken door de bestaande bak. Gebleken is dat die variant niet mogelijk is, omdat deze optie niet voldoet aan de Nederlandse en Europese vereisten voor autosnelwegen. In die variant zijn er namelijk geen vluchtstroken. De hoofdrijbaan en de parallelbaan zijn alleen gescheiden door een streep; dat kan niet en daarom moet die verbreding er ook komen.

Ook werd mij gevraagd of ik, wat betreft de Ring Utrecht, schriftelijk kan reageren op de voorstellen van onder meer de Natuur en Milieufederatie Utrecht. Ik doe dat nu mondeling. Ik heb waardering voor de constructieve wijze waarop deze natuur- en landschaporganisaties meedenken. De voorstellen van de NMU zijn gericht op de inpassing van het voorkeursalternatief en gaan voor een deel over de bovenwettelijke inpassing. In de tweede fase zullen wij bekijken of en, zo ja, hoe de inbreng een plek kan krijgen in het ontwerp. Dan zullen wij net als in de eerste fase zoeken naar een samenwerking met de diverse belangenorganisaties, dus ook met de NMU. Dat resultaat zal ook terugkomen in de tweede fase van de m.e.r.

De heer **Bashir** (SP): Beseft de minister wat zij van de mensen in die wijken, namelijk Lunetten en Voordorp, vraagt? Die mensen hebben nu al heel veel rijstroken voor hun huis en straks wordt die weg verbreed naar 2 x 7 rijstroken. Weet de minister wat die mensen nu al moeten verdragen en wat hun straks te wachten staat?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ja, ik heb zojuist met een aantal bewoners uit verschillende delen gesproken, maar het was mij ook al op andere manieren ter ore gekomen dat er een bewoond gebied is dat heel erg ligt ingeklemd tussen weg en spoor, waar de mensen veel last ondervinden van alle infrastructuur om hen heen. Ik hoor nu hier dat de huizen er 40 meter vanaf liggen, maar ik heb altijd te horen gekregen dat het ongeveer 100 meter is. Dat maakt niet zoveel uit, want dat is ook dichtbij. In de eerste fase m.e.r. hebben wij onderzocht of datgene wat wij willen, past binnen de huidige milieueisen, en dat is het geval. Er vindt veel plaats in de omgeving, maar volgens de m.e.r. past het binnen de regels. In de volgende fase van de m.e.r. zullen wij de effecten voor de leefomgeving verder en gedetailleerder vormgeven. Wij kunnen het beste op basis daarvan beslissen wat de juiste maatregelen zijn voor het gebied. Het is dus echt niet zo dat ik daarvoor geen aandacht heb, maar binnen de huidige regels past het dus zoals het nu ontworpen is. Ik weet niet of u een alternatief voor ogen hebt, behalve het niet aanleggen van de ring. Dat is weer niet wat ik zelf voor ogen heb. Ik wil de ring graag hebben, want die lost een hoop problemen op. Ik wil dat ook doen binnen de spelregels die wij hebben. De eerste fase m.e.r. geeft aan dat aan die spelregels wordt voldaan. Op de m.e.r. wordt toegezien door een onafhankelijke m.e.r.-commissie. Ik kan dus ook niet de spelregels naar mijn hand zetten. In de tweede fase ga ik dieper in op de problemen die nu worden geschetst, om te bezien of wij er afdoende maatregelen voor hebben of dat wij andere dingen moeten doen.

De heer **Bashir** (SP): Als je 2 x 7 rijstroken gaat aanleggen, dan vraag je heel veel van de mensen. Dan heb je het natuurlijk over meer herrie en

meer stank en vooral ook over meer verontreiniging, wat ten koste gaat van de gezondheid. Ik heb goed naar de minister geluisterd en hoorde toch enige bereidheid om hier iets toe te zeggen, namelijk dat zij gaat kijken naar hoe ze de mensen die in de betreffende wijken wonen, verregaand tegemoet kan proberen te treden en dat ze de Kamer daarvan op de hoogte zal stellen. Het liefst heb ik die extra rijstroken niet, maar volgens mij is er nu geen meerderheid voor om dat voor elkaar te krijgen. Ik vind wel dat we de mensen in die wijken niet in de steek kunnen laten. We moeten ervoor zorgen dat ze rustig en gezond kunnen leven en dat ze niet in de herrie en in de stank achtergelaten worden.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: U ziet mij altijd bereid tot een heleboel dingen, in ieder geval om te kijken wat er aan wet- en regelgeving is waar wij ons aan moeten houden. Daar kijk ik vooral naar, ook voor de tweede ronde. Als blijkt dat de verdere uitwerking problemen veroorzaakt die buiten de wet- en regelgeving vallen, dan moet ik daar wat mee gaan doen. Als u problemen hebt met de norm, dan moet u daarover met mij in debat. Tot nu toe zitten wij gewoon binnen wat mogelijk is en wat kan. Het lijkt mij goed om te bezien hoe we een en ander kunnen inpassen, zonder enorme extra kosten te maken en zodat er goed wordt ingespeeld op de regio in kwestie. Ik geloof dat de regionale bestuurders en de provincie daar ook belangstelling voor hebben. Verregaand tegemoetkomen: ik wil tegemoetkomen aan wat ik moet doen ingevolge de wet- en regelgeving.

De heer **Verhoeven** (D66): D66 maakt zich ook echt zorgen over die 2 x 7 rijbanen. Het is goed dat de minister aangeeft dat er verschillende wettelijke normstappen gezet gaan worden. Zo hoort het ook. We hebben in Nederland vaker gezien dat ook buiten allerlei wettelijke normen heel veel problemen kunnen ontstaan voor bewoners dan wel voor natuurgebieden. Met betrekking tot de bewoners is er al het een en ander over gezegd. Ik sluit mij daarbij aan. Ik wil het even hebben over de inpassing van het natuurgebied Amelisweerd. We hebben het net al over de bovenwettelijkheid gehad. Wat gaat de minister aan extra dingen doen – en dat mag je toch echt wel verwachten als er zo'n weg wordt aangelegd, want het is niet zomaar een weg – om ervoor te zorgen dat het gebied ook nog een beetje geschikt blijft voor recreatie en natuurbeleving?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Daarvoor hebben we de weg op die plek deels in een bak gelegd en deels overkluisd, zodat de mensen over de weg heen van het ene gebied naar het andere gebied kunnen, in plaats van de weg gewoon dwars erdoorheen te leggen. Er is dus rekening gehouden met het feit dat we te maken hebben met een bijzonder gebied. Voorzitter. Dan wil ik naar Amersfoort gaan.

De heer **Verhoeven** (D66): Ik heb nog een korte vervolgvraag over het maatschappelijke verzet. Ik denk dat je op een briefje kunt uittekenen dat er zowel vanuit de bewoners als vanuit de natuurbeweging verzet zal gaan komen. Aan de ene kant wil de minister gewoon door, ze wil dit doen en ze wil tempo maken: «de wet staat achter ons». En aan de andere kant kan er in maatschappelijk overleg gekeken worden of bepaalde belangengroepen met kleine aanpassingen toch de ruimte kunnen krijgen, zodat het draagvlak nog groter wordt. Hoe gaat de minister om met de balans tussen die twee? Kortom, kan zij het maatschappelijk verzet gedeeltelijk wegnemen door maatschappelijk overleg?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Nee, ik ben voor een zorgvuldige procedure. Ik heb bijvoorbeeld ook net een aantal aanwoners

gehoord die zeggen: nu komt er een overkluizing, maar zit die wel op de juiste plek? Dat kan ik gewoon nu niet beoordelen. Ik heb de geschiedenis hiervan niet lang genoeg meegemaakt om dat precies te weten. Dat kan ik op dit moment niet precies zien, maar dat zijn wel dingen waar je uiteindelijk met elkaar naar gaat kijken. Er moeten altijd de ruimte en de mogelijkheid zijn om met de belanghebbenden in gesprek te gaan. Dat is iets anders dan dat je alle zorgen of problemen kunt wegnemen. Er zijn in Nederland nu eenmaal een hoop projecten die niet altijd even leuk zijn. Ook in mijn woonomgeving gebeurt wel eens iets waar ik geen zin in heb, maar het is wel in het algemeen belang. Dat blijft altijd zo. Ik vind het echter niet meer dan normaal om zorgvuldig met elkaar in gesprek te zijn en rekening te houden met elkaar.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ik denk hierbij toch: 2 x 7, hoe gaan we dat overleven? Aan de ene kant zegt de minister dat een en ander binnen de huidige regels moet plaatsvinden, aan de andere kant zegt ze: we gaan de leefomgeving verder en gedetailleerder vormgeven. Is gedetailleerder überhaupt mogelijk? Anders is er slechts gratis medeleven met het feit dat men zeer veel overlast zal krijgen. Mijn indringende vraag is dus of er nog aanpassingen van het plan mogelijk zijn. Ik ga ervan uit dat de huidige regels maximaal zullen worden opgerekt om de overlast zo veel mogelijk terug te dringen. Wij zijn helemaal niet enthousiast over de huidige ontwikkeling, maar een en ander moet wel zo goed mogelijk worden ingepast.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: We hebben in dit land formele procedures. We voeren een eerste m.e.r. uit bij de verkenning en een tweede m.e.r. in de schetsfase. Als je gaat schetsen, blijken er altijd dingen te zijn die je van tevoren niet had bedacht. Die kunnen een negatief of een positief effect hebben. Daarom doe je een tweede m.e.r. en moet je dingen aanpassen. Was dat maar niet zo, want dan zouden we altijd binnen het budget blijven met onze infraprojecten, maar je komt nu eenmaal altijd dingen tegen. Er is dus zeker ruimte voor aanpassingen. Dat is echter iets anders dan bijvoorbeeld besluiten om toch maar geen ring om Utrecht aan te leggen, maar een snelweg boven Utrecht. Er ontstaat dus niet opeens een totaal ander traject. Je moet dit in de juiste verhoudingen zien. Ik ga naar Amersfoort.

De **voorzitter**: Hebt u blokken, minister?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Jazeker. Na Amersfoort komt de Noordvleugel, daarna Oost-Nederland ...

De **voorzitter**: Dan doen we de behandeling per regio.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Graag. Ik maak eerst het blokje Utrecht af en ga daarna verder met de Noordvleugel. Amersfoort valt uiteraard nog onder Utrecht. Mij is in het kader van het spoedproject aldaar gevraagd of de geluidsschermen bij Amersfoort een definitieve oplossing kunnen zijn. Momenteel wordt bekeken of het scherm bij Hoevelaken kan blijven staan. Ook in de eindsituatie zal te Hoevelaken uiteraard aan de wettelijke geluidseisen worden voldaan. De A1 het Gooi is nog steeds een knelpunt. Mij is gevraagd of ik in dezen een MIRT-verkenning kan toezeggen. De Kamer is in juni geïnformeerd over de hoofdlijnen van de NMCA. Daarin wordt duidelijk gemaakt waar de knelpunten tot en met 2028 liggen. Die liggen onder andere in de regio Amsterdam. De A1 Muiden-Eemnes is hiervan onderdeel. Op korte termijn – de openstelling vindt plaats in 2011 – wordt de capaciteit van de A1 door het Gooi vergroot van tweemaal twee naar tweemaal drie rijstroken door

de aanleg van spitsstroken. Wij verwachten dat dit in ieder geval zal leiden tot een aanzienlijke verbetering van de doorstroming op dit traject. In het vervolg op de NMCA worden de problemen op de langere termijn beschouwd. Daarna is het goed om te bepalen of er nieuwe verkenningen moeten worden gestart. Ik zal dat onderzoeken in het licht van de totale prioriteit. Wij denken op korte termijn met de 2 x 3 rijstroken een deel van de problematiek op te lossen, maar zullen zeker met de laatste NMCA in de hand bekijken of we de verkenning op lange termijn alsnog moeten starten.

Ik kom vervolgens bij de Noordvleugel. Daarover heb ik slechts twee punten. De discussie over Halfweg is heel belangrijk, want die is al vele malen aan de orde geweest alhier. Naar aanleiding van een aangenomen motie heeft mijn voorganger met de toenmalige minister van Justitie gesproken over betere handhaving. Hij heeft aangegeven geen reden te zien voor een stevigere handhaving omdat uit zijn gegevens bleek dat er amper te hard wordt gereden: 0,61%. Bovendien werd er amper door rood licht gereden: 0,02%. De vraag is dan wat je nog meer kunt doen. Je kunt wel pleiten voor handhaving door er iemand neer te zetten, maar dat heeft weinig zin als er de hele dag niets of nauwelijks iets gebeurt. Ik denk zelf dat door het aanleggen van een verkeersregelininstallatie in 2011 aan de westzijde van de N200 en het invoeren van een groene golf van 50 km/u de situatie verder verbeterd kan worden. Dan heb je aan beide zijden van de N200 een verkeersregelininstallatie en een groene golf, ook in beide richtingen. Daarnaast zal ik tot 2011 12 mln. investeren om de leefbaarheid langs de N200 te verbeteren. Mocht van dat bedrag nog wat overblijven, dan zal ik dat aan de Kamer melden en het overblijvende bedrag in overleg met de gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude verder in de N200 investeren.

Ik ga verder met de N23 Westfriisweg. Mijn voorganger heeft een financiële bijdrage van 35 mln. geleverd aan de realisatie van de N23. De verdere financiële bijdrage moet volgens ons toch echt komen van de regio. Het is een provinciale weg, waar conform de NMCA geen knelpunten uit blijken. Ik vind dan ook dat de regio's zelf voor de financiering moeten zorgen voor de verdere Westfriisweg en de 35 mln. van ons moeten omarmen.

De heer **Aptroot** (VVD): Voor de N200 bij Halfweg gebeurt dus wel iets, zoals de groene golf. Uit de stukken was mij dit niet duidelijk. Wordt over het deel dat van de 12 mln. aan investeringen misschien overblijft, goed overlegd met de gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude? Dat is de enige wens die ik nu heb. Ze hebben daar namelijk echt een probleem.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ja, ik zal dit in goed overleg doen. Ik wil hier onderstrepen dat de regio zelf geen geld beschikbaar stelt voor verdere maatregelen. Dat vind ik een signaal. Ik zal het wel doen. Ik ken het belang dat de Kamer eraan hecht. Ik zal de 12 mln. erin stoppen. Als dit bedrag niet helemaal aan deze maatregel wordt besteed, zal ik op andere plekken investeren. Ik zal dit in goed overleg doen.

De heer **Aptroot** (VVD): Ik vind het gek dat de regio, de provincie, niets wil doen. Deze gemeente is zo klein dat als zij € 1 000 bijdraagt, zij al flink haar best heeft gedaan. Ik zeg het wat gekscherend, maar het is echt een kleine gemeente met een heel groot probleem. Ik dank de minister voor haar inzet.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik kom bij Oost-Nederland. De heer De Rouwe heeft gevraagd of ik in de Crisis- en herstelwet een aantal projecten wil opnemen die te maken hebben met het landsdeel oost. Deels zitten deze projecten al in bijlage 1, bijvoorbeeld

de spoorzone Enschede en de binnenstad Zwolle. Ik denk dat ze daarin zouden moeten zitten. Bijlage 2 is op verzoek van de Kamer selectief ingezet voor grote projecten, niet voor generieke projecten. Dit zijn volgens mij niet de grote projecten waar de Kamer op doelt. Ze zitten in bijlage 1. Misschien is dit een antwoord op de vraag van de heer Aptroot. Ze horen wat mij betreft niet thuis in bijlage 2. De gemeenten kunnen gewoon met bijlage 1 aan de slag. Dat zou geen belemmering voor hen hoeven zijn.

De VVD wil graag dat voor het resterende deel van de N35 langs Raalte ook de afspraak gemaakt worden dat deze aansluitend op orde komt. Op basis van de mobiliteitsaanpak heeft mijn voorganger de N35-ambitie voor 2028 gegeven, als onderdeel van het robuuste netwerk en als verbinding tussen Twente, Zwolle en Kampen. Voor alle onderdelen van de N35, op één na, zijn in goed overleg met de regio concrete afspraken gemaakt. Een deel is in realisatie, een deel is in planstudie en voor een deel ben ik samen met de regio een verkenning gestart. Het laatste deel, Wijnthmen, Nijverdal, inclusief Raalte heeft voor mij minder prioriteit. Tot 2020 worden daar namelijk geen knelpunten voorzien. Ik heb er ook geen dekking voor. Ik ben met een heel groot deel van deze weg al aan de slag. Met de regio heb ik in het BO MIRT van 9 november een afspraak gemaakt om het eventueel starten van een verkenning voor dit deel opnieuw te agenderen voor het volgend voorjaar. Maar wat mij betreft hangt het mede af van dekking en ook een beetje van de prioriteiten die men er zelf aan geeft. Het is dus niet mijn eerste prio.

Er zijn veel vragen gesteld over de doortrekking van de A15/A12. De heer Slob heeft gesproken over de verdere ontwikkeling van het middengebied. Ik onderschrijf de verwachting dat in de regio Arnhem-Nijmegen bereikbaarheidsproblemen zullen optreden en dat daardoor de economische ontwikkelingskansen voor de regio nadelig worden beïnvloed. Of er voor doortrekking of voor de regiocombi wordt gekozen, hangt af van de financiële haalbaarheid en de effecten op de vergroting van de bereikbaarheid in de regio. Daarbij spelen ook de ruimtelijk-economische effecten van die varianten een rol. Wij studeren daarop.

Vervolgens is natuurlijk de vraag of wij kiezen voor een brug, een tunnel of voor een andere variant. Ik kan die keuze nu nog niet maken. De doortrekking is een van de drie alternatieven die in de trajectnota MER worden onderzocht. Zowel de tunnel als de brug wordt in die studie meegenomen. Als het sneller kan met een brug, zou je die kans moeten grijpen. Laten wij eerst even afwachten wat er uit het MER komt. Naar verwachting komen de resultaten daarvan in 2011 beschikbaar. Zodra die er zijn, wordt een standpunt bepaald over de vraag welk alternatief in de afweging de voorkeur heeft. Zo hebben wij dat ook besproken met de regio.

Er is gevraagd of ik zicht kan geven op de financiële situatie van de doortrekking van de A15. In 2006 is taakstellend afgesproken dat er 628 mln. specifiek voor de A12/A15 beschikbaar is. Het Rijk neemt 375 mln. voor zijn rekening en de regio 112,5 mln. Via tol zou dan 262,5 mln. moeten worden opgebracht. Daarbij is rekening gehouden met een brug over het Pannerdensch Kanaal. De actuele raming geeft aan dat het duurder zal worden. Er is nu sprake van 1 mld. en dat is meer dan het beschikbare budget. Met uitzondering van de zeer sobere regiocombivariant is er nog geen financieel gedekt voorstel voor de weginfrastructuur. Om die reden wordt gekeken naar de mogelijkheden van pps of tolheffing. Het streven is om medio 2011 een voorlopig standpunt in te nemen. De heer Aptroot vroeg naar de verbreding van de A1. Hij vond die van nationaal belang evenals de capaciteitsuitbreiding van het knooppunt A1/A35 bij Azelo. Zoals afgesproken, zal ik het benuttingspakket Beekbergen en omgeving uitvoeren. Dit omvat onder andere weefstroken op de A1 en een directe verbindingsboog tussen de A1 en de A50. De realisatie daarvan is in 2014. Uit de verkenning A1 blijkt dat hierna tot

2020 geen probleem meer is op basis van de NoMo-criteria. Ik heb dit met de bestuurders besproken. Daarbij gaven zij aan dat er volgens hen meer knelpunten zijn. Ik heb afgesproken dat wij in het voorjaar verder naar die knelpunten zullen kijken. Daarna volgt de discussie over de financiële invulling van de extra uitbreiding. Wij gaan dus doen wat wij van plan waren. Op grond van de NoMo-criteria is de verwachting dat er daarna geen knelpunt meer zal zijn.

De heer Dijsselbloem vroeg naar uitvoering van de motie-Roefs. De planstudie A1 knooppunt Beekbergen à 41 mln. is gestart. De verwachting is dat er in 2012 wordt gestart met de uitvoering van die maatregelen. De integrale gebiedsgerichte MIRT-verkenning A1, de gezamenlijke studie van Rijk en regio is dit najaar afgerond. De resultaten daarvan zijn op 9 november jongstleden samen met de regionale partners vastgesteld. Dit heeft geleid tot een gedeelde visie op de ontwikkeling van het gebied. Ik verwacht dat met de kortetermijnmaatregelen, het benuttingspakket Beekbergen, tot 2020 op de A1 aan de NoMo-streefwaarden kan worden voldaan. Ik heb gezegd dat het er niet op lijkt dat er nog extra infrastructurele maatregelen moeten worden genomen. In het voorjaar 2011 praat ik daarover verder met de regio.

De laatste opmerking gaat over vliegveld Twente. Er wordt gevraagd naar een update over de ontwikkeling van de aansluiting van de luchthaven op de rijksweg. De bereikbaarheid van vliegveld Twente is een onderwerp van de verkenning A1-zone, die ik op 9 november met mijn regionale partners heb vastgesteld. Als onderdeel van deze verkenning heeft de regio Twente zelf in de wegvisie Twente onderzocht waar knelpunten worden verwacht binnen de economische kerngebieden. Ook hierin is een uitwerking opgenomen van een mogelijke ontsluiting van de luchthaven via de noordzijde. Onderdeel van de verkenning A1 vormt een aantal vervolgonderzoeken die de regiopartijen in overleg met het Rijk willen opstarten. Ik zal hun vragen om te komen tot een gecoördineerde regionale strategie. Er zijn dus meer partijen die met meer varianten komen. Dan kan ook worden aangegeven hoe een regionale financiële bijdrage deze strategie ondersteunt. Dat is ook van belang. In het voorjaar praten wij daar dan verder over. Het voortouw ligt dus bij de regio maar daarna werk ik er graag aan mee.

Ik was nog één vraag vergeten over de Ramspolbrug. Waarom moet er nog een Waterwetvergunning worden aangevraagd als er al een tracébesluit is? Voor de realisering van de Ramspolbrug is een vergunning nodig op grond van de Waterwet. Daar heeft de wetgever uitdrukkelijk voor gekozen omdat het om een handeling gaat die een significant nadelig effect kan hebben op de veilige en doelmatige functievervulling van het oppervlaktewater. Die Waterwet is eind 2009 in werking getreden. Ik wil wel nagaan hoe een en ander in de toekomst eenvoudiger geregeld kan worden maar het is ooit wel een bewuste keuze geweest om het zo te doen. Ik zal zoeken naar een makkelijke afhandelingsprocedure. Dit was mijn beantwoording over Oost-Nederland.

