

Vergaderjaar 2011–2012

33 000 A

Vaststelling van de begrotingsstaat van het Infrastructuurfonds voor het jaar 2012

Nr. 57

VERSLAG VAN EEN NOTAOVERLEG

Vastgesteld 31 januari 2012

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu¹ heeft op 12 december 2011 overleg gevoerd met minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus van Infrastructuur en Milieu over **het MIRT**.

(De volledige agenda is opgenomen aan het eind van dit verslag).

Van het overleg brengt de commissie bijgaand stenografisch verslag uit.

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

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

¹ Samenstelling:

Leden: Dijkzema (PvdA), Van Gent (GroenLinks), Snijder-Hazelhoff (VVD), voorzitter, Slob (ChristenUnie), Haverkamp (CDA), Aptroot (VVD), Samsom (PvdA), Paulus Jansen (SP), 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), Leegte (VVD), De Caluwé (VVD) en Holtackers (CDA).

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

Stenografisch verslag van een notaoverleg van de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu

Maandag 12 december 2011
10.00 uur

Voorzitter: Snijder-Hazelhoff

Aanwezig zijn 11 leden der Kamer, te weten:

Snijder-Hazelhoff, Paulus Jansen, De Caluwé, Aptroot, Kuiken, De Jong, De Rouwe, Bashir, Verhoeven, Van Gent en Wiegman-van Meppelen Scheppink.

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

De **voorzitter**: Ik heet de minister en haar ambtenaren welkom, net als de collega's en de belangstellenden op de tribune. Wellicht denkt een enkeling dat we tijd zat hebben vandaag, tijd speelt geen rol, zoals ook mijn natuurlijke neiging is, maar de praktijk heeft mij geleerd dat het in werkelijkheid vaak krappier is dan je denkt. Ik stel voor om in de eerste termijn van de Kamer twee interrupties per woordvoerder toe te staan, want dan houden we zo veel mogelijk tijd over voor het debat met de minister. Bij een fractie met meerdere sprekers, zoals de VVD als enige is, wordt de spreektijd over de woordvoerders verdeeld. Ik zal een minuut voordat de opgegeven spreektijd voorbij is, een seintje geven. Ik heb nog een verzoek ontvangen van de fractie van de ChristenUnie. De heer Slob is verhinderd en wordt vertegenwoordigd door mevrouw Wiegman, maar dat kan zij alleen in eerste termijn, begreep ik. Zij heeft het verzoek gedaan of zij al in eerste termijn haar moties kan indienen. Gaan de collega's daarmee akkoord?

De heer **Aptroot** (VVD): Ik heb daar alle begrip voor en ga er natuurlijk mee akkoord, maar ik neem wel aan dat de ChristenUnie naar aanleiding van de beantwoording van de minister overweegt of een motie nog nodig is of dat de toezegging voldoende is, want het zou wel aardig zijn als wij wat minder moties zouden indienen. De lijsten zijn voor niemand meer te volgen, zo lang zijn ze.

Mevrouw **Wiegman-van Meppelen Scheppink** (ChristenUnie): Ik kan u zeggen dat de rest van het debat zal worden gevolgd door een beleidsmedewerker. De beantwoording zal er zeker een rol bij spelen of wij de moties al dan niet in stemming brengen of eventueel zullen aanpassen.

De heer **Bashir** (SP): Voorzitter. Ik vind twee interrupties te weinig, want het is een heel lange dag. In plaats van alleen maar onze eigen tekst voor te lezen is het ook goed als er een beetje interactie is tussen partijen. Mijn verzoek is om daar een beetje soepel mee om te gaan.

De **voorzitter**: Het is een verleidelijk verzoek, maar de ervaring heeft geleerd dat het verstandig is om krap te beginnen en langzamerhand de teugels te laten vieren als daarvoor ruimte bestaat. Als we uitlopen, is er straks te weinig ruimte voor het debat met de minister en dat vind ik nog veel vervelender. Als er collega's zijn die er ook zo over denken, moeten zij dat nu zeggen, want nu kunnen we de spelregels nog veranderen. Ik zou zelf vasthouden aan twee interrupties.

De heer **Verhoeven** (D66): Ik steun de opmerking van de heer Bashir dat drie interrupties moeten worden toegestaan, maar als je gedurende het

debat ziet dat je collega's goede dingen zeggen, vind ik dat je de verantwoordelijkheid moet nemen om die drie interrupties niet per se op te maken.

Mevrouw **Kuiken** (PvdA): Ik zou ook zeggen: drie interrupties en onszelf een beetje matigen in de tijd die we spreken. Dan hebben we een mooie balans.

De **voorzitter**: Dan ga ik u er ook aan houden dat er in de interrupties in een vrij hoog tempo een vraag wordt gesteld.

De heer **Aptroot** (VVD): Voorzitter. De VVD is positief over de kabinetsaanpak inzake ruimte, infrastructuur en transport. De provincies en gemeenten bepalen zo veel mogelijk zelf hun ruimtelijke indeling. Er wordt voortvarend gewerkt aan de infrastructuur van ons land en daarbij wordt prioriteit gegeven aan de hoofdroutes die van belang zijn voor onze economie. Een betere infrastructuur en meer capaciteit zijn nodig voor Nederland om in de toekomst de kost te kunnen verdienen.

De minister neemt besluit op besluit voor weginvesteringen: afgelopen week over de nieuwe westelijke oeververbinding, de verbinding A13–A16 en de parallelstructuur A4 bij Den Haag. Daarnaast worden er veel aanvullende investeringen gedaan in het kader van het programma Beter Benutten. Niet alleen op de wegen wordt vooruitgang geboekt, ook het grensoverschrijdend spoorvervoer wordt verbeterd. In de komende MIRT-overleggen worden nadere besluiten genomen over de middelen die zijn gereserveerd. De VVD feliciteert de minister, het kabinet en Nederland met deze grote stappen vooruit voor de weginvesteringen, beter openbaar vervoer en aanvullende maatregelen in de regio. Wij zijn grosso modo zeer tevreden.

Positief vinden we ook dat de minister 25 mln. beschikbaar stelt voor de acute knelpunten bij de parkeercapaciteit en de verzorgingsplaatsen voor vrachtauto's op de belangrijke corridors A1, A4, A12, A67, A7 en de A50. Er wordt met marktpartijen overlegd over wat zij kunnen doen. Dat vinden wij goed, maar in de stukken staat niet dat het probleem grotendeels wordt veroorzaakt door het Duitse rijverbod voor vrachtauto's op zon- en feestdagen en de Maut. Wij vragen de minister, die het voor de Betuwe-route goed heeft geregeld, of zij met haar Duitse collega wil gaan praten over het zondagrijverbod en de manier waarop de Maut werkt. Als dat wordt aangepast, zou het transport in Europa een stuk beter en efficiënter kunnen.

Dan wil ik graag een rondje maken langs de projecten in Nederland. Ik begin in Noord-Nederland, Groningen, Friesland, Drenthe. Wij zijn tevreden dat er overeenstemming is over de zuidelijke ringweg bij Groningen en wij willen graag weten wanneer het ontwerptracébesluit verwacht kan worden. Wij zien ook dat de regio en het Rijk afspraken hebben gemaakt over het klaverblad A7–N33. Wij willen weten wanneer het tracébesluit komt over het klaverblad bij Zuidbroek. Het is prima dat er eindelijk extra geld beschikbaar is gesteld voor het A6-knooppunt bij Joure, het enige van die soort op het Nederlandse autosnelwegennet. Dat geldt ook voor de traverse bij Harlingen. In de stukken staat dat wordt gestreefd naar een realisatieovereenkomst, uiterlijk eind 2011, en dat is het langzamerhand. Wij willen weten of die overeenkomsten er zijn of anders deze maand nog komen.

Er is een tekort van 17 mln. bij het Atalanta- of Dierenparkproject in het centrum van Emmen. Wij constateren tot ons verdriet dat andere ministeries geen bijdrage willen leveren. Wij kunnen niet helemaal beoordelen of de businesscase wel solide is. Wij vragen om nog eens te kijken naar de bijdrage van het Rijk, niet om het hele tekort weg te werken, maar wellicht kan dit ministerie nog iets extra bijdragen aan de weginvesteringen die bij dit project horen.

Dan kom ik bij Overijssel en Gelderland. De verbreding van de A1 tussen Apeldoorn en Deventer en van Deventer naar Azelo is uiterst belangrijk. Er is overeenstemming over dat het 2x4 en 2x3 rijstroken worden. Begin volgend jaar wordt het voorkeursbesluit genomen. Wij vinden het belangrijk dat wordt onderzocht of het project eerder dan 2020 kan worden gerealiseerd. Wij vragen de minister of erop wordt gemikt om de werkzaamheden in 2017 te starten. Dat zouden we heel prettig vinden. Lukt dat qua voorfinanciering?

De minister schrijft dat de N35 tussen Nijverdal en Wierden volgens de regels geen prioriteit heeft, en dat klopt natuurlijk. Wij begrijpen de wens van de regio en van het bedrijfsleven om dat aan te pakken. Onze vraag is of het mogelijk is om de N35 Nijverdal–Wierden toch te realiseren door een bepaalde procentuele bijdrage van het Rijk in het vooruitzicht te stellen, als provincie en regio verder voor het geld zorgen.

De A28 gaat op de schop. De provincie Overijssel pakt gelijktijdig de N340 tussen Zwolle en Ommen aan. Dat wordt eindelijk een fatsoenlijke weg met 2x2 rijstroken en 100 km/u in plaats van 80 km/u, maar de aansluiting tussen de A28 en de N340 moet nog wordt geregeld. Wij hebben begrepen dat provincie en Rijk 30 mln. bijeen hebben gebracht. Er ontbreekt slechts 10 mln., maar dat is nog steeds veel geld. Kan de minister erover overleggen of wij het in orde kunnen krijgen als provincie en regio hun best doen en het ministerie wat betreft dat laatste tekort nog een kleine bijdrage levert?

Dan ga ik naar Noord-Holland, Flevoland en Utrecht. Wij constateren dat de snelwegbus op de A27 tussen Almere, het Gooi en Utrecht de vluchtstrook op gaat. Wij vinden het prima dat de vluchtstrook efficiënter wordt gebruikt, maar wij zien veel liever dat de vluchtstrook kan worden gebruikt voor alle verkeer op de A27, met name bij het enorme knelpunt bij Eemnes. We hebben hierover vorig jaar een motie ingediend, maar wij merken dat het kabinet terughoudend is. Hoe hoog zijn de meerkosten om van de vluchtstrook bij de A27 een echte spitsstrook te maken, gezien recente aanbestedingen? De markt vraagt om werk en dan heeft niet alleen de snelwegbus, maar alle verkeer daar een strook extra.

Er is brede steun voor de spoedaanpak van de A28 Utrecht–Amersfoort en wij zijn daar blij mee, met uitzondering van de afsluiting van de aansluiting Hoevelaken. Wij begrijpen de zorg van het bedrijfsleven en van de inwoners. Wij vragen de minister om er nog eens naar te kijken en de Kamer daarover te rapporteren, want er is nog geen definitief besluit genomen.

Dan kom ik op Noord-Holland. Er is een klein stukje snelweg dat ontbreekt bij de verbinding tussen de A8 en de A9. In het MIRT wordt aangekondigd dat er nader onderzoek wordt gedaan. Wij vinden het heel interessant dat de provincie Noord-Holland heeft aangeboden om veel meer dan de helft van de kosten te betalen; naar ik meen een bijdrage van 110 van de 170 mln. die het gaat kosten, zodat die laatste kilometers autosnelweg de rijksoverheid relatief weinig zullen kosten. Wij vragen de minister om dit project naar voren te halen, zodat we dit stukje snelweg, dit ontbrekende schakeltje, voor ruim een derde van de investeringskosten voor elkaar kunnen krijgen.

Bij de Zuidvleugel zijn wij enthousiast over de recente besluiten over de tweede westelijke oeververbinding, de A13–A16 en de maatregelen aan de A4 in de Haagse regio. Wij zien dat er bij elke variant voor- en nadelen zijn en dus ook voor- en tegenstanders; mensen die heel gelukkig zijn en mensen die teleurgesteld zijn. De noodzaak van die wegen is wat ons betreft overduidelijk. Wie dat ontkent, nemen wij niet serieus. Wij begrijpen de keuze voor de Blankenburgtunnel omdat de doorstroming beter is en omdat de financiën veel gunstiger uitpakken dan bij de Oranjetunnel. Het is ons niet geheel duidelijk wat de financiële gevolgen zijn van de varianten oost, west en middendoor. Al deze varianten hebben een nogal grote bandbreedte. Als een variant die de goedkoopste was,

wat duurder uitpakt, wordt deze opeens toch wat duurder dan de andere variant die dan weer goedkoper uitpakt. Is het mogelijk om nu of in de komende weken iets scherper in beeld te krijgen wat de verwachte kosten zijn, zodat we een betere financiële afweging tussen de varianten kunnen maken?

De planstudie voor de A15 tussen Papendrecht en Gorcum is stilgelegd, maar het gaat wel om een hoofdas, waar veel files zijn, dus wij zijn daar niet gelukkig mee. Wij vinden echt dat de A15 van Rotterdam tot aan de A12 bij de Duitse grens verbreed moet worden.

De heer **Verhoeven** (D66): De heer Aptroot sprak over de Blankenburg-tunnel en ging toen meteen door naar het volgende project, maar ik heb hierover een vraag. Hij gaat voorbij aan het feit dat er ook tol wordt geheven.

De heer **Aptroot** (VVD): Daar kom ik straks op terug. Het tolverhaal heb ik apart.

Voorzitter. De kruising A15 en de afslag Wijngaarden worden aangepakt voor onderhoud. We hebben van de gemeenten in de buurt gehoord dat het minder dan 10 mln. zou kosten, als het eerste stuk flessenhals daar wordt weggehaald doordat de verbreding daar begint. Ik kan dat niet beoordelen, maar ik wil weten of de minister bereid is om de Kamer komend voorjaar te informeren wat het zou betekenen als wij het eerste stukje verbreding daar oplossen, als die kruising toch wordt aangepakt. Dan zijn we daar een knelpunt kwijt.

Er wordt uiterlijk 1 februari 2012 een besluit genomen over de Hoekse spoorlijn. Het lijkt de VVD-fractie logisch om de Hoekse lijn af te schakelen van het hoofdnet, dus bij NS weg te halen, en om deze te koppelen aan het regionale net, RandstadRail, en daarmee aan het Rotterdamse en Haagse tram- en metronet dat we binnenkort gaan aanbesteden. We kunnen dat allemaal in een keer meenemen. Graag een reactie van de minister.

Wij hopen dat het lukt om de A58 in Brabant voor 2020 te realiseren. Er is sprake van dat de provincie Brabant voorfinanciert. Wij gaan ervan uit dat de minister daarvoor ruimte biedt, want zij moet bekijken of dat binnen de comptabiliteitsregels past. Wanneer worden de laatste besluiten genomen en kan de schop de grond in? Ik vraag de minister om maximaal mee te werken aan de voorfinanciering.

Wij hebben er begrip voor dat de A27 en A58 voorrang hebben, maar wij vinden dat daarna de A59 moet worden aangepakt. De kruisingen vormen het grootste probleem. Ik neem aan dat de andere woordvoerders hierover ook zullen spreken. Wij hebben de indruk dat het knooppunt Hooipolder op de kruising van de A27 en de A59 half wordt aangepakt. Bij het knooppunt Waalwijk op de N261, een rijksweg, is de snelheid teruggebracht naar 70 km/u, zo slecht is het daar. Wij vragen de minister om voortvarend met de provincie en de gemeenten verder te praten, om deze twee knooppunten als eerste aan te pakken en om op termijn te groeien naar een A59 met 2x3 rijstroken en ongelijkvloerse kruisingen. Wij zijn er bijzonder tevreden over dat de motie-Aptroot/Koopmans zo goed is uitgevoerd. Dank voor de steun van de andere fracties hiervoor. De N65 wordt nu aangepakt. De doorstroming wordt verbeterd. De bak in Vught betekent dat het daar weer prima wordt. Wij complimenteren niet alleen de minister, maar ook de regio en de provincie, die fors hebben meebetaald en meegedacht over niet alleen de meest luxe, maar ook de meest haalbare variant. Wij lezen dat voor de zomer van 2012 het definitieve besluit wordt genomen. Wanneer gaat de schop de grond in en gaan de bulldozers rijden?

Over de verbreding van de A2 Vonderen Kerensheide in Limburg lezen we dat de provincie substantieel wil meefinancieren en dat er in mei 2012 vervolgspraken worden gemaakt. Wij willen weten of er inderdaad in

het voorjaar definitieve besluiten worden genomen, als de gesprekken goed verlopen, en wanneer de verbreding van de A2 dan zal kunnen plaatsvinden.

Ik heb al eerder vragen gesteld over de treinverbinding Heerlen–Herzogenrath–Aken, die bij de nieuwe concessie hoofdspoor aan de orde komt, net als andere grensoverschrijdende lijnen. Wij willen graag dat die verbinding eerder start. Wij vragen de minister om alles op alles te zetten om de regio de mogelijkheid te geven om eerder te gaan rijden, want deze schijnt daartoe het initiatief te willen nemen.

Dan kom ik op de zuidwestelijke delta. In Zeeland gaat het vooral om kleinere projecten, zoals de afronding van de N62 bij Sluiskil en bij Sloe. Ik weet dat deze provincie misschien niet het hardste schreeuwt, maar wij gaan er wel vanuit dat het komend jaar besluiten worden genomen over deze kleine verbeteringen. Als de A58 is verbreed, vinden wij dat het westelijk deel tussen Vlissingen en Breda in een volgend MIRT aan de orde moet komen. Is dat het geval?

Dan kom ik op tol voor nieuwe wegen. De VVD-fractie is voorstander van forse investeringen voor uitbreiding van bestaande wegen en daarnaast voor extra verbindingen die meer keuzemogelijkheden voor de automobilist bieden. Wat ons betreft zou je kunnen spreken van tolwegen als het een weg wordt naast wegen die tolvrij blijven. Als we daarmee iets kunnen realiseren wat er anders niet komt, zijn wij daarvoor. We hebben liever een tolweg extra erbij dan dat we de beperkte wegverbeteringen krijgen die normaal mogelijk zijn tot 2020 en 2028.

Het doortrekken van de A15 en de verbinding A13/A16 die door het vorige kabinet als tolweg waren aangemerkt voldoen wat ons betreft niet aan het profiel van een weg die naast andere wegen komt. Wij zouden die twee wegen, het doortrekken van de A15 en A13/A16, tolvrij willen maken. Ik heb hierover gesproken bij de algemene beschouwingen. Wij willen dat de komende tijd volgen. Zijn de andere fracties bereid om een positief saldo van mee- en tegenvallers bij de aanbestedingen, als dat er is, te gebruiken om de duur of de hoogte van de tol te verminderen of om deze twee verbeteringen tolvrij te maken? Ik hoor graag de mening van de minister hierover en ik ben benieuwd wat de andere fracties vinden van de motie die ik hierover heb aangehouden.

De nieuwe westelijke oeververbinding voldoet wel aan de criteria voor tolwegen. We zijn blij dat de realisatie in zicht komt, waarover ik eerder een motie heb ingediend samen met collega Koopmans. Dat is goed nieuws. Wij vinden het jammer dat het tol wordt, maar wij hebben dat zelf gesuggereerd en liever met tol dan niet. Er ontbreekt iets. Het Gemeentelijk Havenbedrijf heeft een heel duidelijke toezegging gedaan, ook in gesprek met CDA en VVD, dat het zou meebetalen zodat die weg er eerder komt. Zij namen de lead. Het hele bedrijfsleven in de Rotterdamse haven deed mee, maar nu zeggen ze nee. De VVD vindt het slap dat men zich nu terugtrekt. Wij vragen de minister om te gaan heronderhandelen met het Havenbedrijf. Wat ons betreft moet het mes op tafel, want zij doen een beetje moeilijk. Zij zouden gewoon een bijdrage moeten leveren.

De heer **Verhoeven** (D66): Ik snap helemaal niets van wat de heer Aptroot zegt over wel of geen tol. Hij begint nog vrij duidelijk met te zeggen dat hij tol prima vindt als er een nieuwe weg komt. Dat is op zichzelf te volgen. Vervolgens zegt hij: liever niet bij het doortrekken van de A15 en bij de A13/A16, en dan weer wel bij de nieuwe westelijke oeververbinding, of toch ook maar weer niet, want daarover heeft het Havenbedrijf een toezegging gedaan en daarom zou het toch weer jammer zijn dat er tol komt. Kortom, ik kan het niet volgen. Wat wil de VVD nu als het gaat om het gebruiken van tol om nieuwe verbindingen of wegen aan te leggen?

De heer **Aptroot** (VVD): Ik keek de zaal rond en dacht: als er iemand is die het niet kan volgen, zal het collega Verhoeven wel zijn, maar ik zal het

hem nog een keer uitleggen. Wij vinden dat de automobilist dik heeft betaald, wat heet, voor al die plannen die er zijn tot 2020 of 2028. Wij zeggen: als we nog iets extra's kunnen realiseren bovenop al die programma's, namelijk een snellere verbinding, terwijl daarnaast ook nog de bestaande of te verbeteren verbindingen liggen, die tolvrij blijven, dan kan zo'n nieuwe verbinding met tol zijn. Dat zou kunnen bij de IJmeerbrug, als snelle verbinding tussen Amsterdam en Almere, of bij de tweede westelijke oeververbinding. Bij de A15 gaat het om een weg die we al veertig jaar geleden hadden moeten doortrekken, want die snelweg loopt dood. Wij zeggen: dat had allang moeten gebeuren, dus geen tol, maar wij gaan wel akkoord met tol bij de tweede westelijke oeververbinding. Wij stemmen in met het voorstel van de minister, omdat het Rijk een grote bijdrage levert en omdat die weg er anders niet zou komen voor 2025–2028. Wat ontbreekt, is dat de toegezegde bijdrage van het Havenbedrijf Rotterdam niet wordt waargemaakt. Wij willen gewoon dat zij dat waarmaken. Dan wordt de tol minder of gaat naar nul.

De heer **Verhoeven** (D66): Over de nieuwe westelijke oeververbinding zegt de VVD dus dat tol prima is, maar dat de hoogte ervan afhankelijk is van de bijdrage van het Havenbedrijf. De VVD is dus van mening dat het Havenbedrijf zo veel mogelijk zou moeten betalen om de tol zo laag mogelijk te laten zijn?

De heer **Aptroot** (VVD): Ja.

De heer **Bashir** (SP): Vroeger kwam de VVD nog op voor de automobilist, maar tegenwoordig wordt de automobilist, ook door de VVD, van alle kanten gepakt, en dat vind ik jammer. Wanneer je tol heft voor de Blankenburgtunnel, hebben automobilisten ook een gratis alternatief dichtbij, namelijk de Benelux-corridor. Ik kan mij niet voorstellen dat de Blankenburgtunnel dan rendabel wordt, met die tolheffing van de VVD. Heeft de heer Aptroot daar rekening mee gehouden? Hoe heeft hij dat becijferd?

De heer **Aptroot** (VVD): In het voorstel van de minister kun je lezen dat daarnaar wordt gekeken. Het tolbedrag en de termijn staan niet vast, maar moeten nader worden onderzocht. Als het enigszins kan, willen wij de NWO tolvrij maken en ik begrijp dat de SP ons daarin steunt. Wat mij betreft moeten we alle meevallers bij aanbestedingen gebruiken om de wegwitbreidingen tolvrij te maken. Ik ben benieuwd of de SP dat ook wil.

De heer **Bashir** (SP): Het valt mij op dat er met deze regering, met een VVD-minister voor infrastructuur, een soort wildgroei is ontstaan van allemaal tolwegen. Ik had liever gezien dat de VVD hier voor de automobilist had gestaan, maar dat is helaas niet het geval. Ik wijs erop dat in de milieueffectrapportage over de nieuwe westelijke oeververbinding duidelijk staat dat de Blankenburgtunnel minder doelbereik zal hebben wanneer er tol wordt geheven, dus dan heb je nog steeds files en problemen bij de westkant van het Kethelplein. De heer Aptroot kan wel zeggen dat hij de Blankenburgtunnel wil met tolheffing, maar hij ziet kennelijk niet dat de problemen daarmee niet worden oplost. Dan ben je nog steeds nergens. Welke problemen moet de Blankenburgtunnel oplossen?

De heer **Aptroot** (VVD): De onderzoeken geven aan dat de Blankenburgtunnel een groot deel van de problemen aan de westkant van Rotterdam oplost, maar ik ben het met de heer Bashir eens dat een Blankenburgtunnel zonder tol nog mooier is dan een Blankenburgtunnel met tol. Ik zal voorstellen indienen om tol te voorkomen en ik reken daarbij op steun van de SP-fractie, die dat nu wel verplicht is.

De heer **De Rouwe** (CDA): De VVD gaat terecht in op de rol van het bedrijfsleven bij de tol voor de Blankenburgtunnel. Dat heeft in het verleden aangeboden mee te doen. Om die reden is de VVD nu kritisch. Zij stelt dat deze tunnel er niet kan komen zonder een particuliere bijdrage in de vorm van tol. Dankzij particuliere bijdragen kun je soms meer dingen doen. Dat is wat anders dan het algemene principe bij de A15. Ik proef daar wel een verschil van argumenten. Ik zie dat er bij Provinciale Staten ook veel bezwaren zijn tegen een tolconstructie. Kan de heer Aptroot zich vinden in de gedachte om alleen tol toe te passen om iets extra's mogelijk te maken, zodat de nieuwe westelijke oeververbinding er voorlopig niet komt als het bedrijfsleven nee blijft zeggen en de regio nee gaat zeggen tegen de tolheffing?

De heer **Aptroot** (VVD): Vooropstaat dat prioriteit nummer 1 tot en met 10 is dat die tweede westelijke oeververbinding er gewoon komt. Daarom heb ik samen met de heer Koopmans, de vorige woordvoerder van het CDA, een motie ingediend dat die weg er moet komen. Wij vinden dat deze er hoe dan ook moet komen; als het niet anders kan met tol, maar als het enigszins kan natuurlijk zonder tol, maar dat was tot nu toe niet mogelijk. Het feit dat het voorstel er nu ligt, komt uitsluitend door de motie-Koopmans/Aptroot, waarin wordt gezegd: haal maar naar voren, minister, doe je best, en dan moet er maar een beetje tol worden geheven.

De heer **De Rouwe** (CDA): Die duidelijke taal komt ook terug in de oproep aan de minister om met het mes op tafel te gaan onderhandelen. Mijn vraag is: stel dat die bijdrage van het bedrijfsleven achterwege blijft, terwijl er een duidelijke toezegging is gedaan, hoe vertaalt de heer Aptroot dat dan? Zal de VVD dan op voorhand wel even brullen, maar als ze niet willen, krijgen ze hem toch?

De heer **Aptroot** (VVD): Het is heel duidelijk dat wij de NWO willen. Als het bedrijfsleven de toezegging niet nakomt, gaan wij de ellende niet de komende vijftien tot twintig jaar laten voortbestaan. Een ding is zeker: je hebt elkaar altijd nodig. Straks is er een volgend wegproject en dan komen het Rotterdamse bedrijfsleven en het Havenbedrijf ook weer en dan zeggen wij: ho, sluit maar even achteraan in de rij aan. Ik zal de minister niet meegeven hoe zij moet onderhandelen, maar als ik spreek over het mes op tafel, betekent dit dat het wat mij betreft heel stevig mag. Ik begrijp dat het CDA er net zo over denkt en daar ben ik blij mee.

Mevrouw **Wiegman-van Meppelen Scheppink** (ChristenUnie): Als ik deze discussie hoor, denk ik: ach, hadden we maar kilometerbeprijzing, dat zou ons een hoop toelichtingen schelen. Ik ben wel benieuwd hoeveel het de VVD waard is om tot tolvrije wegen te komen. Zouden we meevallers bij aanbestedingen niet beter kunnen inzetten voor bestrijding van de file-top-50? Kunnen we dan niet beter prioriteit geven aan de A15 bij Papendrecht?

De heer **Aptroot** (VVD): Dat is een afweging die je moet maken. Eerlijk gezegd vinden wij dat je in het algemeen kunt zeggen: als iemand veel betaalt, is het de automobilist, want hij betaalt ongeveer vijf keer zo veel aan specifieke autobelastingen als wat we in het wegennet stoppen. De reiziger met het openbaar vervoer betaalt nog niet de helft. Wat dat betreft zeggen wij: laten we er allereerst voor zorgen dat de automobilist waar voor zijn geld krijgt en dat ervaart hij natuurlijk toch in tolvrije wegen. Daarom zeggen we dat aanbestedingsmeevallers in eerste instantie moeten worden gebruikt voor het tolvrij maken of houden van wegen.

Mevrouw **Wiegman-van Meppelen Scheppink** (ChristenUnie): Het is wel bijzonder om in dit debat te horen dat de automobilisten benoemd

kunnen worden tot de volgende kwetsbare groep in Nederland, naast bijvoorbeeld chronisch zieken en gehandicapten. Toch blijft het een merkwaardige keuze om meevallers in het tolvrij maken van wegen te steken en om op die manier met het geld van de automobilisten om te gaan. Kun je dan niet beter de prioriteit bij de echte filebestrijding leggen?

De heer **Aptroot** (VVD): Ik begrijp niet dat de fractie van de ChristenUnie durft te spreken over prioriteiten bij filebestrijding, want zij heeft amendementen ingediend op de begroting om honderden miljoenen bij de weginvesteringen weg te halen en elders in te zetten, namelijk voor één stationnetje bij Schiedam-Kethel. Daardoor gaan hele stukken weg niet door, terwijl de automobilist vijf keer zoveel betaalt als hij terug krijgt van het Rijk en de deelnemer aan het openbaar vervoer nog niet de helft. De ChristenUnie kan niet praten over waar voor zijn geld voor de automobilist, want dat is typisch een partij die de automobilist uitmelkt. Voorzitter. Mijn complimenten voor het programma Beter Benutten. Wij waren oorspronkelijk niet zo enthousiast, maar wij zien dat het echt minder files geeft. Gelukkig ook extra asfalt, maar ook Park and Ride voor fiets en auto, beter openbaar vervoer, slimmere aansluitingen, betere fietsmogelijkheden, slim verkeersmanagement. Wij zeggen dus gewoon: doen.

Wij vinden dat nog steeds niet goed duidelijk is wat er gaat gebeuren bij het Programma Hoogfrequent Spoor. In een aantal gemeenten zijn de maatregelen echt onacceptabel, zoals wanneer er honderd goederentreinen met een lengte van 800 meter door dorpen en kernen denderen, bijvoorbeeld bij Deventer en Rheden. Ik blijf elke keer aan de minister vragen wanneer het Programma Hoogfrequent Spoor opnieuw aan ons wordt voorgelegd, zodat wij er echt over kunnen praten.

Wij vinden het onverstandig dat gemeenten zoals Groningen en Nijmegen onrendabele tramlijnen willen. Als zij er zelf voor kiezen, vinden wij dat best, maar de burgers zullen er idioot veel voor moeten betalen en het wordt nooit rendabel. Wij willen dat de minister aan die gemeenten duidelijk maakt dat zij niet over dat soort projecten kunnen komen praten. Dat doen we niet. Volgens ons is Utrecht de enige gemeente zonder rails waar het gezien de echt dikke vervoersstromen een interessant project kan zijn. We willen met elkaar de lijn afspreken dat er voor trams in al die andere gemeenten geen geld is van de belastingbetaler of van het Rijk.

Mevrouw **De Caluwé** (VVD): Voorzitter. Zoals mijn collega Aptroot al aangaf, steunt de VVD de lijn van de regering op het gebied van infrastructurale projecten, zoals vastgelegd in het MIRT. Wat betreft de vaarwegen ben ik blij met de aandacht voor de binnenvaart. Met de ingebruikname van Maasvlakte 2 zal vanaf de Maasvlakte een groot deel van de goederen via de binnenvaart worden vervoerd. Als je bedenkt dat de nieuwste binnenvaartschepen tot 180 keer meer kunnen vervoeren dan een vrachtwagen, is het belang van de binnenvaart voor de ontlasting van de wegen en het milieu duidelijk. De binnenvaart kan zeven keer meer aan dan nu over de waterwegen wordt vervoerd, dus hier valt nog veel winst te behalen. De VVD heeft ingezet op multimodaliteit, met name het benutten van de grote hoeveelheid capaciteit die de waterwegen nog beschikbaar hebben. Ik verzoek de regering, voortvarend om te gaan met de kansen die er liggen op dit vlak.

Ik vraag de aandacht van de minister voor enkele concrete projecten. De vaarweg IJsselmeer-Meppel is een klasse 5-vaarweg, maar voldoet niet aan de eisen. Terwijl de schutsluis bij Zwartsluis naar verwachting in 2015 klaar is, is het uitdiepen van de vaarweg verschoven naar de periode na 2021. Gezien het economische belang van de vaarweg verzoek ik de minister, te overwegen om besluitvorming over het temporiseren van het project vaarweg IJsselmeer-Meppel aan te houden tot het voorjaar van 2012, wanneer de MKBA beschikbaar is en vervolgens in overleg te treden

met de regio over het tijdpad en de wijze waarop de uitdieping van deze vaarweg gerealiseerd kan worden.

De planstudie voor het verplaatsen van de lichterlocatie ten behoeve van de veiligheid voor de sluisen bij IJmuiden wordt vertraagd uitgevoerd. In het belang van de veiligheid verzoek ik de minister om na te denken over mogelijkheden voor een snellere uitvoering, wellicht door aan te sturen op financieel aantrekkelijke en innovatieve oplossingen vanuit de markt. Mijn laatste opmerking betreft de sedimentering in de Maas en de Gelderse IJssel. In het kader van Natura 2000 en het programma Ruimte voor de Rivier is gekozen voor rivierverruiming in plaats van dijkversterking. Daarmee neemt het risico op het dichtslibben van de vaarwegen echter toe, met de bijbehorende problemen en kosten. Hoe staat de minister tegenover het behouden van een bepaalde mate van dijkversterking?

Mevrouw **Kuiken** (PvdA): Voorzitter. Ik neem vandaag dit debat over van Sharon Dijksma. Het is bijzonder om bij dit overleg te zijn. Wij kunnen dit bestempelen als een rondje Nederland. Er wordt gesproken over al onze wensen voor wegen, water en spoor, waarover vorige week ook is gesproken.

Mijn eerste punt betreft het geld dat wordt gebruikt voor al deze wegen en spoorwegen. In mijn andere functie als voorzitter en lid van de Tijdelijke commissie Onderhoud en innovatie spoor heb ik mij afgevraagd in hoeverre de Kamer inzicht heeft in de geldstromen. Bij het bestuderen van de stukken ontkom ik niet aan het beeld dat ook hier af en toe sprake is van balletje-balletje. Mijn collega Aptroot stelde voor om meevallers, die er misschien in de toekomst zijn, te gebruiken om de toldekking te dichten. De minister stelt voor om het bedrag van 6 mln. onderhoud als een ongedekte cheque te gebruiken als meevaller.

Er is 130 mln. gereserveerd voor het 130 km/u rijden op het spoor en er wordt deze week nog uitgebreid gesproken over het 130 km/u rijden. Mijn eerste vraag is waar het geld daarvoor vandaan komt. In een uitgebreid artikel in De Pers stond vanochtend dat de Kamer niet exact is geïnformeerd over alle risico's van het 130 km/u rijden. Ik vraag de minister om de Kamer een brief te sturen over de financiën en de risico's van 130 km/u.

De PvdA heeft natuurlijk bepaalde opvattingen over hoe je met de wegen moet omgaan. Het moge helder zijn dat wij een duidelijke voorkeur hebben voor Anders Betalen voor Mobiliteit en kiezen voor veel spoorverbindingen om de wegen te ontlasten. Tegelijkertijd is het wel belangrijk dat we ons kunnen vinden in de manier waarop geld wordt uitgegeven aan wegen en aan het spoor. Daarom ga ik nu ook het rondje Nederland langs.

Ik begin in het noorden, met de Energyport Delfzijl, waarvan de Partij van de Arbeid een zeer warm voorstander is. Er staan hoopgevende passages over in het MIRT die nader zullen worden uitgewerkt. Dat moet ook betekenen dat er middelen voor worden vrijgegeven. Dat is mijn eerste boodschap aan de minister.

Mijn collega van de VVD heeft ook al warme woorden gewijd aan Emmen, maar er is een financieringstekort van 17 mln. Wij vragen de minister ook om daaraan een bijdrage te leveren, dus ik zie zomaar een meerderheid opkomen. Mijn collega Aptroot vroeg om een deel ervan, maar ik zet in op 17 mln. Dan kunnen wij kijken waarop we uitkomen, als het gaat om de infrastructurele aanpassingen die nodig zijn om het mooie Dierenpark in Emmen en Emmen zelf in goede staat of in leven te houden.

Over de Zuiderzeelijn is destijds een motie aangenomen van de heer Koopmans, wiens naam vaak valt in dit debat. Daarin werd verzocht om 160 mln. te reserveren voor de spoordriehoek Noord-Nederland, om wachtsproten aan te leggen en spoorbogen te realiseren. Mijn fractie wil graag weten of deze motie wordt uitgevoerd.

Mijn collega Aptroot heeft al gesproken over het nieuwe knooppunt A28–N340. De provincie bekostigt uiteraard zelf de opwaardering van haar eigen weg. Ook de gemeente Zwolle heeft toegezegd een bijdrage voor haar rekening te nemen, niet alleen voor de weg, maar ook voor de knooppunten met de rijkswegen. Ik denk dat als er geen bijdrage komt van het Rijk, niet alles gerealiseerd kan worden en vertraging kan ontstaan. In het ergste geval komt het tot afstel. Namens de fractie van de Partij van de Arbeid en gesteund door de collega van de VVD vraag ik de minister om een bijdrage van het Rijk hiervoor. Als we hierover een toezegging kunnen krijgen, scheelt dat weer een motie.

Er is al gesproken over het knooppunt Hoevelaken van de A28. Bij de spoedaanpak van de A28 is een meevaller ontstaan van bijna 34 mln. Gelet op het krappe budget voor het knooppunt Hoevelaken vragen wij de minister om de meevaller op dit budget daaraan toe te voegen.

Jaren geleden is er onder protest een tunnel aangelegd voor de Betuwe-route en nu dreigt er weer een brug aangelegd te worden voor de A15. De kosten worden als belangrijkste argument naar voren gebracht. De ANWB vraagt om dit niet te doen met het oog op het landschap en de natuur. Het is beter om niet te kiezen voor een brug, maar om ook hier te gaan voor een tunnel.

De MER over de A15 geeft een onvolledig beeld van de milieueffecten van de verschillende alternatieven. Wij vragen de minister om het alternatief van een tunnel bij de A15 serieus mee te nemen, omdat daarmee heel veel schade aan milieu en landschap voorkomen kan worden. Dan zal de tunnel voor de Betuweroute ook geen weggegooid geld zijn.

Dan ga ik van Oost naar Zuid. Er is afgesproken om de knooppunten in de A27, waarvan we allemaal erkennen dat zij er zijn, op te lossen. Het geld dat daarvoor is uitgetrokken, is niet genoeg om alle knelpunten op te lossen. Het is ontzettend belangrijk om het knooppunt Hooipolder van de A27 en de A59 mee te nemen, want anders staat er straks geen file voor de Merwedebrug, maar op de brug, en dat is niet de bedoeling.

Ik vraag ook om specifiek aandacht te besteden aan de A59 bij Waalwijk. Voert de minister overleg met de regio om dit knelpunt serieus op te pakken? De risico's wat betreft de milieueffecten zijn erg groot. Volgens mij zijn bijna alle fracties het erover eens dat hier echt wat moet gebeuren.

Wat er ook gebeurt, samen met de ChristenUnie hebben wij er altijd voor gepleit dat er ruimte moet blijven voor een spoorlijn die aansluit bij de wegaanpak van de A27. Hoe staat het met die no-regretvariant, die wij naar voren hebben gebracht? Is deze nog steeds inpasbaar?

Mijn fractie is verheugd dat er een voorstel is om de A58, een belangrijke weg, samen met het bedrijfsleven aan te pakken. Wij vragen de minister om er niet te strak naar te kijken, als het gaat om de regelgeving. Er moet ruimte worden geboden om met dit innovatieve project om te gaan.

Het is belangrijk voor de regio dat Eindhoven Airport volgens de Alderstafel het tweede overloopgebied is naast Schiphol, maar dan moet de infrastructuur rondom Eindhoven dat mogelijk maken. Dan gaat het om de wegen en het landzijdig bereikbaar maken, maar ook om Eindhoven-Noord als intercitystation. Wat is de visie van het kabinet op de ontsluiting en de benodigde infrastructuur om Eindhoven Airport op de kaart te zetten?

Dan kom ik bij het spoor in Zuid. De spooraansluiting naar België loopt niet echt lekker. We zijn al jaren bezig met de hsl. Er lijkt geen beweging te zitten in de RoBellijn. De minister maakt er, zacht gezegd, niet veel vaart mee. Het kan zijn dat de Hedwigepolder kwaad bloed heeft gezet in België, maar het is wel zaak om deze akkefietjes op te lossen. Ik wil graag weten wat de minister onderneemt om hierbij voortgang te maken.

Wij denken dat investeren in een spoorcorridor van Eindhoven naar Düsseldorf belangrijk is om grensoverschrijdend treinverkeer mogelijk te

maken. Welke initiatieven neemt de minister om hierover afspraken te maken met Duitsland?

Lest best: van Zuid naar West. In de afgelopen week is er in de media veel te doen geweest over de Blankenburgtunnel als nieuwe westelijke oeververbinding. Ik zou zeggen: Oranje boven! Wij vinden de Oranjetunnel een veel betere variant dan de Blankenburgtunnel, omdat er volgens ons op de langere termijn betere infrastructurele oplossingen te vinden zijn, waardoor de natuur veel minder onnodig wordt belast. Er wordt gezegd dat men na lang wikken en wegen uiteindelijk tot een akkoord is gekomen met de regio, maar ik denk dat het tijd is om opnieuw om de tafel te gaan zitten, omdat de provincies en een aantal gemeenten zich expliciet tegen de variant van de Blankenburgtunnel hebben uitgesproken. Ik heb een heel simpel verzoek aan de minister, namelijk om niet meteen een besluit te nemen, maar de Oranjetunnelvariant serieus uit te werken om tot een gedegen afweging te komen. Ik hoorde zelfs de heer Aptroot zeggen dat hij nog geen definitief besluit kan nemen, omdat hij nog bepaalde informatie mist. Ik heb dat echt goed verstaan. Ik denk dat dit een goede oproep is om de Oranjetunnel nu serieus in overweging te nemen en geen besluiten te nemen waarvan we later spijt krijgen.

De **voorzitter**: Mevrouw Kuiken, dat leek mij een uitnodiging aan de heer Aptroot om u te interrumperen en hij hapt toe.

De heer **Aptroot** (VVD): Dit is geen interruptie, maar ik heb gezegd ...

Mevrouw **Kuiken** (PvdA): Dan had u het woord niet moeten nemen.

De **voorzitter**: We kennen hier uitsluitend interrupties, mijnheer Aptroot.

De heer **Aptroot** (VVD): Dan laat ik het maar even zitten, maar het klopt gewoon weer niet wat de Partij van de Arbeid hier roept.

De **voorzitter**: U hebt uw punt kunnen maken, mevrouw Kuiken vervolgt haar betoog.

Mevrouw **Kuiken** (PvdA): Als het gaat om Hoevelaken, zag ik alweer een motie aankomen waarbij wij samen kunnen optrekken. Ik heb de heer Aptroot wel degelijk horen zeggen dat hij vragen heeft over hoe het nu precies zit met de financiering. Ik voeg er een element aan toe. Mijn stelling is dat de Oranjetunnel onvoldoende serieus tegen het licht is gehouden. Ik roep de minister op om dat nog te doen. Ook wij zijn geen voorstander van tolheffing, maar wellicht om andere redenen dan de heer Aptroot. Wij geloven meer in Anders Betalen voor Mobiliteit. Kortom, er zijn genoeg argumenten om te zeggen dat we de plannen voor de Blankenburgtunnel niet op die manier moeten uitvoeren.

Bij de Rijnlandroute zit de Churchillavenue als een van de twee varianten nog in het besluitvormingsproces. Er wordt gezocht naar balans. Mijn fractie pleit voor een level playing field, om het simpel te zeggen. Gun beide varianten evenveel kansen als het gaat om geld en de wijze waarop er onderzoek naar wordt gedaan. Het moet niet zo zijn dat een van de twee varianten nu al zodanig wordt beloond met onderzoeksgeld dat deze automatisch als de beste uit de bus zal komen.