De heer **Slob** (ChristenUnie): Ik ben blij met de opmerking dat de minister gaat kijken hoe het anders kan, want dit lijkt een beetje op elkaar bezighouden. Maar daar ga ik mijn tijd nu niet aan verspillen. Ik heb nog één vraag over de A15. Daar heeft de minister heel veel woorden aan gewijd. Daaruit blijkt een grote bereidheid om eruit te komen, maar aan het eind zei zij: wij gaan in 2011 een voorlopig standpunt innemen. Ik had dezelfde beleving als de heer Dijsselbloem. Na een aantal jaren niet aanwezig te zijn geweest bij de MIRT-overleggen dacht hij: hé, daar is die A15 weer. Wij weten dat de provincie een grote bereidheid heeft om geld bij te dragen. Misschien is er zelfs nog wat ruimte, want het is niet de meest armlastige provincie van Nederland, om het maar even op die manier samen te vatten. Kunnen wij er niet naar streven om in 2011 een

definitieve keuze met elkaar te maken? Dan zijn wij er in de besluitvorming ook een keer van af, al moet die dan nog wel aangelegd worden.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik ben nieuw, dus ik krijg niet een soort Heintje Davidsgevoel bij deze kwestie, maar ik geloof de heer Slob meteen dat die al langer aan de orde is. In de discussie over de regio's zeggen Kamerleden ook altijd: ik kom hier vandaan, ik kom daar vandaan, vandaar mijn betrokkenheid. Ik durf hier wel te bekennen dat ik in Gelderland geboren ben, terwijl ik misschien wel eens voor Randstedeling wordt uitgemaakt. Ik wil met liefde kijken of het besluit een beetje snel genomen kan worden. In de twee maanden dat ik hier zit, is het financiële gat tussen wensen en realisatie nog niet gedicht. Ik moet zo snel mogelijk met de regio in gesprek om te bekijken over welke variant wij kunnen besluiten. Als wij daaruit kunnen komen, zouden wij voor de zomer een voorkeursbesluit moeten kunnen hebben. Mochten wij daar helemaal niet uit kunnen komen, dan kom ik bij de Kamer terug, maar dan moet ik ook kunnen uitleggen waarom.

De heer **Dijsselbloem** (PvdA): Ik onderstreep hoezeer het nemen van een besluit hierover van belang is. Ik beloof de minister een bos bloemen van mij persoonlijk als zij in 2011 betekenisvolle stappen zet in het dossier A15. De provincie en de regio hebben ook betekenisvolle stappen gezet in de loop van de jaren. Aanvankelijk was er een brij aan wensen, waaronder de doortrekking van de A73. Die wensen zijn allemaal afgefallen. De A15 staat nu bovenaan. Daar is iedereen het over eens. Het andere punt was de tunnel of de brug. Ook daarop zijn een aantal kogels door de kerk gejaagd. Men zegt: laten wij een nette brug aanleggen, «net» in de zin van inpassing. Er is dus echt een kans om nu stappen te zetten. De minister heeft een kans om hem erin te schoppen. Als zij hem erin schopt, dan krijgt zij van mij bloemen.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik weet dat mensen die projecten te verdelen hebben, nooit van tevoren iets moeten aannemen. Als de heer Dijsselbloem achteraf zijn blijdschap wil uiten, zullen we dat vanzelf wel merken! Nogmaals, ik wil er graag aan meewerken om dat besluit zo snel mogelijk te realiseren. Ik kom er voor de zomer bij de Kamer op terug. Mocht er nog een groot punt zijn, dan kom ik daar ook op terug, maar ik hoop dat we eruit kunnen komen. Ik zal in elk geval mijn uiterste best doen.

De heer **Aptroot** (VVD): Het is natuurlijk geen project alleen voor Oost-Nederland; de ontsluiting van de Rotterdamse haven is voor het hele land van belang. Het was een eerdere wens van de Kamer, een soort eis, dat het een tunnel moest zijn onder het Pannerdensch Kanaal. Voor de VVD-fractie geldt dat de nuchterheid duidelijk maakt dat we niet alles kunnen wat we willen. Als we de weg aanleggen, laten wij dus die stevige wens/eis vallen. Wij vinden dan een brug al acceptabel. Daar staat tegenover dat we het als tolweg niet zien zitten. Dat zal de heer Bashir ook moeten steunen. Plussen en minnen wegend hopen wij dat er komend jaar een besluit valt. Wat ons betreft is in elk geval de tunnel als eis vanuit de Kamer vervallen. Ik begrijp dat de PvdA er net zo over denkt en als anderen stil zijn, dan zijn ze het er ook wel mee eens!

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Volgens mij was het een vraag aan mij. De Kamerleden moeten het verder onderling maar uitmaken. De VVD-fractie heeft de tunnel niet meer als eis. Ik heb uit de regio ook dat soort geluiden gehoord, maar ik wil het eerst formeel horen van het bestuur. Met het niet doorgaan van de tolheffing maakt de heer Aptroot het er financieel weer niet makkelijker op. Ik wil dus echt de ruimte houden om ook die variant te bekijken, want anders gaan we van

de ene beperking naar de andere. We hebben beperkte financiële mogelijkheden en we moeten hier dus creatief mee omgaan. Ik ga naar zuidelijk Nederland: Limburg, Brabant en Zeeland. Daarna krijgen we nog noordelijk Nederland, het spoor, het regionale ov en de vaarwegen, en dan zijn we er.

Mij is gevraagd of ik wil nadenken over de N65 en of ik wil starten met een integrale studie naar oplossingsrichtingen. We hebben met de regio een plan van aanpak opgesteld voor de pilot N65 en zijn gestart met de eerste fase van die pilot. Wij kijken dus positief die kant op. Vught heeft uiteraard specifieke aandacht. Ik heb ook het pakket van Vught ontvangen met alle wensen van de bestuurders. Het is een van de redenen om de regio in lijn met dit kabinetsbesluit te vragen welke financiële bijdrage partijen zelf kunnen leveren aan de nodige oplossingen. Dit onderzoek is komend voorjaar gereed. We zijn dus bezig met een pilot. Die had geen topprioriteit in de gebiedsagenda, maar gezien de problemen die zich voordeden in Vught heb ik wel besloten om er een stap verder mee te gaan, om te bekijken hoe we die problemen kunnen oplossen.

Ik kom bij de A58 en het verzoek om een MIRT-verkenning te starten. Daarvan heb ik in het laatste MIRT-overleg tegen de regio gezegd dat ik nog tot het voorjaar nodig heb om er verder mee te komen. Wat mij betreft is er namelijk op slechts een beperkt deel van de A58 sprake van een knelpunt. Daarom is er geprioriteerd en is ervoor gekozen om alleen daar iets te doen. In dat kader hebben we gekozen voor een verkenning voor het deel Sint Annabosch-Galder. Die verkenning is al gestart. Voor het trajectdeel A58 Tilburg-Eindhoven heb ik met de regio afgesproken dat de regio eerst zelf nagaat of en hoeveel middelen er zijn, om vervolgens in het voorjaar te bekijken of we de verkenning alsnog moeten starten. Ook van dit regionale probleem, dat beide kanten in zich heeft, wil ik graag weten hoe de regio er zelf aan gaat bijdragen. Dat is de reden waarom ik de MIRT-verkenning niet voor de hele A58 heb gestart. Dit was een vraag van de VVD en het CDA.

Ben ik bereid om de A2 Maasbracht-Geleen te verbreden naar 2 x 3 rijstroken? Ik heb gestudeerd: uit de meest recente gegevens van de NMCA blijkt dat er bij toepassing van de normen uit de Nota Mobiliteit geen knelpunt is op de A2. We hebben daar nu uiteindelijk niet voor gekozen. Er komt een nieuw regionaal model zuid beschikbaar in 2011. Er worden heel veel analyses gedaan in dit land. Daarbij kan eventueel nog beslist worden of de verbreding van de A2 naar 2 x 3 banen echt nodig is. Dat is dus een nieuw moment in het voorjaar van 2011.

Er is gevraagd hoe het staat met het in kaart brengen van wat er moet gebeuren om de N59 in noordelijk Zeeland op EURAB driesterrenniveau te krijgen. Dat onderzoek is afgerond. Er is onderzocht welke maatregelen nodig zijn om die resterende weggedeelten van de N57 en N59 op dat verhoogde verkeersveiligheidsniveau te brengen. Het gaat om een beperkt aantal kleine wegvakken van het totale traject. Het grootste deel van de weg heeft al drie sterren, dus dat is goed om te horen. Een deel van de maatregelen wordt binnenkort uitgevoerd en in 2020 zullen uiteindelijk alle maatregelen zijn gerealiseerd. De aanleiding voor die maatregelen is vooral het verbeteren van de verkeersveiligheid en niet zozeer de doorstroming op de weg.

Er is gevraagd hoe ik aankijk tegen het rijksbelang van enkele ontsluitingswegen die de provincie Zeeland verbinden met de rest van Nederland. De A58 is natuurlijk de belangrijkste ontsluiting van Zeeland. Voor het stuk Bergen op Zoom-Markiezaat, waar de A58 en de A4 samenlopen, is in het BO MIRT met Zeeland de volgende afspraak gemaakt. In de gebiedsgerichte uitwerking naar aanleiding van het NMCA wordt nagegaan of er in de toekomst capaciteitsknelpunten zijn te verwachten voor de uitbreiding van de A4 bij Steenberg. Dat kan namelijk effect hebben. Ook de N57 en de N59 in het noorden van Zeeland zijn van belang. De doorstroming van deze wegen op peil houden, vind ik een rijksbelang. Het vormt momenteel

geen knelpunt, maar als het een knelpunt wordt, vind ik dat wij daar een rol in hebben.

Er is gevraagd of de kosten van de omlegging van de A58 om Roosendaal heen voor een deel door de gemeente en de provincie gedragen kunnen worden. In het BO MIRT van mei dit jaar is uitgebreid gesproken over de opgave voor de gehele A58, ook over Roosendaal. Er is bekeken wat er beschikbaar is aan middelen en wat er geprioriteerd moet worden. Toen heeft de regio gezegd dat er gekozen is voor een verkenning van een beperkt deel van de A58, namelijk St. Annabosch-Galder. Dat had voor Rijk en regio de hoogste prioriteit. Ik stel het zeer op prijs dat de regio meedenkt en bereid is mee te betalen, maar de keerzijde is echter wel dat er ook geld beschikbaar moet zijn vanuit het Rijk. Ik vind het initiatief niet slecht, maar ik heb geen geld om nu in dit deel van de A58 te investeren. Er is gevraagd of er op het traject Bergen op Zoom-Markiezaat een nieuw knelpunt ontstaat als de A4 Dinteloord-Bergen op Zoom open is. Ik heb daar net iets over gezegd bij de beantwoording van de vraag over het rijksbelang van de wegen. We hebben afgesproken dat in de gebiedsgerichte uitwerking naar aanleiding van de NMCA wordt nagegaan of er in de toekomst knelpunten te verwachten zijn door de uitbreiding van de A4 bij Steenberg. Die zijn nu nog niet bekend. Daarmee ben ik door de wegen in het zuidelijk deel van Nederland heen en kan ik beginnen aan het noordelijke deel.

De heer **Verhoeven** (D66): Ik rijd zelf ook vaak de route A57/A58/A59. Mijn leven heeft zich voor een groot deel in Zeeland afgespeeld. Ik heb deze wegen zelf niet genoemd in mijn bijdrage. Stel dat je zou moeten kiezen tussen het geven van geld voor de veiligheid van deze wegen of het bestrijden van de eindeloze files die overal in Nederland staan. Kan de minister zich dan voorstellen dat mensen niets begrijpen van al die prioriteitjes en dat zij zeggen: hier is eigenlijk niets aan de hand, laten we dat geld inzetten op de plekken waar het vaststaat?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Volgens mij heb ik daarom in mijn beleidsbrief en in het regeerakkoord een prioritering aangegeven: we gaan investeren in de grootste knelpunten. Dat laat onverlet dat we in verschillende provincies met elkaar in gesprek zijn over de wat kleinere projecten, omdat ook leefbaarheid, veiligheid en dergelijke in het gedrang kunnen zijn. Als het Rijk helemaal niks meer zou investeren, zouden we op die terreinen heel hard achteruithollen. Het is vaak wel van een totaal andere orde dan bijvoorbeeld zo'n investering als we nu rond Utrecht doen of bij de A4 Midden-Delfland. Verder is dit onderwerp uit ten treure behandeld. Voorzitter. Ik wil overgaan naar Noord-Nederland. Er is gevraagd naar de N31/A31 Leeuwarden-Harlingen-Afsluitdijk.

De **voorzitter**: Mevrouw Van Gent heeft nog een vraag.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ik heb als persoon die geboren is in Gelderland en die nu woonachtig is in Groningen, toch nog een vraag over Zuid-Nederland. Ik heb een vraag gesteld over de Buitenring Parkstad in Zuid-Limburg, met name over wat de VROM-Inspectie daarover gezegd heeft. Ik zou daar graag een reactie van de minister op willen.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik dacht dat ik deze vraag ook had gezien bij de beantwoording van de begrotingsvragen. Er is geen betrokkenheid meer van de VROM-Inspectie. Het project vervolgt zijn procedure zonder rijksbemoeyenis. De Kamervragen van het lid Koopmans – daar heb ik deze vraag waarschijnlijk gezien – zijn ook met deze strekking beantwoord. Er is geen bemoeyenis of betrokkenheid van de

VROM-Inspectie meer. Ik hoorde eerder iemand in het debat vragen – volgens mij was dat de heer De Rouwe – hoe het kan dat als je als Rijk dit besluit, je toch nog de VROM-Inspectie erop hebt zitten. Een inspectie blijft een onafhankelijk orgaan. Die moet natuurlijk wel kunnen ingrijpen, ook al zijn het overheden, als er dingen gebeuren die niet door de beugel kunnen. Zoals gezegd is er nu geen betrokkenheid meer van de VROM-Inspectie. Kennelijk heeft dit probleem zich opgelost.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Het lijkt erop dat de VROM-Inspectie een beetje is weggegomd. Het punt was namelijk dat de VROM-Inspectie vernietigend commentaar had op dit punt en het een heel erg slecht idee vond. Ik zou daar toch graag een reactie op willen. Je kunt de VROM-Inspectie uitgummen, maar het blijft een slecht idee, met name vanuit de onafhankelijkheid van de VROM-Inspectie, zoals de minister net zo mooi aangaf.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik heb zelf niks gegumd, omdat juist de VROM-Inspectie een onafhankelijke rol heeft. Als zij haar punt terugtrekt, is dat haar eigen besluit en heeft daar geen politieke inmenging in plaatsgevonden.

Voorzitter. Ik begin nu met Noord-Nederland. Er is een vraag gesteld over de N31/A31 Leeuwarden-Harlingen. Onderdelen zijn verbreed tot 2 x 2 rijstroken. In het MIRT staat weer een deel. Uiteindelijk vindt men het nodig dat deze weg geheel 2x2 rijstroken met vluchtstroken wordt. Met het aanpakken van de N31 Leeuwarden en de N31 Traverse Harlingen worden de laatste twee delen van de N31 verdubbeld. Het is dan een autoweg over 100 km. In 2017 moet de gehele weg zijn verdubbeld. De N31/A31 Leeuwarden-Harlingen-Afsluitdijk wordt daarmee deels autoweg en deels autosnelweg. De gehele verdubbeling komt er dus aan. In het kader van de Centrale As heeft mevrouw Van Gent gevraagd of ik niet bang ben voor juridische ongelukken als provincies de wet aan hun laars lappen. Ik ben daar niet bang voor. Provinciale inpassingsplannen zoals de Centrale As worden ook gemaakt bij provinciale wegen. Provincies zijn daar zelf verantwoordelijk voor. Ze krijgen dus ook zelf te maken met vertragingen in de besluitvorming op het moment dat ze onzorgvuldig te werk gaan. Ik vind ook dat je als Rijk niet moet zeggen: laat ons maar de regie voeren over provinciale wegen, want straks begaat u daarin een foutje. Dat behoort tot de eigen verantwoordelijkheid. Ik denk dat als je dat één keer doet, je je de tweede keer wel op je hoofd krabt voordat je het niet op de juiste wijze aanpakt.

Ik kom op de Emmer diertuin. Ik was blij verrast om te zien dat ook diertuinen in mijn portefeuille blijken te zitten. Ook dat zal wel iets uit het verleden zijn. Er is gevraagd wat de stand van zaken is bij het project. Er wordt nu hard gewerkt aan aanvullend onderzoek door de gemeente, namelijk aan marktonderzoek en een businesscase. Het Rijk heeft 8,5 mln. beschikbaar gesteld voor verplaatsing op basis van de motie-Roefs/Koopmans. Wij bespreken de voorkeursvarianten en het vervolg van de besluitvorming in het BO MIRT in het voorjaar van 2011. De diertuin in Emmen lijkt weliswaar een regionale aangelegenheid, maar er is mij gevraagd of ik het ermee eens ben dat de problemen voortkomen uit infrastructuur. Het is volgens mij nog steeds een regionaal project en het voortouw ligt dan ook bij de gemeente, maar de problemen die samenhangen met infrastructuur zijn opgenomen in het regiospecifieke infrapakket voor de Zuiderzeelijn. Vanuit die invalshoek wordt het als dat nodig is samen met de gemeente ingezet. Het traject loopt dus nog steeds. Hiermee heb ik de landsdelen op het punt van de wegen behandeld.

Ik ga verder met het spoor en het ov. Er is gevraagd hoe ik omga met de problematiek bij Vught. Daarover zijn al moties aangenomen. Ik heb zojuist in de discussie over de wegen al gezegd dat mijn voorganger de

Kamer in het verleden heeft geïnformeerd over de manier waarop deze moties is omgegaan. Het Rijk zet in het kader van de mobiliteitsaanpak in samenwerking met de regio een integrale gebiedsgerichte pilot op voor de N65. Daarin wordt met name aandacht besteed aan sleutelkwesties zoals de leefbaarheid en de veiligheid. De voorkeursbeslissing voor het PHS van juni dit jaar vormt de input voor deze pilot.

Er is mij gevraagd of ik een verkenning wil uitvoeren naar de spoorboog bij Emperbocht. Die ken ik echt nog niet, maar gelukkig word ik daarover goed gebriefd. De reistijdverbetering voor treinen naar de verschillende landsdelen is een van de speerpunten van het beleid, zoals u weet. Over de spoorboog bij Emperbocht heeft de Kamer tijdens eerdere MIRT-overleggen al antwoord gekregen. Er is gezegd dat die spoorboog eigenlijk geen reistijdverkortingen oplevert gezien de ligging ervan en dus geen echte bijdrage levert. Bovendien rijdt er nu tussen Arnhem en Apeldoorn een snelle buslijn. Ik zie dan ook geen aanleiding voor het uitvoeren van een verkenning, ook omdat hiervoor in de komende periode naar verwachting geen middelen zijn.

Ik ga verder met de notitie van de heer Bashir over meer investeringen in het regionaal spoorvervoer. Het is positief dat hij het regionaal spoorvervoer een warm hart toedraagt. Dat doe ik ook en daarmee sluit ik aan bij de lijn van het vorige kabinet met de quickscan van decentrale lijnen en het budget dat toen beschikbaar is gesteld. Bij het quickscanrapport is de afspraak gemaakt dat voor verdere investeringen eerst nut en noodzaak moeten worden vastgesteld. Deze afspraak kan bijvoorbeeld ook gelden voor de Maaslijn, zoals de heer Bashir noemde.

Ik heb de Kamer op 30 november een brief gestuurd over de Heuvelandlijn. Uit de notitie NMCA-spoor komen voor het specifieke gebied van de kop van Noord-Holland geen knelpunten naar voren.

Er is gevraagd of bij de verbreding van de A27 ruimte kan worden gelaten voor een snelle ov-verbinding van Almere naar Utrecht en verder naar Breda. Voor het traject Almere-het Gooi-Utrecht is een «preverkenning» uitgevoerd, waarbij een ov-verbinding zoals de bus in het onderzoek is meegenomen. Ik heb met de decentrale overheden afgesproken dat er al werkzaamheden op dit traject zijn gepland en dat wij bekijken of wij met Design Build Finance Maintain (DBFM) een eerste stap kunnen zetten om de signaleerde problemen aan te pakken. Dat is mijn antwoord op een vraag van de VVD-fractie.

Ik kom op het goederenspoor Rotterdam-België. Er is aangegeven dat dit belangrijk is voor het goederenvervoer en de rust in de kernen. Na het VAO over het PHS is een motie aangenomen van de heer Aptroot en anderen waarin gevraagd wordt om deze mogelijke nieuwe spoorlijn te bekijken. Deze motie is door mij ondersteund en in het vervolgproces van het PHS geven wij het gewenste onderzoek een plek. Wat mij betreft gaat het met name om het actualiseren van eerder onderzoek naar de mogelijkheden voor dit project op de langere termijn, na 2020.

Diverse woordvoerders hebben gevraagd hoe het staat met het actieplan voor fietsparkeren. In de schriftelijke beantwoording van de begrotingsvragen heb ik aangegeven dat er wordt gewerkt aan een actieplan fietsparkeren bij stations. De financiering is een van de aspecten die in dat actieplan aan de orde komen. Het hangt ook samen met de verdeling van de verantwoordelijkheden tussen betrokken partijen. Binnen het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer is een bedrag van 96 mln. gereserveerd voor fietsparkeervoorzieningen bij stations. In het actieplan fietsparkeren zal ook worden ingegaan op de vraag of stallingen bij stations deels gratis moeten zijn, zoals de heer Verhoeven heeft gevraagd. De heer Slob vroeg of hij het actieplan binnen drie maanden kon ontvangen. Ik zeg toe dat wij er in 2011 nog drie maanden voor nodig hebben en dan de Kamer informeren. Als wij deze maand niet meer meerekenen, gezien alle dagen die wij nog voor ons hebben, wordt het dus april.

Kan worden doorgepakt met de spoorwegovergang Didam? Het is in ieder geval goed om te horen dat de heer De Rouwe zich kan vinden in het voorstel dat mijn voorganger aan uw Kamer heeft gedaan om de motie uit te voeren door te kiezen voor een ongelijkvloerse spoorwegovergang. Ik begreep dat de gemeente Montferland wachtte op zo'n positief signaal van de indiener van de motie, dus dat weet men nu. Er staat dan niets meer in de weg om aan de slag te gaan met de planvorming voor die ongelijkvloerse overgang. ProRail staat klaar om dit te doen en heeft daarover in de afgelopen tijd al contacten gelegd met de gemeente. Kennelijk moest dat via mij gebeuren.

Ik kom bij de spoorwegovergangen die te lang dicht zijn, tot en met 59 minuten van het uur. Volgens mij woonde de voormalige voorzitter van het bestuur van NS daar ergens en ging hij altijd met de trein naar huis. Ik moest daaraan denken toen ik besepte dat die overgang 59 minuten van het uur dicht was. Maar het is geen grap; dit vereist maatwerk. Ik heb dat in het AO spoor al gezegd tegen de heer Slob. Hij vroeg of er geen normen moesten worden opgesteld. Dat zou op zichzelf aantrekkelijk lijken, ware het niet dat elke situatie een andere afweging vergt. Soms wil je een overgang ergens langer dicht hebben en soms korter. Het hangt ook ervan af hoe zo'n gebied is ingericht. Wij willen vooral daarnaar kijken. Ik wil waar mogelijk onnodig lange sluitingstijden verkorten. ProRail is gestart met pilots om de dichtligtijden te verkorten; uw Kamer is er al twee keer over geïnformeerd. In het PHS is een reservering van maximaal 100 mln. opgenomen die ook bedoeld is om specifiek de problematiek van een aantal van deze overwegen op te lossen. Natuurlijk is er ook nog de mogelijkheid van cofinanciering. De overweg Comeniuslaan in Naarden-Bussum heeft ook de aandacht in het project OV SAAL. Als door dit project nog meer treinen moeten rijden, zal daar waarschijnlijk een ongelijkvloerse kruising moeten komen. Anders ben je nog meer minuten dicht dan er in het uur zitten.

Door een aantal partijen wordt aangegeven dat de Flevolijn viersporig moet worden. Dat is helemaal nieuw voor mij! Nee, dit is deze maand al een aantal keren besproken. Ik kan u blijven verzekeren dat de studie OV SAAL voor de periode 2020 nog loopt en dat ook de viersporigheid hierin nog een kans maakt. Als wij nog een paar keer een debat hierover hebben, is die studie al bijna klaar en kunnen wij zien wat die uiteindelijk zal opleveren.