De heer Aptroot heeft ook al gevraagd naar de missing link bij de A8–A9 om de bereikbaarheid van Zaanstad te vergroten. Dat is absoluut nodig. Ik hoor graag een toezegging dat de minister bereid is om hieraan bij te dragen. Mijn steun heeft zij daarbij.

Wat betreft SMASH wordt er een structuurvisie gemaakt voor de ontwikkeling rond Schiphol. Wordt hierbij expliciet aandacht besteed aan Lelystad? Kan de minister een toelichting geven?

Bij de Rijksbesluiten Amsterdam–Almere–Markermeer (RAAM) wordt een hoogwaardig alternatief opgezet voor openbaar vervoer naar Almere. Wij vragen de minister om ons op de hoogte te houden van de ontwikkelingen. Wij vinden dit ontzettend belangrijk, omdat mensen nu al dagelijks, de hele dag, staan in de trein, zowel in de eerste als in de tweede klasse. Dat kan niet de bedoeling zijn, dus er moet snel een alternatief komen.

Mijn collega Dijkstra heeft samen met collega Çelik al een amendement ingediend om gratis openbaar vervoer mogelijk te maken voor 16- en 17-jarige mbo-studenten. Openbaar vervoer is er niet alleen voor de autorijders onder ons, maar ook voor mbo-scholieren die elke dag naar hun school moeten.

De heer **De Jong** (PVV): Voorzitter. Allereerst bedank ik de minister voor haar inzet bij de bestuurlijke MIRT-overleggen. Mijn fractie is over het geheel genomen tevreden, omdat maar weer is gebleken dat er een minister zit die van aanpakken weet. Toch willen wij nog enkele punten onder de aandacht brengen.

Allereerst wil ik weten hoe het staat met de uitvoering van mijn aangenomen motie over een prioriteitstelling in het MIRT Projectenboek 2012. Tot op heden is er nog niets met deze motie gedaan. Ook dit jaar worden er weer voor miljarden aan verkenningen en planstudies in het MIRT vermeld die niet allemaal voor 2020 kunnen worden uitgevoerd, omdat de financiële middelen daarvoor ontbreken. Dat betekent dat er keuzes moeten worden gemaakt. Het was daarom handig geweest als de Kamer was voorzien van een prioriteitstelling op basis van de macro-economische belangen. Dat zou iedereen goed inzicht geven waarom bepaalde afwegingen zijn gemaakt. Ik hoor hierop graag een reactie van de minister.

Ik zal beginnen in het Noorden van dit mooie land. Hoe staat het nu precies met het gebied bij de N33 tussen Assen en Zuidbroek? Mij heeft het bericht bereikt dat de verbreding van deze weg, een van de meest dodelijke wegen van het land, met twee jaar is vertraagd. Bovendien lijkt Rijkswaterstaat aan te sturen op een onnodig dure oplossing, onder meer door een geheel overbodige klaverbladaansluiting op de A28 bij Assen. Gek genoeg wordt er dan weer wel bezuinigd op de verkeersveiligheid door voor de variant zonder vluchtstrook te gaan. Kan de minister aangeven waarom dit zo is? Hoe staat de minister tegenover de 2x2-variant voor de N33, met vluchtstroken?

Vorig jaar heeft mijn fractie voorgesteld om de peperdure multimodale IJmeerverbinding met Almere te bekostigen middels een pps-constructie, maar dit bleek helaas onrendabel. Ook een spoorverbinding is financieel niet haalbaar. Dat is logisch want de verwachte bevolkingsgroei van Almere wordt volgens de meest recente CBS-cijfers bij lange na niet gehaald. Dit alles is echter onvoldoende reden voor de plaatselijke wethouder om af te zien van het prestigeproject van een IJmeerverbinding met alleen een metro. Deelt de minister onze mening dat het onverstandig is om in deze tijden van crisis honderden miljoenen euro's te investeren in een onrendabel metrolijntje? In plaats daarvan kan men zich beter hard maken voor snelle realisatie van het project A1–A6–A9. Waarom moet de realisatie hiervan maar liefst negen jaar duren? Kan dat niet sneller, zo vraag ik de minister.

Bij Amsterdam vraag ik mij af waarom er eerst nog onderzoek nodig is voor een bedrag van 1,5 mln., terwijl uit de NMCA blijkt dat de A8 en de A9 zelfs bij een scenario van lage groei volledig vastlopen. Waarom kiest de minister er dan toch voor om de noodzakelijke verbinding A8–A9 op de lange baan te schuiven of zelfs te annuleren?

Als we vervolgens verder rijden van Amsterdam richting Den Haag over de A4, komen we bij het grootste fileknelpunt van ons land: de A4 bij Burgerveen, Leiden. Het is heel goed dat de minister eerder gebruikmaakt

van de extra rijstroken, maar dat gaat helaas wel gepaard met een gereduceerde snelheid. Ik wil niet vooruitlopen op het debat van woensdag, maar ik ga er toch vanuit dat dit alleen gebeurt wanneer er aan de weg wordt gewerkt en/of bij filedrukke.

Als je vanuit het noorden aan komt rijden naar Den Haag, is er naast de A4 nog een andere snelwegaansluiting, namelijk de A44. Het probleem is dat deze verbinding stopt bij Wassenaar. Daar gaat de weg over in de N44, die elke dag volledig dichtslibt. Een opwaardering van deze weg zou een belangrijke toegangspoort kunnen bieden voor de noordelijke aansluiting van Den Haag en tevens verlichting bieden wat betreft het A4-knelpunt. Is de minister bereid om samen met de regio, de gemeente Den Haag en het bedrijfsleven te bekijken of opwaardering van de N44 mogelijk is? Wellicht kan dit worden ondergebracht bij het programma A4 Poorten & Inprikkers. Als we vanuit Den Haag naar Rotterdam gaan, stuiten we op het project A13–A16. Veel knelpunten in de file-top-50 komen voor op de noordelijke ring van Rotterdam, die daarom nummer 1 stond op onze vorig jaar gepresenteerde filehals-top 10. Het is goed om te zien dat de minister hiermee voortvarend aan de slag gaat, al delen wij ook de twijfel van de heer Aptroot of dit project geschikt is voor tolheffing. Wij vrezen dat deze ertoe leidt dat automobilisten toch massaal hun weg kiezen over de A20, die juist het grootste knelpunt vormt. Wij vragen ons daarom af wat het verkeerskundig effect is van de Bosvariant, die begint met verbreding van de A20. Volgens de laatste versie zou deze binnen het beschikbare budget en tolvrij gerealiseerd kunnen worden. Is de minister bereid om hiernaar te kijken, als dat klopt?

Vervolgens wil ik even stilstaan bij de procedure en de onderzoeken naar een van de projecten die in de afgelopen jaren het meest zijn besproken: de nieuwe westelijke oeververbinding. Ik heb hierover verschillende geluiden gehoord in het land. Er is vooral veel te doen over de aanpak aan de hand van de Elverdingmethode. Hoe staat de minister hier tegenover? Is er volgens haar vooraf voldoende inspraak geweest van de verschillende betrokkenen? Hoe gaat zij in het algemeen om met de reacties die in de afgelopen weken over dit project naar voren zijn gebracht?

Een veel gehoorde klacht is dat de breed gedragen variant van de Oranjetunnel en de Suurhoffbrug, die een rechte verbinding vormt, zonder opgaaf van redenen niet is meegenomen in verder onderzoek van de projectorganisatie NWO, terwijl twee varianten die in onze ogen wat minder kansrijk zijn, wel zijn onderzocht.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ik heb twee vragen over de inspraak. Is de heer De Jong het met mij eens dat inspraak niet betekent voorlichting? Het is een beetje slikken of stikken; je slikt de Blankenburgtunnel of je stikt er maar in. Mijn tweede vraag is of de heer De Jong de motie van de heer De Mos in de Haagse raad van 7 oktober 2011 kent, waarin hij het college met klem verzoekt om zich hard te maken voor de Oranjetunnel. Denkt de heer De Jong er ook zo over?

De heer **De Jong** (PVV): Richard de Mos, een zeer gewaardeerde collega van mij, is woordvoerder over dit dossier in de Haagse gemeenteraad en ik ben hier de woordvoerder namens de PVV landelijk, dus ik heb niet alleen te maken met Den Haag of met Rotterdam, maar met heel Nederland. Het is belangrijk om heel goed naar het financiële aspect te kijken. De PVV vindt het ontzettend belangrijk om fileknelpunten aan te pakken die de afgelopen jaren mede door links zijn ontstaan, waardoor de doorstroming stopt. Wij vinden het heel belangrijk om daarmee goed rekening te houden in onze besluitvorming. De heer De Mos heeft in de afgelopen tijd nogal wat voor elkaar gekregen.

De **voorzitter**: Mijnheer De Jong, ik stel voor dat u zich beperkt in uw antwoord, want we moeten een beetje naar de tijd kijken.

De heer **De Jong** (PVV): We hebben een debat van twaalf uur en ik wil graag mijn antwoord afmaken.

De **voorzitter**: Kort maar krachtig.

De heer **De Jong** (PVV): Kort maar krachtig komt het neer op het volgende. De heer De Mos heeft altijd gepleit voor een goede ontsluiting van Den Haag. Ik ben blij met de voorstellen van de minister voor de Lozerlaan en de Wippolderlaan en met het aanpakken van de capaciteit van de Beatrixlaan. Dat zijn allemaal zaken die de heer De Mos goed naar voren heeft gebracht en waarmee de minister aan de slag is gegaan.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Als je een vraag krijgt die je niet bevalt, wordt er meestal antwoord gegeven op een niet gestelde vraag. Dat is een van de Haagse mores die de PVV heel goed heeft begrepen, maar volgens mij zijn ze niet om die reden in de Tweede Kamer gekomen. De heer De Mos zit voor dezelfde partij, de PVV, in de Tweede Kamer. Als ik het goed begrijp, is het standpunt op landelijk niveau heel anders dan in de Haagse gemeenteraad. Bij de aanbesteding voor het openbaar vervoer neemt de PVV ook een enigszins dubbelhartig standpunt in. Wat wilt de heer De Jong nu eigenlijk? Is hij het met de heer De Mos eens of was het een flauwekulmotie om de Haagse gemeenteraad of de Hagenaars gerust te stellen, terwijl deze in de Tweede Kamer niets betekent? Ik wil daarover een helder antwoord en niet over wat hij in een willekeurige straat heeft gedaan.

De heer **De Jong** (PVV): Het blijkt maar weer dat de fractie van GroenLinks een andere kijk heeft op democratie dan de PVV. Sinds wanneer moeten wij ons in de Tweede Kamer verantwoorden over zaken die lokaal naar voren worden gebracht? Ik steun de heer De Mos in al zijn zaken, maar hij gaat over zijn lokale inbreng en ik ga hier over het landelijke aspect, en dat weet mevrouw Van Gent heel goed. Dan de vraag hoe het zit met onze keuzes. Wij nemen verantwoordelijkheid. Er moet 18 mld. worden bezuinigd en dan moet je ontzettend goed kijken hoe de financiële situatie op dit moment is, maar daar heeft mevrouw Van Gent natuurlijk nooit voor een millimeter mee te maken gehad, omdat het woord «verantwoordelijkheid» door GroenLinks in welk gedoog- of regeerakkoord dan ook niet naar voren is gebracht. Ik snap de frustratie. Mevrouw Van Gent moet gewoon haar best doen om het beter te doen in de peilingen, zodat het misschien in de komende veertig jaar een keer gaat lukken om besluitvorming in elkaar te zetten waar zij achter staat, maar op dit moment zijn het VVD, CDA en PVV.

De **voorzitter**: Ik stel voor dat u het feitelijk houdt.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Mag ik vragen om een antwoord of is dat te veel gevraagd?

De **voorzitter**: De heer De Jong gaat over zijn antwoord en u gaat over de vragen. Ik stel voor om ons te beperken tot de zaken die vandaag op de agenda staan en de algemene zaken buiten beschouwing te laten.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Was die motie in de Haagse gemeenteraad dan een flauwekulmotie of stelt deze ook nog wat voor?

De **voorzitter**: Mevrouw Van Gent, u was wat later, dus u hebt gemist dat we de interrupties in twee termijnen doen. Daar wil ik het ook echt bij laten. De heer De Jong vervolgt zijn betoog, maar hij mag dit eventueel meenemen.

De heer **De Jong** (PVV): Het is nogal logisch, wanneer je in de Haagse gemeenteraad zit, dat je dan alles doet om naar voren te brengen wat het beste is voor jouw stad, in dit geval Den Haag. Het is dan ook te prijzen, en het is hartstikke goed dat de minister daarmee aan de slag is gegaan, dat de heer De Mos rondom de Lozerlaan, de Wippolderlaan en de Beatrixlaan voor elkaar heeft gekregen wat hij wilde. Daar ben ik ontzettend trots op.

De **voorzitter**: Dit punt lijkt mij inmiddels voldoende bediscussieerd.

De heer **Bashir** (SP): Met die conclusie ben ik het niet eens, want ik heb nog een vraag over dit onderwerp. De heer De Mos heeft volgens de heer De Jong gezegd dat hij voor een betere ontsluiting is van Den Haag, maar dat heeft hij niet gezegd. Hij heeft gezegd dat de Oranjetunnel zorgt voor een betere ontsluiting van Den Haag. Wanneer hij die conclusie heeft getrokken, begrijp ik niet waarom de PVV-fractie hier niet tot dezelfde conclusie kan komen. Ik kom tot dezelfde conclusie als de heer De Mos, namelijk dat de Oranjetunnel maatschappelijk gezien een veel beter rendement kan behalen dan die vage Blankenburgtunnel.

De heer **De Jong** (PVV): Met alle respect, de heer Bashir mag concluderen wat hij wil, maar ik ben nog niet klaar met mijn betoog over de Oranjetunnel en de Blankenburgtunnel. Ik wil er wel op reageren. Het verschil is dat de lokale politiek lokaal is en de landelijke politiek landelijk, dus de belangen zijn anders. Een van de vragen die landelijk spelen, is hoe het staat met de financiële afspraken die in het kabinet zijn gemaakt over toekomstige infrastructurele projecten. Als je voor de ene of de andere tunnel kiest, kan dat ten koste van iets anders gaan. Er liggen nog heel veel vragen open bij de Blankenburgtunnel en de Oranjetunnel. Wij willen graag dat de minister deze beantwoordt, zodat wij een weloverwogen besluit kunnen nemen over deze twee tunnels. Ik wil graag mijn betoog afmaken. Het is misschien handig als de heer Bashir daarnaar luistert, zodat het iets duidelijker wordt.

De heer **Bashir** (SP): De heer De Jong doet alsof zijn partij de enige is met een lokale afdeling, maar de SP heeft ook allemaal lokale afdelingen. Wij hebben met de lokale SP-afdelingen, niet alleen die in Den Haag, maar ook andere afdelingen die betrokken zijn bij dit onderwerp, alle opties naast elkaar gelegd en wij zijn tot de conclusie gekomen dat de Oranjetunnel voor een betere ontsluiting zorgt. Ik zou zeggen: laat de echte PVV-fractie opstaan. Ik zal dan ook om een hoofdelijke stemming vragen over dit onderwerp, zodat wij weten waar de heer De Mos echt voor staat.

De **voorzitter**: Dit is geen vraag, maar de heer De Jong mag erop reageren.

De heer **De Jong** (PVV): Het staat de heer Bashir vrij om een hoofdelijke stemming aan te vragen. Hij gaat zijn feestelijke gang daar maar in. Ik vraag de heer Bashir om te bekijken of de keuze van de SP-fractie in Provinciale Staten inderdaad voor de Blankenburgtunnel is of voor de Oranjetunnel. Ik zal mijn betoog afmaken, dan kan de heer Bashir kijken naar wat zijn partij in de provincie heeft besloten en dan horen we dat straks wel.

Voorzitter. Om een goed en weloverwogen besluit te kunnen nemen, hebben wij alle beschikbare informatie nodig. Wij zijn ons ervan bewust dat wij niet in een makkelijke situatie zitten, maar in een zware economische crisis. Daarom is het belangrijk om goed naar de financiële component te kijken. Het verschil tussen de Oranjetunnel en de Blankenburgtunnel is minimaal 800 mln. Dat is een zeer groot verschil, zeker in tijden van crisis. De PVV-fractie is van mening dat het belangrijk is dat de

minister de verkeersknelpunten blijft aanpakken en doorgaat met het aanleggen van asfalt. Een goede doorstroming is immers noodzakelijk voor het opkrikken van de economieën in de verschillende regio's. Wij onderstrepen dat het goed en verantwoordelijk is om goed financieel beleid te voeren. Dat is ook nodig, want er zijn maar beperkt middelen beschikbaar. Mijn vraag is of de minister kan aangeven wat de gevolgen zijn van de keuze voor een van de twee tunnels voor het realiseren van meer asfalt en het aanpakken van knelpunten in de rest van het land. Bijna iedereen is het erover eens dat er een nieuwe westelijke oeververbinding nodig is. Ik vraag de minister om nog eens goed naar alle kritieken te luisteren en ons de gevraagde informatie te verstrekken. Ik weet zeker dat de andere partijen hierover vragen en kritiekpunten hebben. Ik vraag de minister om daar goed naar te kijken, want het leeft in het land, en dat is ook logisch. Er moet een goed, weloverwogen besluit worden genomen en daarbij hebben wij alle informatie nodig.

Mevrouw **Kuiken** (PvdA): Ik vind het heel verstandig dat de PVV vraagt om nadere informatie. Discussiepunten zijn of de informatievoorziening wel goed is gegaan en of de varianten die zijn uitgewerkt, onder andere voor de Oranjetunnel, wel kloppen. Heb ik het goed begrepen dat we daarvoor steun kunnen krijgen als wij vragen om de variant van de Oranjetunnel meer uit te werken, zodat er recht wordt gedaan aan dat vraagstuk?

De heer **De Jong** (PVV): Ik wacht liever eerst de beantwoording van de minister af. Er wordt al jaren over dit project gesproken. Het is ook belangrijk om te bedenken dat vertraging meer zal kosten. Als het weer een paar jaar duurt voordat er besluitvorming komt over de nieuwe westelijke oeververbinding, kost het zomaar miljoenen extra en dat willen we niet. Ik roep de minister op om goed naar de kritieken en naar het dossier te kijken, om ons te informeren en om de vraag die ik over de Oranjetunnelvariant heb gesteld, te beantwoorden. Er moet een weloverwogen besluit genomen kunnen worden, zoals mevrouw Kuiken ook zegt, maar wel op basis van de informatie die wij daarbij nodig hebben.

Mevrouw **Kuiken** (PvdA): Dan wacht ik de reactie van de minister even af, maar dan zie ik wel mogelijkheden om samen op te trekken, omdat er nog heel veel vragen zijn. Die opvatting deel ik met de PVV-fractie.

De heer **De Jong** (PVV): Dat is dus echt afhankelijk van de reactie van de minister op de vraag die ik heb gesteld. Voorzitter. We zijn toch weer in het zuiden des lands aanbeland, op weg naar Limburg. Dan sta ik weer stil in de file op de A58. In tegenstelling tot de algemene trend dat de files afnemen, zijn de files op de A58 in een jaar tijd verdubbeld. Er is haast geboden om deze files op te lossen, dat zien ook het bedrijfsleven en de provincie. Zij willen het project voorfinancieren, zodat de noodzakelijke verbreding vijf tot zeven jaar eerder gerealiseerd kan worden. Ik roep de minister dan ook op om zo snel mogelijk een verkenning te starten van het plan Zuidnet A58 en om aan de slag te gaan met het voorstel van de provincie Noord-Brabant inzake de voorfinanciering.

Na urenlang filerijden zijn we uiteindelijk toch weer in het mooie Limburg aanbeland. In de rest van het land gaat het hartstikke goed met de fileaanpak. Ik ben ook blij met de plannen van de minister hiervoor, maar er zitten wel wat haken en ogen aan het programma Beter Benutten, zoals de minister wel weet. Wij hebben liever dat er gewoon meer asfalt wordt aangelegd in plaats van geld te besteden aan het strooien met bonussen om de auto thuis te laten staan of om op andere tijden te gaan rijden, maar dat snapt de minister ook wel met haar 800 km.

Het is goed dat de minister de files gaat aanpakken. Dat is van groot belang voor het opkrikken van de economie. Files kosten immers miljarden per jaar, zoals vanochtend ook in de krant stond. Daarom vraag ik de minister hoe zij de recentelijk aangenomen motie-De Jong/De Rouwe over de bezuinigingen door de wegwerkzaamheden niet overdag maar 's nachts te laten plaatsvinden gaat uitvoeren. Het is belangrijk om die wegwerkzaamheden niet tijdens de spits of op drukke momenten te laten plaatsvinden. De motie om dat vooral in de nacht te doen is aangenomen, dus graag een reactie.

Ik kom nog even terug op het programma Beter Benutten. Zoals bekend zijn wij van mening dat dit potje heel goed voor meer asfalt kan worden gebruikt. De minister heeft daar haar eigen kijk op, maar wij hebben toch een motie met enkele projecten die ik wellicht naar voren ga brengen, maar daar moet ik nog even over nadenken. Je kunt je afvragen of het in tijden van crisis gepast is om met subsidies te gaan strooien, zoals voor het bekende spitsmijdproject. Dit project biedt geen structurele oplossing in de strijd tegen files, want je kunt de mensen niet vragen om honderd jaar lang hun auto thuis te laten staan. We zouden graag inzicht hebben in het programma Beter Benutten en de verschillende modaliteiten waaraan het geld wordt uitgegeven.

Tot slot vraag ik de minister nogmaals om de focus te leggen op de nieuwe westelijke oeververbinding.

De heer **De Rouwe** (CDA): Voorzitter. Ik zal eerst wat algemene opmerkingen maken en daarna de regio's ingaan. Ik begin met een welgemeend compliment aan de minister voor het inzichtelijk maken van alle MIRT-projecten. De vorige minister had ook veel ambities, maar kreeg de kritiek dat onduidelijk was waar het geld precies naartoe ging. Het was altijd goed bedoeld en goed besteed, maar doordat er heel vaak vertraging was, was het ook wel eens onduidelijk hoe het zat met de geldstromen. Die minister heeft dat redelijk opgelost door de besluitvorming over infrastructuur te verbeteren en te versnellen. Daardoor kan deze minister ook realistischer plannen. Ik zie de eerste aanzet daartoe vandaag in het MIRT, en dat ziet er heel goed uit.

Er komt een mooi rapport aan van de commissie van mevrouw Kuiken over het spoor. Ik wacht dat met veel interesse af, want ik denk dat daar heel goede dingen in staan. Toch moet mij van het hart dat ik de kritiek van daarnet een beetje hol vond. Er werd gesuggereerd dat het MIRT-programma niet klopt. Dat mag gezegd worden, zeker, maar toen de Kamer hier onlangs dieper op inging in een WGO, waren alleen de fracties van CDA en VVD aanwezig die kritiek hadden, terwijl de PvdA en de gehele oppositie ontbraken. Deze kritiek had daar moeten worden geuit. Ik merk dat dit ook weer reacties oproept, en dat mag, maar ik ga dit niet achter de rug om zeggen want ik vind dat dit juist op deze plaats gezegd moet worden.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Even een voorstel van orde, want ik ga hier niet op interrumpen, maar er wordt echt een verkeerde voorstelling van zaken gegeven.

De **voorzitter**: Iedere spreker gaat over zijn eigen woorden. U hebt nog alle ruimte om te interrumpen, als u vindt dat de heer De Rouwe een probleem heeft.

De heer **Verhoeven** (D66): Ik heb tijdens de begrotingsbehandeling ook al een keer gezegd dat ik er een beetje moe van word dat er met de vinger wordt gewezen als anderen er niet zijn. Waar was de woordvoerder van de CDA-fractie toen wij een algemeen overleg hadden over de situatie op het spoor? Hij was er niet, maar wij hebben toen ook niet lopen zeuren dat het allemaal een schande was. De fracties van D66, de SP, GroenLinks

waren er. De ChristenUnie had zelfs een vervanger geregeld, maar de CDA-fractie ontbrak gewoon bij deze behandeling van de Wet personenvervoer 2010. Kan de heer De Rouwe daar dan ook wat over zeggen?

De heer **De Rouwe** (CDA): Het gaat allereerst om de volgorde. Als hier wordt gezegd dat de begroting technisch in elkaar zit, merk ik op dat wij daar een speciaal debat over hadden, maar dat de PvdA er toen niet was. Natuurlijk kun je niet altijd alle debatten bijwonen, daar heb ik ook geen kritiek op. Dat kan iedereen overkomen, maar ik heb er kritiek op dat er opmerkingen worden gemaakt over de begroting in technische zin en dat de gehele oppositie afwezig was, toen er een apart debat over was. Dat is iets anders dan dat mijn fractie een keer afwezig moet zijn door persoonlijke omstandigheden en doordat onze woordvoerder in een andere commissie zit, namelijk de commissie-De Wit. Het gaat mij om de koppeling dat men heel veel kritiek heeft op de techniek en niet aanwezig is op het moment dat erover wordt gesproken. Dat is de opmerking die ik heb gemaakt.

De **voorzitter**: Als voorzitter herinner ik eraan dat we medio februari het eindverslag krijgen van de tijdelijke commissie spoor. Ik denk dat alle informatie over schuiven met gelden op de begroting voor spoor dan ook duidelijk is. Dan kunnen wij het debat hierover voortzetten.

De heer **Verhoeven** (D66): Voorzitter. Er zijn twee mogelijkheden: of ik rond deze interruptie even af of het was geen interruptie. Ik vind het allebei goed.

De **voorzitter**: Het was wel een interruptie, maar u hebt nog een nabrander.

De heer **Verhoeven** (D66): Ik schiet hierop aan, omdat ik collegialiteit ook van belang vind. We hebben hier een debat dat over de inhoud gaat. Iedereen mag die inhoud op zijn eigen manier beoordelen. Het is nu eenmaal niet mogelijk om bij elk debat aanwezig te zijn. Dat overkomt iedereen wel eens, om welke reden dan ook. Laten we ervan uitgaan dat we allemaal naar eer en geweten proberen zo goed mogelijk fysiek aanwezig te zijn en laten we niet elkaar vliegen afvangen, wanneer er een fractie ontbreekt, want volgens mij wordt het daar niet beter van. Dat is mijn oproep aan de heer De Rouwe, die ik beschouw als een van de meest collegiale collega's, dus daarom schiet ik hierop aan.

De **voorzitter**: Ik constateer dat het 1-1 staat na deze interruptie, dus ik stel voor dat we er zand overheen gooien en de heer De Rouwe zijn betoeg laten vervolgen.

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik merkte op dat niet alleen één fractie, maar de gehele oppositie ontbrak. Dank voor het compliment voor mijn collegialiteit, maar ik wil naar eer en geweten er niet bijhalen, want dat is volgens mij niet de kwestie. De kwestie is op welk moment je fundamentele kritiek geeft. Ik ben het eens met de mensen die zeggen dat je elkaar er niet op moet aanspreken als iemand een keer niet aanwezig kan zijn, maar het ging hier even om de relatie tussen kritiek hebben en die volledige afwezigheid. Die opmerking heb ik gemaakt. De voorzitter constateert dat het 1-1 staat. Laat iedereen zelf maar beoordelen wat hij ervan vindt. Om terug te keren tot de inhoud van het MIRT, ik was het inhoudelijk wel eens met de kritiek dat de financiën soms niet altijd duidelijk waren, en die hebben we daar ook geuit. In het verleden is mijn fractie al eerder ingegaan op de social return bij Rijkswaterstaat. Mijn fractie vindt het van zeer groot belang dat het meer gebruikelijk wordt om bij aanbestedingen van Rijkswaterstaat of het

ministerie van IenM te kijken naar jongeren of andere mensen die moeilijk op de arbeidsmarkt komen, zoals Wajongers, bijvoorbeeld door bedrijven pluspunten te geven als zij er echt werk van maken om mensen aan de onderkant van de samenleving erbij te betrekken. Mijn collega's Van Hijum en Koopmans hebben hierover al eerder vragen gesteld.

Rijkswaterstaat is een mega-investeerder van de overheid. Wij zien dan ook graag een mega-inzet om dat sociale gezicht meer te betrekken bij aanbestedingen als het gaat om stenen en asfalt, want daar zit wel degelijk een sociale component aan. Ik vraag de minister om de ambitie te tonen om hier meer aan te doen en de Kamer in het voorjaar een plan van aanpak voor te leggen hoe wij mensen die moeilijk tot de arbeidsmarkt komen, beter kunnen betrekken bij de vele aanbestedingen die de overheid voor haar rekening neemt.

In het verlengde hiervan wil ik niet alleen die mensen hierop aanspreken, maar ook het bedrijfsleven. Ik noem hierbij pps. Het aanleggen en onderhouden van infrastructuur biedt voor het bedrijfsleven een mooie investeringskans. Voor het CDA is pps om die reden ook belangrijk. Dat blijkt ook uit de notitie die mijn collega Blanksma onlangs presenteerde over dit onderwerp. De minister heeft gezegd dat haar ambitie is om het aantal pps-projecten te verdubbelen. Dat is positief. Dit sluit aan bij het regeerakkoord, waarin staat dat het kabinet met een groot aantal pps-projecten komt. Kan de minister deze ambitie concreet maken? Het pps-loket, PPSsupport, is per 1 januari van start gegaan. Dat is prima, maar hoe gaan we nu verder? De focus ligt nu vooral op de grote projecten. Is de minister bereid om pps ook bij kleinere projecten toe te passen? Ik hoop niet dat het kritiek oplevert, maar ik heb de indruk dat pps soms moeilijk ligt bij het ministerie van Financiën. Ik vraag de minister om zowel bij IenM als bij Financiën te bepleiten om meer te doen met pps, maar daar kom ik nog op terug.

Dan ga ik naar de robuustheidsanalyse. De minister wil in deze periode de files met 20% terugbrengen met het programma Beter Benutten. Heeft zij hierbij ook gekeken naar de mogelijkheid van een robuust wegennet, waarbij de infrastructuur zo wordt ingericht dat deze minder vatbaar is voor verstoringen? Een voorbeeld is het scheiden van het doorgaande en het lokale verkeer door de zogenaamde supersnelwegen. Dit heeft goed uitgedaan op de A2 bij Utrecht, Den Bosch en Eindhoven. De filecijfers rond Eindhoven zijn sterk gedaald. De minister heeft in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) aangegeven dat zij het wegennet robuuster wil maken. Hoe gaan wij dit de komende tijd aanpakken? Wij juichen het toe dat dit MIRT daaraan een belangrijke bijdrage levert. Voor het opstellen van het MIRT is de NMCA van groot belang. Is de minister bereid om bij haar toekomstige analyses ook te bekijken in hoeverre de robuustheid kan tellen en hoe wij deze zwaarder kunnen laten wegen? Ik heb het programma Beter Benutten al even genoemd. Het is prima dat de minister prioriteit legt bij acht regio's en daarvoor veel geld uittrekt. Ik zie dat de regionale overheden ook bijdragen, maar ik vraag mij af wat de bijdrage van het bedrijfsleven hieraan is, in euro's. Kan de minister daar inzicht in geven?

De minister legt terecht de nadruk investeringen in acht gebieden waar veel files staan, maar wij missen de negende regio, te weten de rest van Nederland, zoals Zeeland, Noord-Nederland en Oost-Nederland, waar kansrijke benuttingsmaatregelen zijn die nu niet meedoen. Is de minister bereid om de Kamer in het voorjaar te informeren of deze alsnog een kans kunnen krijgen? Zij is toch minister van heel Nederland en niet alleen van die acht regio's? De stedelijke distributie valt ook onder Beter Benutten, maar deze is niet beperkt tot deze acht regio's, maar komt ook daarbuiten voor. Ik vraag de minister om daar aandacht voor te hebben.

Wij hebben de afgelopen jaren met succes steeds meer gehaald uit de vluchtstroken, die steeds meer worden gebruikt om mensen eerder van A naar B te krijgen. Zij waren oorspronkelijk bedoeld om hulpverlenings-

diensten eerder ter plaatse te laten zijn. Wij vinden het positief om meer te halen uit de vluchtstroken, maar wij komen wel bij een kritische grens, als hulpverleningsdiensten zoals politie en noem maar op moeilijker op een locatie kunnen komen. Daar kan een spanningsveld ontstaan. Wat is de visie van de minister op de vluchtstrook van de toekomst? Worden deze meer gebruikt om er auto's op te laten staan of door te laten rijden of vindt de minister de vluchtstrook nog steeds van belang? Hoe gaan we daar in de toekomst mee om? Ik proef en zie steeds meer druk op die strook. Mijn analyse is dat de hulpverleningsdiensten daardoor meer in het nauw komen. Graag een reactie van de minister.

Samen met de VVD en de PVV heb ik vorig jaar een motie ingediend, die ook werd gesteund door de ChristenUnie en de PvdA, om enkele miljarden naar de regio's te verschuiven. Dat leverde toen wat consternatie op, maar die motie is nu in uitvoering. Ik vind het positief dat de minister een aantal projecten in het MIRT heeft opgenomen. Dank daarvoor. Wij blijven dat volgen. Enkele projecten zijn niet uitgevoerd of op de lijst gezet. Veel gelden zijn nog niet besteed, en terecht. Mijn fractie gaat ervan uit dat de minister bij de nadere invulling van het MIRT rekening houdt met deze lijst.

Mevrouw De Caluwé van de VVD heeft goed gesproken over de mogelijkheden en kansen van de binnenvaart. Ik sluit mij daarbij aan. Ik maak gebruik van de gelegenheid om enkele punten aan te stippen. Ik begin met een compliment, want wie weet wat dat zo meteen oplevert. Het is mooi dat het Winschoterdiep is aangepakt. Er is een akkoord met Friesland en Groningen, zodat het Rijk er afstand van neemt en de verantwoordelijkheid bij de regio neerlegt en afkoopt. Dat is heel positief. Fijn dat dit zo gebeurt.

Wij constateren dat er vertraging is ontstaan bij de vaargeul IJsselmeer-Meppel. Mijn fractie sluit zich aan bij de opmerking van de VVD-fractie daarover. Wij hebben met de regio afgesproken om in 2015 te gaan uitdiepen. De regio en het Rijk hebben daar in de afgelopen jaren op geanticipeerd. Ik noem de keersluis bij Zwartsluis, de brug bij Ramspol en de havens van Meppel en Kampen, waar de overheden, de minister en het bedrijfsleven hebben geïnvesteerd om baggerwerkzaamheden mogelijk te maken. Daarom vind ik dat de minister nu niet kan zeggen dat het zes of zeven jaar wordt uitgesteld. Ik vraag haar om te kijken naar mogelijke meevallers en naar mogelijkheden van voorfinanciering door de regio om eerder te kunnen beginnen met uitdiepen. Ik heb ook het pleidooi gehoord om dit te heroverwegen en de Kamer hierover in het voorjaar te informeren. De CDA-fractie vindt dat de investeringen die gedaan zijn, niet goed terugkomen, als we dit zomaar even uitstellen. Dat heeft niet onze voorkeur.

Dan ga ik naar het spoor, met name naar het baanvak Arnhem-Winterswijk, waar sprake is van aanhoudende problemen. Mijn collega's Haverkamp en Ormel hebben hierover al tweemaal schriftelijke vragen ingediend, waarop de minister heeft geantwoord dat er een onderzoek wordt uitgevoerd. Hoe ver zijn ProRail en Syntus met dit onderzoek? Is er al nagedacht over oplossingen? Welke oplossingen zijn dat?

Er kan vanuit Eindhoven goed grensoverschrijdend spoorvervoer plaatsvinden. Wat is de stand van zaken bij de lijn Eindhoven-Heerlen-Aken en Eindhoven-Düsseldorf? Hoe gaan we daarmee verder? Door het CDA en door de regio is ook aandacht gevraagd voor de railport Venlo. De gemeente Venlo heeft in februari van dit jaar een bidbook aan de minister aangeboden over de ontwikkeling van railport Venlo. De regio heeft dit plan aangeboden, omdat het containervervoer van Rotterdam en Antwerpen naar het achterland de komende jaren gelukkig toeneemt. Om die toenemende stroom containers te verwerken is een railport noodzakelijk om een groot aantal vormen van logistieke dienstverlening op het spoor te realiseren. Wat heeft de minister gedaan met dit bidbook? Heeft

zij het überhaupt wel gekregen? Het is een beetje stil rond dit onderwerp. Gaat zij de regio ondersteunen bij de realisatie van dit project?

Dan kom ik bij de aansluiting van Twente op het ICE-netwerk. Het gaat steeds beter met het grensoverschrijdend treinvervoer vanuit Twente, dat moet gezegd worden, maar aansluiting op Duitse ICE-netwerk is nog niet gerealiseerd, terwijl deze treinen wel rijden tot Denemarken, België, Oostenrijk, Zwitserland en zelfs Frankrijk. Kan de minister aangeven waarom Twente er niet op aangesloten is? Deze trein rijdt immers wel naar Arnhem, Utrecht en Amsterdam? Wat ons betreft moet deze de kans hebben om verder te gaan. Dit geldt overigens niet alleen voor Twente, maar ook voor Maastricht, Hengelo en Eindhoven. Kan de minister onderzoek laten doen naar de haalbaarheid van het plan om deze steden hierop aan te sluiten?

Na de behandeling van deze algemene onderwerpen ga ik naar de regio's. Ik begin met Noordwest-Nederland. De gemeente Beverwijk zou graag zien dat met het oog op de verkeersveiligheid, de bereikbaarheid en de luchtkwaliteit de A22 wordt afgewaardeerd tot een provinciale weg. Is de minister hiertoe bereid? Ik sluit mij gemakshalve aan bij de opmerkingen die door mijn collega's zijn gemaakt over de A8/A9.

Op grond van mijn eerdergenoemde motie is er geld beschikbaar gekomen voor de stadsregio voor de N23, op grond van het convenant Anders Betalen voor Mobiliteit. Vanaf wanneer is dat geld beschikbaar? In Utrecht springt het knooppunt Hoewelaken eruit. In januari 2011 hebben de betrokken gemeenten en de provincie te horen gekregen dat er geen geld is voor de voorkeursvariant van knooppunt Hoewelaken. In plaats daarvan wil de minister een uitgekilde variant uitvoeren. Onderdeel hiervan is het afsluiten van op- en afritten. Volgens een studie van Rijkswaterstaat leidt dit tot enorme druk op het onderliggende wegennet. Ook de maatregelen om geluidsoverlast terug te dringen worden wegbezuinigd. Kan de minister toelichten waarom hiervoor wordt gekozen? Het lijkt ons zo onlogisch. We hebben ook gehoord dat er op ditzelfde traject een meevaller is van 30 mln. Kan de minister bekijken of die 30 mln. op grond van de bestaande systematiek voor deze projecten kan worden ingezet?

Er is al veel gesproken over de nieuwe westelijke oeververbinding. Ik heb een bang vermoeden dat wij in dit MIRT niet alles kunnen behandelen. Mijn fractie heeft een aantal bezwaren tegen het voorstel. Ik sluit mij aan bij de vraag van de heer Aptroot over het bedrijfsleven. Ik zie dat de minister in de voorstellen geen rekening heeft gelegd bij de mooie woorden van het Havenbedrijf en anderen om mee te betalen. Waarom heeft de minister deze geste gedaan aan het bedrijfsleven, terwijl wij juist vinden dat zij ook mogen betalen?

Ik kan mij voorstellen dat de regio's die de Blankenburgtunnel krijgen, ertegen zijn, waarbij een element is dat je dat liever niet hebt in je eigen achtertuin. Er wordt terecht gevraagd hoe het zit met de natuurwaarden. De Blankenburgtunnel scoort hierop kennelijk veel slechter dan de Oranjetunnel. Hoe reageert de minister daarop? Hoe gaat zij om met de inpassing en de zorg, die ik terecht vind, of het groene gebied onaangetaast blijft? Ik wil echt dat de minister erkent dat deze zorg er is. Een ander punt betreft de kritiek van de ANWB, die helemaal niet voor de Blankenburgtunnel is. Deze club, die een balans zoekt tussen de belangen van automobilisten en van recreatie, pleit voor de Oranjetunnel. Gezien de vragen die mijn fractie nog heeft, denk ik dat we in de komende procedurevergadering moeten bekijken of er nader over gesproken moet worden, om recht te doen aan dit moeilijke onderwerp.

De heer **Verhoeven** (D66): Het lijkt mij sowieso heel verstandig om apart over dit onderwerp te debatteren. We hebben er ook een rondetafelgesprek over gehouden. De heer De Rouwe zegt terecht dat die natuurwaarden toch wel onder druk komen te staan. Hij vraagt aan de minister

wat zij gaat doen om ervoor te zorgen dat dit niet gebeurt. Ik denk dat de minister zal moeten toegeven dat dit bijna onvermijdelijk is met deze variant. Hoe serieus betreft de CDA-fractie de natuur in de afweging, als het er echt op aan komt?

De heer **De Rouwe** (CDA): Natuur is een van de elementen die wij meewegen. Ik wil niet suggereren dat wij een eenzijdige blik hebben dat natuur bepalend is, maar dat verwijt ik D66 ook niet. Wanneer je infrastructuur aanlegt, moet je accepteren dat er op die plaats een aantasting kan zijn. Daarom is mijn vraag hoe we met die aantasting omgaan. Is de minister bereid om deze op de een of andere manier te compenseren? Ik vraag allereerst hoe groot die aantasting is.

Ik ben zelf in dat gebied geweest om rond te kijken en met de mensen te spreken over waar die tunnel eventueel komt. Ik heb ook geconstateerd dat er voor een deel recent aangelegde natuur is gekomen. Ik wil dat gewoon wegen. Er zijn twee zorgen in dat gebied. De ene zorg is dat de natuur wordt aangetast door deze variant, maar de achterliggende zorg betreft het gebied als geheel. Ik wil weten of daar een onbalans in komt of dat we deze met maatregelen kunnen compenseren of verbeteren. Of gaat het inderdaad zo ver dat je dat niet zou willen? Die laatste conclusie wil ik niet op voorhand trekken, want dan suggereer ik te veel. Ik wil er genuanceerd naar kijken. Ik voel mij ook verantwoordelijk voor de mensen die daar wonen. Zij moeten hun verhaal hier kunnen laten horen. Daarom anticipeer ik op een iets uitgebreider debat, zodat we dat eerlijk kunnen afwegen. Tegelijkertijd zie ik dat de Oranjetunnel slechter scoort als het gaat om probleemoplossend vermogen en doordat deze een behoorlijke rekening heeft. Dat zijn ook punten die ik als volksvertegenwoordiger moet en wil wegen.

De heer **Verhoeven** (D66): Het is nog niet helder wat de CDA-fractie nu vindt, maar dat is ook niet te verwachten. Wij steunen het voorstel om er verder over te praten, want ik denk dat dit nodig is. Mag ik concluderen dat de CDA-fractie nog niet volmondig ja zegt tegen de keuze die de minister heeft gemaakt?

De heer **De Rouwe** (CDA): Het klopt dat wij een slag om de arm houden en dat wij echt een debat nodig hebben om te bekijken of alles wat er is gezegd, ook klopt en om vervolgens een definitieve afweging te maken. Ik zeg niet op voorhand dat wij dan maar voor de Oranjetunnel zijn, want ik heb bezwarende criteria gezien die ik niet lichtzinnig zal wegen.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): De heer De Rouwe zegt dat hij allemaal mensen in de regio heeft gesproken. Ik ben er zelf ook geweest en ik heb daar de heer Cees Oosterom ontmoet, een heel leuke CDA-wethouder van Vlaardingen, die mordicus tegen de Blankenburgtunnel is. Hij heeft daar heel goede argumenten voor. Heeft de heer De Rouwe die wethouder ook gesproken? Het prijsverschil tussen de Oranjetunnel en de Blankenburgtunnel wordt in mijn ogen zwaar overdreven, omdat de aansluiting op de A20 niet fatsoenlijk is meegerekend. Vindt de heer De Rouwe ook dat die informatie er alsnog moet komen? Waar staat hij nu precies? Hij stelt een heleboel vragen. Doet hij dat omdat hij eigenlijk liever de Oranjetunnel heeft of omdat alle opties nog evenveel kans maken?

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik ben het er zeer mee eens dat wij daar een leuke wethouder hebben, die ook heel goed is.