Over de opmerking van de heer Dijsselbloem en de relatie met het project Hanzelijn heb ik de Kamer op 3 november jongstleden een brief gestuurd. Ik heb geprobeerd daarin inzichtelijk te maken hoe de besluitvorming over beide projecten is verlopen en dat er geen sprake van is dat de tegenvallers in het ene project worden opgevangen in het andere project. Het gaat om geluidsmaatregelen die hoe dan ook moeten worden uitgevoerd vanwege de extra treinen. De brief van 3 november geeft hier duidelijkheid over.

Wordt station Keukenhof gerealiseerd? Nu wij toch gingen bekennen: ik heb ook nog even in Lisse gewoond, dus dat ken ik heel goed. Er zat lange tijd een heel leuk restaurantje in, omdat er geen trein stopte. De Verloren Koffer heette dat, een prachtige naam. Ik was toch de baas, dus dan moest ik toch dat station wel kunnen realiseren. U bent er al eerder over geïnformeerd dat de bediening van dit station niet eenvoudig in de dienstregeling is in te passen. Wij zitten opnieuw met NS om tafel om te kijken welke mogelijkheden er zijn. Dit overleg loopt nog. Er is inderdaad geld voor gereserveerd, dus dat is het probleem niet. Nu ik weet dat dit probleem bestaat, zal ik er zelf ook nog even extra intensief naar kijken. Kan er op station Enschede één meter extra spoor worden aangelegd, zodat er een directe verbinding met Duitsland ontstaat? Ik ben hier onlangs al schriftelijk op ingegaan. Het gaat niet alleen om één meter spoor, maar ook om de wisseling naar andere spanning en beveiliging in Duitsland. De decentrale overheden hebben een andere oplossing

gevonden om die treindienst te verbeteren. Het initiatief voor deze grensoverschrijdende verbinding ligt bij de decentrale overheden. Als hier alsnog de wens voor een directe verbinding ontstaat, kan dat op dat moment worden onderzocht. Men geeft zelf aan een andere oplossing te hebben gevonden.

Kan ik toezeggen dat er weer treinen gaan rijden naar station Eijsden? Eerder hebben wij samen met de decentrale overheden de mogelijkheden onderzocht om weer een trein op dit station te laten stoppen. Dat bleek toen te duur en niet maatschappelijk rendabel, ook omdat er een goede busverbinding is. Wij hebben onlangs begrepen dat de gemeente hecht aan het opnieuw per trein bedienen van het station. Zij heeft daartoe een projectgroep ingesteld die met hulp van een extern bureau voor het eind van het jaar onderzoekt of er nog andere opties zijn die wél maatschappelijk verantwoord te financieren zijn. Ik heb begrepen dat onlangs een petitie bij de Kamer is ingediend om dit idee te steunen. Ik wacht op nader bericht van de gemeente over eventuele nieuwe opties. Daarna kan ik het overleg hierover voortzetten.

Is er bij de spoorprojecten voldoende aandacht voor geluid en trillingen? Zie Lansingerland en het spoorproject Arnhem. Bij het PHS is een motie van de heer Aptroot en mevrouw Dijkma aangenomen om te komen met duidelijke normen en meetmethoden voor trillingen bij het spoor. Ik heb toegezegd de Kamer nog dit jaar of begin volgend jaar schriftelijk te zullen informeren over de wijze waarop wij dit oppakken. Het zal begin volgend jaar worden, want dit jaar is al bijna ten einde. Met het normenkader moet het voor alle belanghebbenden duidelijk worden waar zij aan toe zijn. Die aandacht is zeker aanwezig.

Wordt de spoorlijn Heerlen-Aken volledig verdubbeld? De Kamer heeft bij amendement vorig jaar 20 mln. beschikbaar gesteld voor deze grensoverschrijdende spoorlijn. Daarvoor kan in ieder geval een deel van de lijn worden verdubbeld, van Heerlen naar Heerlen De Kissel. Er loopt een verkenning om te bezien wat er met dit bedrag nog meer kan. Een volledige verdubbeling past niet binnen het budget. In juni 2011 is de verkenning gereed en kan met het beschikbare budget in ieder geval een uitbreiding van de treindienst plaatsvinden. Dat is het allerbelangrijkste. Wat vind ik van het idee om een regiospecifiek pakket Zuiderzeelijn te decentraliseren. Het was natuurlijk een grapje ...

De heer **Dijsselbloem** (PvdA): Het was inderdaad een grapje, omdat de minister haar grote verbazing uitsprak over Emmen. En Emmen was onderdeel van het pakket. Het was mijn zorg dat zij haar handen er helemaal van ging aftrekken.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Er zit een groot aantal forse rijksprojecten in. Ik wil dat deel van het pakket dus zeker niet decentraliseren. Samen met de regio wordt aan heel veel projecten invulling gegeven. Hieruit blijkt dat ik ook serieus op een grapje inga. Wat is de reactie op de MIRT-verkenning naar de bereikbaarheid van het Gooi, de A1 en het spoor Amsterdam-Amersfoort? In verschillende projecten is er aandacht voor de spoorbereikbaarheid van het Gooi, bijvoorbeeld in het project OV SAAL. Er is ook een preverkenning uitgevoerd naar de corridor Almere-het Gooi-Utrecht. Er is op dit moment geen zicht op financiering, dus er kan ook geen verkenning starten. Een eventuele verkenning is echter een van de opties bij het invullen van het verlengde MIRT.

Ik kom op de stand van zaken van de spoorlijn van Heerlen via Avantis naar Duitsland. Volgens de laatste informatie zal in het voorjaar 2011 besluitvorming in Duitsland plaatsvinden. Dat de besluitvorming later plaatsvindt, hangt samen met de kosten-batenanalyse die later gereed is dan eerder was gepland.

Kan de Kamer nog deze maand worden geïnformeerd over de gevolgen voor het treinverkeer van de sneeuw in het afgelopen weekend? Volgens mij is daarover al een spoeddebat aangevraagd. Ik wil best wel antwoord geven, maar ik weet niet of de Kamer het dubbelop wil gaan doen?

De **voorzitter**: Toe maar!

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ook ik ben uitermate ontevreden over wat er op het spoor is gebeurd. Als er sneeuw valt – dat hebben wij ook gezien bij de luchthavens en de wegen – komt heel Nederland tot stilstand. Bij vreselijk weer kun je niet al dat soort problemen voorkomen, maar het valt mij wel tegen dat de reiziger uiteindelijk wederom de dupe is van technische problemen; die reiziger is uiteindelijk voor een leeg bord op Utrecht Centraal komen te staan. Ik blijf bij het volgende. Dat is eigenlijk een voortgang van mijn discussie van de vorige keer. Als je niet de reiziger maar de techniek centraal stelt, los je je problemen niet snel genoeg op. Dan ben je je namelijk op de verkeerde dingen aan het richten. Daarover zal ik dan ook discussie hebben met ProRail en met de NS; dat heb ik de Kamer al toegezegd. Ook wil ik dat breder pakket aan maatregelen in februari naar de Kamer sturen. Dus ik wil wel, zoals gevraagd is, een lijstje sturen met wat er nu is misgegaan, maar ik wil nu nog niet de oplossingen met dat lijstje gaan meesturen, omdat ik dat in die totaalbrief van februari wil doen. Ik denk namelijk dat de problematiek zo complex is dat je er echt even goed mee aan de slag moet gaan.

De heer **Bashir** (SP): Ik heb een tweetal vragen. Mijn eerste vraag betreft het probleem van afgelopen weekend met het spoor. Ik vroeg de minister specifiek naar de medewerkers, die hard geoordeeld hebben en snoei-harde kritiek hebben geleverd. Dat is via een uitgelekte brief op straat terechtgekomen. In die brief leveren zijzelf kritiek op de top van het bedrijf. Kan de minister daarop reageren? Ook heb ik gevraagd of het winterhard maken van het spoor als programma kan worden opgenomen in het MIRT. Wat voor verbeteringen moeten er aangebracht worden? De minister heeft een brief beloofd, die ik graag deze week zou ontvangen zodat wij daarmee snel aan de slag kunnen gaan.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Nogmaals: ik heb de Kamer een brief beloofd in het vorige debat ten aanzien van de zorg van de Kamer en ook van mij over de vraag of de robuustheid van het spoor wel op de juiste manier wordt aangepakt. Naar aanleiding daarvan heeft bijvoorbeeld de ChristenUnie een mooi rapport gemaakt om ook nog op een aantal punten te wijzen. Dat vergt overleg van mij met de directie van ProRail, de raad van commissarissen, maar ook met de NS op een aantal punten over de vraag hoe wij de robuustheid weer zo gaan organiseren dat de reiziger weer centraal staat. De Kamer is ermee akkoord gegaan dat ik daar in februari mee kom. Nu speelt er een specifiek incident rond de sneeuw. Ook daarover ben ik niet tevreden. Nogmaals: wat de weersomstandigheden betreft, denk ik dat je heel veel kunt doen aan het winterhard maken, maar je niet alles kunt voorkomen. Maar ten aanzien van de vraag hoe je omgaat met het probleem als zich zo'n probleem eenmaal voordoet, blijkt dat de reiziger bij de oplossing van de problemen uiteindelijk weer achteraan in het rijtje stond. Daarin kan ik mij niet vinden. Dus ik ben bereid om een brief te sturen over wat er in dat weekend gebeurd is, maar het oplossingsvraagstuk wil ik graag bij de totaalbrief betrekken.

De heer Bashir heeft een vraag gesteld over de medewerkers. Ik heb ook de berichten in de krant gelezen. Ik ben laatst over de aanbesteding in gesprek geweest met de afdeling van de FNV die zich bezighield met het regionale ov. Zo zal ik ook wel weer eens met FNV Spoor praten. Ik hoor

graag van medewerkers welke oplossingen zij voor de problemen zien. Ik zie dit echter meer als een onderwerp van discussie tussen medewerkers en directie. Ik vind zelf dat onze verantwoordelijkheid op dit punt ligt: wij besteden aan en geven een concessie aan NS en instructies aan ProRail hoe wij het spoor willen hebben. Dat doen wij alleen omdat wij willen dat de Nederlanders goed vervoerd kunnen worden. Mijn verantwoordelijkheid is het vooral om de directies aan te spreken op het goed vervoeren, voorlichten en informeren van de reizigers. Volgens mij is op dat punt het grootste probleem aan de orde geweest. Bij de oplossing hoort naar mijn mening ook dat NS de medewerkers informeert. De medewerkers waren er zo boos over dat zij niet goed geïnformeerd waren, waardoor zij dus ook de klanten niet konden helpen. Ik herhaal: ik lees dat en ik zal het betrekken in mijn gesprek, maar het is iets tussen de directe en de medewerkers.

De heer **Bashir** (PvdA): Voorzitter ...

De **voorzitter**: Nee, hoor. We gaan nu echt door. We lopen uit de tijd en dat ga ik niet toestaan. U bewaart uw vraag maar voor uw tweede termijn over dit onderwerp, mijnheer Bashir.
De heer Slob.

De heer **Slob** (ChristenUnie): Ik denk dat het belangrijk is om daarover later verder te praten, maar het is wel van belang dat we dat zorgvuldig doen. Ik vind de afspraak voldoende die we gemaakt hebben om dit in maart te gaan doen, ook op basis van de gesprekken die de minister tegen die tijd gevoerd zal hebben en alles wat er aangeleverd wordt. Dat is voor mijn fractie voldoende. Ik zou wel graag iets anders ontvangen. De minister gaf al min of meer aan dat zij er de bereidheid toe had, de analyse van wat er zaterdag fout is gegaan op papier te zetten, zodat we die alvast kunnen ontvangen. Mochten NS en ProRail daarin dan al eigen conclusies getrokken hebben – er is een aantal dingen echt weer goed fout gegaan, met name rondom de informatievoorziening aan reizigers – dan zou de minister dat aan de Kamer kunnen communiceren in die brief. Dan is dat wat mij betreft voor het moment voldoende.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Dat beloof ik u. Dan geef ik nog antwoord op de vraag van de heer Bashir die er nog lag. Dan hoeft hij ze niet in tweede ronde nogmaals te stellen. Opname in het MIRT is niet nodig. Het betreft investeringen van de spoorsector en van NS en ProRail zelf. Ik heb daar geen aparte middelen voor beschikbaar gesteld omdat ik vind dat ze ook bij slecht weer aan de concessie moeten voldoen. Wij kunnen wel iedere keer geld erin blijven stoppen, maar ze moeten ook gewoon kijken hoe ze aan de concessievoorwaarden voldoen. De NS financiert de maatregelen uit eigen middelen. De analyse van de problemen waar PvdA en ChristenUnie naar vragen, kunnen we begin volgende week wel naar de Kamer sturen. Dat is geen probleem.

De heer **Verhoeven** (D66): Voorzitter. Ik wilde iets anders vragen over de sneeuw.

De **voorzitter**: Het gaat nu over het blokje spoor. We hebben aangegeven dat we het per blokje zouden doen. U stelt uw vraag.

De heer **Verhoeven** (D66): Wij zijn ook heel blij met de toezegging dat die analyse er snel aankomt, maar ik heb toch een vraag over iets anders. De minister sprak in het kader van de doorsnijdingen verhelderende en verheugende woorden. Ik heb een vraag over de norm. Als een norm lastig is omdat je altijd per geval wilt kijken, is het dan mogelijk om

onderzoek te doen naar een bandbreedte? Dan kun je in ieder geval een onder- en een bovengrens hanteren, waartussen je naar het specifieke geval kunt kijken. Dan heb je er in ieder geval voor gezorgd dat een bepaalde maximumgrens niet wordt overschreden. Daar is in sommige gevallen toch behoefte aan.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Eigenlijk gaat het niet zozeer om de minuten, maar om de veiligheid. Dat is het vraagstuk waar het om gaat bij die overgangen. Daarvoor hebben we ze. Uiteindelijk ga je kijken hoe je ze zo kort mogelijk kunt sluiten, terwijl je toch nog die veiligheid kunt garanderen. Als u het dus hebt over bandbreedtes van minuten, antwoord ik: u moet altijd eerst kijken naar de veiligheid en van daaruit redeneren. Dat is de reden waarom ze er zitten. Dat is ook waarom wij zeggen: laten we het gewoon gebiedsspecifiek doen. Ik hoor de Kamer goed. We moeten proberen om ze zo kort mogelijk dicht te houden. Hetzelfde geldt voor de openstelling van bruggen voor schepen en voor dat soort zaken. Dat is van belang en daar zullen we steeds naar gaan kijken.

De heer **Verhoeven** (D66): Dank daarvoor. Ik denk dat we daar later nog op terugkomen. Ik wil wel gezegd hebben dat de veiligheid natuurlijk altijd wel een serieus argument is, maar je kunt ook doorschieten waar het gaat om de leefbaarheid, als je alleen maar aan de veiligheid denkt. Ik kan mij zo voorstellen dat er ook een balans is tussen veiligheid en leefbaarheid. Het moet toch haalbaar zijn dat je niet in twee dorpen, maar in één dorp woont, waar geen geelblauwe muur midden in het dorp staat. Ik wil de minister aanmoedigen om er op die manier naar te kijken.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Voorzitter. Ik wil toch nog even terugkomen op wat zich het afgelopen weekend heeft afgespeeld op het spoor. Ik weet natuurlijk ook dat wij de vorige keer afspraken gemaakt hebben naar aanleiding van die brand in Utrecht, met alle problemen van dien. Over wat hier speelt, wil ik echt opheldering hebben. We hebben vorig jaar grote problemen gehad in de winter. ProRail heeft dit jaar investeringen gedaan om winterklaar te zijn, heeft zelfs een oefenweekend gehouden en wat blijkt? We zijn winterklaar met een mooi spotje op tv, tot het moment dat het gaat sneeuwen en dan gaat het weer fout. Mij lijkt toch dat je, als je winterklaar bent, voorbereid moet zijn op een beetje sneeuw. In de brief die de minister heeft toegezegd, die ik uiterlijk dinsdag voor 12.00 uur wil ontvangen, wil ik dus graag lezen wat zich afgelopen zaterdag precies heeft afgespeeld, welke investeringen al dan niet zijn gedaan door ProRail – wat ook te maken heeft met de wissels, waarover we vorig jaar hebben gesproken – en waarom de informatievoorziening zo beroerd is. We kunnen niet pas in maart een debat houden, want de winter moet eigenlijk nog beginnen. De reizigers hebben er niets aan als we tot die tijd achterover gaan zitten. Kan de minister dit toezeggen? Als de inhoud van de brief mij niet bevalt, overweeg ik om hierover volgende week alsnog een debat aan te vragen om de punten op de i te kunnen zetten.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Zo'n spotje met «wij zijn winterklaar» is natuurlijk ook heel pijnlijk. Ik dacht tijdens de begrotingsbehandeling nog: zal ik zeggen dat maandag heel Nederland stillag, behalve het spoor? Ik ben blij dat ik dat niet heb gezegd, want bij de eerste sneeuwbuï ging het goed, maar bij de tweede niet. Dit is een heel serieuze kwestie. Er zijn ook een heleboel dingen wel goed gegaan door het traject om de sporen winterhard te maken. Uiteindelijk zijn bepaalde dingen goed gegaan die anders fout zouden zijn gegaan. Dat zal wel blijken uit de analyses. Het is niet zo dat het hele budget in de sloot gegooïd is.

Ik heb al eerder gezegd dat er volgens mij een ander vraagstuk aan de orde is. De vraag is niet alleen of men het redt met wissels, spoor en materieel en of men voldoende voorbereid is. Dit probleem heeft zich een paar uur voorgedaan, ook bij de luchtvaart en op de weg. Het vervolgvraagstuk is wat men doet met de mensen die afhankelijk zijn van het spoor. Hoe zorg je ervoor dat ze zo goed mogelijk worden geïnformeerd? Hoe zorg je voor een alternatief voor degenen die vast komen te zitten? Dat is een andere kwestie dan het probleem met wissels en seinen. Ik heb het idee dat er in het pakket te veel aan één kant gewerkt is. Aan die kant kunnen zich altijd problemen voordoen met wissels en ik wil ook heel graag weten waarom dat mogelijk is. Toch moeten we vooral over de andere kant doorpraten. Ik heb deze week een eerste overleg met de directie van ProRail. Ik zal ook met de NS hierover praten, voor het totaalbeeld. Ik zal ervoor zorgen dat in de brief de vragen staan die nu genoemd zijn. Ik kan die brief helaas niet morgen voor 12.00 uur aanleveren.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ik doelde op volgende week dinsdag. Ik heb de brief het liefst voor het weekend.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Dat gaat me lukken. Ik dacht al: u ziet mij wel heel snel in actie.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ik ben heel soepel, als de brief maar goed is.

De heer **Dijsselbloem** (PvdA): Mevrouw Van Gent wordt nu soepel, dus word ik weer streng. Ik begrijp dat de brief niet meer zal bevatten dan een analyse, terwijl ik een heel eenvoudige vraag aan de minister heb. Ik reis elke dag via Utrecht CS. Ik heb dit najaar al verschillende keren in die grote hal voor het lege bord gestaan. Als ik daar een volgende keer weer sta met duizenden reizigers, wat kan ik dan tegen die reizigers zeggen dat er de komende weken wordt verbeterd? Ik kan dan niet verwijzen naar een brief in maart of februari, want dan is de winter voorbij. Ik wil dus niet alleen een analyse in deze brief, maar ook vernemen wat we op korte termijn kunnen doen en gaan doen om deze situatie te verbeteren. We kunnen de rest van de winter niet zo doorgaan.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Volgens mij kan ik in één brief zowel de analyse geven als melden wat er nog gaat gebeuren in het kader van het traject om de sporen winterhard te maken. Dat is de technische kant van het antwoord. Ik dacht dat de heer Dijsselbloem doelde op het bredere probleem waarover we onlangs uitgebreid hebben gediscussieerd, maar daarbij was hij natuurlijk niet aanwezig. Er is geopperd dat er misschien wel een heel ander onderliggend probleem is waardoor dit allemaal niet werkt. Daarover gaan we het op een later moment hebben. Daar doelde ik op.

Als het de heer Dijsselbloem gaat om de vraag wat er gaat gebeuren om bepaalde vraagstukken met betrekking tot de winterhardheid op te lossen: die vraag zal ik in de brief meenemen.

De **voorzitter**: De minister gaat verder met het blokje ov.

De heer **Verhoeven** (D66): Ik wil nog een vraag stellen.

De **voorzitter**: Dat kan niet. We hebben dit blokje gehad en gaan nu naar het ov. We lopen inmiddels al een halfuur uit.

De heer **Verhoeven** (D66): Ik heb zes interrupties en heb er nog een. Ik mag die gewoon gebruiken als ik dat wil. Ik wil kort iets vragen over een eerder gestelde vraag waarop ik geen antwoord heb gehad.

De **voorzitter**: In dat geval hebt u tijdens de volgende blokjes, ov en vaarwegen, geen interrupties meer.

De heer **Verhoeven** (D66): Nou, heb ik het punt over het nachtnet in Gelderland gemist dan?

De **voorzitter**: Dat komt nog.

De heer **Verhoeven** (D66): Ik heb dus geen interruptie verspeeld. Ik heb terecht even een vraag gesteld, die beantwoord is.

De **voorzitter**: Helemaal keurig.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik zal de vraag meteen beantwoorden. Dat scheelt straks misschien een tweede termijn. Er waren wel heel veel vragen, dus als er af en toe een tussendoor schiet, vergeef mij dat dan. Het nachtnet is geen onderdeel van de concessie. De NS rijdt nachttreinen voor eigen rekening en risico. De NS zoekt naar mogelijkheden om het nachtnet uit te breiden en probeert regelmatig nieuwe verbindingen uit. Het criterium is steeds of een nachttrein voor de NS financieel verantwoord te exploiteren is, doordat er veel reizigers op reizen, eventueel aangevuld met een financiële bijdrage van een decentrale overheid. Noord-Brabant heeft dat bijvoorbeeld wel eens gedaan. Recente pogingen om het nachtnet uit te breiden, laten zien dat er niet altijd veel reizigers zijn die hiervan gebruikmaken. Er zijn wel veel overheden, zoals Arnhem en Nijmegen, die willen bijdragen aan een dergelijk nachtnet. Zij kunnen hierover in gesprek gaan met de NS. Ik ga verder met het regionaal ov. Er zijn vragen gesteld over de RijnGouwelijn. Aan de RijnGouwelijn-Oost is in 2005 al een bijdrage van 149 mln. toegezegd. In 2009 is een toezegging gedaan van 45 mln. voor de RijnGouwelijn-West. In 2010 is uit de GREX-middelen nog 20 mln. extra toegezegd voor de RijnlandRoute en de RijnGouwelijn-West samen. De regio mag bepalen hoe zij dit bedrag gaat inzetten. De totale oplevering van de RijnGouwelijn was voorzien in 2015. Als inwoner van Leiden kan ik van nabij volgen dat de gemeente Leiden er meerdere keren andere standpunten over heeft ingenomen. Colleges waren voor, toen weer tegen en toen weer voor. Er is zelfs een college gevallen op dit onderwerp. Dit maakt het proces niet veel makkelijker. Op dit moment heeft de gemeente Leiden het advies van commissie-Staal overgenomen. Er worden m.e.r.-procedures voor drie alternatieven uitgevoerd. De provincie heeft hier ook mee ingestemd. Uitvoering van de m.e.r. leidt waarschijnlijk tot vertraging van één à twee jaar. De provincie overlegt met Leiden over een oplossing. Ik hecht waarde aan een snelle oplevering, ook voor de toekomstige bewoners van Valkenburg. Ik vind ook dat de regio een zorgvuldige afweging moet maken over het tracé. Men valt er zomaar over. De provincie zorgt in ieder geval voor afstemming tussen de woningbouw in Valkenburg en de aanleg van de RijnlandRoute en de RijnGouwelijn.