De **voorzitter**: Hij luistert waarschijnlijk mee.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Hij heeft ook een heel goede mening.

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik heb ook met de CDA'ers aldaar gesproken, maar er zijn ook goede en leuke wethouders die tegen het traject Oranjetunnel zijn. We hebben gewoon fantastisch aardige mensen, maar ik heb ook mensen van GroenLinks gesproken, die over het algemeen tegen de Blankenburgtunnel zijn. Prima allemaal. Ik ben daar geweest omdat ik de mensen wilde horen die er heel veel moeite mee en bezwaren tegen hadden. Ik voel mij er verantwoordelijk voor om die geluiden niet af te doen door te zeggen dat ik het er niet mee eens ben of dat ik deze meeneem, maar om deze ook hier in een fatsoenlijk debat te laten klinken. Dat is ook onze taak als volksvertegenwoordiger. We moeten niet op voorhand ons praatje klaar hebben, maar bereid zijn om de bezwaren en de pijn die daar oprecht leven, hier te bespreken. Uiteindelijk zullen wij moeten afwegen hoe zwaar het ene of het andere telt. Hoe groot is het probleemoplossend vermogen van het ene of het andere traject? Hoe vervelend het ook is, het gaat er ook om hoe het prijskaartje en de portemonnee eruitzien. Het klopt dat de keuze van het CDA nog niet duidelijk is, want wij willen graag een afgewogen keuze maken. Daar loop ik niet voor weg. Ik vind het ook fatsoenlijk om er een goed debat met de minister over te hebben, al was het alleen maar om de bezwaren die mevrouw Van Gent ook heeft, te wikken en te wegen.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ik hoop dat de natuur bij het CDA ook een prijs kent, want deze is meestal het kind van de rekening. Ik heb een vraag gesteld over de prijs van de Blankenburgtunnel en de Oranjetunnel. Critici zeggen dat het verschil met 1,2 mld. versus 2,1 mld. maximaal wordt gehouden en dat de aansluiting op de A20 niet fatsoenlijk is meegerekend. Vindt de heer De Rouwe ook dat dit alsnog moet gebeuren? Dan hebben wij beter vergelijkingsmateriaal, waarbij niet alleen wordt gekeken naar de prijs, maar ook naar de natuur.

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik constateer dat de prijsverschillen in de voorstellen van de minister inderdaad significant zijn. Ik heb ook gehoord dat er vragen zijn in de regio over de berekening daarvan. Mevrouw Van Gent stelt op voorhand dat er nieuw onderzoek moet komen, maar mijn fractie wil eerst een fatsoenlijk debat met de minister, waarin zij dit verdedigt en aantoont of dat wel zo is. Dan kunnen wij samen het geluid van de critici hier laten horen, om de minister het vuur aan de schenen te leggen. Ik vind dat de minister dat moet verantwoorden. Afhankelijk van de beantwoording kunnen wij altijd bekijken of er nader onderzoek moet komen. Ik zeg erbij dat mijn fractie wel voor een verbinding is. Mijn fractie heeft ook het geluid uit de regio gehoord dat die verbinding er moet komen en dat we daar niet tien of twintig jaar op moeten wachten.

Mevrouw **Wiegman-van Meppelen Scheppink** (ChristenUnie): Ik ben blij dat het CDA het woord «natuur» weer eens in de mond neemt. De heer De Rouwe vreest een bepaalde onbalans. Ik deel die zorg en ik ben heel benieuwd naar een wat bredere visie van het CDA op hoe wij de natuur in de Randstad kunnen behouden. Dat staat haaks op de maatregelen die nu plaatsvinden. Er wordt een dikke streep gezet door recreatie om de stad, die wordt wegbezuinigd. De CDA-fractie pleit voor compensatiemaatregelen om natuur te behouden binnen Natura 2000-gebieden. Je kunt van alles van de Randstad vinden, maar het is geen Natura 2000-gebied. Eigenlijk zie ik bij het CDA een stapeling van maatregelen die het groen en de natuur in de Randstad onder druk zetten.

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik heb in mijn kritische beschouwingen over de NWO laten weten dat ik de natuur een punt van zorg vind, vooral omdat de regio daar zorgen over heeft. Ik heb ook gezegd dat er misschien wel kritische kanttekeningen te maken zijn bij het natuurverhaal als zodanig, omdat ik ter plaatse heb gezien dat deze soms recent is

aangelegd. Ik zeg niet op voorhand dat we aantasting daarvan koste wat het kost moeten voorkomen, maar ik wil het wel in balans zien bij de bespreking met de Kamer en met de minister. Ik zeg inderdaad dat dit meeweegt, maar wij zijn niet voor niets een middenpartij. Ik wil ook bekijken hoe de kosten zich verhouden en hoe wij de problemen elders in het gebied oplossen, want daarvoor hebben we het oorspronkelijk gedaan. Het is ook in het belang van de natuur om te voorkomen dat auto's onnodig vast staan, met als gevolg dat mensen die kritiek hebben op het natuurbeleid, ook heel veel overlast ervaren door onnodige uitlaatgassen. In die zin bekijk ik het breed en vind ik het nog niet het moment om een definitieve afweging te maken.

Mevrouw **Wiegman-van Meppelen Scheppink** (ChristenUnie): Ik verwacht toch een visie van het CDA over de wijze waarop de kosten of het prijskaartje dat ook aan de natuur en aan natuurwaarden hangt, worden meegewogen. Dat zie ik absoluut niet terug. Integendeel. Allerlei maatregelen die er waren om nog een beetje groen en natuur in de Randstad overeind te houden, bijvoorbeeld met compensatiemiddelen, worden weggehaald uit dat gebied. Het zijn mooie woorden, maar ik zie zo weinig mogelijkheden om daar echt daden aan toe te voegen.

De heer **De Rouwe** (CDA): Mevrouw Wiegman noemde de natuurwaarden. Ik beperk mij tot de NWO, want daar hebben we het nu over. De verleiding is groot om hier een heel natuurdebat te houden, maar ik vind dit niet de juiste locatie of het juiste moment. Ik heb inderdaad gevraagd naar de natuurwaarde van de NWO. Ik heb gesproken over aangelegde natuur. Ik weet ook dat er een poel is waar diersoorten ruimte hebben. Ik snap het punt van het gebied. Natuurwaarden en -ruimte zijn daar heel schaars. Het gebied maakt zich zorgen over de effecten van een tunnel. Het feit dat ik dit noem, geeft aan dat ik daar waarde aan hecht, maar ik wil geen valse suggesties wekken. Ik beoordeel het totale plaatje, dus ook de zojuist genoemde criteria. Uiteindelijk zal er een afweging moeten plaatsvinden. Als de natuur voor mij niet telde, zou ik deze niet noemen, maar ik ga mij niet linkser gedragen dan de GroenLinks-fractie, want dat zou ik ook een beetje schijnheilig vinden.

De **voorzitter**: U hebt nog vier minuten voor het vervolg van uw betoog.

De heer **De Rouwe** (CDA): Dan zou ik graag vijf minuten van mijn tweede termijn gebruiken voor deze eerste termijn.

De **voorzitter**: Dat mag.

De heer **De Rouwe** (CDA): Dank u wel. Voorzitter. Dan ga ik naar de A15. De Mainport Rotterdam is van groot belang voor onze economie, zoals al is gezegd. Het is goed dat we daar los gaan en ruimte creëren om tot een tweede mainport te komen. De achterlandverbindingen blijven altijd een punt dat genoemd moet worden. Door de regio wordt aangedrongen op goede doorstroomprogramma's. Die houding proef ik ook bij de minister, maar volgens de regio is er te weinig beweging als het gaat om de A15 Papendrecht-Gorcum. TLN en EVO zijn toevallig vandaag gekomen met een top 20 van duurste trajecten. Dit traject komt op nummer 9 binnen, omdat het bedrijfsleven hier grote schade lijdt. Ik vraag de minister om dit project toch wat steviger op de agenda te zetten. Een argument is dat het past binnen de visie van de minister om te investeren waar het nodig is. Ik heb daar wel eens nuances bij aangebracht, maar ik kan het nu verdedigen. Dat zal hier zeker kunnen.

Bij het knooppunt Merwedeburg op de A27 staat steevast een file, omdat hier een flessenhals bestaat. Het is van belang om hiervoor een goede en

snelle oplossing te vinden. Wat is de stand van zaken? Hoe gaan we dit oplossen?

Dan de zuidwestelijke delta. De provincie Zeeland stelt zich altijd heel constructief en bescheiden op en dat mag ook wel beloond worden. De zeesluis bij Terneuzen is voornamelijk van belang voor België, omdat de haven van Gent hierdoor beter bereikbaar wordt. Het Rijk draagt hieraan bij en verlaagt de totale bijdrage aan de provincie Zeeland met hetzelfde bedrag. De vraag is of Zeeland nu moet bloeden voor Gent, om het wat populistisch te zeggen. Zoals gezegd, de zeesluis is belangrijk voor België, maar niet zozeer voor Zeeland zelf. Waarom zou de provincie hier dan aan mee moeten betalen? Welke oplossing ziet de minister om het gebied rond Zeeland te versterken?

In Brabant is de aanpak van de A58 Eindhoven–Tilburg–Breda over tien jaar gepland. Het CDA juicht het toe dat het bedrijfsleven dit samen met de regio naar voren wil halen. Daarvoor wil men innovatieve pps-constructies uitwerken. Ik vraag de minister om daar flexibel aan mee te werken, omdat pps nieuw is en soms ingaat tegen de gevestigde orde en regels. Als we dit echt willen, moeten we er flexibel mee omgaan en de ruimte daarvoor bieden.

Een ander fileknelpunt, waar dagelijks automobilisten vast staan, is de kruising A59–A27 bij knooppunt Hooipolder. Ik vraag de minister om toe te zeggen dat dit knooppunt wordt benoemd tot derde prioriteit in de aanpak van de A27.

Ik zak af naar Limburg. De A2 moet ter hoogte van het knooppunt Vonderen–Kerensheide worden verbreed tot 2x3 rijstroken. Mijn collega's De Jong, Aptroot en Koopmans hebben hierover een motie ingediend, die naar onze mening nog niet voldoende is uitgevoerd. Hoe gaat de minister deze motie uitvoeren?

In Oost-Nederland spelen een aantal trajecten, onder andere de aansluiting A28-N340. De provincie financiert de kosten van de N340, die in totaal 250 mln. bedragen. Een aansluiting van deze weg op de A28 is echter wel noodzakelijk. De provincie Overijssel en de gemeente Zwolle dragen hieraan 50% bij; in totaal 15 tot 20 mln. Deze grote bijdrage van de regio zou de minister toch moeten verleiden om er een ander bedrag bij te leggen.

Een moeilijk punt is dat inzake de N35 een amendement is aangenomen dat uitgevoerd moet worden. Het is voor mijn fractie niet acceptabel dat de minister dit wegschuift. We vinden dat de verkenning alsnog gestart moet worden, want wij hebben niet voor niets dat amendement ingediend. Ik geef de minister de kans om dat alsnog toe te zeggen, maar ik vind het eigenlijk heel raar dat dit amendement niet volwaardig wordt uitgevoerd. Ik steun het pleidooi van de regio voor de N35 en ik kom eventueel in tweede termijn met een motie.

De financiering en de bestemmingsplannen voor een extra aansluiting van de N50 in Kampen op de Zuiderzeehaven zijn geregeld. Het enige waar zij nog op wachten, is de handtekening van de minister. Wanneer komt die handtekening, minister?

Bij onderhoudswerkzaamheden aan de Westpoortbrug in de zomer van dit jaar heeft Rijkswaterstaat zogeheten step barriers geplaatst, waardoor de passeerbaarheid voor landbouwvoertuigen en vrachtwagens sterk wordt ingeperkt. De heer Koopmans en de heer Aptroot hebben hierover al opmerkingen gemaakt. Is hier een structurele oplossing voor?

In de regio bestaat de angst dat er na oplevering van de projecten voor de extra brug voor de A50 grote files ontstaan op de A73, zoals de cijfers ook aangeven. De bottleneck is de zogenaamde Duitse bocht bij Ewijk, die maar één rijstrook heeft. Zijn deze verwachtingen reëel? Is de minister bereid om dit op te lossen, bijvoorbeeld door een extra rijbaan toe te voegen?

De meeste woordvoerders begonnen met het noorden, maar als Fries Kamerlid eindig ik daarmee. Het is heel goed dat er veel projecten in het

noorden los gaan. Ik heb nog een vraag over het aquaduct Skarster Rien, waarover mijn fractie samen met anderen een motie heeft ingediend. Kan de minister de rijksbijdrage hiervoor via het Mobiliteitsfonds laten lopen? Tot slot nog twee opmerkingen. De eerste betreft het Atalantaproject. De Kamer heeft in het verleden vaak en terecht compassie gehad met Emmen, net als de voorgangers van de minister. Er is een motie over ingediend die naar ons oordeel nog niet is uitgevoerd. Mevrouw Kuiken noemde al 8,5 mln. van het Rijk, toen de balletjes op tafel kwamen, maar ik vraag de minister om blijvende betrokkenheid bij deze regio, die het heel moeilijk heeft, met een behoorlijke gebiedsinrichting aanpak. Ik vraag de minister echt om te bekijken of wij deze regio tegemoet kunnen komen.

De heer **Bashir** (SP): Ik heb het lijstje van de heer De Rouwe aangehoord, maar ik mis een heel belangrijk onderwerp, namelijk het doortrekken van de A15. Ik vind dat ongewenst, omdat het ertoe leidt dat wij met terugwerkende kracht aan kapitaalvernietiging doen, omdat het 125 mln. heeft gekost om de Betuwelijn onder het Pannerdensch kanaal aan te leggen in plaats van eroverheen, maar nu komt er toch een brug. Mijn vraag is of de heer De Rouwe ook vindt dat bij het doortrekken van de A15 een tunnel onderzocht moet worden.

De heer **De Rouwe** (CDA): Mijn fractie vindt al heel lang en heel intensief dat die doortrekking er moet komen. Dat is het allerbelangrijkste. Als dat kan met een brug, heeft dat onze steun. Ik heb liever een A15 met brug dan helemaal niets. Tegelijkertijd constateer ik dat daar draagvlak voor is bij de besturen in de regio. Dat vind ik winst. Ik snap dat er mensen zijn die zeggen: doe maar een mooie ondertunneling, maar ik heb hier met u en vele anderen ook de verantwoordelijkheid voor de financiën en ik zie niet dat daar geld voor is. Ik zie ook niet dat de regio daarvoor geld wil vrijmaken, terwijl het toch een bovenwettelijke maatregel is. Ik zal het niet mooier maken dan het is. Het doortrekken van de A15 is van groot belang en daar ben ik blij mee, maar ik vind het niet heel realistisch om een tunnel te eisen, omdat ik niet zie waar we het geld vandaan moeten halen. Als het er was, zou het prachtig zijn, maar ik constateer ook dat zelfs de regio daarvoor geen geld wil uittrekken.

De heer **Bashir** (SP): De heer De Rouwe spreekt over een aantal mensen die liever een tunnel willen, maar volgens mij is het andersom. De meeste mensen hebben liever geen brug en er zijn een aantal bestuurders, voornamelijk van het CDA, die de mening van de bevolking naast zich neerleggen. Als je kiest voor een brug en daar ook nog een tolgeweg van maakt, heb je straks een brug waar niemand overheen gaat, behalve een paar vrachtwagens. Is dat de kapitaalvernietiging waar het CDA voor kiest? Ik begrijp er helemaal niets van.

De heer **De Rouwe** (CDA): Met alle respect, maar als het gaat om kapitaalvernietiging moet je aan een tunnel beginnen. Dat is volgens mij echt een behoorlijk bedrag. Ik snap dat de SP wil opkomen voor de mensen die dat willen. Misschien zou ik daar ook voor pleiten, als ik daar woonde, maar je hoeft niet eens onderzoek te doen naar kapitaalvernietiging bij een tunnel, want die kan absoluut niet uit. Dit vind ik een volstrekt krom verhaal en een redenatie die niet zuiver is. Voorzitter. Ik rond af. Ik heb ook gemerkt dat de minister af wil van het overleg met de regio's dat twee keer per jaar plaatsvindt. De minister gaat over haar eigen agenda, dus ik zal niet zeggen dat ik het verstandig vind om het overleg met de gedeputeerden zo te houden, maar mijn fractie is er wel voorstander om zeker twee keer per jaar met de minister te overleggen over de vele projecten. Het alternatief zou zijn één keer per jaar. Ik heb het idee dat de minister daarop stuurt, maar daar gaat mijn fractie niet in mee, al was het maar om te voorkomen dat de minister

onnodig elke keer voor een spoeddebat naar de Kamer moet. Er komt toch druk vanuit de regio, als ergens een weg of een spoorlijn wordt aangelegd. Laten we het gewoon zo houden: twee keer per jaar een goed overleg over het MIRT. Dan hoeven we niet de hele tijd kleine debatjes te houden, maar kunnen we al die wegen, spoorlijnen en vaarwegen hier integraal bespreken. Ik zeg als mededeling dat mijn fractie pleit voor twee keer per jaar in de Kamer overleg met de minister over het MIRT. De Kamer gaat gelukkig over haar eigen agenda, maar dan weet de minister dat alvast.

De heer **Bashir** (SP): Voorzitter. Bij deze behandeling van het MIRT lijkt het alsof de sint nog steeds in het land is. De verlanglijstjes worden opgelezen en als een volleerde Piet strooit de minister met miljarden. De minister maakt haar stoere woorden dat zij honderden miljoenen extra uittrekt voor infrastructuur niet echt waar. Dat zijn bedragen voor de toekomst. De minister geeft gewoon 400 mln. minder uit aan infrastructuur, een afname van 5% sinds vorig jaar. De komende jaren gaat zij alleen de wegen herstellen. Spoor- en waterwegen zijn slecht af bij deze minister. Mijn vraag is waarom de minister het geld niet eerlijker wil verdelen over de verschillende vervoerswijzen.

Er valt niet zoveel te strooien. Als er wordt gestrooid, moet je op de juiste plaats staan voor het meeste profijt. Bij dit MIRT is in ieder geval duidelijk dat de minister nog niet haar pietendiploma op zak heeft, want zij kan nog niet ver strooien. Het geld valt bijna alleen in de achtertuin van de minister zelf, de Randstad. Dat is niet verwonderlijk, omdat de minister de file-top-50 als uitgangspunt neemt. Volgens de SP zijn er wel wat kanttekeningen te plaatsen bij deze filelijst. Hoe wordt deze samengesteld? Klopt het dat er onder andere gebruik wordt gemaakt van de lussen in het wegdek, die niet overal in Nederland in dezelfde hoeveelheid aanwezig zijn? Waarom speelt de lengte van de file geen rol? Ik vraag de minister om haar Randstadbril af te zetten en volgend jaar te komen met een ergernis-top-50 van automobilisten en omwonenden, zodat ook de problemen elders in het land in kaart kunnen worden gebracht. Dan kan er wat aan gedaan worden.

Het lijkt wel alsof de minister zelf al het geld wil uitgeven en de lagere overheden dat niet gunt. Terwijl Bouwend Nederland de noodklok luidt over het achterstallig onderhoud op het onderliggend wegennet, bezuinigt de minister daar toch fors op, zo fors dat zij niet eens zelf weet wat de gevolgen zijn. Blijkbaar wil de minister dat de automobilisten snel kunnen rijden en dan bij de afslag vast komen te staan. Is de minister bereid om naar de totale vervoersketen te kijken en om het achterstallig onderhoud in kaart te brengen?

Twee weken geleden stond er 40 km extra file doordat de kruisen boven de A27 bleven branden. Vorige week gebeurde hetzelfde op de A4, met 20 km extra file als gevolg. De verkeersleiding heeft de zaakjes niet helemaal op orde. Het gaat uiteraard meestal goed, maar de automobilist houdt rekening met openstelling van de spitsstroken. Ik begrijp wel dat deze dicht blijven bij mist, maar wie verwacht nu dat de weg geblokkeerd blijft door domme technische verstoringen? De minister heeft in de zomer laten weten enkele kritische aspecten te voorzien van een back-up. Wanneer is deze back-up gereed? Welke verstoringen had de minister kunnen voorkomen met een back-up van de verkeerstechnische centrale?

De minister wil de A15 doortrekken van Arnhem naar Zevenaar. Het meest idiote van dit plan is natuurlijk dat we vele miljoenen hebben gestopt in het onzichtbaar maken van de Betuwelijn, om er vervolgens een snelweg bovenop aan te leggen. Dit is dom, kortzichtig en pure kapitaalvernietiging, omdat er 125 mln. mee wordt weggegooid, want zo duur was de aanleg van de Betuweroute. Waarom wordt de natuur zo verkwanseld? Als de minister de plannen voor de A15 zo nodig wil uitwerken, is het

beter om een goede inpassing onder het Pannerdensch Kanaal mee te nemen in het onderzoek. Graag een reactie.

In Zuid-Holland wordt ondertussen helaas doorgegaan met de Rijnlandroute. Ik wijs de minister op de unaniem aangenomen motie-Verhoeven, waarin een eerlijke vergelijking van beide varianten van de Rijnlandroute wordt bepleit. Is de minister ervan op de hoogte dat Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland 100 mln. extra heeft gereserveerd voor een betere inpassing van de variant die volgens de SP de slechtste is, namelijk Zoeken naar Balans, en niet voor de variant via de Churchillavenue? Is de minister het met mij eens dat dit voornemen niet in de geest is van de aangenomen motie-Verhoeven?

Over dit onderwerp is ook een motie aangenomen van de heer Aptroot, waarin wordt gepleit voor een Rijnlandroute die bestaat uit 2x2 rijstroken. In de plannen voor Zoeken naar Balans of variant F, waar velen echt op tegen zijn, is bij een belangrijk deel van de route sprake van 2x1 rijstrook. Is de minister bereid om de provincie Zuid-Holland aan te spreken op deze afwijking? Graag een reactie.

De minister heeft puur met haar portemonnee gekozen voor een nieuwe tunnel ten westen van Rotterdam. De haven zou zowel met de Blankenburgtunnel als met de Oranjetunnel blij zijn geweest, maar de omwonenden, natuurorganisaties en de organisaties van automobilisten hebben duidelijk voor de Oranjetunnel gekozen. Er is een politieke meerderheid voor de Oranjetunnel. De SP kiest hier ook voor. De minister gaat tegen iedereen in. Welke argumenten heeft zij daarvoor, behalve financiële? Kan zij aangeven waarop het financiële plaatje is gebaseerd? Op de Noord-Zuidlijn na zou de Oranjetunnel omgerekend per kilometer de duurste tunnel van Nederland worden. Dat vind ik echt heel vreemd, want de Noord-Zuidlijn gaat door een dichtbevolkte stad, terwijl de Oranjetunnel onder een weiland uitkomt. Kan dit niet goedkoper? Minister, daag de bouwers eens uit, voordat u met minder genoeg neemt.

De heer **Aptroot** (VVD): De heer Bashir zegt dat de Oranjetunnel onder het weiland doorgaat, maar hij moet onder de Waterweg, bij de Maaslandkering, dus de breedte is dubbel zo groot als bij andere tunnels, maar daarover wil ik geen vraag stellen. De heer Bashir zegt dat hij vindt dat de minister te veel geld aan wegen geeft en dat zij moet verschuiven naar spoor en water. Hij wil de A15 doortrekken met een tunnel, 300 mln. extra. Hij wil een variant van de nieuwe westelijke oeververbinding die wellicht een miljard duurder is. Tol mag ook niet. Hij strooit hier met geld, maar ik vraag hem of de SP ook binnen deze begroting op de centen let. Of is het oppositie voeren in de trant van: gooi de miljarden maar rond, we hebben toch geen verantwoordelijkheid, we roepen maar wat?

De heer **Bashir** (SP): De SP kiest niet voor het doortrekken van de A15. Daarmee bespaar je 1 mld. Deze doortrekking is niet alleen ongewenst, maar ook nog heel dom, omdat je daarmee kapitaal vernietigt. Ik heb gezegd: als de A15 toch moet worden doorgetrokken, omdat de minister dat heel graag wil, kies dan voor een tunnel, want dan wordt er geen 125 mln. over de balk gegooid.

De SP kiest ook niet voor de aanleg voor de A4 Midden-Delfland en bespaart daarmee meer dan 1 mld. Met dat geld kun je allemaal investeringen doen. De SP kiest er ook voor om projecten te faseren. Zij hoeven niet allemaal in de komende jaren te worden uitgevoerd. Wij kiezen ook voor de spoorreizigers, terwijl de VVD ervoor kiest om deze reizigers helemaal uit te melken.

De heer **Aptroot** (VVD): Ik neem aan dat mijn conclusie juist is dat de SP, die de A15 niet doortrekt, de A4 Midden-Delfland niet wil en de nieuwe westelijke oeververbinding onbetaalbaar maakt, echt de partij van

stilstand en achteruitgang is; weg banen, weg Rotterdams havengebied, bekijk het allemaal maar.

De heer **Bashir** (SP): Dat is niet de juiste conclusie. De juiste conclusie is dat de SP voor de Oranjetunnel kiest. Ik zal nog uitleggen waarom deze voor een betere ontsluiting zorgt. De SP heeft er ook voor gekozen om de A2 bij Utrecht te verbreden, en zo kan ik nog een aantal projecten noemen. Het is niet de SP die voor stilstand kiest, het is de VVD die zomaar, zonder naar de mensen in het land te luisteren, beslissingen neemt, met het idee dat je op die manier de files oplost, maar het is niet altijd de juiste oplossing om alleen maar asfalt aan te leggen.

Voorzitter. Een van de problemen bij de keuze van de minister voor de Blankenburgtunnel is dat zij ernaar kijkt op een te kleine schaal. Met de Veilingroute erbij biedt de Oranjetunnel nieuwe kansen voor een goede verbinding. Deze route moet vermoedelijk toch wel aangepakt worden. Heeft de minister er rekening mee gehouden wat de Blankenburgtunnel betekent voor het verkeer ten oosten van het Kethelplein? Volgens mij zal deze zoveel extra verkeer aantrekken dat het daar zomaar weer kan vastlopen. Graag een reactie.

In de brief van de minister over de keuze voor de Blankenburgtunnel staan twee opvallende passages over de inpassing. Enerzijds stelt zij dat er 100 mln. extra wordt uitgetrokken voor een goede inpassing, maar met de variant Krabbeplass-west is zij 0 tot 100 mln. duurder uit dan met de volstrekt belachelijke middendoorvariant. Wat bedoelt zij met die extra 100 mln.?

Anderzijds schrijft de minister dat zij voor Krabbeplass-west kiest, omdat veel gemeenten die keuze ook hebben gemaakt. Heeft de minister ook de voorwaarden van deze gemeenten gelezen? Zij stellen dat zij deze variant pas acceptabel vinden als er een zo breed mogelijke overkluizing is bij de Zuidbuurt. Deze overkluizing noemt de minister helemaal niet in haar brief. Naar de mening van de SP is er dan ook geen bestuurlijk draagvlak voor de optie van de minister. Of negeert zij niet alleen de mening van alle mensen in dat gebied, maar ook de mening van de bestuurders in deze gemeenten?

De SP vindt het vreemd dat de minister ruim 1 mld. gaat uitgeven aan de Blankenburgtunnel en daarmee de natuur en een recreatiegebied gaat verpesten en dat zij tegelijkertijd de boel onbereikbaar maakt door tol te heffen. Kan de minister aangeven hoeveel automobilisten de Blankenburgtunnel zullen ontwijken door die tolheffing? Wij hebben een grove berekening gemaakt die tot de conclusie leidt dat tolheffing bij de Blankenburgtunnel het door de minister geprezen grote verkeerskundige effect alweer ongedaan maakt. Slechts een kleine 10% van de automobilisten die door de Beneluxtunnel gaan, kiest dan voor de Blankenburgtunnel. Deze tunnel is dus niet alleen ongewenst, maar ook heel duur. Is de minister bereid snel te komen met cijfers over de gevolgen van tolheffing?

De SP vindt het sowieso gek dat deze regering zo inzet op een wildgroei van tolwegen, dus op het creëren van elitewegen. Deze minister van VVD-huize kiest dus voor een extra gebruikersbelasting, terwijl de VVD vroeger nog voor de automobilisten opkwam. Dankzij de VVD wordt de automobilist na de bpm, de wegenbelasting en de accijnzen nu ook met tol gepakt. Straks kunnen alleen de bontjassen nog snel rijden over de IJmeerbrug, onder de Waterweg, tussen A13 en A16 en over de verlenging van de A15. Is dat waar dit kabinet voor staat? Miljarden belastinggeld uitgeven voor iets waar enkel de happy few gebruik van kan maken? Dat is een vorm van omgekeerde solidariteit. Is de minister bereid om na de filebelasting ook deze ondoordachte tolplannen in de ijskast te zetten, met een dik slot erop? Er zijn nu al twee tunnels met tol. Wat de SP betreft zijn dat er twee te veel en moeten deze ook snel tolvrij worden gemaakt.

De SP was blij verrast te lezen dat er snelwegbussen zijn ingezet op zes trajecten, waaronder Almere–Amsterdam. Emile Roemer heeft hier enkele jaren geleden in een plan voor gepleit. Dat verdient navolging. Ik zie graag in het komende kwartaal voorstellen van de minister voor de uitrol van die snelwegbussen naar andere provincies. Graag een reactie.

Dan kom ik bij het spoor. Het Programma Hoogfrequent Spoor is een mooi streven. De hsl is hieraan toegevoegd, zodat het nu helemaal een groot netwerk is. Dit alles optimaal benutten kan het beste met ERTMS. De tijdelijke Kamercommissie die onderzoek doet naar het spoor, is hier ook druk mee bezig. De SP wacht de uitkomsten daarvan af. Het is overduidelijk dat de oplossing grotendeels in de techniek ligt, maar dat betekent niet dat we de boel tot de invoering van ERTMS moeten laten versloffen. De hoeveelheid problemen alleen al in de Achterhoek doet vermoeden dat er nog wel wat op te lossen valt in die oude techniek. De SP heeft hiervoor al eerder aandacht gevraagd in een rapport dat ik vorig jaar heb overhandigd aan de minister: Geen prestige maar prestaties. Er ligt nogal wat achterstallig werk. Wat kunnen we op dit gebied verwachten van de minister?

Voor de SP is het ook belangrijk dat de minister bij haar dadendrang wat betreft asfalt geen besluiten neemt die voor het spoor onomkeerbare gevolgen hebben. Dat dreigt echter wel te gebeuren met de mogelijkheden voor een spoorverbinding Utrecht–Breda, die wij volgens mij allemaal willen en die er eigenlijk al had moeten liggen. Reizigers uit het zuiden moeten nog altijd via Rotterdam of Den Bosch naar Utrecht reizen. Dat is een behoorlijke omweg. Een nieuwe spoorlijn langs het traject van de A27 zal het hele spoornet ontlasten. Daarom moet de minister de optie van een middenligging van het spoor openhouden bij de aanpassing van A27. De regio is hier duidelijk over geweest. Bij de aanpak van de bruggen moet ook rekening worden gehouden met de komst van het spoor. De verkeersknooppunten langs de A27 moeten een spoorverbinding niet onnodig moeilijk maken. Graag een heldere toezegging dat de minister deze spoorverbinding niet onmogelijk maakt.

Binnenkort wordt besloten over decentralisatie van een van de allerlaatste regionale treindiensten, namelijk Zwolle–Enschede. Dit traject is volgens de SP-fractie geen vervelend boemellijntje, maar net als de Maaslijn een hoofdslagader in het interregionale spoorvervoer. Tussen Wierden en Enschede loopt dit zelfs integraal samen met het NS-hoofdrailnet. Met de komst van de Hanzelijn Zwolle–Lelystad wordt het interregionale karakter van deze lijn nog veel sterker. De lijn is slechts in zeer geringe mate onrendabel. Met een paar gerichte investeringen, zoals het doortrekken naar Lelystad is de lijn vrijwel zeker kostendekkend te maken. Is de minister bereid hier zodanig in te investeren dat de lijn rendabel wordt en in het hoofdrailnet behouden blijft? Ik hoor hierop graag een positieve reactie, want ook de VVD, waar de minister lid van is, is er altijd voorstander van geweest om zowel de A35 als het naastgelegen spoor te verbeteren.

Circa 30% van het MIRT-budget gaat naar het spoor. Zolang wij de Betuweroute niet optimaal kunnen inzetten voor goederentransport, schiet het allemaal niet op. Welke concrete belemmeringen zijn er nu nog om die lijn optimaal te benutten? Hoe wordt dat vertaald naar het MIRT? Het is overigens onbegrijpelijk dat mijn motie hierover door de Kamer is verworpen.

Er wordt nu gezocht naar een uitweg via onder andere de IJssellijn. De drukte op dit traject stuit op veel bezwaren, en terecht natuurlijk. Is de minister bereid te onderzoeken wat er nodig is voor verbetering van het spoor, als het gaat om overgangen, stiller spoor, flankerende maatregelen zoals geluidswallen en het mijden van de nacht?

Een zeer ernstig probleem is dat er reeds vele malen betreuenswaardige dodelijke ongelukken hebben plaatsgevonden op onbewaakte spoorwegovergangen. Er vallen nog steeds doden en dat is geen incident, maar een

duidelijke ontwikkeling. Ik zou hier de lijst van ongevallen op onbewaakte overwegen kunnen gaan oplezen, maar dat kost veel tijd en is onnodig confronterend voor de nabestaanden. Het verlies van een dierbare is al erg genoeg. Dat oplezen is ook niet nodig, want de minister kent de trieste feiten. Het gaat erom te erkennen dat deze vorm van niet-beveiliging anno 2011 onverantwoord is. Ook al betreft het slechts een kleine groep passanten, de overheid kan het niet maken om deze bloot te stellen aan extreem hoge veiligheidsrisico's. Let wel, het gaat niet om burgers die bewust onder de slagboom heen laveren en daarmee zichzelf in gevaar brengen, maar om heel gewone mensen. Een moment van afleiding, onoplettendheid of verwarring en het is gebeurd. De SP roept de minister dan ook op om de veiligheid van passanten serieus te nemen en met een plan van aanpak te komen voor de onbewaakte overwegen, inclusief een kostenverdeling Rijk-regio. Als de minister daartoe niet bereid is, zal ik de Kamer desnoods vragen om een uitspraak.

Tot slot de binnenvaart. De droogte van de afgelopen dagen heeft aangetoond dat er nog veel moet gebeuren op de vaarwegen. De SP ziet het belang van de kleine vaarwegen, die onmisbaar zijn als water echt een alternatief moet zijn voor de weg en het spoor. Zij bedienen een groot deel van het achterland. Ik hoor graag dat de minister dat belang ook ziet. De SP gaat in kaart brengen wat de gevolgen van slecht onderhoud van de kleine vaarwegen zijn voor de binnenvaart en de schippers. Ik hoor graag alvast de toezegging dat de kleine vaarwegen niet vergeten zullen worden.

De heer **Verhoeven** (D66): Voorzitter. Aan het eind van het jaar hebben we een vaste dag waarop we praten over alle ruimtelijke opgaven en infrastructurele projecten voor de weg, het spoor en het water. Dit debat staat niet op zich, want we hebben ook al over de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte en over de begroting van het ministerie gesproken. Door enkele collega's is al gememoreerd dat we binnenkort spreken over de miljarden die zijn besteed aan het spoor, zowel door ProRail als door de NS, en over de concessie, omdat onze prachtige onderzoekscmissie daar druk mee bezig is. We zullen ook nog praten over 130 km/u, hetzij aanstaande woensdag, hetzij op een andere dag, want de Partij voor de Vrijheid wilde dat verzetten en uit collegiale overwegingen vind ik dat prima. Ik hoop alleen dat ik dan zelf niet afwezig hoeft te zijn, zodat ik weer een schrobbering krijg van mijn collega van het CDA, maar ik reken op enige coulance van zijn kant, na mijn interruptie van zojuist. We zullen nog spreken over de gevolgen van 130 km/u voor de verkeersveiligheid en de luchtkwaliteit. Ik geef als schot voor de boeg mee dat de minister de zaken opnieuw te rooskleurig heeft voorgesteld, maar daar komen we nog op terug.

Vandaag gaat het over de ruimtelijke agenda voor het komende jaar en de weerslag van alle beslissingen voor de jaren daarna. Wij zien het MIRT als investeren in de toekomst, maar we zien ook dat sommige projecten een duurzame toekomst juist in de weg staan. Ik maak eerst drie algemene opmerkingen en dan ga ik mij ook door Nederland begeven.

Ik begin positief: met het pakket Beter Benutten. We hebben er even op moeten wachten, maar ik kan niet anders concluderen dan dat je dan ook wat hebt. De VVD noemde het ook al in positieve zin. We zijn blij dat dit toch wat op asfalt gefocuste kabinet ook investeert in maatregelen om mensen uit de file te halen, vooral tijdens de spits, door de aansluiting tussen fiets, auto en openbaar vervoer te verbeteren, en het bestaande asfalt of het bestaande beton, waar we al heel wat van hebben in Nederland, beter te gebruiken. Ik ben erg benieuwd naar de maatregelen. Hoe gaat de minister deze monitoren? Wordt het effect ervan uitgesplitst naar type maatregel?

We zijn heel blij met de toezegging van de minister voor 24 mln. voor thuiswerken, maar volgens mij hebben we de brief hierover nog niet

gekregen. Wanneer komt die brief? Helaas heeft mijn motie over 100 000 thuiswerkambtenaren het net niet gehaald, maar ik ben toch benieuwd wat de minister op dit vlak gaat doen.

Zoals bekend is de bodem van de portemonnee van de minister in zicht. Mede door het handelen van haar voorgangers is de inhoud ervan voor een deel opgesoupeerd, maar er moet toch meer asfalt komen van dit kabinet, zodat er andere constructies in beeld komen, zoals tolheffing. Je zou kunnen zeggen dat dit een alternatieve kilometerheffing is. Het was al bekend dat dit zou gebeuren bij de doortrekking van de A15, maar nu blijkt dat de kosten van de nieuwe westelijke oeververbinding en de A13–A16, samen 0,5 mld., hiermee gedekt moeten worden. Zal er bij alle nieuwe rijkswegen die er nog komen, sprake zijn van tolheffing?

Mijn derde algemene punt betreft het Programma Hoogfrequent Spoor. Wij zijn hiervan een groot voorstander, omdat dit vooral voor het personenvervoer grote verbeteringen oplevert. Er zijn ook veel zorgen in Nederland omdat het intensieve goederenvervoer leidt tot overlast door geluid of trillingen. Wij hebben gehoord dat dit in Vught en Tricht en in veel andere gemeenten leidt tot heel vervelende problemen. Wat gaat de minister doen om die knelpunten zo veel mogelijk te vermijden dan wel weg te nemen?

Dan ga ik door het land. Ik begin met de wegen in de Randstad en ik eindig met het spoor in de regio. Dit is niet de volgorde waarin de prioriteiten van D66 zijn gesteld, maar ik hoop dat de minister hiermee mijn lijstje kan volgen. Allereerst de nieuwe westelijke Oeververbinding, die de gemoederen druk bezig houdt. Het kabinet zegt voor de Blankenburgtunnel te gaan, maar die variant doet in onze ogen meer kwaad dan goed. Ik weet wel dat de Blankenburgtunnel de goedkopere variant is. Ik weet ook dat deze de fileproblemen in de Beneluxtunnel het beste oplost, maar daar staat tegenover dat er grote problemen zijn met de leefbaarheid en de aantasting van de natuur en van recreatiegebieden. Bovendien is de infrastructurele opgave in de regio Rotterdam–Haaglanden een stuk groter dan alleen het oplossen van de files in de Beneluxtunnel.

Daarom zien wij meer in het alternatief van de Oranjetunnel. Mijn collega van de PvdA zei daarnet: Oranje boven, maar wij zeggen: Oranje beter! Met die keuze zal goedkoop duurkoop blijken. D66 vindt dat de knelpunten rond inpassing, leefbaarheid en natuur echt moeten worden opgelost, mocht er worden gekozen voor de Blankenburgtunnel. Op dit moment is ons standpunt heel helder: nee, dan een hele tijd niets en dan heel zachtjes: tenzij.

Verder vragen wij ons af hoe reëel de tolplannen zijn. Laat ik duidelijk zijn over tol. De VVD heeft net laten zien zelf net een draaitol te zijn, als het gaat om tol, maar wij zijn heel duidelijk: wij vinden tol prima. Het is een goede vorm van het principe «de vervuiler betaalt». Wij zien dit als een liberale manier om wegen aan te leggen, maar deze moet wel werken. Wij hebben bij de Fyra gezien dat er wel eens te rooskleurig wordt gerekend als er een extra heffing wordt opgelegd. Welke kosten-batenanalyse heeft de minister gemaakt? Is onderzocht in hoeverre automobilisten bereid zijn om extra te betalen voor het gebruik van deze tunnel?

De ideeën die de minister heeft over de A13–A16, zijn ook recent naar buiten gekomen. Wij sluiten ons aan bij de opmerkingen die daarover zijn gemaakt bij de brede heroverwegingen, waarbij die verbinding al ter discussie is gesteld. Wij zijn nog steeds niet overtuigd van nut en noodzaak van de aanleg van deze weg. Wat ons betreft ligt de focus hierbij eenzijdig op meer asfalt en is er geen duurzame oplossing van problemen op het gebied van bereikbaarheid, gezondheid en leefbaarheid. Wij zien er veel meer in om geld te steken in gericht mobiliteitsmanagement om op dit traject mensen uit de file te halen en de wegen zelf beter in te richten. Hierbij kunnen ook elementen uit de Bosvariant worden gebruikt. Heeft de minister dit serieus in overweging

genomen? Kan zij aangeven waarom extra asfalt hier noodzakelijk is, nog even los van de asfaltideologie zelf? Je kunt altijd antwoorden: wij willen meer asfalt, maar ik hoor graag een meer inhoudelijke reactie.

Het lijkt erop dat de minister wat betreft het doortrekken van de A15 te vroeg heeft voorgesorteerd op een brug. Haar vooronderstelling dat een brug de enige betaalbare optie is, blijkt ze nu niet te kunnen staven. Daarom pleiten wij voor tunnel onder het Pannerdensch Kanaal, waarover de PvdA en de SP ook hebben gesproken. Dat is echt een betere keuze voor dit prachtige gebied. Het is nog niet te laat. Is de minister bereid om de reële kosten van een tunnel te laten vergelijken met die van een brug door een onafhankelijk bureau, als een soort second opinion? Daarover hoor ik de fractie van de VVD ook vaak, dus ik reken op haar steun. Is de minister ook bereid om innovatief en open aan te besteden door de markt te laten kijken naar een oplossing met als uitgangspunt een oeververbinding en niet een brug?

Een halfjaar geleden heeft de Kamer mijn motie over een eerlijke vergelijking van de verschillende varianten voor de Rijnlandroute unaniem aangenomen, zoals de SP net opmerkte. Daar wordt nu aan gewerkt. Ik sluit mij aan bij de opmerking van de heer Bashir over de onderzoeksgelden. Wat dat betreft ben ik niet zonder zorgen. Wij vinden echt dat er een eerlijke vergelijking moet komen. Wij dienen niet vaak moties in en deze worden ook niet vaak unaniem aangenomen, dus in dit geval zal ik extra scherp opletten. De criteria voor de afweging tussen beide varianten zijn nu bekend, maar de wegingsfactoren nog niet. Kan de minister toezeggen dat zij deze ook bekendmaakt?

Er is ook nog een probleem in de Bollenstreek. Bij de behandeling van de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte is de motie van het CDA aangenomen, die door ons ook is gesteund, om de Greenport aan te wijzen als extra prioriteit. Dat leidt tot extra verzoeken en vragen uit die regio over de bereikbaarheidsopgave, in het bijzonder over de noodzaak van een nieuwe verbinding tussen de N205, de N206 en de A4. Wat vindt de minister hiervan?

Er is ook al veel gezegd over Brabant. Een groot aantal partijen heeft de handen ineengeslagen voor de Gebiedsontwikkeling Oostelijke Langstraat (GOL). Dit project haakt aan bij reeds geplande onderhoudswerkzaamheden op de A59, niet alleen om de doorstroming te verbeteren, maar ook om tot meer ruimte te komen voor natuur en de afvoer van hoogwater. Is de minister bereid om deel te nemen aan dit project? Het is een kwestie van werk met werk maken, dus het hoeft geen extra geld te kosten.