Ben ik bereid om geld in te zetten van de RijnGouwelijn voor de RijnlandRoute? Er was zo'n bedrag dat door de regio zelf ingezet mocht worden. Ik denk dat de regio daar ook zelf in kan kiezen. Of het mogelijk is om eventueel geld over te zetten naar de RijnlandRoute hangt ook een beetje af van de variant die gerealiseerd gaat worden. Laat ik echter in mijn gesprek proberen om het totaalplaatje zo goed mogelijk vorm te geven. Ik ga verder met de ruimtereservering voor hoogwaardig openbaar vervoer in Almere, Utrecht en Breda. Voor de A27 tussen Almere en

knooppunt Eemnes is geen procedure gesteld. Een eventuele HOV-verbinding op dat stuk verwacht ik niet zo snel. Het ontwerp-tracébesluit voor de A27 tussen Eemnes en Utrecht bevat een ruimtereservering, die ook gebruikt kan worden voor een ov-verbinding. Een spoorbaan naast de A27 wordt hierdoor niet onmogelijk gemaakt. Voor eind 2010 wordt een studie naar het niet onmogelijk maken van een spoorlijn A27 Utrecht-Breda afgerond. Op basis daarvan wordt het besluit genomen of en, zo ja, hoe je in de tweede fase m.e.r. van de A27 hiermee rekening kan houden.

Mevrouw Van Gent heeft mij gevraagd om de visie voor het regionaal ov, zoals toegezegd door de voormalig staatssecretaris, te presenteren. Ik heb begrepen dat laatstgenoemde er al een tijdje mee bezig geweest is. Er zou dus al van alles hebben moeten liggen. Ik heb zelf ook gezegd dat ik voor zo veel mogelijk decentralisatie, inclusief de BDU-gelden ben, maar dat het mij wel goed lijkt om daarvoor je visie op het ov te geven, zodat je weet of je het met elkaar eens bent op het moment dat je gaat decentraliseren. Ik zal het meenemen in de actualisatie van de nota Ruimte en Mobiliteit. Bij de begrotingsbehandeling heeft de heer Aptrout naar het lightrailnet voor de Randstad gevraagd. Welnu, dat soort dingen komt daar dan ook in terug.

De heer Bashir heeft gevraagd wat ik vind van het verlengen van de Noord/Zuidlijn naar Amstelveen. Amstelveen en de stadsregio Amsterdam zijn inderdaad bezig met een verkenning om de Noord/Zuidlijn te laten doorrijden. De reizigers daarvan zijn voor een derde afkomstig van de Amstelveenlijn. Een goede aansluiting en het verhogen van de snelheid achten de gemeente Amstelveen en de stadsregio's daarom van belang. Ik heb nog geen besluit genomen over een bijdrage, omdat ik daarbij in totaliteit wil kijken wat de verschillende projecten zijn en waar ik het meeste waarde aan hecht. Ik kom daarop dus ook terug nadat ik de verkenning met de regio heb gehad in het kader van de actualisatie van de nota Ruimte en Mobiliteit, zodat ik een en ander in brede zin kan afwegen.

De heer Verhoeven vroeg naar mijn mening over de HOV-plannen van Nijmegen. Met het actieprogramma Regionaal ov heb ik een bijdrage van ruim 7 mln. verleend aan de Rijn-Waalsprinter als onderdeel van dit netwerk. Deze is al grotendeels opgeleverd. De stadsregio werkt nu aan een actualisering van de verstedelijkingsvisie. Die is in het voorjaar gereed en daarna kunnen we de consequenties bezien van de ruimtelijke ontwikkeling voor de mobiliteit en de eventuele noodzakelijke maatregelen. Dan weet je ook welke plannen je daarbij nodig hebt. Dus daar kom ik met de regio over te spreken.

Verder is gevraagd naar een toelichting op de MIRT-uitkomsten voor ov op Zuid-Rotterdam. Er is gezegd dat het metronet nu al zwaar belast is. De probleemverkenning inzake ov op Zuid is net afgerond. Er is integraal gekeken naar de problematiek, dus economie, werkgelegenheid, huisvesting en bereikbaarheid. Er zijn verschillende maatregelenpakketten onderzocht, van het opwaarderen van het bestaande netwerk tot de aanleg van nieuwe verbindingen. In 2011 wordt het besluit voorbereid over het uiteindelijke pakket maatregelen waarbij belangrijke voorwaarde is dat Rijk, regio en gemeente zicht hebben op de financiering. Daarnaast is in het voorjaar 2010 een kortetermijnpakket met quick-winmaatregelen afgesproken ten bedrage 35 mln., gericht op de acute knelpunten. Dan ben ik hiermee gekomen aan het eind van mijn beantwoording over het regionaal ov.

De heer **Verhoeven** (D66): Ik heb dan nog een vraag over het HOV Nijmegen. De minister zegt dat zij nog met de regio moet overleggen, dat er bepaalde reserveringen zijn gedaan en dat zij er nog nader op terug zal komen. Op zichzelf zou dat een heel acceptabel en aanvaardbaar antwoord geweest zijn. Maar dan wil ik nog even terug naar de motie van

de heer De Rouwe. Daarin staan veertien vergelijkbare projecten die, als de motie wordt aangenomen, zomaar, bam, in het MIRT terechtkomen. Dit terwijl ik hier nu vraag om het HOV Nijmegen in het MIRT op te nemen, waarop ik dan vervolgens toch een wat omslachtiger antwoord krijg, hoe begrijpelijk ook. Ik wil nu dan toch wel even weten hoe dit alles zich tot elkaar verhoudt. Ik zou graag het HOV Nijmegen opgenomen zien worden in het MIRT. Ik hoor mevrouw Van Gent mij nu toefluisteren dat ik daarover een motie kan indienen. Welnu, dat had ik zelf ook wel kunnen bedenken, maar toch bedankt voor de tip, mevrouw Van Gent. Ik hoor graag van de minister hoe zij met dit soort dingen wil omgaan. Anders heb ik toch een beetje het gevoel dat in het ene geval overleg met de regio nodig is, terwijl het bij eerdergenoemde veertien projecten meer gaat in de zin van: bam, boodschappen doen, gelijk in je karretje en wegrijden maar.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Zoals ik de vraag had staan – kennelijk heb ik die dan verkeerd begrepen – was dat u mijn mening vroeg over de HOV-plannen. Ik had nog niet begrepen dat u ook het verzoek had dat ik ze in het MIRT-projectenboek zou opnemen. In wezen heb ik hetzelfde al geantwoord ten aanzien van de veertien regionale projecten. Ik vind dat je het MIRT-spelregelkader moet volgen. Dat betekent dat je met de regio in overleg gaat om na te gaan wat haar prioriteitenstelling is en wie welk deel waarvan betaalt. Dat is wel heel erg belangrijk. Het andere kan natuurlijk ook, hoor. Dan zeg ik: jongens, er is tot eind 2020 zoveel geld beschikbaar, veel plezier ermee; dan kan ik gewoon als minister in een ander kamertje gaan zitten. Zoals ik al heb aangegeven, lijkt mij dat echter niet de bedoeling, ook niet richting de regio's. Dus ik geef u hetzelfde antwoord als ik aan de indieners van de motie heb gegeven. De stadsregio zelf is bezig met een actualisatie van de verstedelijkingsvisie. Volgens mij moet je op basis daarvan bekijken of het al dan niet tot de prioriteiten behoort in die regio, rekening houdend met de budgetten. Dus daar heeft de regio zelf ook wel een rol in. Dan kom ik nu te spreken over de vaarwegen. Daarna heb ik nog een nabrander, want ik heb iets niet goed gezegd, naar ik heb begrepen. Gevraagd is of de financiering van de zeesluis IJmuiden nu echt rond is. Door mijn voorganger is een convenant met de regio gesloten waarin ook dat zicht op de financiering is vastgelegd. Dat spreekt van een bijdrage van het Rijk en een bijdrage van de regio. Wij hebben daar 541,5 mln. voor geprogrammeerd vanaf 2025. De regio betaalt voor de snellere aanleg en een grotere sluis. De planstudie zal uiteindelijk moeten uitwijzen welke exacte sluisvariant bij het taakstellend budget van de 800,5 mln. hoort. Er zit ook een TEN-subsidie in van 80 mln. die nog moet worden gerealiseerd. Op basis van de plannen die wij nu hebben, is de dekking er. Als tijdens de uitwerking blijkt dat er nog van alles en nog wat anders is – die risico's heb je altijd bij infrastructuur – dan moeten wij dat op dat moment met elkaar zien op te lossen. De heer Huizing heeft gevraagd of het gebrek aan baggerdepots niet tot problemen leidt bij het project Lichtenen IJmuiden. Er is afgesproken rond de Averijhaven dat de specie kan worden afgevoerd naar de slufte en dat de Averijhaven kan gaan functioneren als haven voor Lichtenen. Dus voor zover mijn informatie luidt, kan dat gewoon doorgaan. De heren Huizing en De Rouwe hebben gevraagd naar de sluis Delfzijl. Zoals bekend, zijn de provincies Groningen en Friesland verantwoordelijk voor de opwaardering van de vaarweg Lemmer-Delfzijl. De hele vaarweg wordt in de periode tot 2020 opgewaardeerd. Uiteraard kijk ik altijd naar de hele corridor als ik iets opwaardeer. De goederenstromen op deze vaarwegen lopen vooral tussen de Randstad en de provincies. Er is dus geen kans op grote goederenstromen die door de sluis bij Delfzijl moeten, in ieder geval niet voor 2020. De provincie Groningen ondersteunt dit en heeft ook op basis van eigen onderzoek laten weten dat vergroting van de

sluis vanwege de negatieve KBA voor 2020 niet realistisch is. Ik concentreer mij dus tot 2020 op de rest van de reeds vastgestelde knelpunten die in het MIRT zijn genoemd. Ik doe dat in nauw overleg met de provincie. Dan de afkoop van de Fries-Groningse kanalen. De hoofdvaarweg en de zijkanalen zijn in eigendom van de provincies. In mijn recente brief heeft men kunnen lezen dat de kern van de discussie nu juist is dat de hoofdvaarweg de verantwoordelijkheid van het Rijk zou moeten zijn en dat de zijtakken de verantwoordelijkheid van de regio zouden moeten zijn. Dit is nu zo'n project dat ik nog ken uit mijn tijd dat ik hier een aantal jaren geleden zat. Dus er zijn al meer van die historieprojecten. Ik heb mij er dan ook over verbaasd dat dit er nog steeds ligt. De reden waarom het er nog ligt, is dat mijn voorganger een goede financiële geste heeft gedaan richting de provincies maar dat zij er zelf nog niet tevreden over zijn. Ik wil in ieder geval in het bestuurlijk overleg met de regio afspraken maken over de verantwoordelijkheden voor zowel de hoofdvaarweg als de zijtakken. Het lijkt mij toch logisch dat de verantwoordelijkheid voor de hoofdvaarweg bij het Rijk ligt en die voor de zijtakken bij hen, en niet alleen de financiering zoals nu het geval is. Ik heb deze discussie op gang geholpen door een bijdrage toe te zeggen voor het wegwerken van achterstallig onderhoud aan het Winschoterdiep, althans dat heeft mijn voorganger gedaan. Ik verwacht nu eigenlijk van de regio ook een stap om de discussie over de rest van het pakket af te kunnen ronden. Verder is gevraagd waarom er niet meer geld naar de binnenvaart gaat en wat ik ga doen aan ijsbestrijding. Het kabinet heeft ervoor gekozen om die extra 500 mln. conform het regeerakkoord te investeren in spoor en weg. Ik heb op meerdere momenten al aangegeven dat er wel degelijk geïnvesteerd wordt in vaarwegen, namelijk via het wegwerken van achterstallig onderhoud in 2016. Er wordt ook flink geïnvesteerd in het wegwerken van aanlegknelpunten in het MIRT. In de toekomst zal over de overige MIRT-gelden altijd een afweging plaatsvinden tussen investering in de verschillende modaliteiten, afhankelijk van waar de grootste noden zijn.

Over de ijsbestrijding heb ik u bij de begrotingsbehandeling gemeld dat ik ijs zal breken op de hoofdvaarwegen en dat ook zal doen op de Randmeren tussen Amsterdam en Harderwijk vanwege het economisch belang en de vervoersgroei op die corridors.

Er is mij gevraagd of ik informatie wilde geven over de inloop van de onderhoudsachterstanden en het plan voor de achterlandverbindingen. Ik ben bezig met het wegwerken van achterstallig onderhoud en ik heb dit in 2016 weggewerkt. Op basis van de lopende onderzoeken zal ik dan bezien wat er nodig is voor de periode daarna. Onderhoud is immers nooit klaar en er doen zich altijd nieuwe vraagstukken voor. Misschien heeft u mij al eerder in breder verband horen zeggen dat ik vind dat achterstallig onderhoud ministeriebreed een keer moet worden aangepakt. Daar worden ministers nooit erg populair van, want wat je in onderhoud stopt, kun je niet stoppen in nieuwe projecten. Tegelijkertijd moeten we niet straks tot stilstand komen omdat er dingen echt kapot zijn.

Ik heb bij de begrotingsbehandeling al gezegd dat ik op basis van de lopende NMCA-rapporten met de sector in gesprek ga over de vraag in hoeverre er nog aanvullende analyses nodig zijn rond de achterlandverbindingen.

Kunnen de procedures voor het weghalen van ondiepe vaarwegen niet sneller, bijvoorbeeld bij de Maas? De Waterwet leidt ertoe dat er bij het op diepte brengen van de vaarwegen voor de scheepvaart volstaan kan worden met een meldingsplicht in plaats van met een onderhoudsvergunning. Bij sterke verontreiniging van de bodem is er tot juli 2011 nog wel een watervergunning nodig voor het lozen van slib. Vanaf medio juli 2011 wordt ook dat veranderd in een meldingsplicht. Kortom, de Waterwet biedt veel mogelijkheden om een en ander te versnellen; ik zal dat in de toekomst zeker gaan benutten.

Dan heb ik nog de vraag welke overnachtingshavens er worden gepland. Zoals ik heb aangegeven, lopen er onderzoeken naar de overnachtingshavens bij de Waal, Merwede en de IJssel. Ook lopen er studies naar ligplaatsen op de vaarweg Amsterdam-Lemmer-Delfzijl, de Rijn-Scheldeverbinding en het Amsterdam Rijnkanaal. De voortgang daarvan zal langs de gebruikelijke weg van het MIRT lopen. Dit onderdeel is daarmee afgelopen en heb ik nog één nabrander.

De **voorzitter**: Zullen wij eerst even dit rondje vaarwegen afmaken?

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik ben uiteraard erg benieuwd naar de nabrander, dus ik zal mijn vraag kort houden. De minister heeft aangegeven dat zij het overleg aangaat met de noordelijke provincies over de vaarwegen. Er ligt nog een motie van mijn kant die in de Kamer breed is aangenomen. Laat dit maar een administratieve opmerking zijn: die motie is met dit antwoord nog niet helemaal uitgevoerd. De minister is op de goede weg, maar ik acht de motie nog niet volledig uitgevoerd. Daarvoor is eerst het overleg nodig.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik zal dat meenemen.

Dan in de nabrander een correctie op wat ik heb gezegd over de Gouweknoop. Ik gaf aan dat wij het provinciale plan daarover meenemen, maar de regio heeft vorig jaar vastgesteld dat zij er zelf geen voorkeur aan geeft omdat er dan minder ruimte is voor de glastuinbouw. Ik ga niet tegen die voorkeur in.

De **voorzitter**: Daarmee zijn wij nu toe aan het einde van de beantwoording door het kabinet.

De vergadering wordt van 17.45 uur tot 18.35 uur geschorst.

De **voorzitter**: Ik heropen dit notaoverleg. Op verzoek van de Kamer zouden we starten om 18.30 uur, maar ik zie dat juist de verzoekers er nog niet zijn. We starten toch maar met de tweede termijn van de Kamer. De leden hebben nog een aantal minuten spreektijd. Er mag beperkt worden geïnterrupteerd. Ik wil de vergadering strak leiden. De leden moeten er rekening mee houden dat zij de moties binnen hun spreektijd moeten voorlezen. Ik geef het woord aan de heer Aptroot.

De heer **Aptroot** (VVD): Voorzitter. Al die projecten, of het nu spoor, water of weg is, zijn belangrijk, maar het allerbelangrijkste vindt de VVD-fractie dat wij elkaar diep in de ogen hebben gekeken en goed hebben gesproken over het MIRT en hoe we daar in de toekomst mee omgaan. Dat hebben we al een beetje gedaan in het kennismakingsgesprek met de bewindslieden van Infrastructuur en Milieu. Dat hebben we afgelopen week ook gedaan. De VVD-fractie steunt de aangescherpte aanpak van de minister, die zelfs zo ver wil gaan om jaarlijks een jaarschijf toe te voegen en daarbij te besluiten wat prioriteit heeft, zodat er niet steeds een vlucht naar voren in de tijd wordt gemaakt zoals de laatste jaren het geval was. Wij hopen dat de minister die aanpak met nadere voorstellen in het voorjaar kan doorzetten. Daarom zal de VVD-fractie een zekere terughoudendheid betrachten bij het elke keer maar weer gejaagd nemen van besluiten. Wij vinden dat je alles tegen elkaar moet afwegen. Of het nu in de Randstad is of buiten de Randstad, of het nu weg of spoor is, je zult elke keer moeten afwegen welk project prioriteit verdient. Dit was ook deels een wens van de VVD-fractie. De minister heeft dat scherp neergezet. Wij gaan daarin mee.

Ik wil nog een enkel punt naar voren brengen en maar één motie indienen, gezien de gewenste terughoudendheid. De parallelstructuur bij

de A12 bij Gouda is kort ter sprake geweest. Ik hoorde iets over bepaalde dingen die wel en niet gewenst zijn in verband met het kassengebied. De plannen van de provincie Zuid-Holland om een parallelstructuur aan te leggen zijn geen oplossing van de problemen. Daarmee worden juist problemen geschapen. Aan de noordzijde loopt het richting Den Haag bij de gemeente Lansingerland vast. Aan de zuidzijde zal door de parallelstructuur Gouda niet meer rechtstreeks toegankelijk zijn. Wij vragen de minister om die plannen van de provincie om aan onze Rijksweg te sleutelen, kritisch te bekijken en daarop te reageren. Wat ons betreft gaat het in deze sfeer gewoon niet door.

Met betrekking tot de ruimtereservering A27 begrijp ik dat, zoals eerder afgesproken, rekening wordt gehouden met een hoogwaardige openbaarvervoersverbinding. Ik wil de minister nog een ding meegeven, waar ik recent op werd gewezen. Nu wordt erover gesproken om bij een combinatie met een treinverbinding naast de snelweg ruimte te reserveren voor de trein. Misschien is het veel gunstiger om die treinverbinding in de middenberm van de snelweg aan te leggen, omdat er dan veel minder kruisingen zijn door af- en opritten van de snelweg over het spoor, aangezien het spoor maar een beperkt aantal aansluitingen heeft. Desnoods kan ik de minister met een aantal deskundigen in contact brengen, maar die zijn er ongetwijfeld bij Rijkswaterstaat ook. Ik hoorde van de minister dat rekening gehouden wordt met het spoor naast de snelweg. Het zou best eens kunnen dat aanleg in de middenberm betekent dat het uiteindelijk een goedkoper project wordt. Er zijn al voorbeelden van. Bijvoorbeeld bij Schiphol loopt de lightrailverbinding via de middenberm in plaats van naast de snelweg. Dit wil ik de minister meegeven.

Wat de andere punten betreft hebben wij wat richting willen geven. De minister heeft alle procedures toegelicht. Wij wachten het voorjaarsoverleg af waarbij we echt een aantal knopen doorhakken. Voor één project wil ik een uitzondering maken, omdat wij vinden dat daarover nu echt snel een besluit moet worden genomen. Dat betreft de RijnlandRoute. Daar dien ik de volgende motie over in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de RijnlandRoute noodzakelijk is voor de bereikbaarheid van de regio Holland Rijnland;

overwegende dat de regio alleen de leefbaarheid kan verbeteren, economisch kan groeien en woningbouw kan realiseren als de regio beter bereikbaar is;

constaterende dat duidelijkheid voor de regio van groot belang is;

verzoekt de regering, zodra het rapport tweede fase MER is gepubliceerd en de financiën in kaart zijn gebracht, zo spoedig mogelijk maar uiterlijk voor 1 mei 2011 een besluit te nemen over de definitieve variant van de RijnlandRoute, die in ieder geval een volwaardige verbinding moet zijn tussen de A4 en A44 bestaande uit 2 x 2 rijstroken;

verzoekt de regering voorts om te bewerkstelligen dat er geen sprake is van woningbouw op de locatie Valkenburg totdat er een besluit over de RijnlandRoute is genomen, dus eerst bewegen, dan bouwen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Aptroot, De Rouwe, Dijsselbloem, Slob en Verhoeven.
Zij krijgt nr. 16 (32 500 A).

De heer **Aptroot** (VVD): Dat was het wat mij betreft in tweede termijn.

De **voorzitter**: Prima, mooi binnen de tijd. Dan is nu het woord aan de heer Huizing.

De heer **Huizing** (VVD): Voorzitter. Ik dank de minister voor het beantwoorden van de vragen. Ik wil het nog hebben over de sluis in Delfzijl. Ik heb gehoord wat de minister heeft gezegd. Het was ons bekend dat de provincie die mening erop na houdt. Maar dat is nu precies hetgeen waar zowel Groningen Seaports als het bedrijfsleven in die regio zich over verbaast. Binnen mijn fractie willen wij daar nog eens naar kijken en wij komen daar te zijner tijd bij de minister op terug.

De **voorzitter**: Dat gaat mooi snel. Dan geef ik het woord aan de heer Bashir.

De heer **Bashir** (SP): Voorzitter. Ik heb met een plan aandacht gevraagd voor de kwaliteit van het spoor, vooral van het regionale spoor. Ik heb diverse voorstellen gedaan om het regionale spoor te verbeteren. De minister is in haar eerste termijn onvoldoende ingegaan op mijn plan. Zij heeft slechts een paar voorstellen eruit gehaald. Ik vind dat het plan een serieuzere reactie verdient. Ik verzoek de minister daarom het plan nog eens te bestuderen en daar uitgebreider op in te gaan. Wij hebben er namelijk heel veel werk in gestoken.
Dan het winterweer. Er moet snel een actieplan komen om het spoor winterbestendig te maken. Daartoe dien ik de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de kwaliteit van het spoor onvoldoende is om de verschillende weersomstandigheden goed aan te kunnen met in het bijzonder de winterse omstandigheden;

verzoekt de regering om een actieplan op te stellen voor het weerbestendig maken van het spoor en dit uiterlijk februari 2011 aan de Kamer voor te leggen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid Bashir. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.
Zij krijgt nr. 17 (32 500 A).

De heer **Bashir** (SP): Ook heb ik het gehad over het spoor Apeldoorn-Arnhem, waarbij door het instellen van de Emperbocht een verbetering van de reistijd te behalen is van een half uur. Ik vind dat we hiervan met een geringe investering werk kunnen maken, te meer omdat Provinciale

Staten van Gelderland zich unaniem uitgesproken heeft voor deze Emperbocht. Daarom dien ik de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat een spoorverbinding bij Empe kan zorgen voor een rechtstreekse treinverbinding tussen Apeldoorn en Arnhem;

overwegende dat de Provinciale Staten van Gelderland zich unaniem voor deze Emperbocht hebben uitgesproken en uit onderzoek blijkt dat er tegen relatief geringe kosten veel maatschappelijke winst te behalen valt;

verzoekt de regering om een verkenning te starten naar realisatie van de Emperbocht,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid Bashir. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.
Zij krijgt nr. 18 (32 500 A).