Er is ook al gesproken over het knooppunt Hoevelaken. Als we wat meer zetels krijgen, zit ik wat eerder in het rijtje en dan kan ik nieuwe punten aansnijden, maar ik doe het nu maar even zo. Oorspronkelijk was er 1,1 mld. voor dit project, maar nu nog maar 800 mln. De minister heeft gezegd dat zij daarom innovatief gaat aanbesteden. Dat vinden wij een hartstikke goed idee, maar bij deze aanbesteding lijkt het erop dat de wens de vader is van de gedachte. Is het reëel om te verwachten dat er voldoende geld uit de markt komt om dit gat dicht te krijgen? Ik citeer de minister: «dat het ten minste een adequate set functionele eisen zal brengen», maar dat klinkt wat mij betreft niet veelbelovend. Ik ben wel benieuwd naar de ambitie van de minister op dit punt.

Bij het vorige MIRT-overleg heb ik de A27 bij de ring Utrecht de «A2x7» genoemd. Dit wordt een 2x7-baansweg. Maar ja, er moet wel bezuinigd worden. Er zijn genoeg lastige keuzes, maar sommige keuzes zijn wat minder lastig. Zo kan de minister 400 mln. bezuinigen als de bak van Amelisweerd niet wordt verbreed. Ik heb hierover al eerder gesproken, maar toen zei de minister dat dit op grond van de Europese wet- en regelgeving niet zou kunnen. Uit een onderzoek van Movares blijkt echter dat een oplossing binnen de bak wel kan en ook nog eens binnen de regels. Ik ben heel benieuwd naar de reactie van de minister op dit rapport.

Dan ga ik snel door naar het spoor, want dat is hartstikke belangrijk. Ik begin met het grensoverschrijdend vervoer. Zoals bekend denkt en handelt D66 internationaal. Ook bij het MIRT blijven wij over onze grenzen kijken. Ik heb twee specifieke vragen over het grensoverschrijdend spoorvervoer. Over de verbinding Groningen–Bremen bestaat groot enthousiasme bij de betrokken overheden. Is de minister bereid om het proces rond de aanleg hiervan samen met de provincie te bespoedigen? Sinds vorig jaar rijdt er op proef een trein tussen Hengelo en Bad Bentheim. Dat is heel goed, maar de bekendheid van deze lijn valt helaas wat tegen. Kan de minister in overleg met Synthus bekijken hoe deze lijn beter kan worden gepromoot?

De stoptrein tussen Den Bosch en Nijmegen barst vooral tussen Wijchen en Nijmegen bijna uit zijn voegen. De NS heeft al laten weten te bekijken of er een probleem is. Is er volgens de minister voortgang op dit dossier en heeft dit haar aandacht?

Om hoogfrequent spoor tussen Den Haag en Rotterdam mogelijk te maken is viersporigheid tussen Delft en Rijswijk nodig. Gaat de minister daarvoor zorgen? Let zij hierbij ook op de inpassing van het spoor, zodat er geen fysieke barrière wordt veroorzaakt in Delft?

Over het nachtnet heb ik mijn collega's nog niet gehoord, maar het is goed om dat nog even onder de aandacht te brengen van de minister. Dit gaat mijn fractie zeer aan het hart, niet alleen omdat studenten heen en weer moeten kunnen reizen, als zij na het volgen van hun colleges nog iets hebben gedronken, maar ook omdat steeds meer mensen 's nachts werken en dan ook aangewezen zijn op openbaar vervoer. De minister schrijft in antwoord op de vragen over het MIRT dat zij hiervoor in de nieuwe concessie voor het hoofdrailnet, vanaf 2015, aanvullende bepalingen gaat opnemen. Welke zijn dat?

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Voorzitter. Ik voer vandaag ook het woord namens de Partij voor de Dieren. Na de stortvloed van projecten, wensen en verlanglijstjes die mijn collega's de revue hebben laten passeren, wil ik ingaan op een vraag op een heel ander niveau, namelijk: in wat voor land willen wij nu eigenlijk leven? Bij de begrotingsbehandeling van het ministerie van IenM werd de scheiding der geesten glashelder. Aan de ene kant van de streep staan de 78 Kamerleden waar de coalitie in deze Kamer op steunt. Zij scharen zich, al dan niet luid juichend, maar hoe dan ook loyaal, achter de minister van asfalt en beton. Al hun verhalen over 4,4 mld. voor het Programma Hoogfrequent Spoor en 500 mln. uit het regeerakkoord ten spijt trekken zij geen cent extra uit voor het openbaar vervoer. Nee, sterker, zij zetten er de bijl in. Er moet asfalt gestort worden, kennelijk net zo lang tot we de files in vierkante kilometers kunnen uitdrukken. Vrolijk doen zij mee aan de koehandel waar MIRT-besprekingen in de regel op uitdraaien, eager als zij zijn om met een mooi stukje extra asfalt in de regio thuis te kunnen komen.

De minister is langzamerhand one of the boys met Charlie Asfalt en Leon de Jong. Sander de Rouwe krijgt het af en toe Spaans benauwd als het gaat om 130 km/u of van 80 km/u naar 100 km/u bij een aantal steden, maar als het erop aankomt, doet hij ook vrolijk mee. Hoop in bange dagen zijn enkele VVD-vrienden van GroenLinks in de regio, zoals de VVD-wethouders in de grote steden, maar ook de voorzitter van de Commissie voor de m.e.r. voor de A15, waar ik nog op terugkom, of de burgervader van Den Haag Van Aartsen, die uit de praktijk laat merken dat het zo niet langer kan. Ook gisteren weer een lichtpuntje, toen Nijpels op tv zei dat waar Bleker mee bezig is, helemaal niet kan en echt anders moet.

In de Kamer zegt men zelfgenoegzaam met 78 zetels: we asfalteren gewoon door, we hebben maling aan de kritiek. De heer Aptroot is nog nooit zo gelukkig geweest als Kamerlid.

In wat voor land willen de minister en de partijen die haar onverantwoordelijk steunen, nu eigenlijk wonen? En onze kinderen en kleinkinderen, zeg ik erbij. Ik zou graag willen wonen in een land waar de overheid zorg draagt voor fatsoenlijk openbaar vervoer, niet in de laatste plaats in de grote steden. Ik vind de visieloosheid van de minister op dit punt ronduit teleurstellend. Ik heb haar eerder verweten dat zij een prestigestrijd maakt van de bezuiniging in het openbaar vervoer. De opmerking van de eigen VVD-burgervader Van Aartsen dat hij daar boos en verdrietig over is, spreekt boekdelen.

Deze minister heeft ook geen wervend investeringsverhaal. Natuurlijk heb ik de projecten en projectjes gezien in het kader van het programma Beter Benutten, maar die maken geen massa en snijden geen hout. Ik bespeur op de Plesmanweg geen passie voor lightrail, geen drive om de tram terug te brengen in steden als Nijmegen of Maastricht. Dan hoor ik weer dat collega Aptroot zegt dat het ook helemaal niet hoeft in Groningen, Nijmegen of Maastricht, maar alleen in Utrecht. Kortzichtigheid ten top. Ik ben bang dat de minister in haar Leidse periode bang is geworden voor dit prachtige vervoermiddel, dat in alle landen om ons heen furor maakt. Kan zij mij geruststellen op dit punt? Bewaart zij het lekkerste wellicht tot het laatst en heeft zij nog prachtige investeringsplannen voor het stedelijk openbaar vervoer in de hoge hoed, zoals de collega's van de ChristenUnie, de SP, maar ook van mijn eigen partij de afgelopen jaren bij het MIRT in fraaie kleurenbrochures suggereerden, of laat zij het zo?

Dat de minister ons openbaar vervoer op stiefmoederlijke wijze behandelt, blijkt ook uit de keuzes die zij maakt rond het extra geld dat zij als gevolg van het regeerakkoord gaat investeren in infrastructuur. Dat gaat integraal naar de wegen rond de grote steden en naar een nieuwe spoorlijn naar de Maasvlakte. Geen rode rotcent voor de reiziger in het openbaar vervoer. Kan de minister mij uitleggen welke logica achter deze keuze schuilgaat? Had het niet in de rede gelegen om een deel van dat geld te investeren in het opkrikken van de capaciteit van het spoor?

Er was ooit nog een klein lichtpunt, omdat Charlie Aptroot Asphalt eerder heeft gezegd dat die 500 mln. niet per se alleen aan wegen besteed hoeft te worden, maar ook aan openbaar vervoer, spoor en binnenvaart, maar daar heb ik niets van teruggezien. Ik ben heel benieuwd hoe dat zit.

Bij het doortrekken van de A15 kom ik terug op de vraag die ik aan het begin opwierp: in wat voor land willen wij eigenlijk leven? Ik zou graag willen wonen in een land waar we oog hebben voor zaken die echt van waarde zijn: de natuur en onze open ruimte bijvoorbeeld. Mijn fractie verweet dit kabinet op dit en op veel andere terreinen dat het met oogkleppen op regeert. De mentaliteit is er een van boekhouders. Er is slechts oog voor wat op korte termijn zou renderen, ongeacht wat daarmee op langere termijn kapot wordt gemaakt, zoals natuur. Een sprekend voorbeeld hiervan is het Natura 2000-gebied het Pannerdensch Kanaal. Kan de minister uitleggen waarom het ten tijde van de Betuwelijn nog de moeite waard was om dat natuurgebied met een tunnel te sparen en nu niet meer? Voorziet zij geen juridische problemen met bewonersgroepen, die gewoon een goed verhaal hebben als zij naar de rechter stappen? Wat is het advies voor de Commissie voor de m.e.r. haar waard, die stelt dat de tunneloptie veel te vroeg van tafel is gegaan? Het is interessant dat de voorzitter van deze commissie een VVD'er is. Is de minister bereid om die optie alsnog goed te laten onderzoeken?

Ik wijs erop dat de Raad van State vorige week uitspraak deed over het provinciaal inpassingsplan van de buitenring voor de Parkstad Zuid-Limburg. De Raad zette een dikke streep door deze bizarre snelweg, omdat de natuur schade oploopt door alle uitlaatgassen. Dit kan onmogelijk een verrassing zijn voor de minister, want GroenLinks heeft eerder in Kamervragen nadrukkelijk op dit risico gewezen. Wat zich hier wrekt, is dat de rijksoverheid een lakse houding heeft op het gebied van de ruimtelijke ordening. Een provincie lapt de ruimtelijke regels aan zijn

laars en de minister doet of haar neus bloedt en laat het vuile werk over aan de Raad van State. Mijn vraag aan de minister is welke les zij trekt uit dit juridisch debacle. Had zij zelf niet moeten ingrijpen door de provincie Limburg erop te wijzen dat deze plannen onmogelijk zijn? Welke les trekt zij voor toekomstige projecten waarvan je op je klompen kunt aanvoelen dat zij juridische complicaties opleveren, zoals de A15?

Ook bij de nieuwe westelijke oeververbinding is de vraag in wat voor land wij willen wonen, erg relevant. Is dat een land waarin altijd alles moet wijken voor de vermeende belangen van de Rotterdamse haven? Of is het denkbaar dat de overheid zelf een visie ontwikkelt op de vraag welke economische sectoren nu echt het beste uitpakken voor de werkgelegenheid en de leefbaarheid in Nederland? Als we net zo veel geld zouden uitgeven aan investeringen in duurzame energie, onderwijs en innovatie als aan infrastructuur ten dienste van Nederland-Distributieland, zag ons land er prettiger uit en zouden we er economisch zeker niet slechter aan toe zijn, zoals de Duitse economie bijvoorbeeld bewijst.

Ik betwist de noodzaak van nieuwe infrastructurele investeringen rond Rotterdam. De Betuwelijn ligt nog net niet weg te roesten, maar is zwaar onderbezet. Als de A15 te druk wordt, zou ik zeggen dat we die containers vooral op het spoor kunnen zetten, maar ik kan ook tellen en ik bespeur in deze Kamer steun voor een nieuwe verbinding naar de A20, hoewel deze natuurlijk ook hartstikke vol staat. Dan breekt echt mijn klomp, als ik de minister domweg zie kiezen voor de Blankenburgtunnel, de variant die het slechtste uitpakt voor leefbaarheid en natuur. Het getuigt van een boekhoudersmentaliteit dat zij de hoop een paar euro goedkoper uit te zijn laat prevaleren boven het feit dat zij de achtertuin van een groot deel van de Rijnmondbewoners naar de maan helpt.

Bovendien zie ik het lijk al drijven; als die Blankenburgtunnel er eenmaal ligt, zie ik de Charlie Asfalts van deze wereld alweer verlekkerd kijken naar het volgende stukje asfalt, namelijk een weg die de A20 rechtstreeks met de A13–A16 verbindt, een variant die ook wel de A24 wordt genoemd. Ik vraag de minister klip-en-klaar uit te spreken dat zij gedurende deze kabinetsperiode met geen enkel voorstel in die richting komt, of anders moet zij er maar meteen mee op de proppen komen.

In het land waar ik zou willen wonen, zou ook minder aan symboolpolitiek worden gedaan dan in het huidige Nederland. Voor een paar luttele minuten tijdwinst neemt de minister een geweldige hypotheek op de leefbaarheid van ons land door de maximumsnelheid fiks te verhogen. We zullen hierover later deze week nog spreken, maar vandaag vraag ik de minister wat de verborgen kosten zijn van deze maatregel. Ik wil graag van alle relevante MIRT-projecten weten hoeveel duurder zij worden als zij ontworpen worden voor hogere maximumsnelheden. Dat heeft invloed op de invoegstroken, de wegbreedte en de geluidsmaatregelen. Wat betekent dat bijvoorbeeld voor de ring rond Utrecht? Hoeveel extra gaat dat kosten in harde euro's, nog los van de herrie en de uitlaatgassen? Ik hoor graag de toezegging van de minister dat zij die extra kosten voor alle MIRT-projecten in kaart zal brengen.

Het zou zomaar langs onze minister voor Milieu kunnen zijn heengegaan, maar afgelopen week was collega Atsma op de Klimaatconferentie in Durban. Hij heeft daar bepaald niet vooropgelopen, maar gelukkig is klimaatverandering in andere landen wel een issue. De minister zit hier nu ruim een jaar en daarin heeft zij laten zien dat zij een blinde vlek ter grootte van een zwart gat heeft voor het klimaat. Ik geloof niet dat ik haar een keer heb kunnen betrappen op een constructief voorstel hierover. Zij gaat ervan uit dat de techniek alles oplost.

Ik zal het nog een keer proberen. In het AO Spoor en later in een brief betoogde de minister dat elektrificatie van het spoor onvoldoende milieurendement zou hebben om zelfs maar in overweging te nemen. Ik vind dat een heel bijzondere opvatting, want in de discussie over de Betuwelijn was het feit dat deze voorzien zou worden van een boven-

leiding, een zwaarwegend milieuargument. Alle reden dus om te bezien wat de kosten-batenverhouding is van elektrificatie van trajecten zoals Arnhem–Winterswijk, Nijmegen–Roermond en Groningen–Leeuwarden. De minister heeft deze voor het milieu en de reiziger zeer interessante optie met een paar alinea's afgewezen, maar dat vind ik onvoldoende. Ik vraag de minister om voor alle spoorlijnen in Nederland waar geen bovenleiding aanwezig is, te onderzoeken wat het zou kosten om deze aan te brengen en daarbij ook in kaart te brengen wat dit zou opleveren aan milieurendement, reistijdwinst en betrouwbaarheid. Graag een toezegging.

In het land waar ik wil wonen, zouden werk en privé wat soepeler in elkaar overlopen. In dat land zou een moderne overheid zich rekenschap geven van het feit dat werknemers geen zombies zijn die je van negen tot vijf uur achter een bureau dumpst, maar gemotiveerde en toegewijde mensen, aan wie je veel verantwoordelijkheid kunt geven; mensen die hun werktijden waar mogelijk zelf bepalen, met alle voordelen voor de overheid van dien. Ik begin hierover bij het MIRT, omdat ik werkelijk geen enkele consequentie bespeur tussen de vorderingen die de politiek en het bedrijfsleven op dit gebied maken en de budgetten voor infrastructuur. De minister heeft zelf geld uitgetrokken voor een Thuiswerkfonds. Steeds meer mensen werken ook thuis. Ik werk zelf aan een wetsvoorstel met mijn vrienden van het CDA om thuiswerken te bevorderen. Is het dan gek om te vragen of al deze inspanningen wellicht kunnen leiden tot een minder grote fixatie op de aanleg van extra asfalt? Als al die inspanningen helemaal geen effect sorteren op de weg, doen wij dan wel genoeg ons best, zo vraag ik de minister.

Mijn laatste opmerking gaat over het ecoduct bij de A74. GroenLinks was afgelopen vrijdag op werkbezoek in Limburg. Daar kregen wij weer een fraai staaltje van langs elkaar heen werkende ministeries. IenM is bezig met het aanleggen van een ecoduct bij de A74, dat de ontbrekende schakel zal vormen in de verbinding Mook–Schinveld. En wat doet EL&I? Dat schraapt op dezelfde plek de ehs. Wat daar plaatsvindt, is natuurlijk complete waanzin en kapitaalvernietiging. Mijn vraag aan de minister is waarom dat op deze manier gebeurt.

Mevrouw **Wiegman-van Meppelen Scheppink** (ChristenUnie): Voorzitter. Onze verlanglijstjes zijn allemaal langer dan het beschikbare budget. Hoe stellen wij onze prioriteiten? De minister is dit voorjaar met een lijst projecten gekomen waaraan zij prioriteit geeft in de periode tot 2028. Ik kan daar niet zoveel mee. Hoe heeft de minister bepaald dat project X belangrijker is dan project Y? We hebben de Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse gehad, maar daarin worden alleen maar knelpunten gesignaleerd. Nergens wordt verteld hoe groot het knelpunt is en hoeveel de oplossing van elk knelpunt kost. Hoe kan de Kamer dan een afweging maken wat de beste investering is? De Kamer hoort pas wat de indicatieve kosten zijn als de afspraken met de regio al op papier staan. Hoe kan de Kamer dan sturen?

De ChristenUnie is blij met een groot aantal maatregelen voor de korte termijn uit Beter Benutten, maar ook hier ontbreekt een onderbouwing. Ik kan zelfs niet zien hoeveel geld er nu naar wegen gaat en hoeveel naar openbaar vervoer. Er zijn ook projecten afgefallen, maar welke en waarom?

Hier vliegen vandaag de honderden miljoenen over tafel, maar ook beweringen dat de ene variant veel duurder is dan de andere. Hoe geloofwaardig is dat? Bij de aanbesteding van de A4-Midden Delfland bleek de weg ineens honderden miljoenen euro's goedkoper te zijn. Hoe geloofwaardig is het dat de Oranjetunnel zoveel duurder zou zijn dan de Blankenburgtunnel en per meter zelfs vier keer zo duur als de Westerscheldetunnel? Ik heb het gevoel dat er af en toe wordt toegeschreven naar de door de minister gewenst uitkomst. Wij willen volgend jaar echt

een betere onderbouwing van het MIRT door de minister. Maak maar een schema met alle projecten, inclusief benodigd budget, en een punten-score per project, zoals de minister ooit heeft beloofd. Dan kan de Kamer zeggen: eerst project X en project Y komt dan maar een jaar later. De minister wil de invloed van de Kamer ook beperken door nog maar één keer per jaar met de regio te overleggen en de Kamer te informeren in plaats van twee keer per jaar. De ChristenUnie doet een ander voorstel, namelijk om het overleg twee keer per jaar te handhaven en alle projecten van meer dan 500 mln. voortaan apart te bespreken en standaard onafhankelijk te laten doorrekenen. Graag een reactie.

Voordat ik mijn rondje Nederland maak, wil ik de heer Aptroot een compliment geven. Ik las dat zijn partij in de Bollenstreek een keihard «nee» heeft laten horen over de daar gewenste verbinding met de A4 langs Bennebroek. Volgens mij is het voor het eerst dat ik hoor dat de VVD nee zegt tegen asphalt. Of toch niet? Het geld zou naar grote stroomwegen moeten gaan, maar dat is een keuze en een dure keuze. Juist in de Randstad liggen er veel kansen om knelpunten op te lossen door beter benutten en invoering van de kilometerprijs. De ChristenUnie loopt niet weg voor extra asphalt in de Randstad, maar wil meer aandacht voor kleinere projecten en voor de regio's buiten de Randstad. Er moet ook meer geld komen voor openbaar vervoer, dat nauwelijks te vinden is in de prioriteitenlijst van de minister. Hierdoor dreigt er na de realisatie van de lopende projecten jarenlang vrijwel niets meer geïnvesteerd te worden in het openbaar vervoer.

Dan kom ik bij het rondje Nederland. Ik begin in het noorden. De minister heeft 4 mln. extra voor 130 km/u bij het knooppunt Joure, maar zij legt het risico van een overschrijding bij de provincie. Dat kan toch niet de bedoeling zijn? De Prinses Margrietsluis bij Lemmer zit aan maximale capaciteit en heeft achterstallig onderhoud. De provincie pleit ervoor om de bestaande sluis op te knappen en in plaats van een tweede sluis iets verderop een bypass met een kleine sluis voor het recreatieve vaarverkeer te realiseren, met een aquaduct in de N359, zodat het wegverkeer geen last meer heeft van de staandemastroute. Is de minister bereid om deze mogelijkheid te onderzoeken?

De Kamer heeft 160 mln. beschikbaar gesteld voor de spoordriehoek Zwolle–Leeuwarden–Groningen, zodat de reistijd kan worden verbeterd. We hebben een dikke nota ontvangen waaruit blijkt dat er voor de stoptreinen juist langere reistijden komen en dat reizigers uit Friesland straks misschien zelfs moeten overstappen in Meppel. Het knelpunt rond Zwolle moet eerst robuust zijn opgelost voordat je stoptreinen gaat decentraliseren. Misschien is het wel effectiever om de stoptreinen gekoppeld te houden aan de intercity's uit de Randstad door een kwartiersdienst vanaf Zwolle, met om en om een intercity en een stoptrein, maar juist dit is niet onderzocht.

Er is bijna 800 mln. voor slimme benuttingsmaatregelen. Voor Zwolle–Kampen heeft de minister maar één miljoen over. Dat is wel erg schamel. De minister wil ook geen geld steken in de aansluiting van de N340 op de A28 bij Zwolle, waardoor een Ikeafile op de A28 dreigt te ontstaan. Ik weet dat er lang is uitgekeken naar deze Ikea, maar alstublieft dan een Ikea zonder files. De provincie gaat ongeveer 200 mln. investeren in deze provinciale weg. De ChristenUnie vraagt de minister om hierover opnieuw in gesprek te gaan met Overijssel. Het moet toch lukken om hier samen uit te komen?

Dan het oosten. De ChristenUnie wil een integrale aanpak van de spoorlijn Zwolle–Enschede. De minister wil in 2012 besluiten over decentralisatie, maar de ChristenUnie wil eerst een actieplan om de capaciteitsknelpunten op te lossen. Pas daarna kan de spoorlijn worden gedecentraliseerd. De Kamer heeft gevraagd om voor de Valleilijn in kaart te brengen wat er nodig is om daar elk kwartier in plaats van elk half uur een trein te laten rijden en om mogelijk te maken dat treinen bij calamiteiten kunnen

omrijden. Dat kost 120 mln. De minister concludeert dat dit te duur is en daarom niet past binnen haar prioriteiten, maar per saldo gaat het om iets meer dan een kilometer inhaalspoor. Dat kan voor 30 mln. Volgens ProRail is er nog eens 90 mln. nodig, hoofdzakelijk om spoorwegovergangen te ondertunnelen. Dat kan betekenen dat de regelgeving voor railveiligheid is doorgeschoten of dat ProRail het project kapot probeert te rekenen. De minister wil niet investeren in bovenwettelijke maatregelen voor de Noordvleugel. Het gevolg is dat sommige woningen in Groenekan, Maartensdijk en Hollandse Rading bij verbreding van de A27 te maken krijgen met een geluidsbelasting die hoger is dan 53 dB. Er komen honderden meters nieuwe schermen. De knelpunten kunnen worden opgelost door sommige schermen een halve meter hoger te maken of enkele tientallen meters langer. Dit moet toch op te lossen zijn, samen met de provincies, bijvoorbeeld uit aanbestedingsmeevallers?

Het is mooi dat de minister een MIRT-onderzoek start naar A7/A8/A10, maar de vorige minister zei dat het onderzoek voor deze corridor multimodaal zou zijn. Waar is het openbaar vervoer gebleven? De regio heeft reeds tweederde van het geld op tafel gelegd voor het doortrekken van de A8 naar de A9, dus dit lijkt mij een koopje voor de minister. De ChristenUnie vraagt volgend jaar helderheid over een mogelijke bijdrage. Dan de Zuidvleugel. De minister strooit met miljarden voor snelwegen rond Rotterdam, maar een station bij Schiedam-Kethel is te veel gevraagd, terwijl dit station echt goedkoper kan dan de minister beweert en meer reizigers trekt dan veel bestaande stations. Er worden al twintig jaar verwachtingen gewekt.

Waarom volgt de minister niet het advies van de ANWB om te kiezen voor de Oranjetunnel? Bij een ongeluk op de A15 kan het verkeer met de Blankenburgtunnel nog steeds geen kant op. De Oranjetunnel biedt een nieuwe, directe verbinding met Den Haag. De keuze voor de Blankenburgtunnel lijkt vooral gericht te zijn op de korte termijn. Waarom staart de minister zich blind op kleine verschillen in verkeerscijfers, waar grote onzekerheidsmarges bij zijn? De ChristenUnie wil ook dat er serieus wordt gekeken naar de optie van een boortunnel. De A13–A16 komt weliswaar deels in een tunnel te liggen, maar niet onder de grond. Dit wordt dus een muur door het Lage Bergse Bos. De ChristenUnie vindt dat de Portwayvariant van ingenieur Bos, die uitgaat van het verbeteren van de A20, beter moet worden onderzocht. Deze variant is aangepast en nu zelfs goedkoper dan het plan van de minister. Graag een reactie.

In de regio Zuid wil de ChristenUnie een robuuste oplossing voor de A27. Door een tekort op het budget dreigt er nu een oplossing te komen waar niemand echt blij mee is. De ChristenUnie stelt voor om het beschikbare budget vooral in te zetten voor de grootste knelpunten: de Merwedeburg bij Gorcum en de aansluiting met de A15. Kies voor een robuust brugontwerp met een parallelstructuur voor het regionale verkeer. Hierbij moet optimaal rekening worden gehouden met een eventuele toekomstige spoorlijn Breda–Utrecht. Verder moet het enige knooppunt op de rijkswegen met verkeerslichten, het knooppunt Hooipolder, worden aangepakt. Liever deze twee knelpunten aanpakken dan halve oplossingen langs het hele traject.

De minister vindt de VEZA-spoorboog bij Roosendaal niet nodig voor de capaciteit, maar het gaat ook om veiligheid. Met deze boog wordt het havencluster in Zeeland veel beter ontsloten en hoeven goederentreinen niet meer te keren in Roosendaal. De ChristenUnie pleit ervoor om deze boog mee te nemen in het onderzoek naar de RoBellijn voor de lange termijn.

Ik sluit mij graag aan bij de vraag van GroenLinks om inzicht te krijgen in de kosten van het verhogen van de snelheid naar 130 km/u. Ik zou daarbij ook graag zien de kosten voor de volksgezondheid en van alle stikstofmaatregelen die nu op het bordje van de boeren terecht dreigen te komen.

Ik dank mijn collega's ervoor dat ik de ruimte krijg om in eerste termijn al moties in te dienen, omdat mijn collega Slob vandaag niet aanwezig kan zijn. Ik heb drie moties, die als volgt luiden:

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat er 400 mln. geïnvesteerd zal worden in de verbreding van de A1 tussen Apeldoorn en Almelo, de capaciteit van knooppunt Hoevelaken aanmerkelijk wordt uitgebreid en de regering voornemens is, de maximumsnelheid op delen van de A1-corridor te verhogen;

overwegende dat op de spoorlijn Amersfoort–Apeldoorn diverse capaciteitsknelpunten zijn met name rond Amersfoort, Barneveld en Almelo als gevolg van samenloop van NS-treinen, goederenvervoer, internationale treinen en regionale treinen wat al tot diverse overbelast-verklaringen heeft geleid;

overwegende dat de regering de decentralisatie van de stoptrein Enschede–Apeldoorn wil onderzoeken en de regio deze stoptrein wil doortrekken naar Amersfoort;

verzoekt de regering, een MIRT-onderzoek te doen naar kosteneffectieve maatregelen zoals seinverdichting, inhaalsporen en het weghalen van snelheidsbeperkingen om de capaciteitsknelpunten op de spoorcorridor Amersfoort–Enschede structureel op te lossen en de introductie van de stoptrein Amersfoort–Apeldoorn mogelijk te maken en hierbij tevens verhoging van de maximum snelheid op (delen van) deze corridor te onderzoeken om de reistijd tussen Oost-Nederland en de Randstad te verkorten,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid Wiegman-van Meppelen Scheppink. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.
Zij krijgt nr. 22 (33 000-A).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de planstudie derde rijstrook A15 Papendrecht–Gorinchem is beëindigd;

overwegende dat dit traject op plaats 28 en 36 van de file top 50 staat en vooral hinder geeft door zogenaamde schokgolffiles;

overwegende dat veel kunstwerken op dit traject al op de breedte van 2x3 rijstroken zijn gedimensioneerd en hierdoor eenvoudige benuttingmaatregelen mogelijk zijn die de fileproblematiek fors kunnen reduceren;

verzoekt de regering:

- een verkeerskundige vervolgstudie te doen naar kosteneffectieve maatregelen om de gevoeligheid van de A15 Papendrecht–Gorinchem voor schokgolffiles te verminderen;
- de resultaten van deze studie te bespreken met de regio in het eerstvolgende Bestuurlijk Overleg MIRT Zuidvleugel;
- en eventuele aanbestedingsmeevallers in de regio, bijvoorbeeld op de A15 Maasvlakte–Vaanplein hiervoor beschikbaar te stellen, en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid Wiegman-van Meppelen Scheppink. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 23 (33 000-A).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat in het MIRT-projectenboek 2012 de realisatie van de vaargeul IJsselmeer–Meppelerdiep 8 jaar is uitgesteld, terwijl Rijkswaterstaat juist dit jaar met de regio het project heeft uitgewerkt om het voorjaar 2012 klaar te hebben voor besluitvorming;

overwegende dat Rijk en regio al tientallen miljoenen geïnvesteerd hebben in aanpassing van de havens, de keersluis, de brug bij Ramspol en de beschoeiing en met uitstel van de verdieping van de vaargeul deze investeringen niet optimaal kunnen worden benut en de ruimtelijk economische ontwikkelingen in de hele regio worden afgeremd;

verzoekt de regering, de uitdieping van de vaargeul IJsselmeer–Meppelerdiep uiterlijk in 2015 te realiseren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid Wiegman-van Meppelen Scheppink. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 24 (33 000-A).

Ik dank de collega's voor hun zeer gedisciplineerde gedrag. Als beloning zullen wij een uur pauzeren.

De vergadering wordt van 12.52 uur tot 13.55 uur geschorst.

Voorzitter: Snijder-Hazelhoff

De **voorzitter**: Ik heropen het notaoverleg MIRT. Ik heb met de Kamerleden afgesproken dat zij tijdens de beantwoording van de minister vier interrupties met een vervolgvraag mogen plaatsen. Dat zullen wij, gelet op de tijd, nauwlettend in de gaten houden. De minister antwoordt in een aantal blokken, te weten algemeen, regio's wegen, regio's spoor, vaarwegen, varia en Beter Benutten.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Voorzitter. Inderdaad wil ik, voordat wij het «rondje door Nederland» maken, nog iets zeggen over de financiële onderlegging van het MIRT in algemene zin, onder

meer naar aanleiding van vragen van de heer De Jong en mevrouw Wiegman. Bij een vorig MIRT-overleg is mij gevraagd een prioriteitstelling te geven. Die heb ik vorige week intern ontvangen, maar naar mijn mening gaf die nog niet genoeg helderheid om twee dagen voor het overleg naar de Kamer te sturen. Er werd in aangegeven wat er in de Structuurvisie en de knelpuntenanalyse zit en wat er als gevolg van moties is vastgesteld. Op die manier ontstond er een soort «ja-ja-nee»-verhaal, terwijl er vaak nog veel meer achter zit. Ik ben nog zoekende naar een manier om het overzicht wel te geven. Wij kunnen niet per project alle voors en tegens opnieuw gaan bespreken, want dat zou tot een gigantische hoeveelheid informatie leiden, maar ik wil wel de overwegingen voor de Kamer zo transparant mogelijk maken. Ik ga ervan uit dat ik de Kamer in januari 2012 het overzicht kan geven. Nogmaals, het stuk dat ik vorige week kreeg, vond ik nog niet afdoende.

Sowieso is het mijn doelstelling – ik heb dat in deze Kamer al vaker gezegd – om het MIRT, maar ook de begroting in algemene zin zo transparant mogelijk te maken. Ik hoorde al de term «balletje-balletje» vallen, maar ik hoop dat de voorzitter van de Tijdelijke commissie spoor niet bij voorbaat al haar conclusies getroffen heeft. Het is nooit mijn intentie om op die manier te handelen; ik wil de keuzes zo inzichtelijk mogelijk maken. Altijd lastig is het feit dat een aantal projecten nog geraamd moet worden. Voor die projecten hebben wij zelf een bedrag in gedachten, maar dat willen wij nog niet aan de markt of de regio kenbaar maken, omdat anders een soort optimalisatie van de wensen naar voren zal komen. Dat kan ik dus niet laten zien in het MIRT-boek, maar die informatie heb ik natuurlijk wel. Als men daar behoefte aan heeft, kan ik die informatie altijd in beslotenheid geven, als dat helpt voor de overwegingen van de Kamer. Daarmee benadruk ik nog eens dat het mijn intentie is om alles zo transparant mogelijk te doen. Het MIRT is een infrafonds, waarmee wij investeringen over meer jaren kunnen opvangen en ook mee- en tegenvallers met elkaar kunnen salderen, juist om ruimte te hebben om op specifieke projecten te kunnen inspelen. Ik ben blij dat onder anderen de heer De Rouwe aangeeft dat het overzicht steeds duidelijker en transparanter wordt.

De heer Bashir vraagt waarom het geld niet eerlijker wordt verdeeld over de verschillende vervoerswijzen. Ook bij de GroenLinksfractie proefde ik iets dergelijks. Naar mijn mening wordt het geld eerlijk verdeeld over de verschillende modaliteiten. Als ik door mijn ooghalen kijk naar de middelen voor aanleg, beheer en onderhoud, zie ik in de periode van 2011 tot en met 2028 een aandeel van het mobiliteitsbudget van meer dan 40% voor respectievelijk wegen en spoor, 10% voor vaarwegen en 3% voor regionaal en lokaal. Wegen en spoor, aanleg en onderhoud tezamen is ongeveer een gelijke uitgave.

Dan is mij gevraagd naar het fenomeen tol en waarom ik tol wil invoeren als bekostigingssystematiek voor wegen. Ik wil nu toch iets nadrukkelijker ingaan op de geschiedenis van tol in Nederland. In voorgaande begrotingen is vastgelegd dat er voor een aantal verbindingen tol geheven zou gaan worden. Tol bestaat al heel lang in Nederland, het is niet nieuw. Tot in de twintigste eeuw was tol zelfs heel gebruikelijk waar de wegen niet uit de algemene middelen werden gefinancierd; daar werd het gefinancierd door tol te heffen. Denk aan de Beneluxtunnel of aan de geplande weg, toen nog rijksweg 19, de zoomweg tussen Vlaardingen en Schiedam. Die stond in 1960 niet erg hoog op de prioriteitenlijst en uiteindelijk is het op initiatief van Vlaardingen een toltunnel geworden. Tot eind 1980 is dat ook zo gebleven.

In 1978 is op initiatief van de toenmalige minister-president Lubbers en de minister van Financiën Ruding voorgesteld om een aantal tunnels in de Randstad te financieren met tol. Dat is vanaf dat moment overgenomen in het Structuurschema Verkeer en Vervoer. Minister Maij-Weggen wilde in 1994 op een aantal toegangswegen en tunnels de stap naar tol mogelijk

maken en ook in 2004 kwam dit in de nota Mobiliteit van minister Peijs ook weer ter sprake, evenals in de publicatie van de commissie Private Investering van Infrastructuur van 2008.

We hebben een aantal toltunnels in Nederland, zoals de Westerschelde-tunnel, de Kiltunnel bij Dordrecht en de Wijkertunnel. Ik trof bij mijn aankomst een groot bedrag aan tol in mijn begroting aan, gekoppeld aan de A13–A16 en aan de A15. Dat heb ik meegenomen in de verdere uitwerking van de projecten. Als de commissie ertoe besluit om dat ongedaan te maken, moet daar een fors bedrag tegenover staan, want het gaat om 282,5 mln. voor het projectbureau ViA15, 245 mln. voor de A13 en ongeveer 300 mln. voor de NWO. Dat gaat dan ten koste van andere projecten.

Dit is een lang verhaal, maar het maakt wel duidelijk dat tol geen nieuw ding is. De Kamer is er al jarenlang bij betrokken. Het is als financieringsvorm ingebracht omdat er wensen waren die verder gingen dan wat het MIRT op dat moment kon bekostigen. Daarom is het bij deze projecten zo vormgegeven.

Er zit natuurlijk wel een kader onder. Je doet het alleen maar bij nieuwe doorsnijdingen en er moet een gratis alternatief beschikbaar zijn. Ik heb in de schriftelijke beantwoording aangegeven welke de uitgangspunten zijn. Deze drie projecten zijn de enige projecten waarvoor dit geldt en daarom wordt bij deze projecten tol geheven. Bij toekomstige wegen zal dat alleen kunnen gelden voor nieuwe verbindingen die een alternatief hebben. Ik kan die op dit moment niet verzinnen, maar ik kan ook niet tot in de eeuwigheid in de toekomst kijken.

Er is ook gevraagd naar pps-projecten. De heer De Rouwe vroeg of ik het aantal pps-projecten wilde verdubbelen en hoe ik dat concreet kan maken. Ik heb het uiteindelijk van 12 naar 32 projecten gebracht. Deze worden in het loket ingebracht en zijn van groter tot kleiner. Heel erg klein is best complex, want je krijgt dan te maken met hoge transactiekosten voor pps omdat je heel veel moet afstemmen. Ik probeer ook het ministerie van OCW, het ministerie van Financiën en VWS erbij te betrekken, zodat projecten rondom scholen of ziekenhuizen – dat is wat minder het geval sinds er een nieuwe bekostigingssystematiek is – een plekje daarin kunnen krijgen. Ik probeer ook de gemeenten over de streep te halen om tot pps-projecten over te gaan.

Eigenlijk meldt de markt ons dat wij het best prettig doen en dat wij veel projecten in de markt leggen. Maar de markt ziet ook nog een grote markt bij anderen en het pps-loket gaat die anderen ook helpen bij het uitwerken van hun ideeën met voorbeeldcontracten en best practices. Op die manier proberen wij dat een beetje te ondersteunen.

Er is gevraagd in hoeverre robuustheidsanalyses deel uitmaken van onze analyses van de vraag waar wegen en files wel of niet aangepakt moeten gaan worden. Ik ben het met de heer De Rouwe eens dat een NMCA gepaard zou moeten gaan met een robuustheidsanalyse. Daarom heb ik voor de weganalyse van de NMCA ook een robuustheidsanalyse door TNO laten uitvoeren. De conclusies daarvan zijn opgenomen in de rapportage. Robuustheid wordt bepaald door de snelheidsratio – de verhouding tussen gerealiseerde snelheid en maximumsnelheid – de ratio intensiteit/reservecapaciteit op alternatieve routes, de fileterugslag op het aantal gehinderde voertuigen, de kans op verstoringen en het gebrek aan robuustheid. Het is niet automatisch een reden om te investeren, maar speelt wel mede een rol.

In algemene zin is gevraagd of de resterende projecten van de motie-De Rouwe nog worden uitgevoerd. Ik wilde die niet per provincie doen maar in het totaal. Ik heb in de investeringsbrief van 14 juni 2011 aangegeven dat ik acht projecten uit deze motie nu al heb opgenomen, dat er op termijn sprake is van een negende en dat ik de toekomstige niet overgenomen projecten uit deze motie opnieuw zal afwegen samen met andere prioriteiten. Dat geldt ongetwijfeld ook voor mijn opvolgers. Ik heb gezegd

dat wij proberen zo ver mogelijk te komen met de lijst en zullen kijken wat wij reeds met elkaar kunnen realiseren en wat nog niet. Die projecten blijven overeind staan, maar zijn nog niet in uitvoering genomen. Ik ondersteun het idee van social return on investment. Rijkswaterstaat draagt daaraan bij. Tot nu toe hebben wij bij twee grote onderhoudswerken social return on investment ingebracht bij het prestatiecontract. Beide werken zijn aanbesteed. Een is reeds gegund en het andere wordt deze maand gegund. Aan de hand hiervan kijk ik naar mogelijke vervolgstappen en zal die de Kamer graag doen toekomen in een plan van aanpak.

De heer Bashir sprak in algemene zin over achterstallig onderhoud op het onderliggend wegennet en vroeg of ik bereid ben te kijken naar de lokale vervoersketen en ook het onderhoud in kaart te brengen. Het onderliggend wegennet is de verantwoordelijkheid van provincies en de gemeenten. Vanuit de BDU worden wel middelen beschikbaar gesteld voor aanleg en onderhoud. De prioritering moeten provincies en gemeenten zelf doen. Op het moment dat wij maatregelen nemen op het rijkswegennet die van invloed zijn op het onderliggend wegennet, proberen wij altijd daarmee rekening te houden. De provincie en de regio zelf staan dan ook onmiddellijk bij ons op de stoep om de gevolgen van een en ander onder onze aandacht te brengen.

De afgevaardigde van de SP vroeg ook hoe de file top 50 was samengesteld, of het lussenmeetnet landsdekkend was en of dit het enige instrument is waarmee naar files wordt gekeken. Er wordt natuurlijk veel breder gekeken. Bij het totale MIRT wordt de NMCA gedaan in combinatie met de file top 50. Bij Beter Benutten hebben wij specifiek naar de file top 50 gekeken omdat het hier gaat om projecten die in een NMCA misschien niet altijd als eerste eruit komen omdat het vaak om kortere stukjes gaat en niet om de totale wegdelen. Dit was nu juist bij de provincies een probleem omdat je daarmee de lokale files niet duidelijk zag. Bij de file top 50 wordt inderdaad geregistreerd op gegevens van lussen in de weg, aangevuld met gegevens van weggebruikers en van eigen medewerkers. Overal in Nederland liggen lussen, vooral op die plekken waarvan bekend is dat er regelmatig files staan; ook in het noorden, zeg ik even tegen de heer Bashir. Daarmee is de file top 50 een goede weergave van de werkelijkheid. Natuurlijk bekijk ik iedere keer samen met de regionale wegbeheerders of de info nog beter kan. Met de uitrol van de Nationale Databank Wegverkeergegevens wordt daaraan ook gewerkt.

Mevrouw Van Gent zegt dat ze teleurgesteld is in de visie van de minister, omdat deze uit veel asfalt bestaat. Ze vraagt of ik geen effecten zie van de thuiswerkers enzovoorts. Ik dacht eigenlijk dat mevrouw Van Gent met een compliment zou komen, omdat het programma Beter Benutten erin zit. Dat kwam echter niet. Daarom vertel ik zelf nog maar een keer dat het programma Beter Benutten erin zit. Naast de aanleg van nieuwe wegen wordt er met dit programma ingezet op het beter gebruiken van wat er al ligt en op het verlokken van mensen om van andere modaliteiten gebruik te maken of hier helemaal geen gebruik van te maken en lekker thuis te werken. Wij vinden dat, net als GroenLinks, van belang. Daarom maakt het onderdeel uit van het programma.

Mevrouw Van Gent vraagt waarom er geen extra geld naar openbaar vervoer gaat, bijvoorbeeld in de verdeling van de aanvullende post. De aanvullende post gaat voor twee derde naar de weg en voor een derde naar het spoor. Daar zit de aanvullende post ook in. Mevrouw Van Gent had het ook over het regionaal openbaar vervoer. Dat is aan de regio. Wij geven de regio's nog BDU-budgetten, maar vanaf volgend jaar niet meer. Wij gaan over het nationale spoor. De wethouders en de gedeputeerden gaan over het regionaal ov. Ik zag dat mevrouw Van Gent het af en toe lastig vond, want ze voerde de lokale wethouders vaak op als maatstaf voor het nationaal bestuur. Zo werden ook alle VVD'ers nog een keer

genoemd. Er is een verschil tussen de lokale democratie en de nationale democratie. Voor ons deel van het spoor staan wij echt aan de lat. Dat waren de meer algemene vragen over de financiën. Nu wil ik de specifieke regio's langslopen.

De heer **De Jong** (PVV): Ik heb een vraag over de prioriteitsstelling in het MIRT. De minister zegt dat deze eigenlijk niet voldoende was om nu al naar de Kamer te zenden. Het is goed dat de prioriteitsstelling in januari komt, maar het is jammer dat zij er niet nu al is, want de Kamer had er veel aan gehad. Voor de volgende grote MIRT-behandelingen vraag ik de minister toe te zeggen dat de prioriteitsstelling wel ruim op tijd naar de Kamer komt. Dat wordt ook in de motie gevraagd. Ik snap dat de minister moet onderzoeken hoe zij deze zal uitvoeren. Ik had er eigenlijk tijdens dit MIRT-overleg al op gerekend. Nu komt de prioriteitsstelling in januari. Kan de minister toezeggen dat deze er de volgende keer wel op tijd is?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Dat zeg ik graag toe. Eigenlijk moet hetgeen ik in januari toestuur ook ongeveer hetzelfde zijn als hetgeen voor het volgende MIRT-overleg komt.

Dan wil ik meteen terugkomen op de opmerking van mevrouw Wiegman. Zij zei dat ik de Kamer er minder bij wilde betrekken door nog maar één keer per jaar met de provincies om de tafel te gaan. Dat heeft echter niets met de Kamer te maken. Ik zit één keer per jaar met de provincies om de tafel omdat het MIRT-budget uiteindelijk niet veel nieuwe ruimte biedt. We moeten vooral de voortgang van reeds geprioriteerde projecten bespreken. De Kamer mag zo vaak als zij wil mij hierover bevragen. Dat kan iedere maand, iedere week, twee keer per jaar of één keer per jaar. Dat is aan de Kamer. Ik zou de Kamer nooit enige info willen onthouden op dat vlak. Er komt niet zoveel nieuws bij. Daarom denk ik dat het belangrijk is om met de regio's veel meer te kijken naar de vraag hoe we de projecten die we met elkaar hebben afgesproken, kunnen realiseren. Soms moeten ze al in maart klaar zijn, soms zijn ze in september klaar. Dat halfjaarlijkse schema is voor hen en voor mij niet zo interessant. Ik denk dat de Kamerleden met elkaar moeten overleggen hoe vaak zij van mij informatie willen hebben over de voortgang. Dan zal ik deze ook leveren. Ik zal de prioriteitsstelling dus ruim op tijd aanleveren. Deze komt nu in januari en ik zal zorgen dat deze geactualiseerd is bij het volgende overleg. Het zou natuurlijk goed zijn als de prioriteitsstelling niet te veel verandert. Anders klopt zij namelijk niet.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Als de minister echt gelooft in het programma Beter Benutten, zou ze minder asfalt aanleggen. We hebben het rapport gekregen van PwC, PricewaterhouseCoopers. Daarin wordt aangegeven dat minder asfalt nodig is als het nieuwe werken op een betere manier gestalte krijgt. Waarom worden daar geen consequenties aan verbonden? Wat betekent het voor de kosten van invoegstroken, wegbreedte, voor geluidsmaatregelen en maatregelen tegen uitlaatgassen als overal een maximumsnelheid van 130 km/u wordt ingevoerd? Moet dat niet in de totale berekening van het MIRT worden betrokken? Nu zien we bij de uitbreiding dat er zo'n 200 mln. wordt ingestoken die zomaar uit de lucht komen vallen.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik wilde mijn opmerkingen over 130 km/u bij varia maken, maar ik wil dat nu ook wel doen. In de berekening heb ik rekening gehouden met alle bestaande wegen. Als straks in het MIRT tot een nieuwe weg wordt besloten, bijvoorbeeld een A8 of A9 waarop 130 km/u mag worden gereden – daarmee bedoel ik geen A13 of A16, want die worden geen 130 km/u – is dat het enige wat daarin nog niet is meegenomen. Daar hebben we nog niet toe besloten en we hebben er zelfs nog niet eens op gestudeerd. Alle

bestaande wegen en de maatregelen die daarop betrekking hebben, zitten in die 132 mln. waarover ik de Kamer al eerder berichtte. 45 mln. is voor ontwerp-gerelateerde maatregelen die te maken hebben met ongevallen, 35 mln. is voor luchtkwaliteitsmaatregelen en ik heb er extra budget voor verkeersveiligheidsmaatregelen in gedaan om meer activiteiten te krijgen op het gebied van verkeersveiligheid, om daarmee ook mijn goede wil op het gebied van veiligheid te laten zien. Dat is wat er ongeveer in zit, maar daarover komen wij wellicht woensdag of op een ander moment te spreken.

Mevrouw Wiegman en mevrouw Van Gent hebben gesproken over de effecten op gezondheid en over stikstof. Mevrouw Wiegman stelde haar vraag naar aanleiding van de boeren. Als gevolg van de maatregelen op het gebied van verkeer en vervoer zal tussen 2012 en 2018 de stikstofuitstoot met 32% omlaag gaan. Daarvan wordt voor het MIRT ongeveer 4% in beslag genomen als gevolg van de groei van de automobiliteit. Daar komen die 130 mln. nog bij. Het gaat dus een eind omlaag, maar het gaat ook weer een stukje omhoog.

De gezondheidsaspecten maken integraal onderdeel uit van de Lucht- en Geluidstoets. Ik zal een paar cijfers geven, maar wij zullen hierover in het algemeen overleg over de 130 km/u veel intensiever komen te spreken. Als er dan nog onduidelijkheden zijn, kunnen we die ook nog schriftelijk ophelderen.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Het algemeen overleg zal woensdag plaatsvinden en ik zou die gegevens graag voor dat algemeen overleg op papier krijgen, zodat we er beter over kunnen praten. Ik vraag me namelijk ook af wat de verhoging van 80 km/u naar 100 km/u bijvoorbeeld voor Utrecht betekent. Als de minister dat allemaal al voorhanden heeft, kan zij ons dat per omgaande geven. Ik heb bovendien nog geen antwoord gekregen op mijn vraag waarom het beter benutten niet het effect heeft van bijvoorbeeld minder asfalt.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Wat dat betreft, hebben wij de nota Mobiliteit en daaropvolgend de Structuurvisie infrastructuur en ruimte. Daarin staat dat veel weg-, spoor- en vaarwegprojecten gerealiseerd moeten worden om onze economie gaande te houden en de bereikbaarheid op peil te houden. Dat zijn onder andere de projecten, waarmee ik mij de afgelopen periode heb beziggehouden en de komende jaren nog mee bezig zal houden. Tegelijkertijd gaat het programma Beter Benutten van start. Als wij nu met de regio's afspreken dat wij mensen gaan verlokken en verleiden om beter gebruik te maken van de weg, zijn niet ineens die projecten niet meer noodzakelijk. Mijn streven is erop gericht om in de knelpuntenregio's 20% files te verminderen en dus daarop te sturen. Dat betekent dat ik daarin de komende jaren minder hoeft te investeren als mij dat inderdaad lukt. De groei van de automobiliteit moet je ook meenemen. Het is nu een wat slechtere periode, maar op een gegeven moment trekt dat weer aan. Ik houd er rekening mee dat ik in de toekomst minder investeringen hoeft te doen door nu mensen er bewust van te maken dat zij de infrastructuur beter kunnen benutten. Het gaat niet alleen om personenvervoer, maar ook om vrachtvervoer.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Krijgen wij die cijfers voor woensdag?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: De kosten voor de wegen staan in de brief. De cijfers over stikstof heb ik net gegeven, maar ik kan ze de Kamer ook toesturen.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Die stikstofcijfers wil ik graag ontvangen.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Prima.

De heer **Aptroot** (VVD): De minister heeft nog niet gereageerd op het idee om met het Rotterdamse Havenbedrijf te gaan praten. Eerder heeft dat heel stoer geroepen dat men een behoorlijke bijdrage zou leveren als de politiek niet zou wachten tot 2025–2028. Dat is niet gebeurd. Wij vinden het belangrijk dat die toezegging van de topman van het Havenbedrijf, de heer Smits, gestand wordt gedaan.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Het Havenbedrijf Rotterdam heeft gezegd te willen bijdragen in NWO. Ik weet dat men heeft aangegeven een rol te zien bij de fase van de planuitwerking. Men heeft een studie uitgevoerd naar de mogelijkheden voor pps. Bij de aanbidding daarvan heeft men gezegd dat men het aanbod introk en zich voortaan zou opstellen als belanghebbende. Ik wil best nog een keer met het bedrijf in gesprek, maar ik weet dat de hoofdaandeelhouder, de gemeente Rotterdam, ook niet zit te wachten op een bijdrage van het Havenbedrijf aan NWO. De gemeente heeft zelf ook belangstelling voor de budgetten van het Havenbedrijf voor andere infrastructurele projecten in de regio. De minister van Financiën heb ik er nog niet over gesproken, maar hij zegt meestal: als er dividend uitkomt, is het voor mij en niet voor jou. Dat maakt het wat lastig. Het is heel goed mogelijk dat er in het verleden meer over gezegd is, maar het Havenbedrijf heeft zich later teruggetrokken. Ik ben in staat om het project te realiseren in de huidige vorm. In een volgende fase zal ik opnieuw met het Havenbedrijf praten over een eventuele bijdrage. Ik vraag mij af of dat ooit in die mate kan, dat de tol daarmee wordt opgeheven.

De heer **Aptroot** (VVD): Dank voor de toezegging dat de minister met het Havenbedrijf gaat praten. Een duidelijk deel van de Kamer – ik hoor van het CDA hetzelfde...

De heer **Verhoeven** (D66): Dat is geen duidelijk deel.

De heer **Aptroot** (VVD): Dat is wel een duidelijk deel, maar nog geen meerderheid. Een duidelijk deel van de Kamer is heel teleurgesteld. De volgende keer zullen opmerkingen vanuit het Havenbedrijf heel wat minder serieus worden genomen als nu blijkt dat men zich niet aan zijn toezeggingen houdt.

De heer **De Rouwe** (CDA): Daar gaat nog één stap aan vooraf. De minister zegt dat het Havenbedrijf zijn keutel heeft ingetrokken en dat zij daar alle ruimte voor heeft gegeven. Ik vraag mij af waarom de minister dit kennelijk gewoon heeft geaccordeerd zonder daar kritisch bij stil te staan. Het komt nu heel makkelijk over.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Laten wij daarbij stilstaan in een nader debat. Dan kan ik in de historie duiken en zien wanneer het gebeurd is.

De heer **De Rouwe** (CDA): Dat lijkt mij prima. Het lijkt me goed als de minister dit nog even uitzoekt. Het gaat niet om klein bier. Ik zeg op voorhand dat mijn fractie heel kritisch is. Ik hoop dat de minister in haar archief «toezeggingen van derden» wil duiken. Wat is er gezegd en wat is er gebeurd? Het gaat mij nu iets te snel en te gemakkelijk.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Dat is zeker niet mijn bedoeling. Laten wij erop terugkomen. Het is goed om in die historie te duiken. Ik ken alleen maar het laatste stukje van de historie. Ik heb begrepen dat men er niet voor voelt maar dat men wel aan iets anders bij

wil dragen, namelijk aan een project dat op de veel langere termijn loopt. Hoe de historie was en welke gesprekken er met de fracties zijn gevoerd, wil ik zelf ook graag scherp krijgen. Dan kan ik dieper op de vraag ingaan dan dat ik nu alleen zeg dat ik wel mijn best heb gedaan maar dat ik als antwoord nee heb gekregen. Ik zie graag het totaalplaatje en ik denk dat ik de Kamer daarmee beter kan bedienen.

De heer **Bashir** (SP): De minister is veel te snel klaar met het onderwerp tol. We hebben in deze commissie eigenlijk geen goede principiële discussie met de regering gevoerd over de vraag of tol wel gewenst is. Is de minister het met mij eens dat meer mensen van de weg gebruik zouden maken wanneer geen tol werd geheven?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Zonder tol is er geen weg, want we hebben niet genoeg geld om de weg te bekostigen. Misschien weet u nog 1 mld. voor mij te vinden aan gedeelde tolnkomsten. Van alles wat gratis is, zal ongetwijfeld meer gebruikgemaakt worden dan wanneer dit niet het geval is. Tol wordt ook internationaal veelvuldig toegepast, onder andere in Frankrijk. Het is een instrument dat goed werkt, zeker voor vrachtauto's die gebruik kunnen maken van een kortere route en daar financieel voordeel aan hebben, ook omdat er minder files zijn. Men is bereid om daarvoor te betalen. Bij al deze projecten maken wij een prijselasticiteitsplaatje. Daarbij bekijken we wat een logische tolbijdrage is om mensen van de weg gebruik te laten maken en wat niet. Al die elementen spelen een rol.

De heer **Bashir** (SP): Inderdaad, er wordt gekeken naar prijselasticiteit, maar in de Randstad zijn er heel veel alternatieven voor een tolgeweg. Als je bijvoorbeeld van de Blankenburgtunnel een toltunnel maakt, zul je zien dat mensen van de Beneluxtunnel gebruik zullen maken. Eigenlijk zorgt de minister ervoor dat er een weg ontstaat voor de happy few, de elite, die door kan rijden. Ik vind dat daarmee de weg niet op de goede manier wordt benut. Mijn vraag aan de minister is of zij met mij van mening is dat alle mensen aan de weg meebetalen en dat iedereen er dus ook gebruik van moet kunnen maken.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Zoals de heer Bashir al zei, is er weinig over het tolkader gesproken. Ik probeer nu juist het historisch overzicht te geven om te laten zien dat dit al veel vaker in het verleden aan de orde is geweest. Ik heb de kaders gehanteerd die voorlagen en die heb ik toegepast op de drie wegen om te bezien waar het mogelijk is om dat te financieren. Ik geloof zeker niet dat het alleen de happy few betreft. Ik noemde net al de vrachtauto's met daarin de vrachtwagenchauffeurs. Volgens mij een achterban die zich misschien de happy few van de SP voelt, maar daar is weinig elitairs aan te vinden. Waar gaat het eigenlijk om? Het gaat om economie, om bereikbaarheid en het gaat erom hoe wij er met elkaar voor kunnen zorgen dat wij op een slimme manier van A naar B kunnen komen. Een van die manieren is het aanleggen van extra verbindingen en die laten financieren met een tolheffing.

De heer **Verhoeven** (D66): Ik heb de discussie zo eens even beluisterd en ik moet constateren dat ik getuige ben van een rare gang van zaken. De minister begint met een prachtige historische uiteenzetting over tol. Waarvoor dank. Vervolgens beginnen VVD en CDA er een beetje over te pruttelen of het nu om een keutel gaat die is ingetrokken, of het een harde toezegging was of dat het stoere taal was. Nou, ik zal maar niet zeggen hoe vaak ik de VVD en het CDA stoere taal hoor uitslaan waar zij vervolgens weer op terugkomen. Ik ben heel benieuwd of elke uitspraak van de heren Aptroot of De Rouwe een harde toezegging genoemd kan

worden. Vervolgens zegt de minister dat zij nog uit zal zoeken hoe hard de toezegging van het Havenbedrijf was, terwijl zij hier al een besluit over heeft genomen, namelijk dat er 0,5 mld. aan tol nodig is. Dus ik snap er helemaal niks meer van.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik neem aan dat u van mij antwoord wilt op de laatste vraag. Ik heb ervoor gezorgd dat die verbinding mogelijk wordt gemaakt, zowel via financiering van ons als via tolheffing. Ik heb het Havenbedrijf eraan herinnerd dat het ook een bijdrage zou leveren. Het Havenbedrijf heeft aangegeven dat het dat niet van plan is. De enige reden waarom ik nog even in de historie wil duiken, is omdat ik niet weet wat daar in het verleden specifiek over is afgesproken.

De heer **Verhoeven** (D66): Met alle respect voor de minister: dit is echt een heel merkwaardige gang van zaken. De minister heeft gezegd 0,5 mld. nodig te hebben. Voor dat ene traject is dat dan 300 mln. en dat is gebaseerd op het feit dat het Havenbedrijf heeft gezegd dat het niet gaat meebetalen. Vervolgens moeten ook de heren Aptroot en De Rouwe even in slaap gesust worden omdat zij graag willen dat er toch tol betaald wordt, maar dan niet te veel, want dan kan het Havenbedrijf helpen om die tol wat lager te maken. En dan zegt de minister: nee, ik kom er nog op terug als jullie een debat hebben en dan ga ik even kijken wat voor toezegging het was. Dat is toch niet te volgen?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Wat mij betreft staan de bijdrage van het Havenbedrijf en de tol volledig los van elkaar. Voor NWO is altijd rekening gehouden met een tolbijdrage. Zoals ik het altijd heb gepercipieerd is de bijdrage van het Havenbedrijf altijd gegaan over bijvoorbeeld verdere inpassing van de weg in de natuur. Het gaat dan ook niet om een bijdrage van 300 mln., maar om veel minder geld. Zo heb ik het altijd geleerd.

Mevrouw **Kuiken** (PvdA): Ik wil even vragen of de minister het blokje 130 km/u al helemaal heeft afgerond.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik heb inderdaad antwoord gegeven op de vragen daarover. Als ik iets achterwege heb gelaten: we hebben het er over twee dagen nog uitgebreid over.

Mevrouw **Kuiken** (PvdA): Dat klopt. Ter voorbereiding daarvan zijn er nadere vragen gesteld over het stikstofgetal. Vanochtend stond in De Pers dat wij ook over de veiligheidsrisico's niet volledig geïnformeerd zijn. Naar aanleiding van dat artikel in deze gratis, belangrijke en nieuwswaardige krant, zou ik daarop graag een reactie krijgen van de minister. Verder hebben wij nog specifiek gevraagd uit welk potje een en ander precies wordt gefinancierd wordt.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Allereerst over de veiligheidseffecten, waar mevrouw Kuiken op doelt. Dat gaat over een rapport dat ook via de link beschikbaar is, dus waar wij ook in de brief naar verwijzen en wat ook gewoon beschikbaar is voor de Kamer. Er is dus geen informatie achtergehouden. Wat betreft de kostencomponent kan ik aangeven aan welke financiering gedacht wordt.

Mevrouw **Kuiken** (PvdA): Voor dat laatste dank, maar het artikel in De Pers suggereert dat het rapport, bestaande uit 55 pagina's, niet compleet is en dat er een aantal belangwekkende argumenten over de veiligheidsrisico's achter zijn gehouden. Dat vind ik nogal schokkend. Het is iets wat

naar boven is gekomen op basis van een WOB-verzoek. We kunnen er woensdag als we erover vergaderen een welles-nietesspelletje over gaan spelen, maar het lijkt mij toch wel handig ...

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Even voor de goede orde: dat hebben wij al gevraagd.

Mevrouw **Kuiken** (PvdA): O, excuses.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Het is wel een terecht punt, hoor.

Mevrouw **Kuiken** (PvdA): Mijn vraag is of er bewilligd kan worden in dat verzoek dat al gedaan is en dat door mijn partij nu wederom wordt gedaan, ook naar aanleiding van het artikel van vanochtend, om de gevraagde informatie aan te leveren.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik weet niet precies wat er in dat artikel in De Pers staat, maar als er nog onzekerheden of onduidelijkheden zijn, zal ik er zeker naar kijken en zal ik zorgen dat wanneer er sprake is van omissies, de Kamer daarover geïnformeerd wordt. Ik denk dat u al die informatie al heeft, maar ik laat er nog naar kijken en zal ervoor zorgen dat u voorafgaand aan de vergadering van woensdag wordt geïnformeerd.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): We hebben als commissie deze informatie gevraagd op initiatief van GroenLinks. Ik ga ervan uit dat we voor woensdag, het liefst vandaag, die stukken krijgen. We hebben die stukken namelijk nog steeds niet, terwijl we er de vorige week om hebben gevraagd. Dat van vanmorgen was er weer een vervolg van.

De **voorzitter**: Via de griffie is inderdaad om informatie gevraagd. Ik ga ervan uit dat die er uiterlijk morgen zal zijn. Dan constateer ik dat de minister door kan gaan met haar volgende blokje.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Voorzitter. Dan Noord-Nederland. Naast het feit dat een aantal leden van de commissie hebben gezegd blij te zijn met de ontwikkelingen die daar plaatsvinden, waren er toch nog wel wat vragen en wensen. De heer Aptroot vroeg naar de N33, Assen–Zuidbroek. Het TB Q2 vindt plaats in 2012. De heer De Jong vroeg waarom wij kiezen voor een klaverblad. Die keuze is gemaakt door de provincie, die daar ook voor betaalt. Inderdaad is daarom meer tijd nodig om het in ontwerpen op te nemen. Dit is dus niet op verzoek van RWS, maar op verzoek van de provincie. Het gaat om een 100 kilometerweg en die kan ook veilig zonder vluchtstrook; daarom zit deze niet in het ontwerp. De heer Aptroot had een vraag over de A6 bij Joure: wanneer zijn het TB en de overeenkomst er? Voor Harlingen is het OTB al wel opgeleverd. Ik probeer dat nog dit jaar vast te stellen. Over de realisatieovereenkomst, de opvolger van het OTB Harlingen en Joure, zijn we iets te optimistisch geweest. Ik ga ervan uit dat we deze in januari of februari kunnen sluiten, wat een of twee maanden scheelt. De heer Aptroot vroeg ook naar de zuidelijke ringweg Groningen: wanneer wordt het OTB verwacht? Het zal in het derde kwartaal van 2012 worden vastgesteld en ter visie gaan. Het CDA vroeg hoe het staat met de Skarster Rien en of het Mobiliteitsfonds daarvoor kan worden gebruikt. Vorige maand heb ik hierover gesproken met Friesland. Ik heb aangegeven dat het belangrijk is dat er zekerheid ontstaat over de wens van de provincie om het aquaduct voor te financieren. De provincie stuurt mij begin volgend jaar hier een brief over. Als wij hierover een goede afspraak kunnen maken, ben ik zeker bereid om te bezien hoe wij de rijksbijdrage in de periode na 2020

makkelijk kunnen afwickelen. Dat kan via het Regionaal Mobiliteitsfonds, maar er zijn misschien ook andere mogelijkheden. Ik heb begrepen dat het de provincie erom gaat dat het Rijk prioriteit blijft geven aan het aquaduct. Dat doe ik, ik heb het ook opgenomen in mijn Investeringsbrief van juli dit jaar. En hierbij bevestig ik het nogmaals.

De VVD, PvdA en CDA vroegen naar de regio Emmen en het project Atalanta. Uit de Nota Ruimte is 8,5 mln. beschikbaar gesteld. Conform de motie-Roefs/Koopmans heb ik geïnventariseerd bij andere departementen of in het fysieke domein aanvullende middelen beschikbaar zijn. De andere ministeries hebben mij gezegd dat dit niet zo is. Ook in het MIRT is tot 2020 geen aanvullend budget beschikbaar voor Atalanta. De regio heeft ervoor gekozen om vanuit het RSP te investeren in de centrumontwikkeling van Emmen en de bereikbaarheid daarvan; daarvoor wordt dus RSP-budget ingezet. Ik heb in het kader van het MIRT ook met de regio overlegd. Men is blij met de inzet die wij hebben gepleegd en men zal proberen om er via het RSP verder invulling aan te geven.

De heer **De Rouwe** (CDA): De minister geeft weliswaar keurig en ook onderbouwd aan hoe het zit, maar daarmee is er nog geen oplossing voor Atalanta en Emmen. Men zit met een tekort van 17 mln. De genoemde motie vroeg juist om een oplossing. Ik vraag de minister of zij alsnog uitvoering wil geven aan deze aangenomen motie; er is immers nog geen oplossing.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Via de motie stelde de Kamer dat onze bijdrage op zich wel goed was, maar dat vanuit andere ministeries nog wat moest gebeuren en dat met anderen moest worden gepraat. Dat is gebeurd. Inmiddels is de financiële situatie er natuurlijk niet beter op geworden. Sommige ministeries hebben nog heel weinig beschikbaar voor fysieke plannen. Er is sprake van een groot RSP, er zit nog best veel budget in de regio. Gezien onze bijdragen en het feit dat het moeilijk is voor anderen om extra bij te dragen, vind ik het niet zo gek dat de regio eerst naar het RSP gaat kijken voor de oplossing van dit probleem. Ik heb het namelijk ook niet in het MIRT. Als ik van alles overhad, zou ik ook zeggen: doe er maar 17 mln. bij. Ik kan nóg wel een keer met mijn collega's in gesprek gaan hierover, maar u kent het natuurbudget en de topsectorbudgetten; daar zit niet heel veel vet meer aan. Ik heb de motie naar de letter uitgevoerd. Het heeft alleen niet opgeleverd wat de Kamer wellicht gehoopt had dat het op zou leveren.

De heer **De Rouwe** (CDA): Dat snap ik. Ik weet hoe het in elkaar zit. De minister zegt terecht dat de regio eerst naar de RSP-pakketten moet kijken. Als de regio extra zal bijdragen uit het RSP, is de minister dan bereid om te bezien of zij een even groot bedrag bij elkaar kan sprokkelen? Het gaat niet om miljarden, maar om een paar miljoen. De Kamer zet zich al heel lang in voor Emmen en juist voor deze stad zou het een oplossing kunnen zijn.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik vind het wel knap dat u dit uit mijn antwoord haalt! Het is een heel bijzondere interpretatie van wat ik zei, maar misschien is het Fries. Wij hebben niet voor niets al die MIRT-overleggen met de regio's. Daar bekijken wij met elkaar wat het meeste prioriteit zou moeten krijgen en daarbij wordt dit probleem niet als eerste genoemd. Laat ik nu maar eerst eens afwachten wat men gaat doen met het RSP. Ik zeg dat, omdat het het eerstvolgende MIRT-overleg ongetwijfeld opnieuw op de agenda staat en wij iedere keer met elkaar zaken zullen moeten heroverwegen. Ik wijs er verder toch ook maar op dat hier geen enkel infrastructuurprobleem speelt. Het gaat echt om een ander probleem.

Voorzitter. Tot slot energy port. Wij hebben het heel vaak gehad over het belang hiervan. Ook hebben wij goede afspraken gemaakt over de manier waarop het in de Structuurvisie zou moeten worden opgenomen. Vandaag is daaraan de vraag toegevoegd of er ook middelen gereserveerd zijn voor energy port. Op dit moment is dat niet het geval, maar in het kader van de Structuurvisie is voor alle ports – de energy ports, de brainports en de greenports – afgesproken dat in het geval van eventuele aantoonbare mobiliteitsknelpunten met de regio zal worden besproken of investeringen noodzakelijk en mogelijk zijn. Overigens is energy port ook onderdeel van het topsectorenbeleid van minister Verhagen. Het is dus heel goed mogelijk dat op andere begrotingen wel specifieke bedragen staan. De mobiliteit zal bij alle ports – en daar ging het energy port om – gelijk worden behandeld. Dat betekent dat eventuele knelpunten in de MIRT-overleggen een plek krijgen.

Voorzitter. Ik verlaat Noord-Nederland en ga door naar Noordwest-Nederland. Ik begin met de vraag waarom het project A1/A6/A9 negen jaar duurt. De oorzaak is dat het vijf grote deeltrajecten betreft over een lengte van 63 kilometer. Het gaat om 200 kilometer rijbaan, twee tunnels, een nieuwe Hollandse Brug en meer dan 100 viaducten. In totaal is hiermee 4,4 mld. gemoeid. Het project betreft nagenoeg het hele wegennetwerk ten zuiden van Amsterdam. Op die wegen is het nu al ontzettend druk. Om tijdens de wegwerkzaamheden het verkeer niet volledig vast te laten lopen is gekozen voor fasering in de tijd. Daarom duurt het project negen jaar. Alles wat wij kunnen bedenken om het sneller of slimmer te doen, zullen wij aangrijpen. Omdat het gaat om het hart van de wegenactiviteiten, is het wel heel lastig.

Mevrouw Kuiken vroeg of Lelystad ook in SMASH zit. Lelystad zit er niet in, want SMASH betreft de robuuste ruimtelijke keuzes rond Schiphol: woningbouw, de ontwikkeling van Schiphol, wegen, water en andere zaken die echt om een ruimte invulling vragen. Daarbij wordt uitgegaan van een planhorizon die loopt tot 2040. In SMASH staan de ruimtelijke keuzes voor de metropoolregio Amsterdam en de aangrenzende zone centraal. De luchthaven bij Lelystad speelt geen rol binnen SMASH. De verstedelijking en dan met name Lelystad-Zuid valt mogelijk wel binnen de scope van de studie. De ontwikkeling van Schiphol en de keuzes die daarvoor moeten worden gemaakt, hangen wel samen met de ontwikkeling van Lelystad. Daardoor maakt het indirect wel deel uit van de berekeningen van hoe groot je waar wilt worden.

De heer Verhoeven vroeg of ik iets kon zeggen over de N205/N206 en de aansluiting op de A4. Dat kan ik op dit moment niet. Het is een project van de provincie en het lost bovendien geen knelpunten op de rijkswegen op. Ik zei «op dit moment», want in de structuurvisie SMASH wordt ook onderzocht of de bereikbaarheid van de luchthaven realisatie van dit project nodig maakt. Zomer 2012 is die structuurvisie klaar. Deze visie is verder agendavormend voor de periode na 2023: in the end zullen wij ons er dus wel een mening over moeten vormen, ook al is het een lokaal project.

De heer De Rouwe vroeg vanaf wanneer het geld beschikbaar is voor de N23. In 2014 en 2015 wordt respectievelijk 13 mln. en 22 mln. van de totale 35 mln. ingezet voor de aansluiting van de N23 op de A7. Naar aanleiding van de motie-De Rouwe zal ik de 21,6 mln. die ik heb kunnen vrijmaken na 2020 kunnen inzetten. Dit is deels bestemd voor medefinanciering van een nieuwe oeververbinding bij de Roggebotsluis, waaraan ook Flevoland en Overijssel 10 mln. bijdragen, en deels voor de verbinding Hoorn–Enkhuizen, waaraan ook Noord-Holland 11,6 mln. bijdraagt.

Mij is gevraagd of ik bereid ben te bekijken of de A22 kan worden afgewaardeerd tot provinciale weg, althans, die wens van de gemeente Beverwijk is mij overgebracht. Dat is voor mij echter onwenselijk, omdat afwaarderen een snelheidsregime van 80 km/u of minder betekent. Dan

wordt het een soort stadsboulevard, terwijl het nu een tweemaal tweebaanssnelweg met 100 km/u door de Velsertunnel is. De A22 speelt een te belangrijke rol in de regionale bereikbaarheid om dit te kunnen doen. De weg vervult een heel belangrijke functie in de ontsluiting van Beverwijk en Velsen-Noord en is ook een verbindingsas voor verkeer vanuit het noorden naar IJmuiden, met als belangrijkste economische bestemming de zeehaven IJmuiden en Haarlem-Noord. Verder is deze weg van belang voor de robuustheid van het wegennet als route naast de Wijkertunnel. Ik meen dat Beverwijk deze afwaardering wilde vanuit een oogpunt van verkeersveiligheid, bereikbaarheid en luchtkwaliteit, maar de weg speelt een te grote rol in het verkeersnetwerk om daar überhaupt naar te gaan kijken. Ik denk dat het belangrijk is om te kijken wat er precies aan de hand is met de A22 waardoor deze problematiek zo wordt gevoeld.

De VVD heeft gevraagd naar de A8/A9 als onderdeel van de Noordcorridor Amsterdam. Het klopt dat de regio geld beschikbaar heeft, waarnaar mevrouw Kuiken ook heeft gevraagd. Het gaat dan om 110 mln. Dat vind ik natuurlijk ook zeer aantrekkelijk. Tot nu toe kwam deze weg niet uit onze knelpunten, wel de A7/A8/A10, dus daarop waren wij aan het studeren. Nu heb ik afgesproken met de gedeputeerde dat wij hierbij de A8/A9 betrekken, dus als die nog effect heeft op de A7/A8/A10 is het misschien wel aantrekkelijker om de A9 aan te pakken. Wij kijken hier dan ook naar. In dit verband vroeg mevrouw Wiegman of wij hier meteen multimodaal naar kijken. Ja, wij gaan ook kijken of er kansrijke multimodale oplossingen zijn voor de geconstateerde problemen op de weg. Ik zal in ieder geval met de provincie Noord-Holland doorpraten, ook over eventuele voorfinanciering voor de A8/A9. Wij zullen kijken wat nu de beste oplossing is voor de problematiek daar.

Over de Ring Utrecht heeft de heer Verhoeven gevraagd of de verbreding van de bak niet toch anders kan. Daarbij heeft hij verwezen naar een onderzoek van Movaris. Ik heb deze vraag volgens mij eerder dit jaar ook schriftelijk beantwoord. Toen heb ik geantwoord dat ontwerp- en verkeersveiligheidsdeskundigen mij adviseren dat het verbreden van de bak Amelisweerd echt onveilig is, ook met het treffen van aanvullende veiligheidsmaatregelen. Daarna is er nog een motie ingediend om een verbreding van deze bak te onderzoeken en heeft uw Kamer deze motie eind 2010 verworpen. Dus ik wil het daarbij laten en vooral bekijken hoe wij nu de inpassing van deze weg in algemene zin met de wijken die daaromheen liggen ook zo goed mogelijk kunnen doen.

Dan kom ik bij het knooppunt Hoevelaken, waarnaar door bijna alle sprekers is gevraagd. In de beantwoording van de schriftelijke vragen heb ik toegelicht welke versoeringsmaatregelen bij knooppunt Hoevelaken worden doorgevoerd. Ik zeg nadrukkelijk dat wij niet versoeren op de verkeerskundige ambitie. Ook de normen voor omgevingshinder blijven onverminderd uitgangspunt. Dat is belangrijk om te zeggen. Er wordt ook niet bezuinigd door op- en afritten af te sluiten. Waar hierop wordt gedoeld, is de aansluiting-Hoevelaken. Behoud daarvan zat sowieso al niet in de voorkeursvariant op basis van de oude afspraken. Wat uiteindelijk uitgevoerd zal worden bij knooppunt Hoevelaken, hangt eigenlijk af van de marktaanbiedingen. Het is een interessant project, want wij hebben in dit geval voor het eerst gezegd: als wij zelf dingen niet kunnen realiseren, kijken wij wat de markt kan doen. Behoud van de aansluiting Hoevelaken kan door de markt opgenomen worden in de aanbiedingen. Mogelijk kunnen hiervoor zelfs punten van de provincie verkregen worden.

De PVV-fractie heeft gevraagd naar de IJmeerverbinding: kan er verder onderzoek gedaan worden naar het nut ervan? De IJmeerverbinding maakt deel uit van het Grote Project RAAM, waarover ik de Kamer regelmatig informeer. Op 21 december spreken wij hier weer over. Ik heb steeds de lijn gevolgd dat wij volgend jaar met een conceptrijksstructuur-

visie komen en vervolgens een besluit nemen over het al dan niet aanleggen van een IJmeerverbinding. Ik heb de komende maanden nog nodig om een KBA en een MER op te stellen teneinde hierover een gemotiveerd besluit te kunnen nemen. Ik kan ook wel zien dat een en ander niet op heel korte termijn aan de orde is omdat de woningbouw – die vraag zit er immers achter – langer op zich laat wachten. Ik wil wel een beeld krijgen van wat wanneer wel aan de orde kan zijn.

De heer **De Jong** (PVV): Ik heb er alle begrip voor dat dit in het kader van RAAM wordt besproken. De minister geeft met betrekking tot de IJmeerverbinding aan dat zij nog tijd nodig heeft. Zeker als je kijkt naar de plaatselijke politiek, is aanleg van een IJmeerverbinding pas gerechtvaardigd als er sprake is van een schaa sprong, een gigantische toestroom van het aantal mensen dat in IJmere wil gaan wonen. Uit CBS-cijfers dat er in de periode tot 2 030 100 000 mensen minder in dat gebied gaan wonen dan van tevoren bedacht was. In plaats van 350 000 mensen gaan er 250 000 wonen. Alle onderbouwing voor deze verbinding is dus weg. Neemt de minister ook deze schaa sprong en groei van het aantal inwoners mee in haar overweging?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik denk dat je bij dit soort grootschalige projecten altijd organisch moet werken. Dat betekent dat je met elkaar moet afspreken wanneer je een volgende stap zet in relatie tot het aantal inwoners. Als er sprake is van een langzamere groei of zelfs van een uitblijvende groei op termijn, kom je dus tot andere besluiten dan in het geval van een snelle groei. Wij moeten het besluitvormingsproces zo inkleden dat wij iedere keer stappen kunnen zetten en ook terug kunnen gaan als de situatie anders blijkt te zijn.

Dan ga ik naar de A27–AGU, Almere, knooppunt Eemnes. Een snelweg op de vluchtstrook is prima, vindt de VVD-fractie. Waarom niet al het verkeer op deze vluchtstrook? Hoe hoog zijn de meerkosten? Al het verkeer op de vluchtstrook betekent in feite de realisatie van een spitsstrook langs deze weg. Dat kost ongeveer 54 mln. In het kader van de snelwegbussen heb ik ongeveer 3 mln. beschikbaar voor de verbinding. Daarvan is 2 mln. beschikbaar voor de exploitatie en circa € 800 000 voor infrastructurele aanpassingen. Dus de meerkosten om het voor al het verkeer open te stellen zijn 53 mln. Ik wil deze afweging dan ook niet maken.

Dan wil ik overgaan naar Oost-Nederland: Gelderland en Overijssel. De woordvoerders van onder andere de CDA-fractie en de PvdA-fractie vroegen naar de N340. Deze kost in totaal 200 mln. tot 250 mln. De aansluiting op de A28 is noodzakelijk. Overijssel en Zwolle dragen 50% bij: in totaal 15 mln. tot 20 mln. Mij wordt gevraagd of ik bereid ben om de andere 50% bij te leggen. In feite komen alle aanvragen daarop neer. In het algemeen sta ik welwillend tegenover het samen financieren van projecten als daarvoor een goede reden is. En dat gebeurt ook, bij diverse projecten.

Aangezien het provinciale project N340 voor het nationale netwerk van beperkt belang is, komt dit knooppunt op de A28 tot nu toe niet in aanmerking voor een financiële bijdrage. Ik heb dit ook aangegeven in het BO MIRT Oost. Ik heb nog gekeken of het past binnen criteria voor Beter Benutten, maar dat bleek niet het geval. Ten slotte hebben wij ook gekeken naar de huidige prioritering van knelpunten en de verdeling van de beperkte financiële middelen, maar ook daarin hebben wij geen ruimte gezien. De A28 is recent verbreed, dus de mogelijkheid om werk met werk te maken, is niet aanwezig. Ik hoor de wens van de Kamer, maar deze zaak hoort echt op regionaal niveau thuis. Het heeft geen effect op het nationale netwerk. Op verschillende manieren ben ik nagegaan of ik daar een rol in kon spelen, maar ik zie die rol niet. Gezien alle andere wensen in het MIRT die wel op nationaal niveau liggen, krijgt deze zaak wat mij betreft geen prioriteit en moet de regio dit zelf oppakken.

De heer Bashir en mevrouw Kuiken hebben gesproken over de A12 en de A15. Zij vragen waarom ik met een brug en niet met een tunnel aan de slag wil gaan. Wij hebben met elkaar geconstateerd dat wij de doortrekking van de A15 heel graag willen. Ook daarvoor was geen budget in het MIRT. Samen met de provincie zijn wij heel ver gekomen; de provincie geeft een forse bijdrage, een deel komt uit het MIRT en een ander deel uit tol. De kosten van een tunnel vallen echt buiten het taakstellende budget. Een brug moet natuurlijk altijd voldoen aan de Natuurbeschermingswet. Ik besef heel goed dat daar een Natura 2000-gebied ligt, dus als ik de brug niet op een nette manier inpas, kom ik niet voorbij de staatssecretaris van EL&I. Volgens de huidige inzichten is het risico echter klein en kan een brug ook wettelijk goed worden ingepast. De realisatie van de tunnel in de Betuweroute was geen gevolg van de toen bestaande wettelijke eisen vanuit de natuurbescherming. De keuze voor een tunnel in de Betuweroute is ook gemaakt in andere financiële tijden. Ik zal veel doen aan inpassing. Onder andere dankzij de bijdrage van de regio zal er sprake zijn van een halfverdiepte ligging tussen Duiven en Zevenaar. De provincie heeft 55 mln. beschikbaar gesteld voor een goede inpassing bij Boerenhoek, Groessen en park Lingezen, een extra aansluiting op de A12 bij Zevenaar Oost en een calamiteitenaansluiting bij Angeren. Er wordt dus echt aan gewerkt om het project zo goed mogelijk in te passen.

De heer **Verhoeven** (D66): De minister heeft het tempo er flink in en dat is prettig, maar bij dit punt wil graag iets langer stilstaan. Wij hebben veel geluiden gehoord uit de regio dat er sprake is van nieuwe ontwikkelingen, nieuwe feiten, nieuwe cijfers en nieuwe kostendoorrekeningen op het vlak van inpasbaarheid en samenhang met het milieubeleid. Kortom, een brug is helemaal niet zo veel aantrekkelijker en beter dan een tunnel. Kan de minister daar iets over zeggen? In het antwoord op mijn vorige vraag verwees de minister naar allerlei oude ontwikkelingen. Dat heb ik toen laten lopen, maar nu hoor ik graag een reactie van de minister op de actuele ontwikkelingen.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik ken alleen de elementen die wij ter beschikking hadden op het moment dat wij een besluit moesten nemen over de voorkeursrichting en vervolgens over het tracé. Het definitief standpunt over het tracé komt in februari, dus als er nieuwe zaken zijn die van invloed kunnen zijn op dat standpunt, dan hoor ik die graag. De heer Verhoeven spreekt over «nieuwe ontwikkelingen», maar die ken ik niet. Ik kan daar dus ook niet op reageren.

De heer **Verhoeven** (D66): Aan de ene kant ben ik gerustgesteld, nu de minister zegt dat er nog geen definitief standpunt is ingenomen. Aan de andere kant verontrust het mij dat de minister niet de informatie heeft die ik wel heb, waardoor ik op een ander standpunt lijk uit te komen dan het standpunt waarop zij waarschijnlijk zal uitkomen. Uiteraard kan ik ervoor zorgen dat de minister die informatie ontvangt. Ik beperk mij daarom tot de volgende vraag: heeft de minister inderdaad nog geen standpunt ingenomen en kan het dus nog alle kanten op?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Nee. Ik heb een duidelijk standpunt ingenomen. Daarmee ben ik al naar buiten getreden. Ik heb aangegeven dat wij, op basis van alle gegevens die wij op dat moment hadden, kiezen voor een brug in plaats van een tunnel. Een tunnel is, uitgaande van de informatie die ik tot nu heb, 200 mln. duurder. Het definitief standpunt wordt in februari ingenomen. Daarna krijgen wij een OTB met passende beoordeling. Daarin neem ik ook alle MER-adviezen mee. Als blijkt dat er nieuwe gegevens of nieuwe ontwikkelingen zijn, dan gaat dat ook mee in de verdere uitwerking hiervan, maar

de bestuurlijke keus is gemaakt. Op het moment dat zich dingen voordoen die nieuw zijn en niet te verwachten waren, dan kunnen wij daarover opnieuw discussiëren.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ik wil hier graag nog even op ingaan. Ik heb drie vragen. Eén. Hoe ga je een brug inpassen? De minister zegt dat ze alles keurig gaat inpassen, maar hoe pas je een brug in? Twee. Bij de Betuwelijn golden nog heel andere regels. Dat had zeker met natuurgebied te maken, maar in een bijzin zegt de minister dat wij nu in financieel andere tijden zitten. Wat is het nou? Is het geld of is het natuur? Drie. De Commissie voor de m.e.r. heeft gesteld dat de tunneloptie veel te vroeg van tafel is gegaan, die had nader onderzocht moeten worden. Ik wil graag op deze drie vragen een helder antwoord, want ik heb de indruk dat de minister al een besluit heeft genomen. Bij de staatssecretaris van onze natuur is dit ook een eitje, vrees ik.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Hoe ga je inpassen? De precieze inpassing volgt in het OTB. Ik heb net in mijn opsomming al een aantal inpassingvoorstellen genoemd, maar hoe het precies vorm krijgt, volgt in het OTB. Ook een brug kun je prima inpassen. Inpassen betekent niet dat je iets niet meer ziet, maar dat je zo veel mogelijk rekening houdt met de natuurwaarden die er zijn. Het graven van een tunnel heeft ook effecten, maar dan op de ondergrondse natuur; een brug over het water heeft zichteffecten. Alle elementen hebben effecten, het is allemaal van invloed op de natuur. Bij de Betuwelijn golden geen andere natuureisen. Ook het advies van de Commissie voor de m.e.r. leidt niet tot een ander bestuurlijk oordeel, namelijk een brug. De commissie heeft gezegd dat de inpassing op projectniveau meegenomen moet worden en dat zal ik ook doen. Nogmaals, inpassen betekent geluidsmaatregelen nemen en aantonen dat het natuurgebied niet onder onoverkomelijke effecten lijdt.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): De minister geeft het zelf toe: bij de Betuwelijn golden dezelfde regels als nu bij het doortrekken van de A15. Toen is gekozen voor een tunnel en nu is dat ineens niet meer nodig. Ik zou daarvan toch graag een nadere onderbouwing krijgen. De Commissie voor de m.e.r. heeft gezegd dat de tunneloptie veel te vroeg van tafel is geveegd en dat er nader onderzoek moet komen. De vraag is of dat gaat gebeuren, of neemt de minister welbewust het risico dat er natuurbezwaren komen vanuit procederende bewonersgroepen? Die hebben daar overigens groot gelijk in. Ik wil niemand opstoken, maar dat ligt behoorlijk voor de hand. Wat betreft de zichtlijnen wil ik ook meer helderheid. Een brug blijft een brug. Dezelfde regels die golden voor de Betuwelijn over de natuurwaarden worden hier met voeten getreden. Hoe denkt de minister dat op te lossen?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Nogmaals, bij de Betuwelijn golden geen andere natuureisen, dat zei ik net ook al. Er is voor een tunnel gekozen omdat het financieel andere tijden waren. Hetzelfde heeft bij de HSL plaatsgevonden in het Groene Hart. Dat was een periode waarin men de infrastructuur niet wilde zien en waarin men bereid was daarvoor extra geld uit te trekken. Ik weet dat de Commissie voor de m.e.r. gezegd heeft dat inpassing op projectniveau meegenomen moet worden. Dat zal ik zeker doen. De commissie zegt ook dat de natuurkant onvoldoende gedetailleerd is onderzocht. Wij vinden dat er wel genoeg onderzoek heeft plaatsgevonden en wij zullen ervoor zorgen dat wij dat in een later fase zo uitwerken dat wij dat kunnen laten zien.