De heer **Bashir** (SP): De regering heeft aangekondigd het voorstel van de heer De Mos naar de A3 te onderzoeken. Dat leidt tot een nieuwe situatie, waarbij wij ons moeten afvragen of de A4 dan nog steeds nodig is. Wat mij betreft moeten we de aanleg van de A4 Midden-Delfland tot die tijd uitstellen. Daartoe dien ik de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de minister van Infrastructuur en Milieu een nieuwe snelwegverbinding tussen Amsterdam en Rotterdam gaat onderzoeken;

overwegende dat er reeds een aanlegbesluit genomen is voor de A4 Midden-Delfland die tussen dezelfde steden ligt;

verzoekt de regering om niet over te gaan tot de aanleg van de A4 Midden-Delfland zolang de A3 tussen Amsterdam en Rotterdam in onderzoek is,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid Bashir. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.
Zij krijgt nr. 19 (32 500 A).

De heer **Bashir** (SP): Dan kom ik bij Utrecht. Ik heb gesproken over de problemen voor de omwonenden en over de doorstroming. Als je overgaat tot het aanleggen van zo veel extra rijbanen, moet je er ook voor

zorgen dat je de omwonenden en de betrokkenen niet in de steek laat. Daarom dien ik de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de plannen van de regering voor de ring van Utrecht zullen leiden tot veel overlast in de omgeving en tot files op de op- en afritten;

verzoekt de regering, bij de uitwerking van de plannen voor de ring bij Utrecht geen verslechtering van de doorstroming in Utrecht te accepteren en compenserende maatregelen te nemen om extra overlast voor omwonenden te voorkomen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter: Deze motie is voorgesteld door het lid Bashir. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund. Zij krijgt nr. 20 (32 500 A).

De heer **Bashir** (SP): De wet van oud-minister Netelenbos kent twee mogelijkheden. Je kunt nieuwe snelwegen en een nieuwe infrastructuur aanleggen en overgaan tot tolheffing, maar je kunt ook, naast de bestaande infrastructuur, nieuwe rijbanen aanleggen en dan de elite de mogelijkheid geven om lekker door te crossen, terwijl de hardwerkende man en vrouw gewoon in de file blijven staan. De minister heeft de laatste mogelijkheid min of meer uitgesloten, maar ik wil voor de zekerheid, om geen enkele onduidelijkheid te laten bestaan, toch de volgende motie indienen.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de Wet bereikbaarheid en mobiliteit zowel tolwegen toelaat langs bestaande infrastructuur als bij geheel nieuwe wegen;

van mening dat betaald doorrijden langs files leidt tot eliterijbanen;

verzoekt de regering, geen tolwegen en tolrijbanen langs bestaande infrastructuur aan te leggen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter: Deze motie is voorgesteld door het lid Bashir. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund. Zij krijgt nr. 21 (32 500 A).

De heer **De Rouwe** (CDA): Voorzitter. Ik dank de minister voor haar beantwoording en toelichting op een aantal punten. Ik heb mijn inbreng

bekeken en hier en daar afgevinkt wat nog open stond. Ik kom echter tot de conclusie dat alles goed beantwoord is. Er staat nog een vraagteken bij Didam, maar de minister heeft gezegd dat het signaal helder is en dat men los kan. Dat is goed.

Er is veel te doen geweest om het punt dat mijn fractie vorige week duidelijk heeft gemaakt, namelijk dat wij de gedachte van de minister steunen om in te zetten op de economische gebieden in Nederland. Voor mijn fractie was en is van belang dat dit op zich goed is, maar dat het niet heel Nederland betreft. Wij hebben namelijk een grote regio in dit land waar veel mensen wonen, waar veel geld wordt verdiend en waar ook zaken als leefbaarheid, veiligheid en economische ontwikkeling de ruimte moeten krijgen. Wij hebben voorstellen gedaan om ook in het verlengde MIRT wel degelijk in de regio te blijven investeren.

Omdat er vanuit verschillende oppositiepartijen veel kritiek was op de vrij stevige motie, heb ik aan het begin van het debat gezegd dat ik de motie niet intrek, maar dat ik wel opensta voor reacties, zowel van kabinetszijde als van de Kamer. Vergeleken met het debat dat wij vorige week hebben gevoerd, geeft de inbreng nu meer ruimte voor nuance. Het is duidelijker waar de pijn van de minister zit om in de uitvoering iets te doen.

Dat heeft mij tot het volgende gebracht. De ondertekenaars van de motie blijven onverkort voor de projecten die zij hebben voorgesteld. Ik heb de minister echter een aantal dingen horen zeggen die voor haar van belang zijn, namelijk het regionaal overleg, het regionaal draagvlak en de MIRT-regels. Ook is het tot op heden altijd gebruikelijk geweest dat overheden eventueel meefinancieren, zeker als het geen volledig rijksproject is. Met die signalen heb ik geen moeite. Wat mij betreft, is dat mogelijk, los van het feit dat wij deze projecten als inzet hebben en houden. Om die reden heb ik de Griffie geïnformeerd dat de coalitiepartijen de motie op die drie punten hebben aangepast. Daarmee komen zij tegemoet aan de bezwaren die er leefden.

Ik begrijp dat er een politieke discussie is over de vraag of er zoveel geld naar de regio moet, maar dat is vooral een politieke discussie. Ik heb aangegeven hoe wij daarin staan. Op het gebied van het proces is het goed geweest dat het debat heeft plaatsgevonden. Het heeft de motie evenwichtiger en beter gemaakt. Om die reden is er inmiddels een gewijzigde motie rondgegaan. Voor de transparantie van het debat heb ik de motie zojuist overhandigd aan de minister, zodat zij eventueel in staat is om erop te reageren. Ik zou dat waarderen, omdat daarmee een compleet debat ontstaat.

De **voorzitter**: De motie-De Rouwe c.s. (32 500 XII, nr. 30) is in die zin gewijzigd dat zij thans luidt:

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de minister in 2011 het MIRT gaat invullen voor de periode 2020–2028;

overwegende dat in het regeerakkoord is opgenomen dat daarbij de mainports, brainports en greenports prioriteit krijgen;

constaterende dat ondanks de inspanningen die in het huidige MIRT worden gepleegd de nadere analyse van de regionale NMCA kan uitwijzen dat er ook buiten deze gebieden mobiliteitsknelpunten zijn;

verzoekt de regering, in het kader van het verlengde MIRT in elk geval over de volgende projecten conform de spelregels van het MIRT in overleg te treden met de decentrale overheden, met als inzet en indien mogelijk te komen tot opname in het MIRT Projectenboek waarbij ook medefinanciering van de regio of voorfinanciering aan de orde kan zijn, en de Kamer hierover bij de actualisatie van het beleid te informeren:

- spoorlijn Coevorden-Rheine geschikt maken voor personenvervoer;
- N48 Hoogeveen-Raalte uitbreiden tot robuuste 2 x 2 100 km/h weg;
- RegioRail fase 2 stad en regio Groningen;
- ongelijkvloers maken N381 Drachten-Smilde;
- vervanging bestaande brug in de A6 door aquaduct (Scharsterbrug);
- goederenspoorlijn Vlissingen-Antwerpen (VeZa);
- N57/N59 op Schouwen-Duiveland-Hellegatsplein;
- goederenspoor RoBel, gedeelte West-Brabant (Sloeboog, omleiding Bergen op Zoom, omleiding Roosendaal);
- aanpak N65 waaronder Vught, A2 Eindhoven-Weert, aanpak A67;
- N35 Zwolle-Wierden;
- aanpak verbreding A1 tot Duitse grens;
- ontbrekende schakel A15;
- opwaardering N50 Emmeloord-Hattermerbroek tot A50;
- N23 fase 2: kortsluiting Baai van Van Eesteren,

en gaat over tot de orde van de dag.

Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund. Zij krijgt nr. 57 (32 500 XII).

De heer **Slob** (ChristenUnie): Ik dank de heer De Rouwe voor het feit dat het denken vandaag is voortgegaan en dat dit tot aanpassingen heeft geleid. Hij heeft nog eens extra benadrukt dat er ook in de regio moet worden geïnvesteerd, maar dat, als het om deze lijst gaat, het woord «moeten» is vervangen door het woord «kunnen», ook al stond dat zo niet letterlijk in de motie. De fracties die de motie ondertekend hebben, willen bij voorkeur straks iets terugzien van de projecten op de lijst. Heb ik de heer Rouwe zo goed begrepen?

De heer **De Rouwe** (CDA): Met deze gewijzigde motie hebben wij aangegeven dat wij een en ander willen doen via de MIRT-regels. Stel dat een regio een andere prioriteit heeft, dan staan wij open voor die onderbouwing. Ik zeg er ook bij dat dit wel de projecten zijn die wij terug willen zien. Het indienen van deze lijst geeft ons de mogelijkheid om de komende jaren af te tellen wat gerealiseerd is.

Ik wil er nog één ding aan toevoegen. Wat ons betreft, is het nadrukkelijk mogelijk dat de regio's die hier genoemd worden, de ruimte krijgen om voor te financieren, zodat zij eventueel al voor 2020 in overleg met de minister zouden kunnen kijken of projecten eerder kunnen worden aangelegd. Het is geen «moeten», want ook daarin wil ik de minister de ruimte geven. Ik vraag wel of de minister met ons van mening is dat die ruimte er zou moeten komen.

De heer **Slob** (ChristenUnie): Voorzitter. In de motie die vorige week in de nacht werd ingediend, stond dat het deze projecten moesten en zouden zijn. Ik begrijp dat die eis van tafel is. De indieners hebben wel een duidelijke voorkeur. Dat mag, die hebben wij ook. Een aantal projecten ondersteun ik van harte en ik hoop dat die de eindstreep gaan halen. Een en ander moet nu echter gewoon het traject in, er moet een fatsoenlijke afweging gemaakt kunnen worden en dan zien wij in het voorjaar welke projecten kansrijk zijn met het oog op de toekomst en de schaarse middelen die moeten worden verdeeld.

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik zeg er wel bij dat dit het lijstje is dat de coalitie neerlegt bij de minister. Het is geen vrijblijvend lijstje.

De heer **Dijsselbloem** (PvdA): Voorzitter. Daar zit een dreiging in. De heer De Rouwe zegt dat hij deze projecten terug wil zien. Dat maakt het voor de regio's en voor de minister lastig om mee te werken. Wat nu als er andere prioriteiten uit komen? Wat nu als de minister met andere voorstellen wil komen? Heeft zij die politieke ruimte? De heer De Rouwe zegt dat dit de projecten zijn die hij de komende jaren wil afstrepen. Dat waren zijn letterlijke woorden. Daar zit een dreiging in. Als hij die dreiging van tafel haalt, gaan wij een ordentelijk politiek proces in.

De heer **De Rouwe** (CDA): Mijn inbreng moet in samenhang worden gezien met mijn eerdere betoog. Ik heb daarvoor aangegeven dat, als de minister met de regio tot de conclusie komt dat er een ander project zou moeten komen, ik de minister niet boos naar huis zal sturen. Dan sta ik gewoon open voor de motivatie daarvoor. Het is goed om dat met elkaar te delen. De motie heeft een duidelijke opdracht, maar niet een 100%-opdracht. Ik kom graag tegemoet aan de kritiek dat er geen enkele ruimte is voor de minister of de regio's. Die ruimte willen wij geboden hebben.

De heer **Dijsselbloem** (PvdA): Ik probeer het te begrijpen. Wij hebben een lijst gekregen van de minister die ik even «de groslijst» noem. Die ligt straks op tafel bij de verschillende overleggen met de regio's. Zijn er projecten in uw motie die niet op deze lijst staan? Mijn voorzichtige aanname is dat ze allemaal op deze lijst staan, maar u al een keuze hebt gemaakt. Dan is het de vraag of de minister en de regio's nog open overleg hierover kunnen voeren.

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik heb de lijst ook bekeken en de meeste projecten die in de motie staan, staan daarop, maar niet alle. Dat is even een eerlijk antwoord en dat mag u van mij verwachten. Het is precies zoals ik heb aangegeven. Dit is onze lijst. De indieners van de motie staan open voor een eventuele afwijking daarop door de minister en de regio's. Ik wil daarvan hier wel een terugkoppeling in de vorm van een debat hebben. Ik gooi de deur echter niet 100% dicht. Dat was denk ik ook de moeite die de minister ermee had. Ik kom daaraan netjes tegemoet omdat het niet een discussie moet worden van wij tegen zij. Wij moeten de rijen sluiten zodat er aan de slag kan worden gegaan. Daarvoor moet ruimte zijn.

De heer **Dijsselbloem** (PvdA): Dan dank ik de collega omdat hij de bittere pil nu zodanig heeft verzacht dat wij weer collegiaal verder kunnen. Het ging mij niet zozeer om de problemen die de minister ermee had. Die snapte ik ook; veel begrip en empathie. Het ging mij echter vooral om de omgangsvormen in de Kamer, met zo'n motie vooraf. Maar goed, die bittere pil is nu aanmerkelijk verzacht. Dank daarvoor.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Voorzitter. Het is een goede zaak dat de motie is aangepast. De indieners konden natuurlijk eigenlijk niet anders. De minister heeft met zoveel woorden de oorspronkelijke motie ontraden omdat die niet voldeed aan de MIRT-regels. Dat lijkt mij ook verstandig, hoewel wij anders misschien een interessant politiek conflict hadden gehad wat ik als lid van de oppositie ook best leuk vind. De heer De Rouwe zegt dat hij de deur niet 100% wil dichtgooien en alles via de MIRT-regels wil doen. Vervolgens zegt hij dat hij de projecten wil terugzien. Kan dat betekenen dat hij ze terugziet in een afwijzing?

De heer **De Rouwe** (CDA): Daar reken ik niet op. Ik heb aangegeven dat als de regio's met de minister een andere keuze maken omdat er andere inzichten zijn, ik niet tegen de minister zeg: u moet en zal die weg daar precies zo aanleggen. Ik heb echter ook aangegeven dat het geen vrijblijvend lijstje is, maar een lijst waarvoor wij ons inzetten en waarvoor wij aandacht hebben.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Er zijn natuurlijk verschillende regio's en uiteindelijk moet een finale afweging worden gemaakt. Mijn vraag blijft dan ook: kan het terug willen zien van de projecten ook betekenen dat de minister projecten in de motie afwijst ten gunste van andere projecten? Er moeten immers keuzes worden gemaakt in het MIRT. Heeft de minister die speelruimte?

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik snap dat er best wel kritiek is omdat een bedrag in het geding is van zo'n 4 mld. Dat is heel stevig. Sommigen vinden dat te veel, maar dat is een politieke keuze. Dat neemt niet weg dat het verlengde MIRT een veelvoud van het bedrag kent dat nog besteed moet worden. Het is niet zo dat hiermee de complete invulling is vastgelegd. Er ligt hiermee wel een substantieel voorstel. De minister heeft wat mij betreft gewoon de ruimte om met de regio's om tafel te gaan zitten. Als een project om wat voor reden dan ook dreigt niet te kunnen worden uitgevoerd, dan zie ik de argumenten daarvoor graag hier terug. Dat neemt allemaal niet weg dat de lijst in de motie niet vrijblijvend is. Het is een lijst waarop wij inzetten. Wij verwachten van de minister dat de aandacht hiernaar uitgaat. Wij erkennen daarbij dat er meer te doen is in het land en dat er meer projecten zijn. Wij staan daarvoor gewoon open.

De **voorzitter**: Ik geef mevrouw Van Gent geen gelegenheid tot een derde interruptie.

De heer **Verhoeven** (D66): Voorzitter, ik stel ook graag een vraag over dit punt. Ik dank de heer De Rouwe voor het feit dat hij blijkbaar toch heeft geluisterd naar alles wat er over deze motie gezegd is. In hoeverre hij goed geluisterd heeft, moeten wij zien. Volgens mij zijn wij nu van een regiomotie naar een ratiomotie gegaan, waardoor er meer verstandigheid in gekomen is. Wat als blijkt dat een heleboel andere projecten meer prioriteit krijgen? Hoe gaat de heer De Rouwe om met zijn motie als hij ziet dat de minister andere prioriteiten aan projecten geeft? Is hij dan geneigd om sportief te zijn en een aantal projecten van zijn lijst te halen? Ik wil nu toch wel eens weten wat de hardheid van het lijstje is, los van de individuele projecten, in het grotere geheel. Daarom gaat het vandaag natuurlijk.

De heer **De Rouwe** (CDA): Voorzitter. Die hardheid zit er juist in omdat mijn fractie met de brief van 26 november het gevoel kreeg dat de prioriteiten lagen bij de economische topgebieden in dit land. Mijn fractie is echter van mening dat het en-en is, dus niet alleen het investeren in de topgebieden; er is meer. Ik heb de minister ook goed horen zeggen dat de MIRT-regels geen prioritering aangeven. Dat is belangrijk omdat mijn fractie vreest dat vanwege het criterium economie er niets overblijft in de regio's in dit land waar ontzettend veel mensen wonen, werken en leven. Dat gaat ons gewoon te ver. Er is meer dan alleen geld verdienen in dit land. Er is ook zoiets als welzijn, mobiliteit, vrijheid en verkeersveiligheid. Met deze motie geven wij nadrukkelijk aan dat wij in deze orde van grootte denken in relatie tot de regio. Ik heb daarbij gezegd dat ik ervoor open sta als het een keer niet lukt bij een project. De minister kan dan gewoon terugkomen bij deze Kamer. Ik sta daar bestuurlijk in. Het is een regio-ratio-motie.

De heer **Verhoeven** (D66): Ik kan ervan op aan dat het geen potje touwtrekken wordt door deze motie tussen bijvoorbeeld de Randstad en de regio en er op een verstandige manier, per project, wordt gekeken. Daarnaast wordt naar de grote prioriteiten in het hele land gekeken. Op die manier wordt met de motie omgegaan?

De heer **De Rouwe** (CDA): Een van die grote prioriteiten voor mijn fractie is de regio. Ik heb in het debat van de begroting gezegd dat het en-en is, niet alleen de sterke economische gebieden. Als u spreekt over prioriteiten, dan oordeelt u daarover wellicht anders dan ik. Misschien zullen CDA en D66 dus wel een keer daarover touwtrekken, maar dat is politiek, dat hoort erbij. Dan kun je van mening verschillen. Wij willen iets substantieels doen voor de regio. Het is misschien iets te veel in uw ogen, maar dat is gewoon een politieke keuze.

De **voorzitter**: Hebt u nog een vervolg of bent u aan het einde?

De heer **Verhoeven** (D66): Ik had alleen willen zeggen dat een potje touwtrekken tussen CDA en D66 mij geen zorgen baart.

De **voorzitter**: Ik stelde mijn vraag aan de heer De Rouwe.

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik spreek graag nog mijn dank uit voor de reactie. Hier en daar verschillen wij politiek van mening maar ik waardeer de opmerkingen die de heer Dijsselbloem en anderen hebben gemaakt. Een en ander is goed voor de verstandhouding binnen deze commissie.

De **voorzitter**: Het woord is aan de heer Verhoeven van de D66-fractie.

De heer **Verhoeven** (D66): Voorzitter. Ik dank allereerst de collega's voor het verloop van dit debat. Ik dank de minister voor de beantwoording van de vragen. Ik ben blij dat de miljardenmotie, het regionale verlanglijstje, dit debat niet in de war heeft gestuurd en wij goed over de inhoud hebben kunnen spreken. Ik vind het prettig dat de doel-middeldiscussie ook wat helderder is geworden; infrastructuur is niet alleen een middel maar een doel om plekken met elkaar te verbinden in het hele land. In die zin ben ik optimistisch gestemd over de komende jaren en zullen wij dit debat nog vaak met elkaar voeren.

Ik ben gelukkig met de toezegging van de minister op het punt van de fileaanpak. Ik heb vorige week aangegeven in het debat over de begroting dat wij de aanpak van het bestaande asfalt net zo belangrijk vinden als het aanleggen van extra asfalt, maar daarover heeft de minister al een aantal keren opbeurende woorden gesproken. Over de inpassing kom ik zo nog even te spreken, want daarover hebben wij als fractie wel zorgen.

Verder ben ik erg blij met de opmerking over de spoorse doorsnijding. Ik hoop echt dat de minister daar serieus naar gaat kijken, zoals zij heeft gezegd, want een geelblauwe muur maakt een stad of dorp niet leefbaarder.

Wat de fietsenstallingen betreft, is er in elk geval een toezegging dat daar weer verder naar gekeken zal worden.

Daarmee blijven voor mij eigenlijk maar twee zaken over waarvan ik vind dat een motie toch wel een ondersteuning of een stimulans zou kunnen zijn voor het beleid. Ze luiden als volgt.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de toenmalig minister van Verkeer en Waterstaat in juni 2010 (31 305, nr. 180) reeds zijn zorgen uitte over de binnenstedelijke bereikbaarheid van Nijmegen;

overwegende dat de Stadsregio Arnhem-Nijmegen nu het initiatief heeft genomen om een plan voor regionaal Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV) te ontwikkelen;

verzoekt de regering, bij het volgende bestuurlijk overleg MIRT aandacht te besteden aan het plan Hoogwaardig Openbaar Vervoer Nijmegen en in lijn met de MIRT-spelregels de mogelijkheid te onderzoeken om dit project voor een verkenningsfase op te nemen in het MIRT Projectenboek,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Verhoeven, Dijsselbloem, Van Gent en Slob. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.
Zij krijgt nr. 22 (32 500 A).

De heer **Verhoeven** (D66): En dan natuurlijk het nachtnet in de regio Gelderland. Dat is voor ons een belangrijk punt, omdat dat nachtnet heel Nederland 24 uur beter bereikbaar maakt.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat reizen met de trein van en naar Arnhem en Nijmegen in de nacht onmogelijk is;

overwegende dat aansluiting op het NS-nachtnet de bereikbaarheid van deze regio aanzienlijk zal verbeteren;

verzoekt de regering, een overleg tussen de provincie Gelderland, de regio en de NS te bevorderen met als inzet het aansluiten van Arnhem en Nijmegen op het NS-nachtnet op een vergelijkbare manier als nu Noord-Brabant is aangesloten,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Verhoeven, Dijsselbloem, Van Gent en Bashir. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.
Zij krijgt nr. 23 (23500-A).

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Voorzitter. Ik wil de minister natuurlijk bedanken voor haar beantwoording. Ik moet ook zeggen dat ik het erg eens was met het ontraden van de oorspronkelijke motie-De Rouwe c.s. Ik kan het niet anders formuleren. De motie is nu aangepast. Ik heb nog wel een vraag daarover aan de minister. Het zal nu via de MIRT-regels plaatsvinden, maar de heer De Rouwe zegt dan wel dat hij die projecten wil terugzien. Interpreteert de minister dat nu zo dat die projecten dan ook van tafel kunnen of sommige daarvan? Betekent dat niet dat zij nu

een-op-een doorgaan? Ik vind dat toch wel belangrijk om te weten, want wij moeten die adders onder het gras wegnemen, zodat wij echt een totale afweging kunnen maken.

De minister gaf op mijn vragen over de 80 km-snelheid op de A12 en de A27 bij Utrecht aan dat dat niet zou kunnen volgens Europese eisen. Ik heb dat nog eens nagevraagd, maar ik vind nergens een onderbouwing daarvan. Misschien kan dit nog eens heel precies worden onderbouwd, want ik heb toch echt andere informatie. Ik zal hierover zo een motie indienen.