De heer **Bashir** (SP): Wat hier gebeurt, vind ik onbegrijpelijk. Met terugwerkende kracht doet de minister niet alleen aan kapitaalvernietiging maar zij verkwanselt ook de natuur.

Hoe kijkt de minister terug op het indertijd genomen besluit om een deel van de Betuweroute in een tunnel aan te leggen en niet over een brug zoals de minister dat nu graag wil doen? Is dat een foute beslissing geweest?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik kan daarover niet oordelen. Ik was daar niet bij, ik weet niet welke motivering daarbij een rol gespeeld heeft. Ik geef alleen maar aan waaraan wij nu moeten voldoen. Wij hebben te maken met een verbindingsvraag voor een weg. De vraag is vervolgens of wij die bij het water ondergronds aanleggen of via een brug. Wij denken binnen de eisen van Natura 2000 die brug te kunnen realiseren. Dat scheelt een heleboel geld. Op deze manier kunnen wij aan die verbindingsvraag voldoen en dat doe ik. Ik oordeel niet over besluiten die in het verleden in het kader van de Betuweroute genomen zijn. Ik zat daar niet bij en misschien wel niemand van deze commissie. Het lijkt mij lastig.

De heer **Bashir** (SP): Volgens mij geeft de minister wel een oordeel en zelfs met terugwerkende kracht. Nu zij alsnog kiest voor het aanleggen van een brug, verkwanselt zij niet alleen de huidige natuur maar ook het geld dat destijds is uitgegeven om de natuur te beschermen. Ik wil dat hier wel even gezegd hebben.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: De heer Bashir en ik verschillen hierover gewoon van mening. Ik ben van mening dat een brug heel goed kan worden ingepast met behoud van de natuurwaarden, dat het goedkoper kan zijn en dat het zelfs nog wel mooi kan zijn. Bruggen zijn niet bij voorbaat lelijk en tunnels hebben ook zo hun consequenties. Daarmee zeg ik niets over het voorgaande project. Men heeft toen op die manier gekozen. Ik zeg iets over het huidige project.

Mevrouw **Kuiken** (PvdA): De commissie-Elverding heeft heel duidelijk gezegd dat eerst alle alternatieven en overwegingen op tafel moeten liggen voordat er een keuze kan worden gemaakt. De Commissie voor de m.e.r heeft heel duidelijk gezegd dat het nog onvoldoende uitgewerkt is en bevelen het verder uit te werken. Hier gebeurt hetzelfde als bij de Blankenburgtunnel versus de Oranjetunnel: wij weten nog niet alles maar wij kiezen al wel. Tegenstanders kunnen hoog of laag springen, maar zij hebben eigenlijk niets meer in te brengen.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Wij onderzoeken altijd alle alternatieven. Op een gegeven moment maak je een bestuurlijke keuze. Volgens de Commissie voor de m.e.r. is ons natuuronderzoek onvoldoende gedetailleerd geweest. Wij zijn van mening dat het onderzoek wel gedetailleerd geweest is en juridisch houdbaar is. Het is en blijft een adviescommissie, die ons helpt. Als ik denk dat ik mijn huiswerk onvoldoende heb gedaan, doe ik het over. In dit geval denk ik echter dat ik mijn huiswerk wel goed gedaan heb. Ik zal dat ook aantonen. Als ik het niet goed doe, kom ik zelf uiteindelijk in de problemen. Wij hebben de alternatieven goed bekeken. Dat is het enige punt waarover wij met de Commissie voor de m.e.r. van mening verschillen. Ik wil graag aantonen dat wij dat gedetailleerde onderzoek wél gedaan hebben. Ik zal ervoor zorgen dat dit in de volgende fase nader wordt uitgewerkt.

Mevrouw **Kuiken** (PvdA): Dan wachten wij die uitwerking af. Tot die tijd kan ik niets anders concluderen dan dat de natuur hier het kind van de rekening dreigt te worden. Wij betreuren dat zeer.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: De heer Aptroot heeft gesproken over de problemen met de capaciteitsuitbreiding op het traject Apeldoorn–Deventer–Azelo en vroeg welke mogelijkheden er zijn om daar eerder iets te realiseren. Het Rijk en de regio gaan de problemen op de A1 aanpakken. Het geld van de regio is voor 2020 beschikbaar en het geld van het Rijk na 2020; de regio participeert voor één vierde deel en het Rijk voor drie vierde deel. De conceptraming is ongeveer 400 mln. Aan eventuele voorfinanciering door de regio zijn hoge rentekosten verbonden. Deze kosten zijn niet gedekt en zullen van het beschikbare regionale budget af gaan. Gefaseerd aanleggen lijkt op dit moment kosteneffectiever. Momenteel onderzoeken we hoe de capaciteitsuitbreiding van de A1 op basis van beschikbaar budget in de tijd gefaseerd kan worden uitgevoerd. We bekijken verschillende opties. We bekijken ook of we een heel tracé financieel mogelijk kunnen maken met een contract, waardoor de realisatie van het totale project mogelijk eerder start dan in 2020. In het voorjaar zal ik hierover met de regio afspraken maken. Tot nu toe zal het dus deels voor 2020 en deels na 2020 worden gerealiseerd. Mogelijk kan een groter deel voor 2020 worden gerealiseerd als de voorfinanciering lukt.

Dan kom ik bij het laatste deel van de N35, van Wijthmen tot Nijverdal langs Raalte. Ik heb in eerdere overleggen al gezegd dat dit deel voor mij minder prioriteit heeft, omdat er tot 2020 geen knelpunten worden voorzien. Ik heb er ook geen dekking voor. Ik heb in het BO MIRT van dit najaar tegen de regio gezegd dat het geld er niet is, maar dat ik eventuele initiatieven van de regio afwacht. Uit de globale ramingen blijkt het om 380 mln. te gaan. Ik weet dat er een amendement ligt over 5 mln. Er is nog een groot verschil tussen 380 mln. en 5 mln. Dat is eigenlijk mijn probleem. Ik wil een verkenning pas starten als er zicht is op financiering. Dat is een spelregel van het MIRT. Er is op dit moment dus geen zicht op financiering. Ik heb de afgelopen periode wel de andere delen van de N35 aangepakt, onder andere naar aanleiding van de motie die door de heer De Rouwe is ingediend. Er ligt een amendement, maar er is een groot gat tussen het bedrag dat het moet kosten en het geld dat er ligt.

De heer **De Rouwe** (CDA): Dat is waar. Dat kan ik niet ontkennen. De Kamer heeft dat ook gewikt en gewogen bij de stemmingen. De uitkomst hiervan is dat de meerderheid van de Kamer desalniettemin heeft besloten om de minister hiertoe te verzoeken. Dit is een amendement en geen motie die de minister naast zich neer kan leggen.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik zal voor de tweede termijn nog een keer bekijken wat er precies in het amendement staat. Ik weet niet of het gaat om het starten van een verkenning of het realiseren van het project. Misschien weet de heer De Rouwe dat wel uit zijn hoofd. Ik weet niet of de totale financiering in het debat destijds aan de orde is geweest of dat er toen geen zicht was op de totale kosten. Ik probeer in ieder geval aan te geven dat ik niet zomaar 380 mln. of 375 mln. heb. Dat is een van problemen die hieraan vastzitten. Ik duik er nog even in om te kijken wat er precies in staat.

Dan kom ik bij de aansluiting van de Zuiderzeehaven op de N50. Ik ben in juni 2011 akkoord gegaan met de extra aansluiting op de N50. Ik heb in mijn reactie aangegeven aan welke voorwaarden moet worden voldaan. Aanstaande woensdag zal de starthandeling worden verricht. De gemeente Kampen, de provincie Overijssel en Rijkswaterstaat zullen hierbij aanwezig zijn.

Mevrouw De Caluwé vraagt hoe het zit met de IJssel, de Maas en de sedimentatie. De sedimentatie zou gerelateerd kunnen zijn aan de aanleg van natuurvriendelijke oevers, in het kader van de Kaderrichtlijn Water. Deze maatregelen worden genomen binnen de randvoorwaarde dat de hoogwaterveiligheid en het behoud van het vaargeulprofiel niet in gevaar

zijn. Ik heb Deltares opdracht gegeven te onderzoeken wat de effecten van de maatregelen zijn op de scheepvaart. Dat onderzoek komt uit in het voorjaar van 2012. Er wordt ook onderzocht of en zo ja, welke maatregelen nodig zijn. Ik begrijp dat vorige week ook met de staatssecretaris over deze onderwerpen is gesproken, in het kader van het MIRT Water. Dan wil ik overgaan naar de Zuidvleugel. Ik start met de A13/A16. Er is gevraagd of ik de Bosvariant wil onderzoeken. Daarover heb ik al eerder discussie gehad met de Kamer. De conclusie die wij hebben getrokken, is dat de A13/A16 beduidend beter scoort dan de Portway – de Bosvariant – en dat de Portway geen alternatief is. Hij scoort verkeerskundig beduidend minder, de NoMo-norm wordt niet gehaald, het onderliggende wegennet wordt niet minder ontlast en de reistijd in de spits is maximaal twee keer zo lang. Hij is bovendien duurder en past niet binnen de regionale ruimtelijke plannen. Ik weet dat er heel veel aan gewerkt is en ook veel op gestudeerd is. Hij is ook meerdere keren in verschillende varianten door ons meegenomen. Als iemand iets inbrengt en naar aanleiding van ons commentaar een en ander aanpast, moet je de aanpassing natuurlijk ook opnieuw bekijken. Uiteindelijk zijn echter ook de aangepaste versies afgevallen. De aanleg van de A13/A16 is – voor degenen die er nog aan twifelen – echt noodzakelijk. Ik wijs in dit verband ook op de resultaten van de NMCA. De heer Verhoeven vroeg of die echt nodig was, maar in de NMCA is de A13/A16 echt als knelpunt opgenomen. De problemen doen zich vooral voor op de onderliggende wegennet. De reistijden op de overbelaste A13 in de richting van het Kleinpolderplein en op de A20 tussen het Kleinpolderplein en het knooppunt Terbregseplein nemen daardoor flink af. Daardoor zal ook het onderliggende wegennet worden ontzien. In het kader van het programma Beter Benutten zal natuurlijk een proef plaatsvinden voor spitsmijden op de gehele ruit van Rotterdam, inclusief dit traject. Ik ga er echter niet van uit dat deze komt te vervallen. De heer De Jong heeft gevraagd of ik bereid ben om samen met de gemeenten en het bedrijfsleven te kijken of een opwaardering van de A44 mogelijk is. De A44 vormt alleen in het hoge groeiscenario een knelpunt. De aanleg van de Rijnlandroute zal naar verwachting een positief effect hebben op de doorstroming op de A44. Het lijkt mij dan ook goed om dat besluit eerst af te wachten. Daarnaast heb ik op dit moment ook geen middelen beschikbaar voor de A44 en wil ik geen verwachtingen wekken die ik niet kan waarmaken.

Met betrekking tot de Rijnlandroute zelf is gevraagd naar het level playing field. Ik heb de vorige keer al gezegd dat de provincie verantwoordelijk is voor de afweging tussen de beide varianten en de te maken keuze. Ik heb de provincie op haar verzoek extra tijd gegeven om die afweging ook goed te kunnen maken. Er wordt ook iets gezegd over onderzoeksbudgetten. Mij is daar niets over bekend; wij geven daar in ieder geval niets aan uit. Ik heb zelfs begrepen dat de Churchillaanvariant gesponsord wordt door een aantal gemeenten eromheen en dat er daardoor waarschijnlijk ook onderzoeksbudgetten beschikbaar zijn.

De vraag is gesteld hoe het zit met de tweemaal-eenverbinding versus de tweemaal-tweeverbinding. Ik verwacht een voorstel te zien, waarin wordt uitgegaan van tweemaal-twee rijbanen voor de Rijnlandroute. Dat heb ik ook besproken met de heer Van Dijk, nog voordat het nieuwe college aantrad. Ik heb al gezegd dat ik bereid ben om er nog eenmaal extra geld in te stoppen, bovenop dat wat wij al als maximum hadden aangegeven. Ik heb toen ook gezegd dat zij het budget voor de Rijn-Gouwelijn en de Rijnlandroute gezamenlijk als gebiedsbudget mochten inzetten. De provincie studeert daarop en neemt daarin beide varianten gelijkwaardig mee, voor zover ik dat heb begrepen.

De heer **Aptroot** (VVD): Het grootste deel wordt uiteindelijk betaald uit rijksmiddelen. Het is een provinciaal project, maar het overgrote deel van het geld komt bij het Rijk vandaan. Wat is de mogelijkheid van de Kamer

om invloed uit te oefenen als de provincie straks een besluit neemt en de knoop doorhakt? Moet zij daadwerkelijk instemmen met de variant die wordt gekozen? Dat zou ik wel graag willen.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Het is een MIRT-budget en uiteindelijk moet de Kamer daarmee instemmen. We hebben het hier opnieuw aan de orde als ik een besluit neem en de Kamer het niet passend vindt. Dat geldt overigens voor alles wat we hier vandaag bespreken.

Een aantal leden heeft gesproken over de A15 Papendrecht–Gorinchem. De vraag is gesteld of het over enkele tientallen miljoenen gaat voor de aanpak van de kruising. Wij zelf herkennen dit niet als een punt waar grote verkeerskundige knelpunten zitten. Het komt wel voor in de filetop, maar daarbij gaat het echt om een klein stuk en niet om het grotere stuk. De aanpassing kan op verschillende manieren plaatsvinden, variërend van een bedrag van 10 mln. tot 30 mln. tot veel meer. Het is niet volledig uitgewerkt en er is ook geen kostenraming gemaakt, omdat ik altijd met de regio MIRT-overleggen heb waarin ik al vraag wat de belangrijkste projecten zijn. Er zijn de afgelopen periode in de regio een paar heel grote projecten uitgevallen. Vervolgens komen de vervolgprojecten allemaal naar boven. Je moet echter kiezen en dit was niet het project dat ook door de regio naar voren werd gebracht. Dat is ook de reden dat dit niet verder uitgewerkt is. En enkele tientallen miljoenen? Een bedrag van 10 mln. tot 30 mln. is toch wel heel veel geld. Daar kun je heel veel leuke dingen mee doen in het land. Op het NoMo-traject zien wij dus in elk geval geen knelpunt. Wat mij betreft is het nu niet aan de orde. Ik ga ervan uit dat de regio, als men dit echt belangrijk vindt, dit bij een volgend MIRT weer zal opvoeren.

Wij hebben het al even over de NWO gehad, maar er zijn ook heel veel andere vragen over gesteld. Het is geen eenvoudige keuze. Dat ben ik met alle sprekers eens. Ik benadruk nogmaals dat wij de varianten van de Blankenburgtunnel en de Oranjetunnel gelijkwaardig hebben afgewogen. Wij hebben twee varianten voor de Oranjetunnel onderzocht en drie voor de Blankenburgtunnel. Ik kan mij voorstellen dat het de Kamer helpt om meer inzicht te krijgen in de onderzoeksresultaten. Ik ben dan ook bereid om de Kamer meer inzicht te geven in de onderzoeksresultaten. In het voorjaar komt de ontwerpstructuurvisie uit. Ik ben bereid om in januari, dat is eerder dan de structuurvisie, een brief te sturen met een nadere toelichting op de onderzoeksresultaten. Dan kan de Kamer ook zien dat de Oranjetunnel volledig in het onderzoek is meegenomen, evenals de aansluitingen met bijvoorbeeld de veilingroute of andere elementen waarvan nog wel eens wordt gezegd dat ze niet zijn meegenomen. Dat is bijvoorbeeld de aansluiting op de A20.

In de gebiedsgerichte Verkenning Rotterdam Vooruit hebben wij breed gezien welke problemen er in de regio spelen op alle schaalniveaus, van lokaal tot internationaal, en ook ten aanzien van de ruimtelijke ontwikkeling. Voor de NWO zijn toen vier doeleinden geformuleerd: de Benelux-corridor, het Haven Industrieel Complex, Greenport Westland en de A4 als bereikbaarheidsas voor de Randstad. Daarmee is de scope breed en als een goede basis voor structuurversterking van de bereikbaarheid en leefbaarheid van de metropoolregio ingestoken. Op alle bereikbaarheidsdoelen scoort de Blankenburgtunnel vergelijkbaar of beter dan de Oranjetunnel, terwijl hij goedkoper is en ook twee keer zoveel verkeer verwerkt. Er wordt hier wel gezegd dat ik alleen maar voor het geld ga, maar op alle bereikbaarheidsdoelen scoort de Blankenburgtunnel beter. Daarnaast maken leefbaarheidseffecten, kosten en het regio-advies onderdeel uit van de afweging. Er zijn vijf gemeenten tegen, zeven gemeenten voor. De provincie Zuid-Holland is voor en de stadsregio's Rotterdam en Haaglanden zijn ook voor. Dit alles afwegende, heeft dat voor mij geresulteerd in het advies, ook het advies van de regio, om

uiteindelijk voor de Blankenburgtunnel te kiezen. Wij hebben alle alternatieven gelijk afgewogen, maar wij hebben er ook veel aan gedaan om de Elverdingmethodiek te volgen, dus om ook in gesprek met belanghebbenden te kijken naar alternatieven. Als de Kamer daaraan behoefte heeft, wil ik graag laten zien wat wij gedaan hebben zodat ook daarover een beeld ontstaat, dus zowel op de onderzoeken en de gelijkwaardigheid ervan als het proces ernaartoe. Ik zal zorgen dat de Kamer dit krijgt, zodat wij de discussie op een later moment nader kunnen voeren.

Ik heb bij de NWO niet voor de goedkoopste variant gekozen, maar ook niet voor de duurste. Van de verschillende varianten binnen het Blankenburgtracé was er een, de blauwe variant, recht op het maaiveld. Er was de variant Krabbeplass-West, de gele variant, die nu is gekozen. Er was nog een groene variant, die heel dicht tegen Vlaardingen aan lag. Voor die laatste heb ik niet gekozen omdat die te dicht langs dichtbewoond gebied ging. De blauwe variant, die voor ons financieel het aantrekkelijkst zou zijn, heb ik niet gekozen omdat deze een veel te groot effect heeft op de landschappelijke waarde van het slagenlandschap aldaar. De gele variant is 100 mln. duurder – dat is die 100 mln. waar mevrouw Van Gent naar vroeg – en hebben wij uiteindelijk gekozen omdat deze het beste ingepast en gerealiseerd kan worden. Daarnaast hebben wij ander budget uitgetrokken om de inpassing verder vorm te geven. Zo willen wij de weg richting de A20 verdiept aanleggen, zodat hij niet zichtbaar is vanuit de eendenkooi aan de overkant.

Ik heb ook opmerkingen gemaakt over de doortrekking van de weg in de toekomst. Er waren zorgen dat hij in de toekomst aan de A4 zou worden gekoppeld, het zogenaamde A24-model. In de afspraken met de regiobeheerders heb ik vastgelegd dat dat voorlopig niet aan de orde is. «Voorlopig» slaat op mijn regeerperiode, maar ook op een tijd daarna. Immers, er bestaat helemaal geen behoefte aan. Voor de heel verre toekomst kun je natuurlijk nooit wat beloven. Ook die zorg wil ik dus wegnemen.

Wij kijken nog naar het dijklichaam. Wellicht kunnen wij het zodanig verbreden dat je de weg zo min mogelijk ziet. Het Volksbos ontzien wij. Een goede inpassing van het dijklichaam kan meerwaarde opleveren. Daar hebben wij geld voor gereserveerd. Volgens mij heet het de Zuidbuurt.

Uit het mastplan Rotterdam Vooruit blijkt dat de aanleg van de A24 geen oplossing is voor de regionale verkeersproblematiek. Dat is ook voor NWO een gegeven. Bij het ontwerpen van het knooppunt Blankenburgverbinding-A20 houden wij geen rekening met een toekomstige A24. Ik hoop dat wij daarmee die zorg van tafel hebben.

De heer **De Jong** (PVV): Het is hartstikke goed dat de minister met extra informatie komt om ook de andere fracties goed inzicht te geven in de zaken rondom de Blankenburgtunnel en de Oranjetunnel. Waarom is er niet voor gekozen om in de onderzoeken de Suurhoffbrug mee te nemen? Ik hoor daar veel vragen over. Waarom is die variant zonder opgaaf van redenen ter zijde geschoven?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Dat weet ik niet uit mijn hoofd. Ik zal het meenemen in de brief over NWO, die wij de Kamer zullen doen toekomen.

De heer **De Jong** (PVV): De bedragen voor de Oranjetunnel en voor de Blankenburgtunnel verschillen nogal: 800 mln. of 1,2 mld. Welk effect heeft een keuze voor de ene brug voor andere infrastructurele projecten in de toekomst?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Voor de zomer heb ik aangegeven welke prioriteiten ik in het MIRT heb. NWO zat daarbij, naast veel andere projecten. De Kamer heeft een aantal moties ingediend om bepaalde projecten meer prioriteit te geven. Ik denk aan de A2 Limburg en dat soort zaken. Het realiseren van NWO in deze variant heeft geen effect op de totale projectenlijst. Als ik voor de Oranjetunnel zou kiezen, heb ik minder te besteden. Dan moet ik echt gaan schrappen.

De heer **De Jong** (PVV): Dat was ook mijn vraag. Als je 800 mln. duurder uit bent met je Oranjetunnel, heeft dat dus effect op infrastructurele projecten. Dan is het geld daar dus niet meer aan uit te geven.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Nu snap ik het. Excuses dat het kwartje even moest landen. Het klopt dat we dat inderdaad niet hebben. Ik heb hier eerder aangegeven dat ik drie achtste van alle middelen belegd heb en dat ik de rest aan volgende kabinetten overlaat. Dus als ik nu 800 mln. extra zou moeten gaan uittrekken, heb ik dat gewoon niet ter beschikking. Dat betekent dat als je daartoe besluit, je moet schrappen, of dat je er überhaupt voorlopig niet toe besluit. Dat zou ik niet wenselijk vinden omdat NWO en de A13/A16 met elkaar samenhangen. Je zult die twee projecten ook in gelijk tempo moeten gaan realiseren. Gezien het feit dat u hier vandaag alleen maar wensen hebt ingediend en u niet gezegd hebt wat er allemaal geschrapt mag worden, zou ik niet zo snel weten waar ik die 800 mln. dan zou moeten gaan beleggen. Mevrouw Van Gent zou er natuurlijk wel een paar weten.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ik begrijp dat we nog een nadere onderbouwing krijgen van Blankenburgtunnel versus Oranjetunnel. Heb ik dat goed begrepen? Is er bij de minister überhaupt nog een keuze denkbaar? Het moet natuurlijk niet een soort bezigheidstherapie zijn die ons nu een brief aankondigt en die verder weinig voorstelt. Ik zou graag in die brief een drietal elementen opgenomen zien. Ten eerste het beter benutten van de Betuwelijn. Ten tweede de score in de MER. Daarin scoort de Oranjetunnel namelijk veel minder slecht op natuur, leefbaarheid en landschap. Wordt dat meegenomen in de totale afweging? Ten derde de kosten voor de aansluiting op de A20. Worden die in het totaal meegenomen? Critici zeggen namelijk dat wat betreft de kosten voor de Blankenburgtunnel van 1,3 mld. versus de kosten voor de Oranjetunnel van 2,1 mld., de aansluiting op de A20 niet fatsoenlijk is meegerekend. Dus daarover wil ik dan wel graag absolute opheldering. Dat heeft ook alles te maken met een nadere onderbouwing en een betere afweging.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik heb het zo ervaren dat de Kamerleden hebben gezegd: willen we een goed besluit kunnen nemen, dan hebben we meer informatie nodig. Ik zal er voor zorgen dat alle informatie die beschikbaar is, de Kamer bereikt. Ik denk dat ik die heel goed kan rangschikken en inzichtelijk kan maken voor de Kamer. Ik heb een bestuurlijk besluit genomen met de regio, maar de Kamer is uiteindelijk als laatste aan bod om te bepalen waar het geld aan uitgegeven wordt. Dus u zit hier nooit voor niets. Dat neemt niet weg dat ikzelf al een bestuurlijk besluit heb genomen en dat is ook het voorstel dat ik hier indien. Ook een minister heeft de verantwoordelijkheid om keuzes te maken. Ik laat in die brief dus zien hoe alles onderzocht is en hoe de kosten voor de aansluiting A20 zijn meegenomen evenals de kosten voor andere elementen, zodat ook duidelijk is dat het op een vergelijkbare manier is aangepakt. Ook zal ik in de brief aangeven hoe het proces verlopen is, zodat u ook kunt kijken of het Elverdingproof is. Bij al die vergelijkingen zijn ook kosten voor natuur en landschap opgenomen. De heer De Rouwe heeft in dit verband gevraagd naar de positie van de ANWB. Die had ik inderdaad een dag voor ons besluit de uitspraak horen

doen dat die een ander tracé prefereerde boven het Blankenburgtracé. De dag erna heb ik gebeld met de ANWB met de vraag of men al wist welk tracébesluit wij zouden nemen, de blauwe, de gele of de rode. Ik heb toen ook aangegeven dat wij ook nog veel doen aan extra inpassing bij het gele tracé en dat ik hoopte dat men daardoor – bij de ANWB had de recreatieve waarde de doorslag gegeven, zo stond in het artikel – wellicht wat positiever zou kijken naar het Blankenburgtracé. De ANWB heeft mij toen gezegd er naar te zullen gaan kijken en er op te zullen gaan studeren. Dus ik weet niet wat de laatste stand van zaken is. Dus tegen mevrouw Van Gent kan ik zeggen: ik zal ervoor zorgen dat ook de vragen die zij nu stelt, meegenomen worden in die brief die ik gaarne naar de Kamer stuur voor het nadere debat.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Het is fijn dat al die drie elementen worden meegenomen. Maar is de minister het dan ook met mij eens dat het er niet om gaat dat de Kamer vraagt om het nog één keer uit te leggen, maar dat de Kamer vraagt om een betere onderbouwing? Blijkbaar is dat tot nu toe niet gelukt wat betreft de Blankenburgtunnel. Welnu, wat mij betreft is dat zeker niet gelukt. Staat de minister überhaupt nog open voor andere opties? Het zou bijvoorbeeld bij die aansluiting A20 zomaar kunnen zijn dat de kosten tussen de verschillende tunnels veel dichterbij elkaar komen. Maakt dat voor de minister niets uit? Is de Blankenburgtunnel voor haar echt de meest ideale tunnel als die kosten gelijk zouden zijn? Is het antwoord dan «ja» of is het antwoord dan «nee, dan wil ik er nog wel eens naar kijken»?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Het gaat niet alleen om de kosten – heb ik al vaker gezegd – het gaat ook om de verkeerskundige afwikkeling. De Blankenburgtunnel kan twee keer zo veel verkeer afwikkelen als de Oranjetunnel. Ik weet dat de Oranjetunnel in beeld geweest is tegen de achtergrond van bredere ruimtelijkeorderingsvraagstukken. De stad Den Haag wilde bijvoorbeeld een deel van het Westland verplaatsen en verder uitbreiden. Dan komt die verbinding via de Oranjetunnel wel goed uit. Maar dat is niet door de provincie overgenomen in haar provinciaal plan. Dus ook rekening houdend met de ruimtelijke ordening past de Blankenburgtunnel goed in het geheel. Ik zal laten zien dat de alternatieven gelijkwaardig zijn afgewogen, inclusief de aansluiting met de A20. De bedragen zullen niet dichterbij elkaar komen. Nogmaals, ik moet als minister op basis van inhoud, bestuurlijke steun en kosten een afweging maken. Dat heb ik gedaan. Het resultaat heb ik voorgelegd aan de Kamer. Het is echter heel kort dag. Vorige week zijn we er pas uitgekomen met de regio. Daarom vind ik het niet gek dat een groot deel van de Kamer daar eerst nog hard op wil studeren. Het is heel vers en het is misschien anders gegaan dan in het verleden. Ik wil de Kamer zo goed mogelijk van informatie voorzien.

Mevrouw **Kuiken** (PvdA): Het blijft een beetje een welles-nietesspelletje. Daarom lijkt het mij goed als de Kamer op een later moment de discussie over de Blankenburgtunnel versus de Oranjetunnel voert. Het gaat mij er nadrukkelijk niet om dat wij een samenvatting krijgen; het gaat mij om de gehele scope. Dan doel ik op de waardering voor de natuur, de waardering van alternatieven, het effect dat de inpassing van de A20 heeft. Dat overleg komt er. Kamerbreed is uitgesproken dat dit van belang is. De minister heeft ons toegezegd dat wij informatie krijgen. Dan hoop ik dat die scope erin zit, maar ik ga er ook van uit dat er tot die tijd gewoon geen onomkeerbare stappen worden gezet. De minister zegt terecht dat de Kamer het laatste woord daarin heeft. Het is belangrijk dat de regio's weten dat er met dit overleg nog geen definitief besluit ligt.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik ben de eerste vraag al weer kwijt.

Mevrouw **Kuiken** (PvdA): Die ging over de scope.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Er zit altijd een scope in. Dat kan ik ook laten zien aan de hand van andere projecten. Ik zorg ervoor dat die scope helder in de brief aan de Kamer wordt meegenomen. Ik zal dus niet alleen verwijzen naar achterliggende rapporten. Vervolgens merkte mevrouw Kuiken op dat er geen onomkeerbare stappen mogen worden gezet. Natuurlijk zal ik dat niet doen. Ik hecht er wel waarde aan dat de Kamer hier niet al te lang over debiteert, omdat wij uiterlijk februari of maart de structuurvisie vast moeten stellen. Daar maakt dit onderdeel van uit. Dan is het wel handig om te weten welk lijntje daar op dat moment ingetekend moet worden. Zo niet, dan valt daar ook altijd wel weer wat op te verzinnen, maar het zou mooi zijn als we dat niet later met een inlegger hoeven te doen. Ik hoop dat wij er in januari over kunnen praten.

Mevrouw **Kuiken** (PvdA): Ik ben het niet eens met de minister. Ik ben nog steeds van mening dat alle varianten, met name de Oranjetunnel, onvoldoende recht zijn gedaan in de uitwerking. Het is wel goed dat de Kamer eerst die informatie krijgt en dat er nog geen onomkeerbare stappen gezet worden.

De heer **Bashir** (SP): Ik hoop dat de minister ook in de omgeving is geweest waar de Blankenburgtunnel is gepland. Misschien heeft zij daar een wandeling gemaakt en een beetje van de natuur genoten. Er ligt daar een heel mooi stukje natuur voor een belangrijk deel van de Randstad, een laatste stukje natuur. Ik vraag de minister dan ook om in de brief die zij heeft toegezegd de vraag mee te nemen waarom de Oranjetunnel de op een na duurste tunnel wordt en of bij de scope ook gekeken is naar de veiligingsroute, die samen met de Oranjetunnel nieuwe goede kansen biedt voor de verbinding. Ook wil ik graag dat zij de vraag meeneemt wat de Blankenburgtunnel betekent voor het verkeer ten oosten van het Kethelplein. Ik heb ook een aantal vragen gesteld over het bestuurlijk draagvlak. Bestuurders hebben namelijk gezegd dat er een zo breed mogelijke overkluizing bij de Zuidbuurt moet komen. De minister is hier in haar brief helemaal niet op ingegaan. Tot slot wil ik weten wat de tolheffing betekent voor de Blankenburgtunnel, dus wat voor gevolgen deze heeft.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Volgens mij was ik al ingegaan op de tolkwestie. We hebben gekeken naar prijselasticiteit en de mogelijkheden in dat licht, en hebben dit reëel geacht. Als je het niet reëel acht, moet je er niet aan beginnen, want dan ontstaat er meteen een gat in de begroting. De gemeenten hadden het juist over de dijkverbreding bij de Zuidbuurt en daarover heb ik ook net gesproken. Daarvoor is extra geld, 25 mln., gereserveerd. Over het verkeer op het Kethelplein het volgende. Wij hebben de verkeerskundige effecten voor de hele ruit rond Rotterdam volledig bekeken, dus hoe alles met elkaar samenhangt. Alle effecten zijn doorgerekend, we hebben niet slechts één individueel stuk weg bekeken. Ik weet niet precies wat u verder wilt weten, maar in ieder geval zal het geen knelpunt worden als gevolg van de Blankenburgtunnel. Tot en met 2020 zou er alleen een probleem zijn een hogegroei-scenario en op dit moment zitten we daar niet in.

De heer **Bashir** (SP): Ik hoop dat de minister niet aan nattevingerwerk heeft gedaan, want die indruk wekt ze wel een beetje bij de beant-

woording van deze vragen. Zij beloofde net om met een brief te komen. Ik had graag gehoord dat ze alle vragen die ik heb gesteld, in die brief zou gaan beantwoorden; bijvoorbeeld die over de tolheffing, maar ook over het verkeer bij het Kethelplein. Er zullen toch wel cijfers zijn waarop dit besluit is gebaseerd? Mijn conclusie is dat de minister weliswaar een voorkeursbesluit heeft genomen, maar dat het uiteindelijke besluit aan de Kamer is. In ieder geval weten we dat één Kamerlid van de PVV een ander standpunt heeft ingenomen en dat het CDA heel grote vraagtekens hierbij plaatst. Mijn conclusie is dat er in ieder geval nog geen besluit is genomen over die nieuwe westelijke oeververbinding. De SP zet graag in op de Oranjetunnel, maar de commissie heeft wel deze gegevens nodig om een eerlijke keuze te kunnen maken.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus: Volgens mij is het adagium: «De regering regeert, de Kamer controleert». Het voorkeursbesluit is genomen. Dat is een besluit van de regering, die daarmee zegt dat zij dat, met alle cijfers erachter, de beste afweging vindt. De Kamer controleert vervolgens en bekijkt of ik dit goed genoeg doe. Dat is ook de reden waarom de Kamer mij om allerlei achtergrondinformatie vraagt. Ik doe die haar graag toekomen. Ik probeerde net een direct antwoord te geven op een aantal vragen, zodat sommige dingen al direct zouden zijn beantwoord. Nogmaals, ik geef inzicht in de vergelijking tussen de verschillende tracés en in het proces daarnaartoe, en in alles waarvan ik denk dat het relevant is voor de Kamer om te kunnen beslissen of zij het eens is met de toekenning van de middelen; zo niet, dan heeft zij alle mogelijkheid om daarover met mij van gedachten te wisselen.

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik wilde vragen om geen onomkeerbare stappen te zetten. Dat is toegezegd.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus: Ja hoor, dat is toegezegd. Ik heb de Kamer wel gevraagd om dit niet te lang te laten liggen; dat hebben we nodig om door te kunnen gaan. Over de A58 het volgende. Versnelling is inderdaad mogelijk als de regio de projecten voorfinanciert. Ik vind het een leuk voorstel, dat ik van de regio zelf heb gekregen. Ik hoorde een aantal Kamerleden zeggen dat de regio zou gaan voorfinancieren, maar die duidelijkheid had ik van de regio nog niet gekregen. Hij was daarover aan het denken, wilde dat doen met een soort nieuwe constructie. Maar op mijn vraag of de regio bereid zou zijn om dit risico te nemen als deze niet zou werken, heb ik nog geen antwoord gekregen. En dat is wel de essentie. Ik mag van de minister van Financiën namelijk wel met voorfinanciering werken, maar alleen als de voorfinanciering voor rekening van de provincie komt. Ik ben dus bereid om in de modellen alle ruimte te geven als de bottom line maar is dat het risico van de voorfinanciering niet bij het Rijk komt te leggen. Dat mag namelijk niet van de minister van Financiën. Als hiervoor een creatieve oplossing kan worden gevonden, dan kan ik daar alleen maar voor zijn. Als er onduidelijkheid over ontstaat, dan zal een andere partij, het bedrijfsleven of de provincie, er garant voor moeten gaan staan. Wanneer kan de schop in de grond? Het rijksgeld is vanaf 2020 beschikbaar. Dan kan het dus in ieder geval. Als die voorfinanciering er kan komen, dan hoop ik dat wij vijf tot zeven eerder kunnen beginnen. De A27. Dat is een complexe zaak. De vorige keer heb ik de Kamer voorgesteld om de A27 te verbinden met de A58. De Kamer zei toen dat zij dat niet wilde. Dat heeft ertoe geleid dat de Kamer heeft uitgesproken dat ik de A58 en de A27 los van elkaar moet bekijken. Dat heb ik gedaan, maar dat betekent wel dat er een andere vorm moest worden gevonden voor het project A27. Dat moest een beperktere versie worden, want er kwam geen budget bij. Sterker nog: wij konden hieraan eigenlijk alleen maar minder uitgeven.

De Kamer vraagt mij of ik het knooppunt Hooipolder zal meenemen en, zo nee, of ik het dan in ieder geval op de prioriteitenlijst zal zetten. De meerkosten hiervan zouden 150 mln. bedragen. Dat is een fors bedrag, een bedrag dat ik niet beschikbaar heb. Had ik het wel beschikbaar, dan had ik het meteen gedaan, want de A27 is voor ons in brede zin ook van belang. De regio heeft aangegeven dat zij niet kan en wil cofinancieren. Dat is de reden waarom wij uiteindelijk voor de beperktere variant hebben gekozen. Ik heb het geld dus niet, maar dat laat onverlet dat ik de A27 belangrijk vind en dat ik de A27 daarom oorspronkelijk veel breder had geprioriteerd. Als er in de toekomst wel mogelijkheden zijn, komen wij er zeker weer over te spreken.

De Merwedebrug. Heeft die prioriteit? Die heeft inderdaad prioriteit in de planstudie A27/Lunetten/Hooipolder.

De N65. Wanneer verwacht ik te starten met de duurzame oplossing en wanneer kan de schop de grond in? Ik heb een voorstel ontvangen en ik hoop dat wij voor de zomer een definitief besluit kunnen nemen over het kaderstellend budget en de vervolgaanpak. De voorwaarde is uiteraard dat het verkeerskundig, ruimtelijk en milieukundig geen onoverkomelijke problemen oplevert. Wij hebben in ieder geval rijksgeld geprogrammeerd voor de periode na 2020. Ten slotte zal ik ook met de regio gaan praten over de mogelijkheden van financiering, want daardoor zou het eventueel eerder van start kunnen gaan.

Mevrouw **Kuiken** (PvdA): Ik kom toch nog even terug op het knooppunt Hooipolder. Ik snap dat er geld gevonden moet worden. Als je echter wel de flessenhals oplost, maar niet het knooppunt Hooipolder, dan los je het probleem echt niet op. Je verschuift de file dan alleen maar. Wordt er verder wel rekening gehouden met de inpassing van een toekomstige spoorlijn?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Op dat laatste kom ik terug wanneer ik de vragen over het spoordossier beantwoord. In het verleden hebben wij zelf ook gezegd dat wij het liefst alle elementen zouden aanpakken. Daarvoor is echter geen budget beschikbaar, wat betekent dat wij de plannen moesten versoberen. Wij hebben ervoor gekozen om de grootste problemen op te lossen en dat doen wij dan ook in het voorliggende voorstel. Meer doen, bijvoorbeeld het knooppunt Hooipolder meenemen, komt neer op 150 mln. aan meerkosten en dat geld heb ik op dit moment niet.

Wij kijken overigens wel naar het knooppunt Hooipolder, maar daarbij richten wij ons vooral op de aanpassing van het knooppunt. Een volledige reconstructie met klaverbladen is op dit moment financieel niet haalbaar. Ik zal die opstopping zo veel mogelijk proberen te vermijden, maar een volledige reconstructie is echt niet haalbaar. Vorig jaar heb ik voorgesteld om het budget van de A58 hierbij te betrekken. Toen zei de Kamer: dat willen wij niet. Daarvan heb ik gezegd dat ik dan zou moeten gaan versoberen. Daarop ben ik dus nu uitgekomen.

Dan de A59. De vraag of ik wil meedoen met de Oostelijke Langstraat en wil aanhaken bij reeds geplande werkzaamheden, wat geen geld zou hoeven te kosten, is ook dit voorjaar gesteld. De motie die hierover is ingediend, is ook verworpen. Deze weg heeft geen prioriteit. Andere wegen in Noord-Brabant scoren hoger. Er wordt wel gezegd dat dit geen geld kost, maar volgens mijn informatie is er een gat van 70 tot 90 mln. voor het project. Als ik zou meedoen, zou dat in ieder geval verwachtingen kunnen wekken ten aanzien van rijksfinanciering. Die heb ik gewoon niet. Dus ik ben liever helder aan de voorkant, maar ook ten aanzien van de inzet bij de prioritering van onze mensen geldt dat andere projecten voorrang krijgen. Er gebeurt wel van alles aan de A59, zoals de aanpak van bruggen bij het Drongelens Kanaal, het Ei van Drunen, de

ontsnipperingsmaatregel bij Vlijmen en de geluidsschermen bij Heusden, dus wij zijn wel actief aan de slag bij de A59. Dat geldt ook voor de A59 bij Waalwijk. Daar is groot onderhoud voorzien. Er is overweg geweest met de regio om mee te betalen aan de uitbreiding van de aansluiting en zo aan het verhogen van de snelheid, maar de regio ziet daar vooralsnog van af. Ik zie dus ook geen mogelijkheid om tot die uitbreiding te komen, maar wij gaan wel gewoon door met het uitvoerend onderhoud. De snelheid ter plaatse van 70 km/u zullen wij echter niet verhogen.

Dan ga ik over naar Limburg. Er is door een aantal Kamerleden gevraagd naar de verbreding van het knooppunt Kerensheide. Ik heb overleg gevoerd over de motie. Wij hebben de vorige keer ook besproken dat er substantiële bijdragen zouden komen van de regio's voor de moties die toen waren ingediend. Dat was omdat toen eigenlijk al het volledige budget was belegd en er toch nog extra wensen waren. Ik heb toen gezegd dat ik die alleen maar kan realiseren door te besparen, dus ik heb het ook nodig dat anderen meebetalen. Ik ben in ieder geval blij dat wij een afspraak hebben kunnen maken met de regio over substantiële regionale bijdragen. 50% haalden zij niet, maar zij wilden echt wel substantieel bijdragen. Ik verwacht voor de zomer van 2012 de Kamer te kunnen berichten hoe en wanneer dit project van start kan gaan.

Er is ook gevraagd welke lessen ik trek uit het verwerpen van het provinciaal inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg. De uitspraak van de Raad van State is vorige week gedaan. Dit is een provinciaal project, dus ik wacht ook even op de analyse van de provincie van deze uitspraak. De les – die is niet nieuw – is dat wij in ieder geval altijd zorgvuldig met normen en regels rond leefomgeving en natuur moeten omgaan. Dat proberen wij in onze projecten ook zo goed mogelijk te doen.

Dan ga ik van Limburg over naar Zeeland, allereerst de stelling dat de N62, de Sloeweg, een provinciale weg is, dat de verbreding een provinciaal project is en dat wij 84 mln. subsidie aan de provincie Zeeland geven. De planning is om 2012 een besluit te nemen over de scope. Gevraagd is of als het Brabantse deel van de A58 gereed is dan ook het westelijk deel in Zeeland naar tweemaal drie rijstroken moet en of dat in de planning zit. Nee, het verbreden van het Zeeuwse deel van de A58 heeft geen prioriteit. Dat tracé voldoet in alle opzichten aan de eisen, ook voor de langere termijn, dus dat zit niet bij ons in de planning.

Bij de vaarwegen komt denk ik straks de sluis bij Terneuzen aan de orde. Dan wil ik nu overgaan naar het spoor. Ik zet er steeds meer tempo in, want ik zie de klok tikken. De vragen zijn een beetje per partij geordend. Ik probeer ze allemaal achter elkaar te behandelen, dus hierbij is niet één regio aan te houden.

Allereerst is door de VVD gevraagd naar de Hoekse Lijn, het loskoppelen van het hoofdspoor en het aantakken op het Rotterdams metronet. Het klopt dat wij ernaar streven om voor februari 2012 een besluit daarover te nemen. Er zijn meerdere scenario's denkbaar. De «variant-Aptroot», loskoppelen van het hoofdspoor, lijkt mij de meest logische. Ik moet nog wel een en ander uitzoeken, bijvoorbeeld hoe de zes goederentreinen per week ook op lokaal spoor kunnen doorrijden.

De heer Aptroot vroeg ook naar de treinverbinding Heerlen–Aken. Kunnen wij de regio steunen? Ik heb met de regio afgesproken dat de mogelijkheden worden onderzocht om op korte termijn te starten, uiterlijk voorjaar 2013. Wel moet eerst onderzocht worden welke investeringen hiervoor noodzakelijk zijn. Ze moeten ook passen binnen de investeringen voor de toekomst. Een en ander moet bovendien aansluiten bij de bestaande dienstregeling. Samengevat: ik steun de regio in het starten van de verbinding. Wel moet er nog wat huiswerk worden verricht.

Het signaal over PHS is al meerdere keren afgegeven. Ik heb echt wel ontvangen dat voor de heer Aptroot de discussie over PHS pas klaar is als de verschillende goederenrouteringen aan bod geweest zijn. Medio 2012

zal ik op basis van de eerste fase MER-studie goederenrouting, het onderzoek binnenvaart als alternatief en een onderzoek verder benutten Betuweroute plus de route door Duitsland, een besluit nemen over de verder te onderzoeken variant voor de goederenrouting.

De heer Aptroot heeft verder gevraagd of ik geen investeringen meer wil doen in regionale tramprojecten. In de structuurvisie staat dat ik geen modaliteit uitsluit, dus ook niet de tram; zie bijvoorbeeld mijn keuze om in Utrecht te investeren. Ik ben echter natuurlijk wel zeer kritisch. Ik kijk naar nut en noodzaak. Ingeval dit boven de BDU-grens is, zal ik hierover mijn conclusies trekken. Onder de BDU-grens hebben regio's zelf de ruimte om te kiezen. Ik zet vooral in op het beter benutten van de bestaande infrastructuur in plaats van nieuwe infra; zie ook de eigen VVD-inzet voor de Hoekse Lijn.

Dan wil ik doorgaan met de vragen van mevrouw Kuiken over het spoor. Zij vraagt naar die 160 mln. voor de spoordriehoek. Dit betreft een motie uit 2007 van de heer Koopmans. De voortgang van de verschillende spoortrajecten die hieronder vallen is beschreven in de vierde voortgangsrapportage Regionaal Specifiek Pakket, zoals opgenomen in de bijlage III van de MIRT-brief. Hierin staat onder andere dat is besloten over de boogaanpassing Hoogeveen en de seinoptimalisatie Zwolle–Emmen. Verder vraagt mevrouw Kuiken naar ruimte voor een spoorlijn Breda–Utrecht in relatie tot de A27. De spoorlijn vergt 4 mld. en heeft een MKBA van 0,05. In het vorige AO MIRT is, om het niet onmogelijk te maken, een motie ingediend over middelligging van de spoorlijn. Hierop is aangegeven dat het voor de A27 niet mogelijk is om de spoorlijn mee te nemen, gezien de Tracéwet en de onteigeningsprocedures. De motie is dan ook verworpen. Een spoorverbinding naast de weg blijft echter altijd mogelijk. In de toekomst is een spoorverbinding mogelijk, maar niet middendoor. De Kamer heeft dit ook, zoals gezegd, verworpen.

Dan de vraag over Eindhoven-Noord: wat kan ik doen voor een goede ontsluiting van Eindhoven Airport? Het klopt dat hier in het Aldersakkoord Eindhoven Airport een intentieovereenkomst over is gesloten. ProRail en NS zijn aan de slag gegaan om dit te onderzoeken. Op grond daarvan wordt nu een planstudie verricht naar de kansen en mogelijkheden van een nieuw station Eindhoven-Acht. Het feit dat de planstudie loopt, betekent dat ik in principe een betere ontsluiting voor Eindhoven Airport mogelijk wil maken, onder andere via dit spoor.

Mevrouw Kuiken heeft ook gevraagd naar de aansluiting Nederland–België. Hoe ga ik de verschillende vraagstukken tussen Nederland en België oplossen? Ik ben heel blij dat er weer een Belgisch kabinet is. Dat betekent immers dat ik weer met iemand kan overleggen over onder andere de hsl en de vervanging van de Benelux-trein. Het onderzoek naar het langetermijnperspectief voor het goederenvervoer in Nederland wordt uitgevoerd in PHS-kader en zal volgens planning in het voorjaar van 2012 klaar zijn. Op basis van die uitkomst kan ik het overleg met België aangaan. NS Hispeed en NMBS werken momenteel alternatieven uit voor de Benelux-trein. Ik hoop in het overleg met mijn Belgische collega begin volgend jaar tot goede afspraken te kunnen komen. Ten aanzien van de verbinding Maastricht–Luik heb ik goede afspraken gemaakt over de stoptrein. Dit is een heuglijk feit, want deze rijdt sinds gisteren.

Verder is gevraagd naar de hoogwaardige openbaarvervoersverbinding Almere, RAAM en de vervoerscapaciteit. Door middel van het OV SAAL-pakket zal er tot 2020 voldoende vervoerscapaciteit worden geleverd op het spoor. De NS monitort het komen tot een passende materieelinzet. Het tracébesluit OV SAAL Flevolijn zal ik zeer binnenkort ondertekenen. De infrastructuur op de SAAL-corridor wordt vervolgens op de korte en de middellange termijn stap voor stap uitgebreid. Ook door de opening van de Hanzelijn eind 2012 zal het aantal treinen dat via Almere rijdt toenemen. In de RAAM-alternatieven wordt op de lange termijn de uitbreiding van hoogwaardig openbaar vervoer naar Almere meege-

nomen. Alle punten waarnaar gevraagd is, worden dus op de korte of de middellange termijn meegenomen.

Onder anderen mevrouw Kuiken en de heer De Rouwe hebben gevraagd naar de afspraken met Duitsland over Eindhoven–Düsseldorf en de initiatieven die ter zake worden genomen. De aanleg van de noodzakelijke spoorverdubbeling tussen Kaldenkirchen en Dülken is uiteindelijk een Duitse keuze. Met de heer Ramsauer heb ik gesproken over het realiseren van zowel een groei van het goederenverkeer naar Duisburg als een beter personenvervoer naar Düsseldorf. De regio onderzoekt nu de noodzakelijke investeringen aan het Duitse spoor voor de snelle IC-verbinding en verwacht die studie midden 2012 af te ronden. Momenteel voer ik overleg met het Bundesministerium in Nordrhein-Westfalen over de opties om eventueel tot aanleg van het Duitse spoor over te gaan. Vervolgens moeten de vervoerders er nog samen uitkomen. In elk geval heb ik met de NS afgesproken om binnen twee jaar te komen met een plan van aanpak, samen met de andere betrokken vervoerders, opdat alles dichtgeregeld kan worden, zowel aan de infrakant als aan de exploitatiekant.

De heer De Rouwe vraagt welke oplossingen er zijn voor de problematiek rond het traject Arnhem–Winterswijk. Ik heb daar maatregelen voor genomen. Ik heb eerder al antwoord gegeven op de vragen van de heren Haverkamp en Ormel. De punctualiteit is inmiddels verbeterd van 75% naar 90% en wijkt nog maar heel weinig af van het landelijk gemiddelde. Voor de nabije toekomst worden verdere maatregelen getroffen. Ik noem de optimalisatie van de dienstregeling, de vervanging van de wissel bij Didam, het verminderen van de bliksemgevoeligheid, het robuuster maken van de bediening van de overwegen, de bouw van het dubbelspoor Wehl en het robuuster maken van de infra-layout van station Zevenaar. Daarnaast bekijken ProRail en Syntus samen wat zij nog meer kunnen doen. Deze zaak heeft de nadrukkelijke aandacht van alle partijen. Ook de leiding van ProRail, zoals men in De Telegraaf heeft kunnen lezen, wil in de toekomst naar nul storingen. Ik heb vertrouwen in de aanpak. Gevraagd is wat ik gedaan heb met het bidboek Railport Venlo en of ik bereid ben dit voorstel te ondersteunen. Ik ondersteun de regio bij het project Railport Venlo. Het bidboek heb ik in ontvangst genomen. De regio is nu eerst aan zet om invulling te geven aan de realisatie. De regio pakt dit heel actief op. Met de regio bekijk ik of Duitse treinen gemakkelijker toegang kunnen krijgen tot de emplacementen van Venlo. Ik heb het belang van de goede bereikbaarheid via het traject Venlo–Duisburg besproken met mijn collega Ramsauer. Dit contact zal ik aanhouden. In het voorjaar van 2011 is afgesproken dat de follow-up zal plaatsvinden in het MIRT-onderzoek Greenport Venlo. De regio trekt dit onderzoek en de ministeries van EL&I en IenM zijn daarbij betrokken. Het onderzoek moet na de komende zomer klaar zijn. Bovendien is onlangs aangekondigd dat binnenkort een haalbaarheidsstudie naar een maatschappelijke kostenbatenanalyse van de geplande Railport Venlo klaar zullen zijn. Ook dat loopt dus op rolletjes.

Ook is gesproken over de aansluiting van Twente op het ICE-netwerk. Twente is momenteel verbonden met diverse grote Duitse steden door de ICE Amsterdam–Berlijn, die halteert in Hengelo. Daarmee zijn de reizigers in Twente via één overstap verbonden met het Duitse ICE-netwerk. De afgelopen tijd is het aantal ICE-treinen naar Berlijn verhoogd van vier naar zeven per dag. Het lijkt mij goed om met de regio te bezien of de aansluiting nog verder kan worden verbeterd. Dat geldt ook voor andere regio's die een betere aansluiting op de ICE-verbindingen willen hebben. De heer Bashir vraagt op welke wijze ERTMS in het PHS kan worden meegenomen als middel om het spoor beter te benutten. Zoals hij zelf aangaf, wacht de heer Bashir verwachtingsvol de resultaten van de tijdelijke commissie af. Dat doe ik ook, maar tegelijkertijd ben ik ook bezig. Er wordt een implementatieplan voor ERTMS van de sector verwacht in 2013. Naar aanleiding daarvan zullen wij een reactie geven. Bij PHS houd

ik ook rekening met ERTMS op Rotterdam–Dordrecht–Antwerpen en op Amsterdam–Utrecht–Betuweroute.

Er is ook gevraagd hoe het staat met de decentralisatie van Zwolle–Enschede. Kan die lijn voor de hoofdinfra behouden blijven? De decentralisatie is al in gang gezet. De regio ziet kansen bij deze decentralisatie, dus het terugdraaien van de decentralisatie is niet mijn keuze. Ik heb gemerkt dat een aantal decentralisatieprojecten ook een mooie samenhang met ander aanbod heeft kunnen realiseren. Ik ben daar dus een voorstander van.

De heer Bashir spoorde mij aan om de Betuweroute beter te benutten. Ik heb in alle overleggen de afgelopen tijd aangegeven dat ik via alle mogelijke trajecten het gebruik van de Betuweroute probeer te stimuleren. De heer Bashir vraagt steeds om de capaciteit te verhogen, maar dat doe ik pas als dat nodig is. Nu is de capaciteit zes per uur en dat is ruim voldoende. Ik ben bezig om met de sector een plan van aanpak op te stellen om naar acht per uur te gaan, maar dat gebeurt pas op het moment dat het ook nodig is.

De heer Bashir heeft ook gevraagd naar een landelijke uitrol van de snelwegbussen. Er loopt een pilot met de snelwegbussen tot 2013; het gaat daarbij om Hilversum–Breda, Hilversum–Huizen–Amsterdam en Hilversum–Almere. De pilot loopt dus over een breed gebied. De pilot is net goed en wel gestart en ik wil die eerst afwachten voordat ik de snelwegbussen in de rest van Nederland ga uitrollen. Er is eerder een pilot geweest met snelwegbussen, maar die is faliekant mislukt. Ik ga ervan uit dat deze goed gaat lopen, want er zijn lessen getrokken uit het verleden. Ik hoop dat het een succes zal zijn, zodat wij het daarna verder kunnen uitrollen.

Dan is er nog gevraagd naar een plan van aanpak voor verdere verbetering van de overwegveiligheid. Ik heb in mijn schriftelijke beantwoording aangegeven dat ik overwegveiligheid zeer serieus neem. Mijn streven is erop gericht om de veiligheid op alle overwegen permanent te verbeteren, zoals opgenomen in de derde kadernota Railveiligheid. U wordt daarover jaarlijks geïnformeerd middels de trendanalyse van IVW. Als er aanleiding toe is, neem ik ook maatregelen. In die rapportage kan ik zien waar die aanleidingen zitten. Elk ongeluk is er een te veel, daarover hoeven we geen discussie te voeren. Ik kan wel constateren dat het aantal ongelukken de afgelopen jaren fors is afgenomen. Dat heeft u ook kunnen zien in de beantwoording van de schriftelijke vragen. Daaruit blijkt dat de verschillende programma's die hiervoor zijn uitgevoerd dan wel in uitvoering zijn, zoals het Programma Verbetering Veiligheid op Overwegen, echt hun effecten hebben.

Een specifiek plan van aanpak heeft niet mijn voorkeur omdat deze verbeteringsplannen er al liggen. Overwegveiligheid maakt ook onderdeel uit van een programma als PHS en van een analyse naar de knelpunten op decentraal spoor. Op deze wijze worden verbeteringen van de overwegveiligheid gekoppeld aan de verbeteringen die ik al bij het spoor doorvoer.

De heer **Bashir** (SP): Dit is de laatste interruptie die ik heb. Ik heb deze hiervoor bewaard en ik hoopte dat ik het niet nodig had, want ik vind dit een vervelend onderwerp om over te discussiëren. Zoals de minister stelde: elke dode is er een te veel.

Ik vind dat onbewaakte overwegen niet meer van deze tijd zijn. De afgelopen tijd zijn er veel doden gevallen. Je ziet ook een toename van het aantal doden. Is de minister met mij van mening dat deze onbewaakte spoorwegovergangen niet meer van deze tijd zijn? Wil zij dan niet toch een actieplan indienen om deze binnen tien jaar aan te pakken?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Elke dode is er een te veel. In de afgelopen periode is het aantal doden gelukkig afgenomen.

Dat komt o.a. door ons Programma Verbetering Veiligheid op Overwegen en andere verbeteringsprogramma's. Ik zeg nu niet dat alle onbeveiligde overwegen eruit gaan, maar ik wil heel gericht kijken naar de algemene veiligheid. Soms kan het wel en soms kan het niet. Ik wil de huidige programma's blijven hanteren en niet een extra programma daarnaast zetten. Wij heffen veel overwegen op. De komende periode zijn het er ongeveer twintig. Er wordt hard aan gewerkt. Ik vind het te ver gaan om nu te zeggen dat wij binnen zoveel jaar alle onbeveiligde overwegen zullen opheffen. Wij moeten ervoor zorgen dat zij veilig zijn en dat is iets anders dan te zeggen dat zij niet meer mogen bestaan.

De heer **Bashir** (SP): De minister zegt dat zij geen extra programma wil. Het gaat erom dat de onbewaakte overwegen worden opgeheven. De afgelopen tijd zijn daar immers weer doden gevallen. Het kan een heel ambitieuze doelstelling zijn om alle onbewaakte spoorwegovergangen aan te pakken. Het hoeft niet allemaal in één jaar te gebeuren, maar als er bijvoorbeeld over tien jaar geen onbewaakte spoorwegovergangen meer zijn, zullen er waarschijnlijk ook geen doden meer vallen en hebben wij een heel grote slag geslagen. Het aantal doden is dan gewoon nul! Dat willen wij toch? Veiligheid is immers ook een taak van de overheid.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Helaas vallen er ook doden op de beveiligde spoorwegovergangen, op dit moment zelfs relatief meer dan op de onbeveiligde spoorwegovergangen. Er zijn ook partijen die juist graag willen dat er open overwegen blijven, bijvoorbeeld fietsbonden en wandelaars. Zij geven aan dit prettig te vinden.

De heer **Bashir** (SP): De minister spreekt nu over dicht en open. Het gaat niet om dicht of open, het gaat om bewaakt of onbewaakt. Een open overweg kan ook bewaakt zijn, bijvoorbeeld met knipperlichten. Die dingen kosten niet zo veel geld, het gaat om een paar duizend euro.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Om de overwegen veiliger te maken, is de optie meestal dichtmaken. Nogmaals, het is ook voor mij belangrijk om elke keer in het hele land te kijken naar de veiligheid. Ik doe dat in dezelfde mate voor de bewaakte en de onbewaakte overwegen. Ik wil dat zij allemaal veiliger worden. Die programma's blijven gewoon doorgaan. Ik zeg niet bij voorbaat dat alle onbewaakte overgangen weg moeten. Ik wil vooral kijken wat er vanuit het veiligheidsaspect nodig is en daarnaar handelen. Dat is ook waarom ik geen apart uitsterfprogramma voorstel voor die onbewaakte overgangen, maar het bestaande Programma Verbetering Veiligheid op Overwegen wil doorzetten. Dat blijkt ook succes te hebben. Nogmaals, over het doel verschillen de heer Bashir en ik niet van mening. Ik zal proberen om inzichtelijk te maken dat die onbewaakte overwegingen eruit genomen of verbeterd worden.

De heer Verhoeven sprak over het PHS en de trillingen. Hij veert helemaal op. Het is een belangrijk onderwerp. Andere woordvoerders hebben daarover bij eerdere gelegenheden ook gesproken, maar inderdaad vandaag niet. Voor geluid geldt Swung en voor trillingen wordt er op dit moment een beleidsregel gemaakt. Die zal aansluiten op de SBR-richtlijn. Geluid en trillingen worden in ieder geval meegenomen in de uitwerking van de diverse maatregelen in het kader van het PHS. Er wordt ook een MER uitgevoerd naar het traject Meteren–Boukoul. Zo krijgen de punten die de fractie van D66 aangaf rond Vught en Tricht ook een duidelijke plek in de uitwerking van het PHS. Ik heb onlangs nog met de regio gesproken en gezegd dat die m.e.r komt. De regio is daar heel blij mee.

De heer **Verhoeven** (D66): Voorzitter, hoeveel interrupties heb ik nog?

De **voorzitter**: U hebt nog twee interrupties, dus brand los.

De heer **Verhoeven** (D66): De minister zegt terecht dat het hoopvol stemt dat er een MER wordt gemaakt. Maar als er gebeurt met deze MER wat er is gebeurd met een heleboel MER's die het kabinet niet goed uitkomen, hebben we er nog niets aan. Wat gaat de minister doen met de uitkomsten van deze MER?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik ben bezig met een beleidsregel om die trillingen in de toekomst verder mee te kunnen wegen. Dat geeft al aan dat ik het zelf ook belangrijk vind. De Commissie voor de m.e.r. maakt een MER om het inzichtelijk te maken. Eigenlijk maakt zij geen MER. Er wordt een MER gemaakt. De Commissie voor de m.e.r. zegt vervolgens of zij de MER goed genoeg vindt. Het zijn twee verschillende rollen. Het feit dat ik bezig ben met een beleidsregel maakt volgens mij duidelijk wat mijn intentie is.

De **voorzitter**: Heeft de heer Verhoeven een vervolgvraag?

De heer **Verhoeven** (D66): Ik ga natuurlijk geen vervolgvraag stellen als de minister mij helemaal tegemoetkomt.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: De heer Verhoeven vraagt of ik bereid ben de aanleg van de lijn Groningen–Bremen te bespoedigen. Daarnaast vraagt hij of ik reclame kan maken voor de lijn naar Bad Bentheim, in overleg met Syntus. De heer Verhoeven gebruikte het woord «promoten». De regio werkt maatregelen uit voor de lijn Groningen–Bremen. Deze worden eind 2012 afgerond. Ik heb afspraken gemaakt in het MIRT en ik denk dat dit best een ambitieus tijdpad is. Ik verwacht in 2013 afspraken te kunnen maken over eventuele bijdragen van het Rijk.

Voor de lijn Hengelo–Bad Bentheim zijn de provincie Overijssel en de regio Twente de opdrachtgevers. Ik draag financieel bij. Een jaar geleden is de pilot gestart. Afgelopen zomer hebben de regionale opdrachtgevers en de vervoerder al extra media-aandacht aan deze lijn gegeven. Deze aandacht heeft extra gebruik tot gevolg gehad. Het verdere pr-beleid voor deze regionale verbinding ligt, wat mij betreft, bij de regionale overheden en vervoerders. Om de heer Verhoeven toch tegemoet te komen, roep ik hierbij iedereen op gebruik te maken van de lijn naar Bad Bentheim. Nu hebben we dus ook een nationale campagne gehad op dat vlak.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ik denk dat er een extra trein bij moet.

De heer **Verhoeven** (D66): We zullen de resultaten van deze directe toezegging en de uitvoering van mijn verzoek graag tegemoet zien in een brief met de monitoring van het succes van deze «reclamecampagne».

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Er is gevraagd of er aandacht is voor de stoptrein Wijchen–Nijmegen en het voortgangsdossier. Het is aan de vervoerder om te komen tot voldoende materieelinzet. In het programma StadsregioRail wordt de frequentie verhoogd van tweemaal naar viermaal per uur. Daar is een keervoorziening voor nodig, die ook weer onderdeel is van het programma StadsregioRail. Het is een regionaal project, maar ik heb hiermee wel de stand van zaken gegeven.

De heer Verhoeven vraagt of ik zal zorgen voor de viersporigheid bij Delft. Hij vraagt of ik er in ieder geval voor zorg dat er geen fysieke barrière is. De viersporigheid Rijswijk–Delft Zuid is onderdeel van het PHS. In de Nota Reikwijdte wordt er een invulling gegeven aan de inpassing van dit traject. Het krijgt dus de aandacht waarom de heer Verhoeven vraagt.

Dan kom ik bij het nachtnet. Het is onderdeel van de onderhandelingen met de NS, waarin we ook over de HSA hebben gepraat. Daarmee kwam meteen het hoofdrailnet aan de orde. Ik had nog de oproepen van de Kamer van vorig jaar in mijn hoofd om meer te doen aan het nachtnet. Dat wordt ook in de bepaling van de nieuwe concessie opgenomen. Het bestaande nachtnet blijft het uitgangspunt en wij hebben aangegeven waar uitbreiding moet plaatsvinden. Ik weet niet of de commissie dit nu wil horen of dat dit in de discussie over de concessie aan de orde kan komen. Dan zullen we aan de orde stellen op welke plekken en op welke tijdstippen de uitbreiding zal plaatsvinden.

Er is een vraag gesteld over de elektrificatie van de diesellijnen. Ik heb al aangegeven in mijn antwoorden in het AO Spoor dat het onze algemene inzet is om duurzaam spoor te realiseren en om dit kosteneffectiever te laten zijn. De algemene inzet is duurzaam spoor. Elektrificatie van de regionale spoorlijnen zal kosteneffectiever zijn. Wat mij betreft, is het van belang dat zij aangeven hoe zij tot duurzaamheid komen en niet het middel zelf centraal stellen. Zo heb ik dat ook al eerder geantwoord.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ik heb in mijn termijn aangegeven dat ik dit antwoord van de minister onvoldoende vind. Ik heb gevraagd of de minister voor alle spoorlijnen in Nederland waar geen bovenleiding aanwezig is, wil onderzoeken wat het zou kosten om deze aan te brengen en daarbij in kaart te brengen wat dit oplevert aan milieurendement, reistijdwinst en betrouwbaarheid. Daar zou ik graag een toezegging op willen krijgen. Dat is echt iets anders dan wat we tot nu toe hebben gekregen. Dat waren een paar alinea's die op mij nogal afwijzend overkwamen.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik heb aangegeven dat het voor mij van belang is om het doel te bereiken en niet een middel daarvoor te kiezen. Elektrificatie is een manier, maar de sector schat in dat er een efficiëntere manier is om elders op het spoor energie te besparen en de CO₂-emissie te beperken dan via verdere elektrificatie van de diesellijnen. Op dit moment neemt de sector het initiatief. Men is bezig met de meerjarenafpraak energie-efficiency en met de Kenniskring duurzaamheid van railvorm. Ook is men binnen de afzonderlijke bedrijven bezig. Ik voel er niet voor om bij elk spoor zonder bovenleiding een extra onderzoek te doen om de elektrificatie te bekijken als de spoorsector zelf zegt een stap verder te willen gaan.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Dat vind ik jammer, want je zou beide wat beter in kaart kunnen brengen. Dat gebeurt op dit moment niet. Ik ben er benieuwd naar wanneer wij dit onderzoek van de sector krijgen. Er blijft nu heel veel liggen en dat is jammer. Met name het milieurendement, de tijdswinst en de betrouwbaarheid zijn prettige zaken. Dat is win-win-win.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Elektrificatie is een heel kostbaar proces en er zijn meer mogelijkheden om tot een efficiënter en vooral duurzamer spoor te komen. Daar committeren de partijen zich nu aan. Ik vind het niet zo gek dat zij zo'n heel dure maatregel niet willen nemen, maar een stap verder willen gaan om er meer uit te halen door het op een andere manier te doen. Ik weet niet uit mijn hoofd wanneer dat onderzoek er komt. Misschien weet ik het antwoord daarop in de tweede ronde.

Mevrouw Wiegman heeft vragen gesteld over de lijn Zwolle–Enschede. Zij wil een actieplan voordat de spoorlijn wordt gecentraliseerd. Met de regio worden maatregelen gezien als de spoorlijn wordt gedecentraliseerd. Gezien dit overleg en het feit dat de decentralisatie niet losstaat van de te nemen maatregelen, heeft een actieplan wat mij betreft geen toegevoegde waarde.

Wat betreft de zuidvleugel Schiedam-Kethel wordt gevraagd waarom we daar niets mee doen. Het nieuwe station vergt 160 mln. aan investeringen. Zoals aangegeven in het antwoord op Kamervragen is dit geen verantwoord investering. Als de ontwikkelingen daartoe aanleiding geven, kan het te zijner tijd wederom worden gezien. Het wordt in ieder geval niet onmogelijk gemaakt.

Hetzelfde geldt voor de Valleilijn, waarover ik inmiddels al zo'n 100 vragen van de Kamer heb beantwoord. Op 5 juli heb ik over de quick-scanmaatregel kosteneffectieve capaciteitsuitbreiding gerapporteerd. In het algemeen overleg Spoor ben ik hierop ingegaan en op 9 november ben ik daar ook schriftelijk op ingegaan. Het antwoord op de concrete vraag is dat ProRail dit project niet kapotregelt, maar de inpassing en de veiligheid zeer serieus neemt. Daar zitten nu eenmaal hoge kosten aan vast. Ik wilde ook wel dat het voor minder kon, maar dat kan gewoon niet.

Voorzitter. Ik kom bij de vaarwegen en als laatste bij Beter Benutten. De heer Bashir heeft gevraagd of ik kan toezeggen dat de kleine vaarwegen niet worden vergeten. Ik heb bij de begrotingsbehandeling al gezegd dat ik het belangrijk vind om de vaarwegen goed te gebruiken. Ik breng ook de kwaliteit van het vaarwegennet op peil met een impuls voor achterstallig onderhoud en met extra budget voor regulier onderhoud. Daarbij vergeet ik de kleinere rijksvaarwegen niet. Door de bezuinigingen ben ik wel genoodzaakt om het onderhoud verder te rationaliseren. Dat gebeurt dan niet via de investeringsimpuls maar via onderhoud. Het onderhoud zal ik de komende jaren kritisch bezien en ook aanpassen aan de intensiteit van het gebruik. Dat heb ik ook steeds aangegeven. Ik zal mij inspannen om in overleg met de sector ervoor te zorgen dat de infrastructuur zo veel mogelijk beschikbaar, betrouwbaar en veilig blijft.

Van verschillende kanten wordt gevraagd of het uitstel voor de vaarweg IJsselmeer–Meppel en het uitdiepen ervan niet teruggedraaid kan worden. Het belang van de vaarweg tussen het IJsselmeer en Meppel is voor mij helder. Daarom wordt door mij ook al geïnvesteerd in de vaarweg. Het voornaamste knelpunt in de vaarroute is de keersluis bij Zwartsluis. Die wordt op dit moment al aangepakt. Ik word echter geconfronteerd met een onderhoudsproblematiek en een bezuinigungsopgave. Op basis van de SVIR heb ik daarom prioriteit gegeven aan de prioritaire achterlandverbindingen. De budgetten voor de vaarweg IJsselmeer–Meppel heb ik daarom moeten temporiseren tot na 2020.

Als ik IJsselmeer–Meppel weer terugzet, moet ik een ander vaarwegproject eruit halen. Laat ik toezeggen dat ik begin 2012 op basis van de planstudieanalyse met de regio zal overleggen over de mogelijkheden om met regionale voorfinanciering toch te komen tot een eerdere aanpak van die vaarweg. Als dat niet kan, zal ik bij de Kamer moeten terugkomen met een nieuwe prioriteit. Dat gaat dan echter ten koste van een andere vaarweg. Laten wij dus starten met het overleg met de regio als eerste optie. Dan creëren wij in elk geval extra geld in deze periode voor iets wat er na 2020 wel in staat.

Mevrouw **De Caluwé** (VVD): Mag ik de toezegging zo begrijpen dat de minister dat uitstel tot begin 2012 nog even aanhoudt totdat ze met de regio gesproken heeft?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Nu is in het MIRT aangegeven dat het pas na 2020 wordt gerealiseerd. De vraag is of de vaarweg eerder uitgediept kan worden. Ik ga zo snel mogelijk het gesprek met de regio aan – het is al bijna begin 2012 – om te bekijken of er mogelijkheden zijn voor voorfinanciering. Als dat niet lukt, wil ik misschien toch wel een uitspraak van de Kamer of een ander project ... Nou ja, misschien is dat niet handig. Laat ik die uitspraak niet van de Kamer vragen, want we hebben eerst nog het gesprek met de regio erover.

Het voornaamste knelpunt is de keersluis. Daar ben ik wel mee bezig. Dat lijkt mij van belang. Ik kan niet half wel beginnen en half niet beginnen. Het knelpunt pak ik aan. Ik ga zo snel mogelijk een gesprek aan over voorfinanciering. Dat is mijn antwoord op dit moment.

De heer **De Rouwe** (CDA): Dank aan de minister dat zij hiermee ook het voorgenomen besluit opschort. Ik neem aan dat de minister niet zonder reden terug gaat naar de regio. Ik hoor dat graag van de minister, want dat bespaart mij ook een motie in tweede termijn. De minister noemt de mogelijkheid van voorfinanciering, maar in mijn conceptmotie die ik achter de hand houd, staat ook een verzoek om te bekijken of er binnen de vaarwegen iets mogelijk is. Bij de vaarwegen zit er ook wel eens vertraging in, dat weten we. De minister heeft binnen de begrotingsregels de ruimte om daarvoor andere zaken naar voren te halen. Die optie zou ik heel graag terugzien. Wil de minister die op voorhand niet uitsluiten, want daarmee zou je misschien ook iets mogelijk kunnen maken. Kan de minister dat toezeggen?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Nog even over de temporisering. Wij gaan praten, want wij hebben geen geld om het oude tempo aan te houden. Dat is het probleem. Het budget voor de vaarwegen is zeer krap en ook krap belegd. Ik zie niet op korte termijn iets anders uitvallen. Als projecten gaan achterlopen, kun je het budget altijd inzetten om er iets mee te doen. Het is ook ietsje lastiger, omdat het om een veel kleiner budget gaat dan bij de wegen en het spoor het geval is. De druk erop was eerst nog groter. Wij hebben geprobeerd om een groter deel van de opgave elders in het apparaat neer te leggen, juist om de vaarwegen te ontzien. Het is dus niet zo dat er veel «slack» in zit. Het lijkt mij goed om met de regio te gaan praten en te bekijken wat het belang is. Wij zijn bezig met de keersluis, dus die pakken wij vast aan. Voor ons zit nu een probleem in het onderhoud, in de pure verdieping. Daar moeten wij het eens even met de regio over hebben. Ik zal vragen of de regio het zo belangrijk vindt, dat men ook wil voorfinancieren. Mocht er op een gegeven moment ruimte ontstaan binnen de vaarwegen, dan hoor ik van de Kamer dat zij dit belangrijk vindt, maar ik probeer niet de hoop te bieden dat dat de makkelijke uitweg zal zijn.

De heer **De Rouwe** (CDA): Dat snap ik en dat vind ik ook reëel van de minister. Het heeft te maken met mijn compliment aan het begin van het debat. Feitelijk wordt de situatie goed weergegeven en worden de keuzes inzichtelijk gemaakt. Het doet mij goed dat de minister het zo interpreteert, dat de Kamer heeft aangegeven dat dit prioriteit heeft.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Helder. Ik had al koppen geteld, zoals dat gaat.

Wil ik de kansen benutten om de capaciteit van de vaarwegen in te zetten? Ik ben het helemaal met mevrouw De Caluwé eens dat wij de capaciteit van de vaarwegen beter moeten benutten. Volgens mevrouw De Caluwé zijn er zeven keer meer mogelijkheden om van de vaarwegen gebruik te maken. Daarom investeer ik in het oplossen van 43 vaarwegknelpunten. Zo wil ik de toekomstige groei op vaarwegen mogelijk maken. Daarnaast probeer ik in Beter Benutten bedrijven te kietelen om hun vervoer over het water te doen in plaats van over de weg. Verder investeren wij 800 mln. à 900 mln. in onderhoud en aanleg van vaarwegen. Tot eind 2013 is nog 100 mln. beschikbaar voor een slimmere benutting van de vaarwegen. Ik werk daar dus graag aan mee.

De planstudie Lichterlocatie IJmuiden loopt, maar er is enige vertraging opgetreden. Wij doen er alles aan om de locatie zo spoedig mogelijk te realiseren. Rekening houdend met de MER kan ik in 2013 een besluit nemen en kan de locatie in 2015 zijn gerealiseerd. Doordat de komst van

heel grote schepen ook ietsje vertraagd is, leveren wij niet in op veiligheid. Er is nog voldoende tijd om de noodzakelijke veiligheid te borgen. Het belangrijkste is natuurlijk dat de Lichterlocatie verplaatst is voordat de nieuwe grote sluis is gerealiseerd. Er is nog enige tijd om de nieuwe locatie goed in te passen.

De heer De Rouwe vroeg naar de zeesluis in Terneuzen. Die sluis is vooral belangrijk voor de haven van Gent. Waarom moet de provincie daaraan meebetalen? De heer De Rouwe wees erop dat de provincie een soortgelijk bedrag heeft bijgedragen als wij en dat zij dat vervolgens ook weer moest inleveren. Dat laatste herken ik helemaal niet. Wij dragen bij en dat heb ik niet in korting gebracht bij de provincie. Ik heb wel aan de provincie gevraagd of zij een bijdrage wilde leveren van ongeveer 50 mln. Dat vind ik wel terecht, omdat uit de MKBA is gebleken dat een deel van de baten van de uitbreiding neerslaan in de Zeeuwse kanaalzone. Uit mijn hoofd gaat het dan om 130 mln. Uiteindelijk heeft de regio gezegd dat hij op dit moment zo arm is, dat hij het niet kan doen. Dat geloof ik ook wel. Men komt niet verder dan 10 mln. Het grootste deel is van Zeeland Seaports. Verder is er een bijdrage van de provincie en van de gemeente Terneuzen. Zo wordt het vormgegeven. De sluis gaat meer dan 800 mln. kosten. Het grootste deel wordt door de Belgen betaald. Met een bijdrage van 10 mln. kan de provincie blij zijn.

Ik kom op de Prinses Margrietsluis in Lemmer, die aan de maximale capaciteit zit. De prioriteiten tot 2020 op de hoofdvaarweg Lemmer–Delfzijl liggen bij de opwaardering van de vaarweg en een groot aantal bruggen. Met Friesland en Groningen hebben we afgesproken dat we in 2017 gezamenlijk kijken naar de vervolgaanpak voor de vaarweg Lemmer–Delfzijl. Ook de sluis bij Lemmer zal daarbij aan bod komen. Bij een studie zullen uiteraard alle relevante varianten worden bekeken, ook de benuttings- en de opwaardeervarianten.

Dan kom ik ten slotte te spreken over Beter Benutten. Gevraagd is om meer inzicht in de maatregelen inzake Beter Benutten en in waar het geld naartoe gaat. In de regionale programma's zitten 254 kosteneffectieve maatregelen. Dit grijpt in op de grootste knelpunten per regio. Er worden oplossingen in alle modaliteiten gevonden maar als je de verdeling over de modaliteiten zou bekijken is het ongeveer 30% wegmaatregelen, 17% ov-spoor inclusief Park & Ride, 8% fiets, 3% binnenvaart, 21% vraag- en gedragsbeïnvloeding en 21% ITS. Dat laatste gaat over nieuwe informatie-technologieën met betrekking tot auto en weg.

Verder is gevraagd welke projecten er zijn afgefallen en waarom. In mijn brief van 14 juni heb ik de criteria genoemd: kosteneffectiviteit, projectuitvoering in deze kabinetsperiode, innovativiteit en opschaalbaarheid. Op deze criteria zijn alle voorgestelde projecten getoetst en indien ze er niet aan voldeden, zijn ze afgefallen. Aangezien het budget beperkt is heeft de mate van kosteneffectiviteit natuurlijk zwaar meegewogen in de afweging. Uiteindelijk zijn er maatregelen op alle modaliteiten afgefallen, dus op weg, ov-spoor, fiets et cetera. Overigens hoop ik dat na deze periode dit eigenlijk geen apart project meer is maar dat Beter Benutten een «way of thinking» gaat worden, omdat ik mij voor kan stellen dat je in de toekomst veel vaker dit soort programma's gaat inzetten. Op die manier zouden de projecten die er zijn ook in toekomstige kabinetten een rol kunnen spelen. Hoewel ik niet vooruit zal regeren en alvast Beter Benutten 2 in het leven zal roepen, kan ik mij voorstellen dat als het succesvol is, het vaker gaat gebeuren.

Ook is gevraagd hoe ik ben gekomen tot de keuze met betrekking tot de regio's. Ik heb daarvoor gekozen omdat het echt ging om files die wij er anders niet goed met de NMCA uit konden halen. Ik heb het dan over de file top 50. Ik heb regiospecifiek gekeken naar de grootste knelpunten. Toen zijn er een aantal regio's geselecteerd. Daar ben ik mee in zee gegaan. Uiteindelijk zijn er regio's die zich later nog gemeld hebben en gevraagd hebben of ze ook konden meedoen. Toen was de budgetver-

deling over de verschillende regio's echter al een beetje aan de gang. Vervolgens hebben we gezegd: als jullie nog een aantal dingen kunnen bedenken, ook al vallen jullie dan niet onder die file top 50, kunnen we daar misschien wat mee doen. Vandaar dat de regio's die er later bij zijn gekomen, een wat kleiner budget hebben gekregen. Dan de vraag of je dat in het hele land kan gaan toepassen. Ja, echter, ik heb nu geen nieuw ander budget, maar voor de toekomst zou je dat zeker kunnen doen. Een van de redenen om opschaalbaarheid te hanteren als argument, is dat je het ook elders in de toekomst kunt gaan toepassen.

In 2012 komen de regio's met hun MIRT-programma's. Die actualiseren ze allemaal, dus ik kan mij best voorstellen dat regio's zelf ook in die geactualiseerde MIRT-programma's dit soort Beter Benuttenprogramma's opnemen, naast de regionale infrastructuurvraagstukken. Dan krijgen we ook de interessante discussie met elkaar of een stuk weg of iets anders op dat moment een interessantere uitgave is. Najaar 2012 zal dat dan in het MIRT zitten.

Door een van de leden van de commissie is gezegd dat spitsmijdenprojecten slechts subsidies betreffen en dat ze geen structurele oplossingen bieden. Mijn eigen ervaring is dat dergelijke projecten niet alleen leiden tot minder files tijdens de proefperiode maar ook daarna. Bijvoorbeeld bij Slim Prijzen Waalbrug is 40% van de deelnemers ook na afloop van de proef de spits blijven mijden. Ook bij Rotterdam waren er dergelijke ervaringen. Het kost wel even wat tijd voordat een gedragsverandering met een dergelijk instrument is gerealiseerd. Alleen maar tegen de mensen zeggen dat zij zich anders moeten gedragen, werkt helemaal niet. Ik merk dat dit in ieder geval effect heeft. Daarom zal dit instrument kosteneffectief zijn, zeker in relatie tot filekosten. Dat is de reden waarom ik het instrument inzet en waarom ik het verfijn. Het zal niet de oplossing voor alle problemen zijn, want dan zou je eeuwig moeten betalen om mensen van de weg te houden. Structureel is het niet, maar het kan wel in bepaalde regio's een gedragsverandering teweegbrengen.

Gevraagd is wat het bedrijfsleven bijdraagt aan het programma Beter Benutten. Zonder betrokkenheid van het bedrijfsleven kunnen wij de ambities niet waarmaken. Daarom richten wij ook de trio's in. Het bedrijfsleven heeft nog weinig financieel bijgedragen. Het heeft zich vooral gericht op het faciliteren van werknemers, bijvoorbeeld via thuiswerken, het stimuleren van spitsmijden of van het met een andere modaliteit reizen. Daarnaast is uiteraard de betrokkenheid van het bedrijfsleven bij het in de markt zetten van nieuwe innovatieve maatregelen van belang bij dit programma, bijvoorbeeld door reizigers en transporteurs te voorzien van actuele reisinformatie. Bedrijven zullen ook sommige projecten meefinancieren. Denk aan het introduceren van de ov-pas. De totale financiële bijdrage van het bedrijfsleven over alle programma's bedraagt zoals nu is voorzien circa 60 mln. van het totaalbedrag.

De heer Verhoeven vraagt naar de brief over thuiswerken. In de brief over Beter Benutten heb ik een paragraaf over thuiswerken opgenomen. Daarin meld ik dat de Kamer heeft besloten om de 24 mln. uit de ESF-actie in te zetten voor flexibel werken om zo een thuiswerkkfonds mogelijk te maken. Ik heb zelfs begrepen dat het bedrag inmiddels wegens succes wordt verhoogd naar 77 mln. Dus ik weet niet wie de heer Verhoeven allemaal op het fonds afgestuurd heeft, maar het bedrag wordt in ieder geval verhoogd.

De heer **Verhoeven** (D66): Dat bedrag heb ik niet op mijn geweten. Het succes verkoopt zichzelf.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik probeerde u dit succes te gunnen, maar goed, als u dat niet wilt ...

Daarnaast ben ik in het kader van de begrotingsbehandeling bezig met vouchers. Ik kan de Kamer vers van de pers melden dat ik heb besloten tot het verlengen van de bestaande voucherregeling voor het mkb ter stimulering van slim werken en slim reizen bij de mkb-bedrijven. Ik heb daarvoor een bedrag van 2,5 mln. extra ter beschikking. Dus ook dat is nu geregeld.