Ook als het gaat om de leefbaarheid rondom Utrecht maken wij ons toch zorgen. Dat geldt ook voor Amelisweerd, waarover ik ook een motie zal indienen.

Vervolgens heb ik nog een vraag over het fietsparkeren. De minister geeft aan dat zij in april 2011 komt met het actieplan. Ik ben dan wel benieuwd wat daarin komt te staan, want ik heb in mijn eerste termijn ook aangegeven dat er helaas grote tekorten worden verwacht als het gaat om dat fietsparkeren, dat er ook problemen zijn met budgetten en dat Berenschot heeft berekend dat er bij de grote stations in 2020 tussen de 180 000 – in het middenscenario – en 269 000 plekken nodig zijn. Dus ook daar zal ik een motie over indienen, met nog de opmerking dat wij eerder al een motie over het hoogfrequent spoorvervoer hebben ingediend, die wij ook graag bij het MIRT in stemming willen brengen.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de verbreding van de A27 bij Utrecht de leefbaarheid in de wijken langs de snelweg sterk onder druk zet;

constaterende dat in de eindexamen over de vier 80-kilometerzones die in 2005 werden ingesteld, wordt geconcludeerd dat de lokale luchtkwaliteit rond alle trajecten is verbeterd;

verzoekt de minister, in de tweede fase van de MER niet alleen te onderzoeken wat de effecten van een snelheidslimiet van 80 km/uur op de Noordelijke Ringweg Utrecht zijn, maar ook voor de te verbreden tracés van de A27 en de A12,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter: Deze motie is voorgesteld door het lid Van Gent. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.
Zij krijgt nr. 24 (32 500 A).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de verbreding van de snelwegbak bij Amelisweerd grote financiële risico's met zich meebrengt door de toepassing van niet bewezen technieken;

overwegende dat met de verbreding verder geknabbeld wordt aan de randen van natuurgebied Amelisweerd;

verzoekt de minister, in de tweede fase van de MER een variant in studie te nemen waarbij de extra capaciteit op de A27 gezocht wordt binnen de bestaande tunnelbak,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid Van Gent. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.
Zij krijgt nr. 25 (32 500 A).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat er na 2012 geen budget meer is voor de bouw van stationsfietsenstallingen;

constaterende dat er volgens een inventarisatie van adviesbureau Berenschot in 2020 een tekort ontstaat van 180 000 tot 260 000 stallingsplekken op stations;

verzoekt de minister, een ambitieus en financieel gedekt plan van aanpak te presenteren dat voorziet in het wegwerken van de tekorten aan stationsstallingscapaciteit in 2020, waarbij prioriteit wordt gegeven aan de sleutelprojecten in de grote steden,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Van Gent, Dijsselbloem, Verhoeven, Bashir en Slob.
Zij krijgt nr. 26 (32 500 A).

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): De motie die ik graag in stemming wil brengen, is de motie op stuk 32 404, nr. 18.

De **voorzitter**: Die motie is al ingediend en hoeft niet meer te worden voorgelezen.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Die motie gaat over de spoorverdubbeling bij Almere.

De **voorzitter**: Dan was dit uw termijn, het woord is aan de heer Slob voor zijn tweede termijn.

De heer **Slob** (ChristenUnie): Voorzitter. Ik zet hem in zijn 130. Ik dank de minister voor de gegeven antwoorden. Steun ook voor haar inzet om de MIRT-besluitvorming transparanter te maken en om ook meer scherpte te krijgen in de prioritering. Na vandaag is dat weer bevestigd in het feit dat wij daarvan echt werk moeten maken met elkaar.

Er is één vraag blijven liggen over Schiedam Kethel. Ik hoop dat die nu niet meetelt in de tijd. Kan de minister uitgaande van de afgesproken frequenties in het programma hoogfrequent spoorvervoer in kaart brengen welke maatregelen er mogelijk zijn voor de opening van het

station Schiedam Kethel, die substantieel goedkoper zijn dan de 100 mln. voor integrale spoorverdubbeling tot Delft-Zuid, zoals door haar eerder genoemd in een debat?

Dan heb ik een paar moties, allereerst over de doorgaande verbinding Enschede-Gronau. De minister zegt dat de regio hier niet om heeft gevraagd en een andere oplossing heeft. Nee, de regio heeft hier niet om gevraagd omdat er een reactie was gekomen vanuit het ministerie dat het heel veel zou gaan kosten. Dat is echt te betwisten. Het gaat om een meterspoor en ten aanzien van veiligheid moet er ook het een en ander worden opgepakt. Laten wij nu een keer doorpakken. Het is ook een wens van de Kamer om het grensoverschrijdend spoor te versterken. Vandaar de volgende motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat het emplacement van station Enschede in 2012 compleet wordt vernieuwd inclusief de beveiliging;

verzoekt de regering, bij de geplande werkzaamheden het spoor Hengelo-Enschede weer te koppelen aan het spoor Enschede-Gronau en conform de motie-Anker/Mastwijk (32 351, nr. 8) hierbij de inbouw van ERTMS mee te nemen zodat een doorgaande verbinding mogelijk wordt,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid Slob. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.
Zij krijgt nr. 27 (32 500 A).

De heer **Slob** (ChristenUnie): Nu ik toch in Overijssel ben – ik zie de gedeputeerde in de zaal zitten – heb ik ook nog de volgende motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat voor de N35 het traject Zwolle-Wijthmen in uitvoering is, dat over het traject Wijthmen-Nijverdal in voorjaar 2011 een besluit valt over de start van de verkenning, en dat voor het traject Nijverdal-Wierden een startbeslissing voor een verkenning wordt opgesteld;

constaterende dat de aangenomen motie-Cramer c.s. (31 700 A, nr. 52) vraagt om spoorverdubbeling en elektrificatie van het spoor Zwolle-Wierden in een integraal MIRT-project met de verdere opwaardering van de N35 op te nemen;

verzoekt de regering, in de MIRT-verkenningen N35 Wijthmen-Nijverdal en Nijverdal-Wierden de opwaardering van de spoorlijn conform de motie-Cramer c.s. mee te nemen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Slob en De Rouwe. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund. Zij krijgt nr. 28 (32 500 A).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat bij station Bilthoven ongelijkvloerse spoorwegovergangen worden gecreëerd en dat inhaalsporen bij dit station nodig zijn voor een betrouwbaarder dienstregeling richting noord- en oost-Nederland, frequentieverhoging richting Baarn en het doortrekken van de Valleilijn naar Utrecht;

verzoekt de regering, de kosten voor de realisatie van inhaalsporen bij station Bilthoven inzichtelijk te maken en bij de gebiedsontwikkeling de viaducten zo uit te voeren dat ze voldoende breed zijn voor toekomstige realisatie van deze inhaalsporen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid Slob. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund. Zij krijgt nr. 29 (32 500 A).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de aangenomen motie-Cramer (31 801, nr. 8) de regering oproept om het vereiste van een bedieningsgarantie van NS voor nieuwe stations te schrappen;

constaterende dat station Berkel-Enschot voldoet aan het oude criterium van 1 000 nieuwe instappers;

verzoekt de regering, binnen drie maanden het definitieve besluit te nemen over realisatie van station Berkel-Enschot,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid Slob. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund. Zij krijgt nr. 30 (32 500 A).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat kleine capaciteitsuitbreidingen op de Valleilijn een kwartierdienst mogelijk maken en deze lijn tevens geschikt maken als omleidingsroute bij calamiteiten op het knooppunt Utrecht;

verzoekt de regering, in samenwerking met de provincie Gelderland een quickscan te maken van maatregelen die leiden tot een kosteneffectieve capaciteitsuitbreiding van de Valleilijn en de Kamer hierover voor 1 juli 2011 te informeren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter: Deze motie is voorgesteld door de leden Slob en Dijsselbloem. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund. Zij krijgt nr. 31 (32 500 A).

De heer **De Jong** (PVV): Voorzitter. Ik dank de minister hartelijk voor haar beantwoording. In eerste termijn is wel gebleken dat er grote onduidelijkheid bestaat over de prioriteiten van de minister als het gaat om het aanwijzen van de MIRT-projecten. In dat kader heeft de minister vrijdag per brief dan ook toegezegd dat voor de periode 2021–2028 de projecten van een prioriteitsstelling zullen worden voorzien. Echter, wij zouden dit graag terugzien in het MIRT Projectenboek 2021 voor de gehele periode. Het heeft ook te maken met de eventuele financiële tekortkoming. Laten we wel wezen, het is bijna een traditie dat de budgetten voor infrastructurele trajecten ruimschoots overschreden worden, waardoor MIRT-projecten vaak uitlopen. Dat willen wij voorkomen door een prioritering aan te brengen, zodat een weloverwogen keuze gemaakt kan worden tussen de projecten die voorrang genieten. Daarom komen wij met de volgende motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat er mogelijk geen dekking wordt gevonden voor MIRT-projecten binnen de gestelde termijn, vanwege onvoorziene financiële tegenvallers, waardoor belangrijke projecten onbedoeld vertraging oplopen;

constaterende dat de minister bereid is om voor nieuwe MIRT-projecten op de lange termijn een prioriteitstelling in te voeren;

overwegende dat een dergelijke prioriteitstelling ook nodig is voor alle huidige MIRT-projecten teneinde onnodige vertraging wegens financiële tekorten van prioritaire projecten te voorkomen;

verzoekt de regering, in het MIRT Projectenboek 2012 een prioriteitstelling te verbinden aan de verschillende projecten om zodoende de macro-economische belangen per project inzichtelijk te maken,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 32 (32 500 A).

De heer **De Jong** (PVV): Dat is exact de reden om in de eerste termijn onze flessenhals-top 10 ten gehore te brengen. Het was een voorzetje voor de minister om aan te geven waar volgens ons de grootste knelpunten zouden kunnen liggen. Wij zijn ook de beroerdste niet en willen de minister niet limiteren in haar keuzes. Wij willen dus de keuze aan de minister laten. Echter, met de volgende motie willen wij haar er wel toe bewegen dat zij bij het opstellen van het MIRT Projectenboek 2012 in haar prioritering een flessenhals-top 10 opstelt die staat voor de grootste knelpunten in ons land, waarvoor de afhandeling echt absolute prioriteit verdient. Zie het als een aanscherping, een verduidelijking van de file-top 50. Vandaar dat wij komen met de volgende motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de huidige aanpak van fileknelpunten op ons hoofdwegenet klaarblijkelijk niet afdoende is, gezien de filerecords van vorige week;

constaterende dat in het regeerakkoord staat dat de ontsluiting van brain-, main- en greenports prioriteit heeft en dat het verlengde MIRT daar ruimte voor biedt;

overwegende dat de projecten in de flessenhals-top 10 een oplossing bieden voor de ontsluiting van onze brain-, main- en greenports voor de korte termijn en de middellange termijn en daarom de absolute prioriteit verdienen bij de uitvoering van projecten uit het MIRT Projectenboek 2012;

verzoekt de regering, een flessenhals-top 10 op te stellen en deze als absolute prioriteit op te nemen in het MIRT Projectenboek 2012,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid De Jong. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.
Zij krijgt nr. 33 (32 500 A).

De heer **Dijsselbloem** (PvdA): In de motie wordt melding gemaakt van een flessenhals-top 10, maar de PVV-fractie heeft naar mijn oordeel een onbetaalbare en verkeerd geprioriteerde flessenhals-top 10 gepresenteerd. Is het een open opdracht aan de minister, of is het verzoek om de PVV-flessenhals-top 10 in het volgende boekwerk te laten neerdalen?

De heer **De Jong** (PVV): Ook in eerste termijn heb ik aangegeven dat wij met de flessenhals-top 10 een aantal projecten hebben opgenoemd. Dat was een aanzetje. Dat diende om een aantal voorbeelden te geven. Daarbij hebben wij ook aangegeven dat wij de minister daarbij zelf de ruimte geven. Wij hebben gevraagd om een flessenhals-top 10 op te nemen.

De heer **Verhoeven** (D66): We hebben nu de file-top 50, de regio-top 14 van het CDA c.s. en we hebben nu de flessenhals-top 10 die al dan niet

door de PVV is opgesteld en die zojuist in een motie is voorgelegd. Blijkbaar heeft de PVV heel veel behoefte aan het aanpakken van files. Dat is hartstikke goed, maar is zij niet bang dat er met al deze lijstjes en claims een soort «valse beloften top 10» gaat ontstaan? We kunnen allemaal een lijstje indienen, maar hoe gaan we er daarmee voor zorgen dat het fileprobleem wordt opgelost?

De heer **De Jong** (PVV): Ik had deze grap al een uur geleden op Twitter gelezen, dus ik ben blij dat die nog een keer gemaakt wordt. Wij zijn absoluut niet voornemens om met de flessenhals-top 10 een voorstel te doen dat in feite nergens op slaat. Wat we doen, is de minister vragen om zelf met een flessenhals-top 10 te komen en deze toe te voegen aan het MIRT. Dat was mijn verzoek.

De heer **Bashir** (SP): Vroeger trokken de SP en de PVV samen op tegen de kilometerheffing. Dat gaat helaas niet meer door nu de PVV in de regering zit en opeens voor de tolheffing is. Daarover heb ik het al uitgebreid gehad met de woordvoerder van de PVV-fractie. Ik plaats nog wel vraagtekens bij de inpassing van de wegen. Begrijp ik het goed dat de PVV-fractie daar helemaal niets van vindt? Wat kunnen de mensen in bijvoorbeeld Lunetten en Voordorp van de PVV-fractie verwachten? Welke maatregelen gaat zij voor die personen nemen?

De heer **De Jong** (PVV): Wederom vertelt de heer Bashir de halve waarheid. De PVV is er an sich geen voorstander van om de mensen op alle snelwegen in Nederland te laten betalen. Wij hebben een aantal wegen aangewezen waarvan wij denken dat die in combinatie met de markt en de overheid gefinancierd zouden kunnen worden. Daarbij zouden we pps kunnen gebruiken. Wij hebben de mensen in Utrecht ook gehoord. Ik ben in Gouda geboren en opgegroeid, dus ik ken ook het Groene Hart. Ik heb lange tijd in Utrecht gewoond, dus het gaat mij ook aan wat die mensen daarvan vinden. Wij hebben dus gezegd dat je ten aanzien van die zevenbaansweg moet nagaan wat de omwonenden daarvan vinden. Wij hebben de Kracht van Utrecht indertijd naar mijn idee gesteund. Wij moeten dus nagaan hoe een en ander werkt en wat de mensen ervan vinden. Daar houden wij rekening mee. Dat is wat ik zeg. Dat hebben we ook in voorgaande debatten naar voren gebracht.

De heer **Bashir** (SP): Die mensen in Lunetten en Voordorp hebben de laatste tijd duidelijk aangegeven wat zij ervan vinden. Nu hoor ik de PVV alleen maar zeggen dat die mensen gehoord worden. Het is natuurlijk altijd positief als iemand gehoord wordt, maar daar moet dan ook iets concreets tegenover staan. Wat kunnen die mensen concreet van de PVV-fractie verwachten?

De heer **De Jong** (PVV): Concreet kan ik zeggen dat wij naar de geluiden van de mensen in Utrecht die zich zorgen maken, luisteren en dat wij zullen meenemen wat ze naar voren brengen. Ik snap de houding van de heer Bashir. Hij zou dan ook juist heel blij moeten zijn dat wij ons met die mensen in Utrecht bezighouden. Dat geldt overigens niet alleen voor de mensen in Utrecht maar voor alle mensen in het land. Daar houden wij ons mee bezig.

De **voorzitter**: Dan is nu het woord aan de laatste spreker in deze rij, de heer Dijsselbloem. Hij heeft nog heel veel minuten spreektijd, maar die hoeven niet allemaal opgebruikt te worden.

De heer **Dijsselbloem** (PvdA): Ik zal kijken.

Voorzitter. Hartelijk dank dat ik het woord mocht voeren in uw commissie als gast vandaag. Dank aan de minister voor de beantwoording. Hoewel het een prettig debat was, was het ook onbevredigend, in de zin dat wij nog niet echt de politieke confrontatie konden hebben, omdat de minister op heel veel terreinen nog aan het verkennen is wat de financiële ruimte is, waar de knelpunten zitten, waar de regio's hun prioriteiten leggen en waar zij uiteindelijk zelf haar keuze maakt. Dat maakt dat het echte kiezen volgend jaar plaats zal vinden. Hoewel er al veel moties zijn ingediend, zal ik er nog een paar aan toevoegen. Dus geen zorgen op dat punt. Nog een opmerking over het debat als geheel en die betreft de tolheffing. Het is duidelijk dat de VVD na een volledige afwijzing van beprijzing inmiddels de sluizen open heeft gezet voor tolheffing. De PVV zegt zonder het woord «tolheffing» in de mond te nemen, het te willen doen middels pps en marktpartijen. Maar ik heb nog niet het antwoord gehoord op de vraag wie het rendement voor de marktpartijen gaat leveren. De minister zegt: ik financier wat ik kan financieren maar als er marktpartijen zijn die meer willen of andere dingen willen aanleggen, dan kan dat met tolheffing. Dat alles leidt tot een erg chaotisch beeld, waarbij niemand meer weet waar de ratio zit wat betreft de vraag wanneer tolheffing wordt ingezet en wanneer niet. Welke keuze kan de automobilist straks nog maken wanneer men op willekeurige plekken tol gaat heffen en ofwel de VVD haar balletje opwerpt ofwel de minister de ruimte geeft aan private partijen?

De heer **Aptroot** (VVD): Ik hoor van de heer Dijsselbloem dat de VVD de sluizen open zou zetten voor tolheffing. Vorig jaar hebben wij met het CDA het voorstel gedaan voor de tweede westelijke oeververbinding. Dat is overigens gesteund door de PvdA. Dus ik weet niet wie nu de sluizen heeft opengezet. Wij hebben daarnaast nog één voorstel gedaan, en dat betreft de IJmeerbrug omdat die er anders voor 2028, 2 030 niet komt. Wat verstaat de heer Dijsselbloem dan onder de sluizen openzetten als hij 50% van onze twee voorstellen meteen al heeft gesteund?

De heer **Dijsselbloem** (PvdA): Ik zal het u nog mooier vertellen: wij zijn ook helemaal niet tegen beprijzing, ook niet op trajecten. In het verleden ben ik nog woordvoerder geweest over de Westerschuldetunnel, een buitengewoon succesvol project. Mijn punt is evenwel het volgende. De optelsom van wat u bepleit op een aantal trajecten, van wat de PVV in haar peperdure wensenlijst hier op tafel gooit en erbij zegt dat het allemaal niets kost en van wat de minister zegt dat daar waar private partijen in aanvulling op het MIRT projecten willen ontwikkelen en tol mogen gaan heffen, begint mij te verontrusten. Dan hebben wij straks op allerlei willekeurige plekken tolheffing in Nederland. Dan daag ik de VVD uit; wees dan een vent en laten wij dan over het gehele Nederlandse wegennet op een zorgvuldige en eerlijke manier overgaan tot kilometerbeprijzing. Ik zie de voorzitter nu zelfs nee schudden.

De **voorzitter**: Nee, maar wij gaan niet onder elkaar een debat overdoen.

De heer **Dijsselbloem** (PvdA): Ik heb zoveel spreektijd, dus ik dacht: ik ga het hieraan besteden. Vervolgens kom ik bij een aantal inhoudelijke zaken en moties. De discussie over de inpassing van de Ring Utrecht is een bredere. De minister heeft gezegd – en zo staat het ook in het regeerakkoord –: alles wat bovenwettelijk is, doe ik niet. Ik zou haar willen vragen om die te starre lijn niet tot in het oneindige door te voeren. Het principe «jeder Konsequenz führt zum Teufel» gaat hierbij namelijk dan volop gelden. Het voorbeeld van Lunetten is natuurlijk een aardige. Bewoners daar zitten werkelijk klem tussen infrastructuur en krijgen te maken met een stapeling van overlastgevende infrastructuur. Ik sluit niet uit dat zelfs als de minister

voldoet aan alle wettelijke normen, de leefbaarheid daar nog steeds enorm achteruitgaat. Dat heeft te maken met de specifieke omstandigheden ter plekke. Er zijn legio voorbeelden waarbij specifieke omstandigheden echt om maatwerk vragen. Ik verzoek de minister die deur niet dicht te gooien en leefbaarheid voorop te stellen. Ik dien hiertoe een motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat het regeerakkoord stelt dat provincies en gemeenten moeten meebetalen aan infrastructuur, in elk geval voor bovenwettelijke inpassingen;

constaterende dat middelen voor inpassing van rijkswegen in natuur en landschap bij alle overheden fors teruglopen de komende jaren;

overwegende dat investeringen in goede inpassing en leefbaarheid in het verleden hebben bewezen bij te kunnen dragen aan vergroting van draagvlak waardoor langdurige procedures bij de Raad van State achterwege konden blijven;

van mening dat een goede inpassing van rijkswegen primair een verantwoordelijkheid van de rijksoverheid is;

verzoekt de regering, ook in de toekomst waar nodig te investeren in bovenwettelijke inpassingsmaatregelen ten behoeve van leefbaarheid of natuurbescherming, zeker wanneer daarmee het tempo van aanleg wordt bevorderd,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 34 (32 500 A).

De heer **Dijsselbloem** (PvdA): Voorzitter. De minister heeft iets verstandigs gezegd over het belang van onderhoud van infrastructuur. In mijn eerste termijn heb ik dat belang ook onderstreept. Ik dien hierover een motie in. Zij zal er wellicht van zeggen dat die een ondersteuning van beleid is, maar ik dien die motie toch in. Op alle wensenlijstjes van alle regio's maar ook op die van ons als politieke partijen komen onderhoud en beheer, de vaarwegen wellicht uitgezonderd, niet voor. Dat is een groot risico omdat het daarmee nooit de politieke prioriteit krijgt die het verdient. Dus vandaar de volgende motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de regering dit voorjaar voorstellen aan de Kamer zal voorleggen voor nadere prioritering in het kader van het MIRT;

overwegende dat de vele wensen aan infrastructurele investeringen de beschikbare financiële ruimte zeer fors overstijgen;

constaterende dat geen van de (regionale) wensenlijsten aandacht besteedt aan het op peil houden en waar nodig verbeteren van het onderhoud van infrastructuur;

verzoekt de regering, het onderhoud van bestaande wegen, spoor en vaarwegen prioriteit te geven alvorens de overige beschikbare financiële ruimte in het MIRT nader wordt ingevuld met nieuwe werken,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Dijsselbloem en Slob. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund. Zij krijgt nr. 35 (32 500 A).

De heer **Dijsselbloem** (PvdA): Voorzitter. Dan een motie over de A1.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat er blijkens de NMCA en de Economische Wegwijzer van TLN en EVO ook na de realisatie van spitsstroken een knelpunt blijft op de A1 door het Gooi;

overwegende dat er ook knelpunten zijn in de regionale bereikbaarheid van het Gooi onder meer door de barrièrewerking van spoorwegovergangen;

overwegende dat de spoorlijn Amsterdam-Amersfoort capaciteitsknelpunten kent en de intercity hierdoor niet overal op tempo kan komen;

verzoekt de regering, een integrale MIRT-verkenning Bereikbaarheid het Gooi te starten met het oog op een goede doorstroming en meer capaciteit op zowel spoor als weg tussen Amsterdam en Amersfoort en op de doorgaande routes binnen het Gooi,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Dijsselbloem en Slob. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund. Zij krijgt nr. 36 (32 500 A).

De heer **Dijsselbloem** (PvdA): Voorzitter. Het is voor mij persoonlijk een feest om weer over de A15 te kunnen spreken. U moet het mij dan ook niet kwalijk nemen dat ik de winst die ik dichterbij voel komen, nog even in een motie zou willen verzilveren, zodat wij er later volgend jaar op terug kunnen komen.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de verbinding tussen de A12 en de A15 essentieel is voor de toekomst van de stadsregio Arnhem-Nijmegen en noodzakelijk is voor de geplande stedelijke ontwikkeling van het Middengebied en de realisatie van Park Lingezege;

overwegende dat de doortrekking van de A15 ook wezenlijk is voor de verbinding van de Rotterdamse haven met het Duitse achterland;

overwegende dat de regio in aanvulling op de 375 mln. die gereserveerd zijn in het MIRT, 112,5 mln. beschikbaar stelt;

constaterende dat de provincie niet langer vasthoudt aan een tunnel en dat goede inpassing ook mogelijk is met een mooie brug;

verzoekt de regering, op de kortst mogelijke termijn het bestuurlijk overleg over de doortrekking van de A15 te hervatten, de financierings-opties te inventariseren en voor de zomer van 2011 een voorkeursbesluit te nemen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Dijsselbloem en Slob. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund. Zij krijgt nr. 37 (32 500 A).

De heer **Dijsselbloem** (PvdA): Dan had ik een motie over de Rijnland-Route, maar die is al door de heer Aptroot ingediend. Ik kan die dus overslaan.

Tot slot heb ik aandacht gevraagd voor de spoorlijn Heerlen-Aken. De minister heeft daarover gezegd dat er in het voorjaar een besluit aan Duitse zijde te verwachten valt. Onze informatie is dat het echt ingewikkelder is en dat er nog wel een aantal kwesties liggen met spoorgrens-overgangen en de Duitse overheid. Vandaar dat wij de volgende motie aan de Kamer voorleggen.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat er door de Kamer 20 mln. beschikbaar is gesteld voor het grensoverschrijdend spoorvervoer Heerlen-Aken;

constaterende dat aan Nederlandse zijde inspanningen zijn verricht tot activering van de Avantis-lijn, maar dat aan Duitse zijde hierover onduidelijkheid bestaat;

voorts constaterende dat op meer grensoverschrijdende trajecten, ook in Noord- en Midden-Limburg, onduidelijk is welke keuzes men maakt aan Duitse zijde waaronder de tracékeuze van de IJzeren Rijn;

verzoekt de regering, op korte termijn in overleg te gaan met de regering in Nordrhein Westfalen en over de uitkomst de Kamer voor 1 maart 2011 te informeren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid Dijsselbloem. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund. Zij krijgt nr. 38 (32 500 A).

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

De **voorzitter**: Ik heropen de vergadering voor de beantwoording van de tweede termijn.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Voorzitter. Voordat ik begin met de moties zal ik nog enkele vragen van de Kamerleden beantwoorden.

De heer Aptroot wees mij op de parallelstructuur A12 en zei dat dit geen oplossing was maar het scheppen van een probleem. Ik zal kritisch kijken naar de provinciale plannen op dit gebied. Hij vroeg ook naar de mogelijkheid om de trein in de middenberm van de A27 te laten rijden. Daar is de afgelopen jaren naar gekeken, maar het is afgefallen omdat het voor veel vertraging op de weg zou zorgen. Het is mogelijk om daarover later nog te beslissen, vandaar dat deze variant uiteindelijk is gekozen. De heer Aptroot mag zijn deskundigen overigens altijd naar mij toesturen. De heer Bashir gaf aan dat ik geen antwoord heb gegeven op een aantal van zijn vragen over investeringen in het regionaal spoorvervoer. Dat klopt, ik had er een paar uit gepakt. Ik zal de vragen die ik nog niet heb beantwoord alsnog langs laten komen. Ik had al een reactie gegeven op het verzoek om meer dubbelspoor op de Heuvellandlijn en de Kop van Noord-Holland. Ik wil nog graag een reactie geven op Noord-Nederland en met name op het doortrekken van Veendam naar Emmen. Het reactiveren van de spoorlijn Veendam-Stadskanaal wordt door de decentrale overheden onderzocht als onderdeel van het regiospecifieke pakket Zuiderzeelijn. De regio heeft hiervoor zelf middelen in het regionaal mobiliteitsfonds. Er is ook door de heer Slob op een ander moment om tempo gevraagd, maar het initiatief ligt op dit punt bij de decentrale overheden.

De heer Bashir heeft ook nog een antwoord tegoed op zijn vraag over Noord-Nederland en de kansen voor Leeuwarden-Groningen. Uit onderzoek is gebleken dat voor uitbreiding van de treindienst naar twee sneltreinen en twee stoptreinen een partiële uitbreiding van de spoorlijn nodig is. Hiervoor is 125 mln. beschikbaar als onderdeel van het regio-pakket Zuiderzeelijn. Volgens mij heb ik daarmee de verschillende onderdelen van zijn vragen over investering in het regionale spoorvervoer beantwoord.

Dan was er nog een vraag van het CDA in hoeverre voorfinanciering van projecten mogelijk is. Dat is zeker mogelijk. Binnen het bestaande MIRT zijn hiervoor geen riante mogelijkheden. Er is een Rijksbijdrage die te maken heeft met herprioritering, maar ook een echte voorfinanciering zoals bij de sluis van IJmuiden waarbij onze bijdrage pas veel later komt en de regio zelf de versnellingsbudgetten betaalt.

De fractie van GroenLinks vroeg mij naar de interpretatie van de motie en of ik geloof dat er ook projecten van tafel kunnen gaan. Ik heb gezegd dat ik vooral een probleem zie in het overslaan van de regio-overleggen. Ik

zag dat er een paar projecten op staan die bij mij tot nu toe door de regio niet als prioritair waren aangemerkt. Dus daar wil ik graag met de regio's het gesprek over aangaan. Het is goed mogelijk dat ze vinden dat het toch wel wat is, maar het kan ook zijn dat ze op iets anders uitkomen. Ook de heer De Rouwe heeft het hierover gehad. Hij zegt in feite: ik wil het graag voor hen regelen, maar als zij het zelf niet willen, is er een ander punt aan de orde. Het kan dus zijn dat een project van tafel gaat. Eén of twee projecten zijn nog in het stadium van de tekentafel. Misschien worden dat prachtige projecten waarvan wij met zijn allen zeggen: meteen doen. Het kan echter ook dat over een aantal jaren blijkt dat ze niet werken. Dat hangt er helemaal van af. Ik laat het maar even op mij afkomen. Er is één project waarover ik wel de discussie aan wil gaan. Dat is een regionaal project. Ik moet eerst wel goed kijken hoe dat tot stand gekomen is en wat de wens daarbij is.

Er zitten ook een heleboel projecten bij die heel goed passen bij wat wij willen, ook binnen het MIRT. Eigenlijk zeg ik nu min of meer hetzelfde als in eerste termijn. Een meerderheid van de Kamer heeft mij gevraagd naar deze projecten te kijken. Ik ga daar dan ook heel serieus mee om. Ik zal er zeker naar kijken met de inzet om ze te realiseren. De projecten zullen van tafel gaan op de momenten die ik net heb beschreven: in de als-danvariant.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Begrijp ik goed van de minister dat ook deze projecten onderdeel uitmaken van de totale afweging die volgens de MIRT-procedure gedaan moet worden en dat deze niet een voorrangspositie hebben ten opzichte van de rest?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik heb altijd gezegd dat ik als bestuurder alles in totaliteit moet afwegen. Daarnaast ben ik niet met alle regio's tegelijkertijd bezig met alle projecten die ooit als wenselijk genoemd zijn. Ook dat is niet mogelijk. Al jarenlang vraagt de Kamer mijn voorgangers om prioriteiten te stellen bij bepaalde projecten. Dat hebben mijn voorgangers ook altijd gedaan. Zo zal ik ook hierover snel met de provincies in gesprek gaan. Deze projecten zijn niet helemaal gelijk aan alle andere projecten, want de meerderheid van de Kamer vraagt mij om hier met prioriteit naar te kijken. Ze worden wel in het totale afwegingskader gebracht. Uiteindelijk moet ik bij de Kamer terugkomen en moet de Kamer over mij oordelen.

Dan is mij gevraagd naar station Schiedam-Kethel. Ik heb de Kamer toegezegd dat dit mogelijk nieuwe station met prioriteit aandacht krijgt bij de verdere uitwerking van de NMCA voor de periode na 2020. Dit krijgt dus wel de aandacht, mijnheer Slob, alleen niet voor de periode na 2015. Dat is het antwoord op de vraag die ik inderdaad vergeten was te beantwoorden.

De heer **Slob** (ChristenUnie): Het punt is dat de minister heeft gezegd dat de integrale spoorverdubbeling 100 mln. gaat kosten. Dat wordt door ons aangevochten. Wij denken dat het goedkoper kan en dat toch hetzelfde doel kan worden gerealiseerd. Ik vraag de minister om dat te onderzoeken en de Kamer daarover voor 1 juli te informeren. Niet meer, maar ook niet minder.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Wij zullen in het kader van de NMCA bekijken of dit voor lagere kosten kan. Voorzitter. Dan kom ik bij de bespreking van de moties. Ik hoop dat ik ze allemaal heb. Allereerst de motie-Aptroot c.s. op stuk nr. 16 over de RijnlandRoute, waarin mij wordt verzocht om, zodra de financiën in kaart zijn gebracht, uiterlijk voor 1 mei 2011 een besluit te nemen over de definitieve variant van de RijnlandRoute. Toen ik dat las, dacht ik: nou, dat kan ik wel doen. Vervolgens staat er: die in ieder geval een volwaardige

verbinding moet zijn tussen de A4 en A44 bestaande uit 2 x 2 rijstroken. Daarmee wordt de variant al beschreven en dan ben ik even kwijt wat nu precies bedoeld wordt met de motie. Betekent dit dat ik dan geen andere varianten meer met de regio kan bespreken? Ik kan wel voor 1 mei 2011 een besluit nemen en als het alleen over deze variant gaat, zal het een ja of een nee zijn. Maar ik neem aan dat wordt bedoeld dat ik voor 1 mei 2011 in overleg met de regio moet komen met een besluit waar we achter staan.

De **voorzitter**: De heer Aptroot zal zijn motie beter duiden.

De heer **Aptroot** (VVD): Dat is inderdaad de bedoeling. Er zijn nu twee varianten in bespreking en er was ook nog een gefaseerde variant die volgens de minister uiteindelijk duurder wordt. Wij willen niet 2 x 1 aanleggen om naderhand toch 2 x 2 aan te leggen. De twee varianten die voorliggen, lopen wat ons betreft de procedure af, waarna een besluit genomen wordt. Dat is de bedoeling van de motie. Het is niet de bedoeling om 2 x 1 aan te leggen om het een paar jaar later naar 2 x 2 uit te breiden, waardoor we veel meer geld kwijt zijn.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: De variant Churchill Avenue is nu geen variant. De varianten zijn A en F. Dat is een doorsnijding waarbij het stadsdeel niet gepakt wordt. Het gaat hier om de F-variant, de 2 x 2 rijstroken. Ik kan sowieso voor 1 mei een besluit nemen of samen met de regio uitleggen waarom we er niet uitgekomen zijn. Ik krijg graag de ruimte om dan ook te komen met de varianten waarover wij overeenstemming hebben bereikt. Zo interpreteer ik de motie dan ook maar. De gefaseerde aanpak is niet duurder, maar is bijna net zo duur als de totaalaanpak. Dan is het inderdaad de vraag of je dat in twee varianten moet doen of in één. Ik denk dat ik de motie kan overnemen als het de bedoeling is om samen met de regio voor 1 mei te komen met een oplossing.

De heer Bashir heeft een motie ingediend op stuk nr. 17 over de onvoldoende kwaliteit van het spoor. Hij verzoekt om een winterplan voor het spoor. Die motie wil ik ontraden, want er is door de spoorsector al een actieplan opgesteld, dat ook extern is getoetst. De Kamer heeft dit plan gezien in maart 2010, evenals de externe toets in juli 2010. Ik heb feitenonderzoek toegezegd op basis waarvan geconcludeerd kan worden waarom het maar ten dele gewerkt heeft. Het geeft ook een overzicht van de nog lopende acties uit het actieplan en eventuele acties die nog komen. De motie van de heer Bashir over de Emperbocht op stuk nr. 18 moet ik ontraden. Ik heb in eerste termijn gezegd dat dit project niet bijdraagt aan de beleidsdoelstelling van het kabinet om reistijden tussen de Randstad en de landsdelen te verbeteren. Dit gaat om een bocht op de route Apeldoorn-Arnhem en niet van en naar de Randstad. Als de provincie dit belangrijk vindt, kan zij natuurlijk zelf een verkenning doen. Dat staat haar geheel vrij.

Dan de motie op stuk nr. 19 van de heer Bashir over de snelwegverbinding tussen Amsterdam en Rotterdam, met als doel om de aanleg van de A4 Midden-Delfland voorlopig op te schorten. Ik heb tijdens het eerste debat in deze kabinetsperiode wel gezegd dat ik de meest populaire minister van I en M zou kunnen worden, maar ik word waarschijnlijk de meest impopulaire minister van I en M als ik de aanleg van de A4 Midden-Delfland zou opschorten. Ik ontraad deze motie, want de A4 Midden-Delfland is sowieso nodig om alle verkeersknelpunten op te lossen.

De motie van de heer Bashir op stuk nr. 20 betreft de plannen van de regering voor de ring van Utrecht. Hij stelt dat die plannen zullen leiden tot veel overlast in de omgeving, dat zij zullen leiden tot files op de op- en afritten. Hij verzoekt de regering, geen verslechtering van de

doorstroming in Utrecht te accepteren. Als ik het zo mag interpreteren dat ik met de ring de bereikbaarheid verbeter, zie ik de motie als ondersteuning van het beleid, maar ik heb het idee dat hier bedoeld wordt dat ik alle bereikbaarheidsproblemen, ook in Utrecht, moet oplossen. Als dat zo is, moet ik de motie ontraden. Daar wil ik niet voor aan de lat.

De heer **Bashir** (SP): De motie is heel duidelijk. Er staat namelijk: verzoekt de regering, geen verslechtering te accepteren. Dat betekent niet dat de minister de onbereikbaarheid die er nu is moet oplossen. Het gaat er alleen om geen verslechtering te accepteren van de doorstroming in Utrecht-stad. Volgens mij is dat heel duidelijk.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Dan ben ik duidelijk. Dan ontraad ik de motie.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Je had beter je mond kunnen houden.

De heer **Aptroot** (VVD): We komen er samen wel uit!

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Dan de motie van de heer Bashir op stuk nr. 21 over betaald doorrijden langs files, de door de heer Bashir gedoopte eliterijbanen. Ik heb aangegeven dat ik tol voor nieuwe doorsnijdingen van wegen als mogelijkheid zie. Een rijstrook «betollen» op de bestaande wegen wil ik ook niet. Als dat de essentie van zijn motie is, zie ik deze motie als ondersteuning van mijn beleid.

De **voorzitter**: De heer Dijsselbloem had al eerder zijn vinger opgestoken voor een vraag.

De heer **Dijsselbloem** (PvdA): Voorzitter. Ik kom op voor de motie van de heer Bashir op stuk nummer 20. Je kunt wat er staat duiden als een open deur, maar ik vind dat de minister er niet serieus op reageert. Er staat dat de plannen geen verslechtering van de doorstroming mogen opleveren. Daar kan de minister toch niet tegen zijn? Ook staat er dat er compenserende maatregelen worden genomen als er sprake is van extra overlast voor omwonenden als gevolg van de nieuwe wegenplannen. De minister zou kunnen zeggen dat de motie geen toegevoegde waarde heeft, maar laten wij serieus met moties blijven omgaan.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik ben er serieus mee omgegaan. Ik heb de heer Bashir gevraagd of het over de doorstroming om Utrecht gaat of over de doorstroming in Utrecht. Hij zei dat het gaat om alle doorstroming in de stad. Ik heb gezegd dat ik daar niet over ga en dat ik dat dus niet wil doen. Ik heb een lijstje gezien van wat de personen die hier aanwezig zijn, als beoogde effecten zien op alle binnenwegen in dat stedelijk gebied. Ik vind dat echter geen verantwoordelijkheid die hier op het bord ligt.

De heer **Bashir** (SP): Ik wil een opmerking maken over deze motie. Er staat heel duidelijk dat de plannen voor de ring bij Utrecht geen verslechtering moeten opleveren voor doorstroming in Utrecht. Volgens mij is dat niets anders dan wat de minister wil, namelijk dat de doorstroming wordt verbeterd. Als de minister niet zeker weet of de doorstroming wordt verbeterd, snap ik niet waarom zij doorgaat met die plannen. Daar zijn die plannen immers voor bedoeld. In de kern gaat het mij om het feit dat de omwonenden geen extra overlast mogen ondervinden. Als de minister dat kan onderschrijven, kunnen wij er onderling wel uitkomen en het op die manier aanpassen.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: De heer Bashir brengt mij in verwarring. Nu spreekt hij alsof het gaat over doorstroming op de ring. Daarvoor dragen wij de verantwoordelijkheid, dus dat zal ik doen. Compenserende maatregelen om extra overlast voor omwonenden te voorkomen, moet je altijd nemen en die wil ik ook nemen. Het gaat daarbij om overlast als gevolg van de activiteiten die het Rijk onderneemt. Er zijn ook regionale onderdelen, zoals de NRU, die door de provincie worden gedaan. Voor het rijkswegennet zijn wij echter aan zet. Als het daarom gaat, is het helder. Ik dacht even te begrijpen dat het om alle binnenwegen in de stad zou gaan.

De **voorzitter**: Dus wat is de conclusie van de minister?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik zie de motie als ondersteuning van beleid als ik die zo mag interpreteren dat er geen verslechtering van de doorstroming mag plaatsvinden als gevolg van onze activiteit, de rijksaanleg. Compenserende maatregelen zal ik altijd nemen om de extra overlast voor omwonenden te voorkomen, zolang die binnen de wettelijke eisen passen. Over bovenwettelijk ben ik altijd duidelijk geweest.

De heer **Bashir** (SP): Die uitleg vind ik prima, temeer omdat de minister zegt dat de ingrepen die door het Rijk bij de ring worden gedaan, geen verslechtering van de bereikbaarheid van de stad Utrecht teweeg mogen brengen. Het lijkt mij prima om de compenserende maatregelen te benadrukken.

De **voorzitter**: Ik denk dat de heer Bashir nu iets anders formuleert dan daarnet. De minister geeft haar eigen duiding aan de motie. De heer Bashir heeft driemaal zijn motie geduid en de minister heeft driemaal getracht te antwoorden. De reactie van de heer Bashir nu is anders dan eerst. Dat mag, maar dan geef ik de minister de gelegenheid om opnieuw de duiding te beoordelen. Ik zie iedereen met gefronste wenkbrauwen zitten.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Het is complex. Ik zal het nog één keer zeggen zoals ik het in het begin heb gezegd. Als het gaat om het feit dat er geen verslechtering van de doorstroming op de ring bij Utrecht als gevolg van ons rijksproject mag zijn en om compenserende maatregelen als gevolg van onze wettelijke verplichting om extra overlast voor omwonenden te voorkomen, zie ik de motie als ondersteuning van beleid. Als de heer Bashir mij hier ook verantwoordelijk wil maken voor verslechtering van de doorstroming in Utrecht als gevolg van allerlei zaken, zoals de groei van het verkeer of de NRU, ontraad ik het aannemen van de motie.

De heer **Bashir** (SP): Het laatste wat de minister zegt, staat niet in de motie. Dat wil ik dus ook niet. Als zij leest wat er in de motie staat, is het heel duidelijk wat er staat.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik laat het oordeel over de motie aan de Kamer.

Dan kom ik bij de motie van de heer De Rouwe c.s. Als bestuurder geef ik er de voorkeur aan dat bestuurders naar aanleiding van de MIRT-overleggen komen met een voorstel aan de Kamer, waarna de Kamer vervolgens een reactie geeft. Dit keer is het andersom gegaan. Wij hebben de historie daarvan allemaal kunnen volgen. Ik kan goed leven met de gewijzigde motie, maar laat het oordeel over aan de Kamer. De motie over hoogwaardig openbaar vervoer in Nijmegen zie ik als ondersteuning van beleid als ik die zo mag uitleggen dat de regio zoals

afgesproken eerst de verstedelijkingsvisie actualiseert en op basis van deze visie de consequenties voor het ov in kaart brengt. Dan kan ik de afweging maken met mijn totale financiële actualisatienota Ruimte en mobiliteit. Ik sta op zich positief tegenover de motie.

De heer **Verhoeven** (D66): Dat lijkt mij volgens de MIRT-spelregels.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik ben heel blij dat die MIRT-spelregels er tegenwoordig zo goed in zitten. Ik ontraad het aannemen van de motie over het nachtnet Gelderland. Overleg tussen decentrale overheden en de NS kan hoe dan ook plaatsvinden. Ik heb geen enkele aanwijzing dat de NS hiervoor niet open staan. Het lijkt mij niet goed om nu zelf dit overleg te gaan initiëren. Laat partijen dat eerst maar even zelf doen. Als dat mis lijkt te gaan, kan de Kamer mij aan mijn jasje trekken en zal ik proberen er iets mee te doen. Ik probeer af en toe geen dingen op mijn schouders te nemen die ergens anders thuishoren.

Dan kom ik bij de verbreding van de A27 bij Utrecht, de leefbaarheid in de wijken en de 80 km-vraag. Wij hebben daar eerder naar gekeken. In de eerste MER bleek de 80 km niet noodzakelijk om aan de gevraagde lucht- en geluidseisen te voldoen. De 80 km is dus niet nodig. Daarnaast staat in het regeerakkoord: sneller waar het kan. Ik ben dus niet de eerste om de langzamere variant te accepteren. Ik ontraad het aannemen van deze motie.

Er is een motie ingediend over de snelwegbak bij Amelisweerd met de vraag of die in een andere variant terecht kan komen. Wij hebben de andere varianten onderzocht en al die onderzoeken hebben uitgewezen dat verbreding van de bak noodzakelijk is om de knelpunten op te lossen. Ik zal het gevraagde onderzoek dan ook niet uitvoeren, omdat wij dat al eerder hebben gedaan. Daarmee ontraad ik het aannemen van deze motie.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ik heb een vraag gesteld over die 80 km. De minister zei in haar eerste termijn dat dat niet zou voldoen aan de Europese eisen. Ik heb om een nadere onderbouwing daarvan gevraagd.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik probeer het even uit mijn hoofd te doen. Volgens mij heb ik gezegd dat je dan een spitsstrook moest hebben en dat je ervoor moest zorgen dat de hoofd- en parallelweg beter gescheiden waren dan alleen door strepen. Zo heb ik nog een paar zaken genoemd. Dat leidde ertoe dat het onmogelijk is om daarmee binnen de bestaande bak aan de slag te gaan. Ik moet zeggen dat het voor ons ook fijn zou zijn als dat kon. Dan bespaar je jezelf een hoop kosten. Dat is in elk geval de reden dat dat toen erbuiten gevallen is.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): De vraag is of dat echt verboden is. Ik hoor graag een nadere onderbouwing daarvan. Ik hoor daarover zeer tegenstrijdige berichten. Het is toch vervelend als dat in de lucht blijft hangen, nu wij het toch hebben over luchtkwaliteit.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ja. In de MER krijgt u daarvan een onderbouwing.

Er is een motie ingediend over budget voor de stations, voor fietsenstallingen. Ik ontraad het aannemen van deze motie. Het actieplan komt eraan. Nu al beloven dat het een financieel volledig gedekt plan wordt waarmee alle tekorten aan fietsenstallingen worden weggewerkt, kan ik gewoon niet. Het hangt af van ons eigen budget en van de decentrale overheden die hierin ook een verantwoordelijkheid hebben. In dat kader zou het leveren van een volledig gedekt actieplan onze onderhandelingspositie niet ten goede komen. Ik heb wel gehoord dat iedereen graag zo

snel mogelijk een doorkijk krijgt naar de toekomst. Dan heb ik een debat met de Kamer over wat ik al dan niet kan doen.

De heer **Slob** heeft gevraagd om het emplacement van het station Enschede te verbouwen, inclusief beveiliging. Ik ontraad het aannemen van de motie. Zoals aangegeven, is de wens van de spooransluiting door regio en vervoerders niet ingebracht. De heer Slob zegt mij dat dat komt omdat ik hen heb afgeschrikt. Ik heb evenwel van de regio voor zover ik weet geen plannen gezien voor het laten doorrijden van de trein van Hengelo via Enschede naar Gronau. Ik ben bereid om het nog eens goed na te vragen maar ik spreek geen steun uit voor deze motie als ik het niet nog langs andere wegen te horen krijg.

De heer **Slob** (ChristenUnie): Voorzitter. Het gaat er niet om dat daar direct treinen gaan rijden, maar dat dat ene metertje spoor gelijk wordt meegenomen met het op de kop zetten van de hele boel in 2012. Het zou heel raar zijn als dat niet gebeurt op het moment dat alles in beweging is om de boel daar te verbeteren. Als men uiteindelijk beslist om de lijnen te laten rijden, wat trouwens in de Kamer een breed gedeelde wens was conform een initiatiefnota van de fracties van de ChristenUnie en het CDA, die veel lof heeft gekregen, dan bestaat daartoe straks gewoon de mogelijkheid in dat deel van Nederland. Niet meer, maar ook niet minder.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik snap dat wel. Het idee is: als men dan toch aan de slag gaat, laat dat dan meteen toekomstbestendig gebeuren. Het gaat echter om meer dan een metertje spoor erbij. Het gaat ook om andere spanning, andere beveiligingssystemen richting Duitsland en de inbouw van ERTMS; zoals bekend, is dat geen goedkope activiteit. De regio heeft op dat punt geen enkele actie ondernomen in mijn richting. Ik ontraad daarom het aannemen van de motie.

De heer **Slob** (ChristenUnie): Ik waag nog één poging. Het ERTMS kost inderdaad geld. Er ligt op dit moment een amendement bij de Kamer waarop u positief hebt gereageerd waarmee middelen beschikbaar worden gesteld voor ERTMS. Van mij mag u gebruik daarvan maken voor dit onderdeel. Dan hebben wij dat probleem opgelost. U wilt verder heel graag een brief ontvangen vanuit de regio. Die moet er volgens mij kunnen komen. Ik hoor uit de zaal van de gedeputeerde dat die er morgen komt. Dan hebben wij het helemaal rond. De financiën zijn geregeld, dus we kunnen door.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik heb het oordeel over de ERTMS-motie aan de Kamer gelaten. Wij zullen zien of die wordt aangenomen. Ik zal het oordeel over deze motie ook aan de Kamer laten. Dan kijken we of dit geregeld kan worden.

Ik kom bij de motie over de N35 Zwolle-Wijthmen. Ik ontraad die motie. De eerdere motie hierover is inderdaad ondersteund, maar met de toelichting dat in relatie tot de spoorlijn eerst met de regio wordt gesproken over decentralisatie. Dat gesprek is net opgestart en ik wacht graag de resultaten daarvan af.

Er is ook een motie ingediend over station Bilthoven. Ik beschouw die als een ondersteuning van beleid, maar wel met de volgende uitleg. Of inhaalsporen nodig zijn, is allerminst zeker. Ik begrijp echter dat dit nu wordt voorgesteld om de ontwikkeling in de toekomst niet onmogelijk te maken. Ik zal het laten uitzoeken door ProRail en de Kamer daarover informeren.

Ik ontraad het aannemen van de motie over station Berkel-Enschot. Anders dan de heer Slob wenst, hebben wij het criterium «bedieningsgarantie NS bij nieuwe stations» niet afgeschaft. Zonder de garantie dat de vervoerder echt bij het nieuwe station gaat stoppen, heeft het bouwen van een nieuw station geen zin. Over het station Berkel-Enschot kan overleg

plaatsvinden tussen de gemeente en de NS om het reizigerspotentieel eventueel te vergroten. Dat potentieel is er tot 2020 nog niet, voor zover mijn gegevens gaan.

De heer **Slob** (ChristenUnie): De Kamer heeft uitgesproken dat het vereiste van de dienstgarantie geschrapt mag worden. Daarover is in de Kamer een motie aangenomen. Die kan de regering niet zomaar naast zich neerleggen.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Dan moet u aangeven wanneer die motie is ingediend.

De heer **Slob** (ChristenUnie): Ik heb het nummer meegegeven: 31 801, nr. 8. Dat staat ook in de motie.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik moet dat even bezien. Ik kom daarop terug.

Er is verder een motie ingediend over een kleine capaciteitsuitbreiding op de Valleilijn. Ik ontraad het aannemen van die motie. De quick scan is al uitgevoerd en er worden ook maatregelen uitgevoerd bij Barneveld. Als er later nog meer plannen zijn, dan kan de provincie dat melden. Dan pakken wij dit samen op. Deze werkwijze hebben wij eerder afgesproken met de provincies. Dit punt toevoegen aan de verkenning N35 levert vertraging op. Dat is een belangrijk element.

De heer **Dijsselbloem** (PvdA): Ik ben even de draad kwijt. Waar zijn wij nu?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Wij waren bij de motie over de N35 Valleilijn. Ik heb gezegd dat ik het aannemen van die motie ontraad omdat de quick scan al is uitgevoerd. Er is afgesproken dat latere plannen met de provincie worden bekeken en eventueel samen worden opgepakt. Wij hebben dat afgesproken met de provincie. Als het punt nu wordt toegevoegd aan de verkenning N35, dan leidt dat tot een vertraging. Dat probeerde ik te zeggen.

De **voorzitter**: Het betreft motie nummer 16.

De heer **Dijsselbloem** (PvdA): De minister legt een link met de verkenning N35. Daardoor raak ik elke keer het spoor kwijt. Deze motie gaat over de Valleilijn. Er wordt ten onrechte een link gelegd tussen twee projecten.

De heer **Slob** (ChristenUnie): Voorzitter, nog even ter aanvulling. Wij hebben de afgelopen tijd met ontzettend veel problemen in Utrecht CS te maken gehad omdat dat een knooppunt is. Het verzoek in deze motie kan een oplossing bieden in het geval er weer calamiteiten ontstaan. Het heeft puur en alleen betrekking op het spoor, maar nu wordt de weg erbij gehaald. Ik geef toe dat ik in mijn bijdrage de weg heb genoemd omdat daarbij ook het een en ander aan de orde is. Ik heb dat nu echter niet meer aan de orde gesteld. Ik heb mij geconcentreerd op de Valleilijn.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik zie ook dat daarmee het deel over de vertraging wegvalt. Ik heb het aannemen van de motie ontraden omdat deze al is uitgevoerd en omdat wij daarover in gesprek zijn met de provincie. Het oordeel is daarmee volgens mij altijd aan de Kamer.

De heer **Dijsselbloem** (PvdA): Voorzitter. De intentie van de motie is om een omleidingsroute te creëren via Ede-Wageningen en dan over de

Valleilijn. Wat in de overwegingen centraal staat, is niet uitgevoerd. Dus de minister refereert misschien aan andere, kleine verbeteringen die al wel zijn afgesproken met de provincie, maar dit doel van de motie van de heer Slob en mijzelf is echt nog niet uitgevoerd. Misschien kan de minister op dat idee, dat wel zeer actueel is, nog reageren.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik blijf bij wat ik heb gezegd. Wij hebben nu met de provincie afgesproken dat als er meer ideeën zijn – deze waren nog niet binnengekomen – wij die samen met hen zouden gaan oppakken. Ik vind dat je daarover wel met elkaar in gesprek moet zijn. Oordeel Kamer is prima als ik hiernaar kijk. Ik ga naar de volgende motie, waarin wordt gevraagd om in het MIRT-projectenboek een prioriteitsstelling te verbinden aan de verschillende projecten. Ik heb vandaag de heer De Jong ook toegelicht hoe ik tot de overweging en prioritering wil komen. Als hij deze aanpak met mij deelt, zie ik deze motie ook als ondersteuning van beleid. Dan de motie over de flessenhals-top 10. Ik hoorde de heer Verhoeven daarover nog iets zeggen, maar volgens mij had hij ook nog een eerste bladzijde over filering van files gemaakt, dus heeft hij ook nog zo'n lijstje ergens in zijn zak zitten.

De heer **Verhoeven** (D66): Dit is een heel duidelijk geval van uitlokking!

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik mocht toen niet, maar nu wel!

De heer **Verhoeven** (D66): Dat geeft mij het recht om even te reageren. Voor mijn filefileer-top 5 had ik een heel zware motie in voorbereiding. U heeft toen gezegd dat u een actualisatie wilde verrichten van de Nota Mobiliteit en dat u hierover best een belangrijke paragraaf wilde opnemen. Daarop heb ik die motie weer keurig in mijn binnenzak gestopt, dus daar is geen zwaar lijstje neergelegd. Ik heb dus gewoon vertrouwen in de minister dat de fileaanpak op een brede manier gaat gebeuren, niet alleen met asfalt. In dit geval heb ik het lijstje juist in mijn zak gehouden uit bescheidenheid om niet al die valse beloften en zware lijstjes te hanteren. Dus in dezen hoop ik toch een kleine correctie te kunnen bewerkstelligen.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik ben blij met uw bescheidenheid. Dan wil ik nu overgaan naar het misschien minder bescheiden lijstje van de PVV.

De heer De Jong vraagt mij om een flessenhals-top 10 op te stellen. Dat ligt eveneens heel erg in lijn met het fileknelpuntenonderzoek dat wij ook altijd doen in het MIRT, zoals u ook hebt kunnen zien in de file-top 50. Bij de flessenhals-top 10 van de heer De Jong zit ook wel een aantal zaken dat niet echt voorkomt in die file-top 50, bijvoorbeeld de A3. Maar als het gaat om het bevorderen van de doorstroming op de wegen, vindt hij mij aan zijn zijde. Ik kom graag met een nadere invulling van die benadering in de actualisatie van de Nota Mobiliteit in de zomer. Dus ik zie de motie als ondersteuning van beleid.

De heer **De Jong** (PVV): Ik dank de minister daarvoor. Bij het lijstje dat wij in eerste termijn hebben gegeven, heb ik ook gezegd dat het voorbeelden zijn en dat de flessenhals-top 10 bij de minister ligt. Ik ben blij dat de minister dit overneemt.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Dan heeft de heer Dijsselbloem nog een kleine voorraad moties voor de regering in petto. De eerste motie vind ik nog het meest ingewikkeld. Hij vraagt daarin om ook te investeren in bovenwettelijke maatregelen. Hij begon zijn

toelichting met de vraag of ik hier star in ben. Ik zou zeggen: nee, want als je net het laatste zetje ergens mee kunt geven, moet je dat volgens mij ook gewoon doen en dan moet je daarin niet star zijn. Maar zoals dit nu is opgenomen in de motie, waarin de regering wordt verzocht om in de toekomst ook waar nodig te investeren in bovenwettelijke inpassingsmaatregelen, ben ik eigenlijk gewoon weer terug bij ontrading ervan. Immers, in het regeerakkoord staat dat er niet bovenwettelijk wordt ingepast. Dat budget moeten wij voortaan ergens anders laten liggen. Ik wil de heer Dijsselbloem toezeggen dat ik niet de meest starre zal zijn in dezen, maar wanneer ik dit aanneem, zit ik weer precies in de oude situatie, waarbij wij projecten die wij willen realiseren niet gedaan krijgen omdat er meer en meer wensen komen vanuit de omgeving. Dus met goed fatsoen hiermee omgaan ja, maar opnemen dat wij voortaan weer bovenwettelijk gaan financieren, is in strijd met het regeerakkoord. Dus ik ontraad de motie. Dit is een beetje een uitgebreide toelichting omdat ik wil laten zien dat ik niet star ben in dezen, maar wel ten aanzien van de motie zoals de heer Dijsselbloem die heeft opgesteld.

De heer **Dijsselbloem** (PvdA): Ik dank de minister voor haar antwoord, omdat zij in ieder geval de nogal starre tekst van het regeerakkoord hier nadrukkelijk relativeert en zegt dat zij hiermee verstandig zal omgaan. Waar smeerolie nodig is, zal die worden geboden. Ik zal nog even kijken naar de tekst van de motie om te zien of ik weer een stap richting de minister kan zetten. Een andere optie is dat ik de motie zelfs intrek, maar daarover ga ik nog even nadenken. Ik geloof dat wij tot elkaar komen.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik ben benieuwd of het dan olie wordt of een druppeltje! Ik merk het wel. De A15 hervatten en voor de zomer besluitvorming, is een oude wens van de heer Dijsselbloem, die hij toch als gast hier dan nog weer even komt inbrengen. Dat is een ondersteuning van beleid. Ik wil ook voor de zomer het besluit hierover nemen, zoals ik de Kamer al heb toegezegd in het eerste debat. De stappen die de heer Dijsselbloem schetst, zijn ook allemaal al in gang gezet.

Dan kom ik bij de motie over de MIRT-verkenning het Gooi, die ik ontraad. Ik heb ook in eerste termijn aangegeven dat het nu te vroeg is om tot een verkenning te besluiten. Het kan nog even aan de orde komen bij het verlengde MIRT en de eerste invulling op basis van de NMCA.

De heer **Aptroot** (VVD): Voorzitter, ik wil even terug, want de volgorde klopte niet. Ik zat onthutst te zoeken. De A15 staat in motie nr. 37, dus wij hebben twee moties overgeslagen. Wat was het advies van de minister daarover?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Motie nr. 37 zie ik als een ondersteuning van beleid. Motie nr. 36 over het Gooi heb ik ontraden. Dan ben ik nu bij nr. 35. Wij gaan gewoon de andere kant op. Die motie gaat over beheer en onderhoud. Ik vond het ook wel heel sympathiek dat de Kamer mij wilde steunen om niet alleen maar politiek leuke dingen te doen, maar ook wat aan beheer en onderhoud. Alleen, bij het woord «alvorens» de overige beschikbare financiële ruimte in het MIRT nader wordt ingevuld moest ik nog even slikken. Ik zou willen zeggen dat ik zelf ga komen met een voorstel om beheer en onderhoud ook een betere plek te geven in de toekomst. Ik zal daarbij ook in de tijd aangeven aan welk budgettair beslag je dan zou moeten denken. Ik kom daarop terug bij de actualisatie. Ik ontraad het om altijd voorrang te geven aan de overige beschikbare financiële ruimte in het MIRT. Ik wil dat ook nog wel even toelichten. Ook over onderhoud en de stand van zaken kun je verschillen. Mijn huis is ook niet altijd op en top geschilderd aan de buitenkant, dus mijn vensterbanken hebben duidelijk achterstallig onderhoud, maar ik kan

wel kiezen om dat nu dit jaar te doen, volgend jaar of het jaar daarop. Dus ook daar zitten politieke keuzes in. Dat is de reden waarom ik zeg «niet alvorens».

De heer **Dijsselbloem** (PvdA): Ik heb het woord «alvorens» opgeschreven omdat de minister zelf het bedrag afpelde. Zij zei: dan moet ik nog reserveren voor onderhoud en beheer. Zij maakte een soort afpelsom en kwam toen tot 21 mld. Ik vond het gewoon verstandig om eerst te kijken wat er nodig is. Natuurlijk zit daar een zekere subjectiviteit in. Uiteraard mag zij een politiek oordeel vellen over wat er nodig is voor goed onderhoud en beheer van wat wij hebben. Maar de volgorde zou wel moeten zijn: eerst bepalen wij dat voordat er wordt gezegd: dan is dit de vrije ruimte waarover ik ga praten met de Kamer en met de regio's. Zo heb ik het woord «alvorens» bedoeld. Dus ik heb eigenlijk de redenering van de minister gevolgd, die op mij zindelijk overkwam.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik vind die ook heel sympathiek. Ik probeer eigenlijk te zeggen dat het goed mogelijk is om te besluiten niet te proberen, meteen al het achterstallig onderhoud te repareren door volledig beslag te leggen op de vrije middelen van het MIRT. Het is mogelijk om aan te geven dat we dat achterstallig onderhoud langzaam over de jaren willen inlopen. Dat betekent dat we niet al het achterstallig beheer en onderhoud hebben «geregeld» voordat we met andere projecten in zee gaan. Ik zou dus goed kunnen zeggen dat ik de achterstand in 2021, 2022, 2023 en 2024 langzaam wil inhalen. Dat betekent echter ook dat ik wel projecten doe in jaren waarin ik nog niet de volledige achterstand heb ingelopen. Daarom ben ik voorzichtig met het woord «alvorens». Maar ik denk eigenlijk dat wij op één lijn zitten als het gaat om het belang van achterstallig onderhoud.

De heer **Dijsselbloem** (PvdA): Ik kan met die uitleg van de minister prima leven. Volgens mij hoeft de motie dus niet te worden aangepast. Het gaat hier echter wel om de volgorde: nadat we hebben vastgesteld wat er gewoon nodig is voor verstandig onderhoud en beheer – dan hoeft echt niet het achterstallig onderhoud meteen te worden weggewerkt – komen we toe aan nieuwe werken.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik beschouw die motie als ondersteuning van beleid.

De laatste motie, namelijk die op stuk nr. 38, heeft betrekking op het spoorvervoer Heerlen-Aken. Ik beschouw die motie als ondersteuning van beleid. Het geld voor het Nederlandse deel voor deze nieuwe verbinding is beschikbaar. Het is een regionaal initiatief, dus in principe is het aan de provincie om dit met de Duitse collega's op te nemen. Ik zal dat zelf ook doen, omdat we daaraan rijksgeld besteden uit het amendement van de Kamer.

Ik zou nog kort terugkomen op de motie over Berkel-Enschot. Die heeft betrekking op het schrappen van de bedieningsplicht. Die motie is aangenomen, maar een en ander is geplaatst in het kader van de nieuwe vervoersconcessie. Die is er nog niet. Oud-minister Eurlings heeft aan die motie de uitleg gegeven – dat heb ik althans begrepen – dat we in het kader van die nieuwe concessie zullen nagaan hoe besluitvorming over nieuwe stations soepeler kan verlopen. Dat is de reactie die ik daarop terugkrijg. Als de interpretatie van die motie anders is, verneem ik dat graag. Een en ander is dus niet gewijzigd in de bestaande concessie. Ik denk dat dat logisch is, want dat kun je niet zomaar doen.

De **voorzitter**: Dit was de beantwoording van het kabinet in tweede termijn. Ik heb zes toezeggingen genoteerd.

- De minister doet de Kamer een voorstel toekomen voor financiële spelregels ten behoeve van het opnemen van nieuwe projecten in het MIRT Projectenboek.
- De minister zal de Kamer voor de zomer van 2011 informeren over de stand van zaken inzake de A15 bij Arnhem en de regioverzoeken tot een voortvarende besluitvorming.
- In april 2011 zal de minister het actieplan fietsparkeren aan de Kamer doen toekomen.
- De minister zegt toe dat zij de Kamer voor dinsdag 14 december, 12.00 uur, de analyse toestuurt van datgene wat er zaterdag 4 december misging op het spoor, inclusief verbeterpunten voor de winterhardheid van het spoor.
- De minister zal de Kamer voor juli 2011 informeren over de mogelijkheden inzake een eventuele ontwikkeling van station Schiedam-Kethel.
- De minister zal de Kamer informeren over de mogelijkheden bij station Bilthoven inzake de inhaalsporen en de toekomstbestendige realisatie van viaducten. De vraag is binnen welke termijn dat zal gebeuren.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Dat kan ik doen voor de zomer van volgend jaar.

De heer **De Rouwe** (CDA): Een procedureel punt, omdat wij vandaag ook de motie besproken hebben die tijdens de begroting is behandeld. Graag geef ik aan dat ik die morgen in stemming wil brengen.

De **voorzitter**: Die motie hoort ook bij de begrotingsbehandeling. Wij stemmen over deze moties trouwens op donderdag 16 december, de laatste Kamerdag. Dat doen wij omdat het notaoverleg Water komende maandag van start gaat. Dat wordt meegewogen. Ik dank de minister, maar met name de Kamerleden voor het feit dat ze na de hectiek van vanmorgen zo constructief vergaderd hebben. Ik hoop dat volgende sessies weer zo constructief mogen zijn.

Sluiting 20.36 uur.

¹ Samenstelling:

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

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

² Samenstelling:

Leden: Dijkma (PvdA), voorzitter, Van Beek (VVD), Van der Staaij (SGP), Koopmans (CDA), Van Bochove (CDA), Aptroot (VVD), ondervoorzitter, Smilde (CDA), Irrgang (SP), Ortega-Martijn (ChristenUnie), Brinkman (PVV), Van Raak (SP), Thieme (PvdD), Dibi (GroenLinks), Heijnen (PvdA), Elissen (PVV), Monasch (PvdA), Schouw (D66), Marcouch (PvdA), De Boer (VVD), Hennis-Plasschaert (VVD), Lucassen (PVV), Verhoeven (D66) en Grashoff (GroenLinks).

Plv. leden: Van Dam (PvdA), Van der Burg (VVD), Dijkgraaf (SGP), Sterk (CDA), Bruins Slot (CDA), Van der Steur (VVD), Knops (CDA), Karabulut (SP), Rouvoet (ChristenUnie), Van Klaveren (PVV), Jansen (SP), Ouwehand (PvdD), Van Gent (GroenLinks), Kuiken (PvdA), Fritsma (PVV), Vermeij (PvdA), Pechtold (D66), Wolbert (PvdA), Van Nieuwenhuizen (VVD), Taverne (VVD), Bontes (PVV), Hachchi (D66) en Voortman (GroenLinks).

³ Samenstelling:

Leden: Dijkma (PvdA), Snijder-Hazelhoff (VVD), Verburg (CDA), Koopmans (CDA), Van der Ham (D66), voorzitter, Smeets (PvdA), Samsom (PvdA), Jansen (SP), ondervoorzitter, Jacobi (PvdA), Koppejan (CDA), Graus (PVV), Thieme (PvdD), Gesthuizen (SP), Wiegman-van Meppelen Scheppink (ChristenUnie), Van Tongeren (GroenLinks), Ziengs (VVD), Braakhuis (GroenLinks), Gerbrands (PVV), Lodders (VVD), Van Vliet (PVV), Dijkgraaf (SGP), Schaart (VVD) en Verhoeven (D66).

Plv. leden: Jadnanansing (PvdA), Elias (VVD), Ormel (CDA), Blanksma-van der Heuvel (PvdA), Koolmees (D66), Van der Veen (PvdA), Klijsma (PvdA), Irrgang (SP), Groot (PvdA), Bijleveld-Schouten (CDA), Tony van Dijck (PVV), Ouwehand (PvdD), Van Gerven (SP), Ortega-Martijn (ChristenUnie), Klaver (GroenLinks), Leegte (VVD), Grashoff (GroenLinks), De Mos (PVV), Taverne (VVD), Van Bommel (PVV), Van der Staaij (SGP), Houwers (VVD) en Van Veldhoven (D66).