De heer Verhoeven heeft gevraagd wat ik ga doen met zijn motie over thuiswerkende ambtenaren, die het niet gehaald heeft. Binnen mijn ministerie doe ik ervaring op door tot de zomer met circa 400 medewerkers aan de slag te gaan met het nieuwe werken. In september 2012 wordt binnen lenM besloten over de volledige invoering. Ik ga ervan uit dat dit bijdraagt aan een efficiënter gebruik van kantoorruimte, vermindering van reistijden en omzetting van reistijd in werktijd binnen lenM. Dus ik ben er zelf ook over te spreken. Ik vind dat als je anderen vraagt om werktijd beter te benutten, dat je zelf het voorbeeld moet geven. Dat doe ik dan ook. De minister van BZK heeft de coördinatie voor de andere departementen.

Verder is gevraagd hoe ik de benuttingsmaatregelen zal monitoren en of ik ook kijk naar het effect uitgesplitst per type maatregel. Ik zal monitoren op de uitvoering van de projecten per regio, waarbij ik vooral zal kijken naar de effecten op files en openbaar vervoer. Jaarlijks worden de effecten apart per maatregel en per type maatregel gemonitord samen met de regionale partners. In dit proces worden de effecten van het totale gebiedsprogramma gemeten. Daaraan kun je zien of die verschillende elementen wel of niet van nut waren of dat wij het misschien moeten houden bij de meer fysieke infrastructuur zoals de Spitsmijdenprojecten. Dat soort elementen kun je dan beargumenteerd met elkaar bediscussieren.

Ik ga verder met de Duitse bocht bij het knooppunt Neerbosch. Er is gevraagd naar eventuele files bij de A73, of de problemen bekend zijn en of ik daar misschien wat aan kan doen. De te verwachten problemen aldaar, zeker na de openstelling van de A50 Ewijk-Valburg zijn mij bekend. Ik heb recent, in het kader van het programma Beter Benutten, met de regio een programma van maatregelen vastgesteld. Het toevoegen van een rijbaan bij knooppunt Neerbosch naar het zuiden maakt onderdeel uit van de afspraken rond Beter Benutten. Ik hoop daarmee het probleem te hebben getackeld.

Ik heb nog een mapje «Varia». Bij de bespreking van de motie over wegwerkzaamheden in de nacht heb ik gezegd dat ik deze zie als een oproep om wegwerkzaamheden zo veel mogelijk in de nacht te laten plaatsvinden, om zodoende de doorstroming zo min mogelijk te hinderen. U begrijpt dat ikzelf ook niet wil dat hierdoor nieuwe files zouden worden veroorzaakt, of dat er andere problemen zouden ontstaan. Het kost natuurlijk even tijd om het nieuwe schema precies vorm te geven. In het voorjaar van 2012 kan ik dit natuurlijk terugkoppelen bij de begrotingsnota.

Volgens mij had ik al iets gezegd over het zondagverbod voor vrachtwagens in het AO Transportraad. Dit is een nationale aangelegenheid, dus ik kan de Duitsers daar wel over aanschieten, maar hen tot niets dwingen. In ieder geval is er op ambtelijk niveau contact over de gevolgen van het verbod, zoals de overvolle parkeerplaatsen bij de grens.

De Westervoortse brug behelst inderdaad nog een knelpunt. Ik wil de problematiek echter wel in een perspectief plaatsen. De weg is niet versmald, maar met de barriers is het gebruik van de inspectiepaden als uitwijkmogelijkheid, wat dus al niet mocht, onmogelijk gemaakt. Het is echt niet veilig om die inspectiepaden te gebruiken voor verkeer; in 2006 is daar ook al een voertuig doorheen gezakt. Wat niet mocht, hebben we dus eigenlijk afgeschermd. Maar wij zien dit probleem ook. Rijkswaterstaat is in overleg met Westervoort en Arnhem. Ik weet dat dit overleg intensief is, want ik krijg daar tussentijds af en toe iets over terugge-

koppeld. Een oplossing voor de toekomst zouden verkeersmaatregelen kunnen zijn, bijvoorbeeld een zender. We hebben de verkeersregelaars tot nu toe gehandhaafd, mede op verzoek van de Kamer. Deze kosten wel € 175 000 per maand, dat is dus geen grap. Westervoort, Arnhem en Rijkswaterstaat zijn onder leiding van de burgemeester van Arnhem bezig om dit probleem tot een eind te brengen waarin alle partijen zich kunnen vinden.

Het incident met de rode kruizen bij de A4 en de A27. Wanneer zijn deze problemen opgelost? Op 8 december heeft de commissie hierover vragen gesteld. Ik vind het zelf ook uitermate vervelend. Wij zijn juist bezig om die spitsstroken open te stellen en als dan de boel dichtgaat door technische problemen, is dat heel vervelend. Ik neem de vragen die hierover vandaag zijn gesteld, graag mee bij de beantwoording van de schriftelijke vragen. Ik heb overigens geen aanleiding om te denken dat het een structureel probleem zou zijn. Het ziet er namelijk naar uit dat het een incident was, wat onverlet laat dat het heel vervelend was. Ik wil dan ook zelf het naatje van de kous weten, want wij moeten in de toekomst dit soort incidenten zo veel mogelijk voorkomen.

Mijn visie op de vluchtstrook van de toekomst. Dat was een vraag van de heer De Rouwe. Voor de aanleg van de wegen en voor de aanleg van vluchtstroken maak ik gebruik van de algemene richtlijnen van het CROW. In het kader van de spits- en de plusstroken en Beter Benutten wordt er specifiek naar de rol van de vluchtstroken gekeken. Ik zal de vluchtstroken daarin meenemen, wat betekent dat het vluchtstroken blijven als het volgens de richtlijnen niet kan. Maar dat heb ik allemaal ook al eerder gezegd in andere discussies over spitsstroken.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ik mis een antwoord op mijn vraag over het ecoduct A74.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: U vraagt mij waarom ik wel investeer en mijn collega niet. Ik leg daar een ecoduct aan en mijn collega realiseert daar vervolgens geen ehs-zone. Ik heb begrepen dat het aan de provincies is om te bepalen waar de ehs-zones worden gerealiseerd. Ik neem aan dat u mij niet vraagt om dat ecoduct dan maar niet aan te leggen. Ik ga dan ook gewoon door met de aanleg. Het is vervolgens aan de provincie om te beslissen of ze aan de andere kant een ehs-zone aanleggen.

De **voorzitter**: Ik stel voor dat wij een kwartiertje schorsen. De Kamerleden kunnen in die tijd hun moties en hun tweede termijn voorbereiden. Wij gaan dus om ongeveer 17.15 uur verder met de tweede termijn.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Voorzitter, er liggen nog drie moties van mevrouw Wiegman. Wilt u dat ik die in de tweede termijn behandel?

De **voorzitter**: Dat gaan wij straks samen met de andere moties doen.

De vergadering wordt van 17.00 uur tot 17.15 uur geschorst.

De **voorzitter**: Ik heropen de vergadering. Ik zal bij aanvang even aangeven hoeveel minuten elke fractie heeft. U weet allen dat u de moties die u wilt indienen binnen de voor u beschikbare tijd ook dient voor te lezen.

Ik heb begrepen dat de VVD-fractie de inbreng in tweeën deelt, met de heer Aptroot als eerste en mevrouw De Caluwé als tweede. Zij hebben gezamenlijk nog vijftien minuten.

De heer **Aptroot**: Voorzitter. Wij bedanken de minister voor de beantwoording. Met een heleboel antwoorden zijn wij tevreden, maar met een aantal niet. Op zichzelf kan ik daarover niet kwaad worden op de minister, want meestal zei zij: ja, ik begrijp de vraag wel, maar ik heb er geen budget voor, of: de regio wil ook niet over de brug komen, of: de voorfinanciering lijkt leuk, maar gaat tegen een hoge rente. Dat zijn natuurlijk allemaal argumenten binnen het financiële kader dat wij hebben. Vorig jaar hebben wij al besloten bij het MIRT om drie jaar vooruit te springen. Als die wensen worden gerealiseerd, hebben wij natuurlijk toch de neiging om niet elke keer te roepen: hoera, dat hebben wij vorig jaar met elkaar gerealiseerd. Maar wij willen stappen verder. De VVD zal hiermee als volgt omgaan. Wij hebben begrepen dat wij, omdat collega De Jong daarop aandrong, over de prioriteitsstelling binnenkort nog een brief krijgen, waarin de minister duidelijk maakt om welke redenen en met welke weging van argumenten zij welke projecten in het MIRT zal gaan realiseren. Dat is wat ons betreft het moment om onze eigen extra wensen nog eens tegen het licht te houden en te zeggen wat wij het eerst zouden willen. Want het is volstrekt duidelijk dat wij ja zeggen tegen een heleboel wensen, maar de A1 tussen Apeldoorn–Azelo, de N35 en de aansluiting van de N340 op de A28 zijn allemaal wensen die wij nog hebben. De spitsstroken op de A27 willen wij graag. Dan denk ik dat het ook aan ons is als fracties om te zeggen: als er nog ergens ruimte is die wij de komende tijd weten te vinden, wat is dan echt prioriteit nummer één en wat prioriteit nummer twee? Wij zouden dat graag met de collega-fracties en de minister in het voorjaar bespreken als wij het vervolg kennen van het MIRT en van de prioriteitsstelling. Dat is dan ook de reden dat u ons daarover verder niet hoort. Ons wensenlijstje blijft, maar wij accepteren het feit dat de minister zegt: geef dan ook maar zelf de financiering aan en geef in het voorjaar dan ook je echte prioriteit aan. Wat is dan echt nummer één? Met vijf nummers één komen wij helemaal nergens. Dat gaan wij dus doen, verder akkoord. Bij de tolfinanciering zit nog een beetje nuance over de vraag of de verlenging van het laatste stukje A15 en de A13 en A16 naar Rotterdam daar nu onder past, maar ook daar moet financiering bij. Ik heb nog een motie, die ik heb aangehouden om meevallers bij aanbestedingen hiervoor te gebruiken. Ik zin nu op het moment om die motie maar eens in stemming te brengen. Verder zal het kabinet van ons geen last hebben van moties omdat wij vinden dat je dan ook boter bij de vis moet leveren, wat wij nu niet kunnen en wat nu eigenlijk niemand kan. Dus ik houd een aantal wensen aan. Daarop kom ik in het voorjaar terug. Ik zal duidelijk maken dat ik die wensen boven tafel houd. Ik wil ze nu niet afgeschoten hebben. Ik heb er een paar genoemd.

Mevrouw **De Caluwé** (VVD): Voorzitter. Ook ik ben blij met de antwoorden die zijn gegeven door de minister, ten eerste over IJssel, Maas en sedimentatie. Fijn te horen dat Deltares daarover met een onderzoek bezig is. Ik heb alleen nog een korte vraag, namelijk wanneer de minister de resultaten van dat onderzoek verwacht. Wat de vaarweg IJsselmeer–Meppel betreft heb ik er begrip voor dat er geen geld is om het oude tempo aan te houden. Goed ook dat er begin 2012, waarschijnlijk al over enkele weken, overleg met de regio kan worden gevoerd, zeker ook omdat de minister heeft aangegeven dat zij graag bedrijven wil kietelen om wat meer via het water te vervoeren. Juist over de vaarweg IJsselmeer–Meppel gaan veel producten van een grote zuivelfabrikant. Alle melkproducten die naar China gaan, gaan eerst een stukje over de vaarweg IJsselmeer–Meppel. Dan heb ik nog een opmerking over de planstudie Lichtenen. Het is goed dat de minister het belang onderstreept van het verplaatsen van de locatie voor de ingebruikname van de zeesluis. Gezien het feit dat hier iets meer tijd voor is, kan dit mogelijk ook gehaald worden.

Dat waren mijn punten. Ik ben blij met de antwoorden van de minister en heb dan ook geen moties.

Mevrouw **Kuiken** (PvdA): Voorzitter. Ik wil de minister danken voor haar antwoorden. Wij delen iets wat belangrijk is. Wij vinden namelijk dat de manier van financiering – het gaat niet alleen om het spoor, maar ook om de wegen – transparanter moet. Hier en daar is immers veel geschuif. Ik snap dat de Kamer hieraan bijdraagt, maar het is wel de verantwoordelijkheid van de minister om ervoor te zorgen dat het allemaal transparant blijft, opdat de Kamer haar controlerende taak kan uitvoeren.

Er is uitgebreid gesproken over de nieuwe westelijke oeververbinding: de Blankenburgtunnel versus de Oranjetunnel. De PvdA heeft een voorkeur voor de Oranjetunnel. Wij zullen op dit punt nu geen moties indienen, hoewel dat wel verleidelijk is. Wij krijgen nog een debat hierover. De minister heeft allerlei toezeggingen gedaan om voor de Kamer nog transparanter te maken waarop de keuze gebaseerd is. Dan gaat het ook om de scope. Wij beschouwen natuur niet alleen als een gegeven, maar ook als een punt waaraan je waarde mag toekennen. Zaken als de valleiroute A20 zijn allemaal genoemd. Wij zien die informatie graag tegemoet. Dan kan daarna het debat met de Kamer volgen.

Ik heb een aantal moties. Voor een deel geven deze aan waar wij oplossingen zien. Deze hoeven niet per se heel veel geld te kosten. Door middel van goede prioritering kunnen wij in samenwerking met de regio's tot juiste keuzes komen. In een aantal moties geven wij onze wensen ten aanzien van de uitvoering aan.

De moties luiden als volgt.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de knooppunten Hooipolder en Gorinchem beide tot congestie leiden op de A27;

van mening dat aanpak van beide knelpunten prioriteit heeft;

verzoekt de regering, binnen het budget van 740 mln. het knooppunt Hooipolder tot prioriteit te maken en uit te werken volgens de zogenaamde «B-minvariant»,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Kuiken, Bashir en Wiegman-van Meppelen Scheppink. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 25 (33 000-A).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de A59 een belangrijke verkeersader is en dat er nu sprake is van een zeer onveilige situatie, met name ter hoogte van Waalwijk;

roept de regering op, bij onderhouds- en vervangingsmaatregelen op de A59 de samenwerking met regionale partijen te zoeken om zo tot zo optimaal mogelijke oplossingen te komen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid Kuiken. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.
Zij krijgt nr. 26 (33 000-A).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de knooppunten Hooipolder en Gorinchem beide tot congestie leiden op de A27;

van mening dat aanpak van beide knelpunten prioriteit heeft;

constaterende dat er nu een variant gekozen wordt die niet de problemen van de regio oplost;

overwegende dat de gekozen variant de aanleg van een treinverbinding Utrecht–Breda onmogelijk maakt;

verzoekt de regering, bij de aanpak van de knelpunten op de A27 prioriteit te geven aan de knelpunten Gorinchem en Hooipolder en de aanleg van een toekomstige treinverbinding Utrecht–Breda niet onnodig duur te maken,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Kuiken, Bashir en Wiegman-van Meppelen Scheppink. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.
Zij krijgt nr. 27 (33 000-A).

Mevrouw **Kuiken** (PvdA): Voorzitter. Ik heb nog een motie over de Rijnlandroute. Ik vond de antwoorden van de minister namelijk niet goed genoeg.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat naast de rijksvariant voor de Rijnlandroute ook het alternatief van bewoners via de Churchill Avenue wordt uitgewerkt;

overwegende dat inpassingsgelden die door het Rijk beschikbaar zijn gesteld voor haar variant Zoeken naar Balans, niet voor het bewonersalternatief beschikbaar zijn gesteld;

van mening dat beide varianten dezelfde kansen zouden moeten krijgen middels een level playing field;

verzoekt de regering, voor de Churchillaanvariant dezelfde middelen voor inpassing beschikbaar te stellen als voor de variant Zoeken naar Balans,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid Kuiken. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.
Zij krijgt nr. 28 (33 000-A).

Mevrouw **Kuiken** (PvdA): Voorzitter. Ik kan mij voorstellen dat de mensen thuis het niet meer snappen door al het jargon, maar korthedshalve doen wij het op deze manier.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat het Atalantaproject op het terrein van de voormalige dierentuin Emmen een goed voorbeeld van integraal binnenstedelijk bouwen is;

overwegende dat er nog een tekort is van 17 mln., waarvoor ook elders op de rijksbegroting gelden gezocht zouden worden, zoals is afgesproken in de motie-Roefs/Koopmans uit 2009, maar er nog geen begin is van een oplossing;

verzoekt de regering, opnieuw met een plan van aanpak te komen om het project los te trekken en hierover de Kamer binnen drie maanden te informeren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid Kuiken. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.
Zij krijgt nr. 29 (33 000-A).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de provincie Overijssel de N340 en de N34 opwaardert;

overwegende dat er bij de kruising A28–N340 een IKEA wordt gevestigd, waardoor zonder extra maatregelen een IKEA-file dreigt te ontstaan op de A28;

overwegende dat het van belang is dat op de A28 de ontsluiting naar het noorden bij Zwolle goed verloopt;

overwegende dat de regio bereid is bij te dragen aan de verbetering van de aansluiting N340–A28;

verzoekt de regering, een bijdrage van rijkswege aan knooppunt A28–N340 te overwegen en hierover de Kamer binnen zes maanden te informeren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter: Deze motie is voorgesteld door het lid Kuiken. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.
Zij krijgt nr. 30 (33 000-A).

De heer **De Jong** (PVV): Voorzitter. Uiteraard wil ik beginnen met het bedanken van de minister voor haar beantwoording. Het is goed om te horen dat de minister voortvarend op weg is om de doorstroming op veel plekken in het land weer optimaal te maken. Dat is hartstikke goed. Ik wens de minister zo meteen veel succes in Limburg bij het voor elkaar boksen van het gestelde in de aangenomen moties van de PVV, bijvoorbeeld over de verbreding van de A2 aldaar. Ik heb er alle vertrouwen in dat dit met onze gedeputeerde ook zal lukken.
Ik verzoek de minister goed aandacht te blijven houden voor de A58 en daar de focus op te leggen. Het is voor ons een belangrijk punt. Ik heb overwogen om over dit punt een motie in te dienen, maar ik heb de indruk dat de minister zich hier wel degelijk voor wil inzetten. Ik zie haar betoog als een toezegging.
Ik dien een motie in over de IJmeerverbinding. Wij vinden dat er geen draagvlak is voor de IJmeerverbinding zoals die er nu uit ziet in de plannen. Er is geen sprake van een schaa sprong in Almere. Er komen daar geen 100 000 mensen meer, maar juist 100 000 mensen minder; in plaats van 350 000 zijn het er slechts 250 000. Alle onderbouwning voor de IJmeerverbinding is daarmee in onze beleving weg. Onze motie luidt als volgt.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat uit onderzoek blijkt dat de beoogde multimodale verbinding over het IJmeer zowel qua (tol)weg als spoorverbinding onrendabel blijkt te zijn;

overwegende dat een IJmeerverbinding met alleen een metrolijn honderden miljoenen euro's gaat kosten en geen oplossing biedt voor de capaciteitsproblemen op de weg;

verzoekt de regering om het project IJmeerverbinding stop te zetten en eventueel daarvoor gereserveerde middelen te benutten voor de capaciteitsproblemen op de weg,

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. 31 (33 000-A).

De heer **De Rouwe** (CDA): Voorzitter. Ook van mijn kant dank aan de minister voor haar heldere beantwoording en een aantal toezeggingen. Ik had vijf of zes moties opgesteld, maar bij een goede toezegging kan ik de desbetreffende motie verscheuren.

Ik wil een paar dingen noemen. Mijn fractie heeft gesproken over de social return. De minister heeft gezegd dat zij het experiment op dit punt afwacht, maar dat zij van plan is om met een plan van aanpak te komen. Ik heb echter niet gehoord wanneer de Kamer dat plan van aanpak zal ontvangen. Met het oog op de toezeggingen vind ik dit belangrijk om te weten. Het heeft mijn voorkeur om dat het komend voorjaar te mogen ontvangen.

Dan het knooppunt Hoevelaken. Ik heb de minister horen zeggen dat er nog een aanbesteding komt waarin wellicht ruimte is voor een aantal voorkeuren vanuit de regio. Ik zou graag willen weten wanneer die aanbesteding komt.

De minister heeft over Emmen Atalanta gezegd, toen ik daarover doorvroeg, dat zij de minister van infrastructuur is. Dat is de minister ook, maar dat is ook de minister van ruimte. Daarom vind ik het terecht dat de minister eerst de regio wil laten kijken naar RSP. Ik vind wel dat er in deze Kamer opnieuw een debat moet plaatsvinden wanneer de regio toch komt met een voorstel en een eigen financiering vanuit RSP. Ik ben dan bereid om de minister nogmaals te vragen daarnaar te kijken.

Dan de aansluiting van Twente op ICE. De minister meldde dat ze in overleg met de regio bekijkt hoe dit verder te verbeteren is. Dat is een goede ambitie. Mijn vraag aan de minister is wanneer dat zal plaatsvinden en of zij de Kamer daarover wil informeren. Wij houden graag een vinger aan de pols, maar dan hoef ik daarover geen motie in te dienen.

Dan Beter Benutten. Mij fractie heeft ervoor gepleit om Beter Benutten ook mogelijk te maken voor de negende regio, namelijk heel Nederland. De minister zei dat zij daarvoor openstaat zolang de provincies dat bij het Bestuurlijk Overleg MIRT aankaarten. Dat vind ik een praktische oplossing. Zij biedt dit aan, wat betekent dat zij er letterlijk en figuurlijk voor openstaat. Dat voorkomt dat ik daarover nu een motie indien, maar ik zal bij het komende MIRT-overleg kijken of de benuttingsmaatregelen uit de regio serieus worden genomen.

Als laatste een opmerking over IJsselmeer–Meppel. Het is prima dat de minister alsnog met de regio het overleg aangaat. Ik ben blij te horen dat de minister bemerkt dat de Kamer daarvoor prioriteiten stelt.

Ik heb twee moties, waarvan ik er eentje niet zal indienen, namelijk de motie over de N35. Wij hebben daarover gesproken en de minister komt er in haar tweede termijn op terug. In 2011 is een amendement ingediend waarin om de start van een verkenning wordt gevraagd. Ik ga ervan uit dat een amendement wordt uitgevoerd en daarom dien ik geen motie in. Ik houd die motie wel achter de hand, maar ik vind dat een amendement uitgevoerd hoort te worden. Daarvoor hoef je geen staatsrecht gestudeerd te hebben.

Als laatste heb ik een motie. Ik heb mevrouw Kuiken hier ook al over horen spreken. We hebben geen contact gehad en we moeten nog even kijken of er geen sprake is van overlapping. Ik dien de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat Rijkswaterstaat de opdracht heeft om met de beschikbare middelen voor de aanpak van de A27 van 740 mln. een zo goed mogelijk alternatief uit te werken, waarbij de trajecten Lunetten–Everdingen en Scheiwijk–Werkendam prioriteit hebben;

overwegende dat de kruising van de A59 met de A27 bij knooppunt Hooipolder een dagelijks fileknelpunt is;

verzoekt de regering om de versoberde aanpak van knooppunt Hooipolder zoals door Rijkswaterstaat in de B-minvariant is uitgewerkt als derde prioriteit in de aanpak van de A27 te benoemen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid De Rouwe. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund. Zij krijgt nr. 32 (33 000-A).

De heer **De Rouwe** (CDA): Volgens mij heb ik gemist dat de minister is ingegaan op mijn vraag over de A15, het project over de doorstroming dat heel veel geld kost. Ik merk uit de reactie van de minister dat die vraag is beantwoord, dus dan heb ik niet goed opgelet. Het is fijn dat zij het nog een keer wil doen.

De heer **Bashir** (SP): Voorzitter. Ik heb in mijn eerste termijn en middels interrupties mijn teleurstelling laten blijken over de voorkeursbesluiten van de minister voor de Blankenburgtunnel. De SP had liever gezien dat het de Oranjetunnel was geworden. De minister zegt dat zij het gebied van de Blankenburgtunnel bezocht heeft. Ik denk dat de minister toch niet goed gekeken heeft als ik beluister wat zij zojuist zei over het gebied. Een verdiept aangelegde zesbaansweg betekent een brede, diepe bak dwars door de zeer vogelrijke Rietputten en het Volksbos. Deze Rietputten zijn een onderdeel van het Volksbosgebied. Het besluit is vernietigend, zowel voor de Rietputten als voor het Volksbos. Ook voor de Zuidbuurt, het open weidegebied en het recreatieve karakter van deze streek is het plan vernietigend. Ik begrijp niet waarom de minister die verdiepte snelweg als argument gebruikt om aan te tonen dat er minder schade aan de natuur wordt toegebracht. Een dergelijke diepe en brede bak zal ook een muur moeten hebben, anders loopt het wild zo die bak in. Er komt eigenlijk een betonnen muur dwars door de Rietputten en het open landschap. Recreëren en van natuur genieten worden dan zoiets als in de jaren vijftig: bermtoerisme!

Ook dit plan van de minister gaat volstrekt voorbij aan de mening van de direct omliggende gemeenten, van de mensen die daar wonen en van de mensen die daar komen om van de natuur te genieten. Inspraak heeft dus blijkbaar geen effect gehad. Het Volksbos, de bijzonder vogelrijke Rietputten en de recreatieve voorzieningen worden op deze manier niet gespaard. Ik wilde over dit onderwerp een motie indienen om het voorkeursbesluit te veranderen en te kiezen voor de Oranjetunnel, maar ik wacht de brief van de minister af. Ik ben ervan overtuigd dat als wij de feiten hier op tafel hebben en het CDA en de PVV het gebied met eigen ogen hebben gezien, ook deze partijen voor de Oranjetunnel kiezen. Ik kan mij namelijk niet voorstellen dat het mooie stuk natuur daar vernietigd zal worden.

Ik heb al eerder gezegd dat de automobilist al betaalt via de bpm, de wegenbelasting en de accijnzen. Ook de heer Aptroot heeft inmiddels in de krant laten weten dat de VVD weliswaar blij is met het nieuwe asfalt,

maar vindt dat haar eigen minister met de tolheffing de plank volledig mislaat. Vandaar de volgende motie:

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat tolheffing op de A13/A16 een drempel opwerpt om te kiezen voor de nieuwe verbindingsweg en dat tolpoortjes de doorstroming niet ten goede komen;

overwegende dat autogebruikers voldoende meebetalen aan aanleg en onderhoud van wegen via wegenbelasting en accijns op benzine;

constaterende dat er in Rotterdam geen draagvlak is voor de tolheffing A13/A16;

verzoekt de regering, af te zien van de tolheffing en de aanleg A13/A16 op een andere wijze te financieren,

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. 33 (33 000-A).

De heer **Bashir** (SP): Voorzitter. Wij hebben net gesproken over onbewaakte spoorwegen. In de afgelopen periode zijn er veel te veel doden gevallen. Iedere dode is er een te veel. Het gaat er niet om dat overgangen wel of niet open zijn, maar dat er onbewaakte overgangen zijn zonder lichtsignalering of alarm. De mensen worden dus niet gewaarschuwd als er een trein aankomt. Ik vind veiligheid ook een kwestie van politieke keuzes. Die keuze moet hier gemaakt worden. Mensen mogen niet blootgesteld worden aan dergelijke grote veiligheidsrisico's. Vandaar de volgende motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat 23% van de spoorwegovergangen onbewaakt is en het aandeel in het totale kruisende verkeer op deze spoorwegovergangen laag is;

constaterende dat desondanks een groot deel van de dodelijke ongelukken op spoorwegovergangen plaatsvindt bij deze onbewaakte spoorwegovergangen;

verzoekt de regering, voor de zomer van 2012 een actieplan te maken om uiterlijk in 2020 alle onbewaakte spoorwegovergangen te voorzien van actieve beveiliging (lichten, belsegnaal en/of slagbomen) inclusief

kostenverdeling Rijk, regio en wegbeheerder, waarbij prioriteit gegeven wordt aan aanpak van de meest riskante onbewaakte situaties,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Bashir en Wiegman-van Meppelen Scheppink. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 34 (33 000-A).

De heer **Bashir** (SP): Voorzitter. Dan kom ik bij de betrouwbaarheid van de verkeerssystemen. Deze systemen laten de automobilist steeds vaker in de steek. De ene keer doen de camera's het niet en de andere keer blijven de matrixborden een rood kruis vertonen. De automobilist gaat ervan uit dat deze systemen functioneren. Op het moment dat dit niet het geval is, ontstaan er enorme files. Om te komen tot betere en meer betrouwbare verkeerssystemen dien ik de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat het verkeer steeds meer afhankelijk is van goede verkeersinformatie langs de wegen, zoals op de matrixborden;

constaterende dat een verstoring van de matrixborden al snel kan leiden tot een forse toename van de filedruk;

verzoekt de regering, met een plan te komen waarmee de betrouwbaarheid van de verkeerssystemen verder zal toenemen,

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. 35 (33 000-A).

De heer **Bashir** (SP): Voorzitter. Ik begon mijn eerste termijn met kritiek op de minister. Ik zei dat het net lijkt alsof het nog Sinterklaas is en de Sint nog in het land is. De minister strooit als een volleerde Piet met geld, maar zij heeft haar Pietendiploma eigenlijk nog niet op zak. Ze strooit alleen maar in haar eigen achtertuin, de Randstad. Ik hoop dan ook dat de minister bij de volgende MIRT-behandeling niet alleen naar de Randstad kijkt, maar ook verder in het land. Daarom verzoek ik de minister in mijn volgende motie haar Pietendiploma te halen.

De **voorzitter**: Is dat uw laatste motie?

De heer **Bashir** (SP): Ja, voorzitter.

De **voorzitter**: Oké.

De heer **Bashir** (SP): Ik kan mijn motie niet meer vinden. Volgens mij is de motie door Sinterklaas meegenomen naar Spanje. Dat geeft de minister de kans om zelf met voorstellen te komen bij de volgende

MIRT-behandeling om het geld toch nog eerlijker te verdelen, voor de rest van het land en ook voor de spoor- en vaarwegen.

De heer **Aptroot** (VVD): Ik vind dit onverwacht geestig. Mijn complimenten daarvoor. Nu we het toch hebben over Pieten, strooigoed en dat soort dingen: ik vind het op zich sympathiek dat er geen tol mag worden geheven voor de A13/A16, maar er wordt geen alternatief aangegeven. Alle onbewaakte spoorwegovergangen moeten weg, maar daar wordt ook geen dekking aan gegeven. De verkeerssystemen moeten worden veranderd en ook daaraan wordt geen dekking gegeven. Ik denk dat hiermee voor een miljardje wordt weggegeven. Wanneer komt de SP-fractie eens met voorstellen waarvoor dekking is? Dat zou zo leuk zijn. We maken dat al jaren niet mee.

De heer **Bashir** (SP): Die A13/A16-verbinding had er allang moeten liggen. Dat is ook de inzet geweest van de SP-fractie. Volgens mij kunnen we de tolheffing gewoon afschaffen. Dit kunnen we dekken met de wegenbudgetten die we hebben, bijvoorbeeld voor de A4 Midden-Delfland of voor de A15. Over de laatste is nog geen besluit genomen, maar er zit al wel 1 mld. in. We kunnen natuurlijk ook projecten faseren. Dan hoeven we niet direct ergens het geld vandaan te halen. Overigens wijs ik erop dat er in mijn motie over spoorwegovergangen wel een dekking staat. Er staat in dat die dekking nog moet worden gevonden in een kostenverdeling tussen Rijk en regio. Ik denk zelf dat het betaald kan worden uit het budget voor het PHS of uit andere spoorbudgetten. Ik geef de minister de ruimte om voor de spoorwegovergangen zelf met een invulling te komen. Je hoeft namelijk niet links of rechts te zijn om te vinden dat er al te veel doden zijn gevallen.

De heer **Aptroot** (VVD): Er is inderdaad dekking. De A15 wordt niet doorgetrokken en de A4 Midden-Delfland gaat niet door. Autorijdend Nederland weet dus waar het bij de SP aan toe is: files, files, files.

De heer **Bashir** (SP): Daar wil ik toch nog op reageren. De VVD doet altijd alsof zij voor de automobilist opkomt. We hebben nu een VVD-minister. Overal zie je tolpoortjes verschijnen; het is een wildgroei aan tolpoorten. De automobilist wordt van alle kanten gepakt. Dat vind ik een oneerlijke voorstelling van zaken. De SP is altijd eerlijk geweest. Wij kiezen ervoor om niet alleen wegen aan te leggen, maar ook openbaar vervoer. Dat ziet de automobilist ook: zodra er goed openbaar vervoer is, zullen de files ook afnemen.

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik heb ook met veel belangstelling geluisterd naar het staartje van het betoog van de SP. Toen de heer Bashir kwam te spreken over de Randstad en het strooigoed naar de regio, vroeg ik mij ineens af waar de SP-pieten waren toen vorig jaar een motie voorlag om voor die regio's qua spoor en infra wat te doen. Maar toen waren de SP-pieten even niet aanwezig. Kan de heer Bashir aangeven waarom hij nu deze grote woorden bezigt en vorig jaar gewoon afwezig was toen er een voorstel in een behoorlijke vorm voorlag?

De heer **Bashir** (SP): Ik heb altijd gezegd dat de SP ook voor de regio's kiest. Dat wij niet voor dezelfde projecten kiezen als het CDA wil niet zeggen, dat wij niet voor de regio kiezen. Ik noem bijvoorbeeld het doortrekken van de A15. Dat is ook geld voor de regio's, maar daar wordt wel allerlei natuur mee verkwanseld. Daar kies ik niet voor. Ik kies er bijvoorbeeld voor om midden in de middenberm van de A27 ook een spoorverbinding aan te leggen. Dat is kiezen voor regio's. Het gaat om verstandige beslissingen en niet alleen om ergens de natuur verkwanselen.

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik constateer toch heel oprecht dat er geen dekking is voor de moties van de SP. Daar komt nog bij dat zij in haar tegenbegroting fors op infrastructuur bezuinigt en dat haar mooie woorden over de regio niet gevuld worden met daden. De motie van vorig jaar over het strooien naar de regio en het halen uit infrastructuurfondsen steunde de SP niet. De woorden van de SP komen dus niet overeen met de daden. Laat ik die conclusie hier maar gewoon trekken.

De heer **Bashir** (SP): Dat is een heel vreemde conclusie, want de motie van het CDA ging over een uitgave tot zelfs 2028, met een lange lijst projecten. Als er een project tussen zit waar ik het niet mee eens ben, kan ik het niet maken bij de mensen in het land om daar voor te stemmen. Je kunt bovendien niet met een motie opeens een stuk of wat projecten erdoorheen jassen zonder daar goed over te hebben gediscussieerd en zonder met ons te overleggen. Als de heer De Rouwe mij had gevraagd om samen op te trekken met zijn motie met projecten voor de regio, hadden we daarover kunnen praten. Maar dat is niet gebeurd. Er kwam opeens een motie, uit het niets en midden in de nacht. Het was twaalf uur. Het was een hele lijst projecten, waarmee miljarden euro's zouden worden uitgegeven. Dergelijke moties steunen wij niet.

De heer **Verhoeven** (D66): Voorzitter. Ik vond het op zichzelf wel prettig dat de minister op een aantal punten tegemoet is gekomen aan de wens van D66. Ik hield het hart vast voor allerlei moties en dan vooral weer moties over «de» regio, maar ik ben blij dat het CDA en de VVD dit keer matig zijn geweest. Ik vind het jammer dat de motie van de SP over het toespelen van de zwarte piet aan de minister weer is ingetrokken, want die hadden wij zeker gesteund. Die houden we waarschijnlijk nog wel tegoed en ik ben er ook zeer benieuwd naar.

Wat betreft het maken van keuzes ben ik van mening dat de minister te vaak eerst een keuze maakt en dan pas aan de onderbouwing begint. Dat is gebeurd bij de hogesnelheidslijn, bij de beslissing over 130 km/u waar wij woensdag over komen te spreken en bij een aantal projecten die vandaag prominent op de agenda stonden. Ik noem bijvoorbeeld de A15-tunnel of -brug, de nieuwe westelijke oeververbinding, dat wil zeggen de keuze voor de Blankenburgtunnel en de A13/A16. De minister kan het voortaan beter omdraaien: eerst de onderbouwing helemaal op orde en dan pas de keuze. Nu moet zij steeds als het ware terugonderhandelen in het debat en moet er elke keer nog een keer over worden gesproken. Dat kost alleen maar tijd. Dat is geen handige manier van werken.

Wat ook niet erg handig is, is de manier waarop de VVD vandaag haar standpunt over tolheffing heeft verwoord. Ik snapte er helemaal niets van. Ik heb drie keer naar de heer Aptroot geluisterd. Hij zegt dat er een relatie is tussen de bijdrage van het Havenbedrijf en de hoogte van de tol. De minister ziet die relatie niet, maar vervolgens zegt de heer Aptroot dat hij toch wel voor tol is, hoewel op bepaalde trajecten ook weer niet. Als u het snapt, voorzitter, ben ik blij voor u, maar ik begrijp er in ieder geval helemaal geen bal van. Maar laten we dat maar gewoon zo laten. Wij vinden in ieder geval dat tol heffen op nieuwe wegen een prima idee is. Ik dank de minister voor een aantal grensoverschrijdende toezeggingen op het gebied van het spoor, zowel op het gebied van de tijd – ik doel op het nachtnet – als op het gebied van de landsgrenzen. De minister gaat daarin een heel eind in dezelfde richting als D66. Ik ben blij met haar toezeggingen op dit punt. Met bijzondere spanning wacht ik de concessie-uitkomsten op het gebied van uitbreiding van het nachtnet af.

De balans in het Programma Hoogfrequent Spoor moet goed blijven. Wij zien de voordelen ervan, maar wij zien ook de nadelen. Het is goed dat de minister de trillingen en de geluidsoverlast binnen de perken wil houden. Ik hoop dat zij daarbij iets verder kijkt dan de normen die op papier staan. In de praktijk gaat het om normen van mensen die 's nachts liggen te

slapen en dan wakker worden. Een papieren norm doet niet altijd voldoende recht aan een situatie.

Een van mijn grootste zorgen is het volgende. Een paar weken geleden spraken wij over de Structuurvisie Ruimte. Een paar weken geleden spraken wij over de begroting voor Infrastructuur en Milieu. Binnenkort spreken wij over de financiën rond alles wat op het spoor gebeurt. Vandaag is duidelijk geworden dat de bodem op bepaalde punten in zicht is. Het is mijn zorg dat wij steeds op allerlei losse manieren stukken van de ruimtelijke inrichting van Nederland aan het bespreken zijn, terwijl de integrale blik op de financiën en de ruimtelijke invulling lijkt te verdwijnen. Ik weet dat de minister er juist werk van heeft gemaakt om die samenhang, die integraliteit te bevorderen. Ik zeg ook niet dat het de schuld is van de minister, maar het is wel een zorg die ik hier uit. Ik ben soms gewoon het plaatje kwijt. Volgens mij doen wij deze debatten allemaal met hart en ziel. Het totaalbeeld van Nederland in de komende jaren wordt mij echter niet helder. Misschien kan de minister daar nog een paar woorden aan wijden, al is het maar het uiten van een gevoel van visie, zodat ik het gevoel krijg dat mijn zorg niet geheel terecht is. Wat heel goed gaat, is Beter Benutten. Ik ben blij met de inzet van de minister. Ik ben zelfs zo eerlijk dat ik het volgende zeg. Wij willen ook graag dat het goed gemonitord wordt. Als onze hypothese van succes niet klopt, zullen wij daar eerlijk over zijn. Is het echt zo succesvol als de D66-fractie verwacht?

De Kamer zit met verscheidene moties bovenop de Rijnlandroute. De motie van de PvdA klonk mij zeer positief in de oren. Wij blijven het volgen. Ik ben blij dat de minister heeft gezegd dat de Kamer uiteindelijk een besluit neemt. Wij zullen ervoor zorgen dat de Kamer dat besluit op de voet volgt en mede beïnvloedt. Het is een onderdeel van het MIRT. Ik kom op de brug over of de tunnel onder het Pannerdensch Kanaal. Woorden schieten nu tekort; ik dien twee moties in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de Commissie m.e.r. heeft aangegeven dat er onvoldoende onderzoek is gedaan naar de effecten van de tunnelvarianten bij het Pannerdensch Kanaal bij de doortrekking van de A15;

overwegende dat een eerlijke vergelijking gewenst is;

verzoekt de regering, serieus en objectief onderzoek te doen naar de reële gevolgen van een brug en tunnel bij het Pannerdensch Kanaal bij de doortrekking van de A15,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Verhoeven, Van Gent, Bashir en Kuiken. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.
Zij krijgt nr. 36 (33 000-A).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat het Rijk, de provincie en de stadsregio al hebben afgesproken om bij de doortrekking van de A15 financiële prikkels te willen inbouwen om tot een goede prijs-kwaliteitsverhouding van een brug als oeververbinding over het Pannerdensch Kanaal te komen;

constaterende dat alternatieven voor een brug voorhanden zijn;

constaterende dat berekeningen over deze alternatieven uiteenlopen;

overwegende dat de kwaliteit van de leefomgeving zo veel mogelijk gewaarborgd dient te worden bij de doortrekking van de A15;

overwegende dat het van belang is dat alle mogelijkheden van de oeververbinding zorgvuldig worden onderzocht;

overwegende dat de creativiteit en kennis van de markt kan worden ingezet om te zoeken naar een betaalbare oplossing voor de oeververbinding;

verzoekt de regering, in de aanbesteding van de oeververbinding bij het Pannerdensch Kanaal niet te spreken over een brug, maar over een oeververbinding,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid Verhoeven. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund. Zij krijgt nr. 37 (33 000-A).

De heer **Verhoeven** (D66): Voorzitter. Hiermee ben ik aan het eind van mijn tweede termijn. Ik moet deze vergadering uiterlijk half zeven verlaten. Wij hebben mensen die meeluisteren, dus de antwoorden van de minister zullen zeker worden gehoord.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Voorzitter. Ik heb met belangstelling geluisterd naar de beantwoording van de minister. Het moet mij wel van het hart dat ik heel vaak hoor dat kosten en baten worden gewogen, maar uiteindelijk scoren asfalt en de varianten die daarop slaan, het beste in de ogen van de minister. Dat wordt matig onderbouwd – laat ik het zo maar omschrijven – en dit gaat dan weer ten koste van inspraak en van inpassing van milieu, natuur en leefbaarheid. Ik ben mijn bijdrage begonnen met de vraag in wat voor land wij nu eigenlijk willen leven. Ik heb nog geen antwoord van de minister gekregen op die vraag, terwijl dat natuurlijk wel relevant is. Er wordt immers maar doorgeasfalteerd. Er wordt een aantal plannen bedacht, maar vervolgens worden daar geen consequenties aan verbonden. Daar kom ik zo nog even op terug. Ik heb een aantal VVD'ers in het land genoemd. Ik zou er bijna naar verlangen dat zij toetreden tot de Tweede Kamer, omdat onder hen wel degelijk mensen met een visie zitten. Zij zijn VVD'ers met een visie die zowel bij de natuur als bij een aantal plannen van de minister, zoals bezuinigingen op het ov, de Blankenburgtunnel en andere zaken, aangeven dat het echt anders zou moeten. Verder valt mij ook een soort zelfgenoegzaamheid op van – ik noem hem maar even – «Charlie Asfalt» en Leon de Jong. Dit zegt eigenlijk wel alles. Ik ben heel benieuwd naar de wijze waarop onze discussie aanstaande woensdag zal verlopen, want dan zullen wij het hebben over de maximumsnelheid van 130 km/h en de

verhoging van de snelheid van 80 km/h naar 100 km/h. Ik zie dat de woordvoerder van het CDA het in dit kader een beetje benauwd krijgt. Wij zullen zien hoe dat eindigt.

De minister komt nog terug op de Blankenburgtunnel. Zij heeft mij toegezegd dat wij een nadere onderbouwing krijgen gerelateerd aan het gebruik van de Betuwelijn, de aansluiting op de A20 en ook aan de keuze voor de Blankenburgtunnel versus de Oranjetunnel in relatie tot natuur, leefbaarheid en landschap. Het lijkt mij helder dat de fractie van GroenLinks zeker geen voorstander van de Blankenburgtunnel is. Wij zetten er ook vraagtekens bij of de Oranjetunnel überhaupt nodig is. Wij wachten echter de nadere onderbouwingen af.

Wij hebben een motie van D66 over de A15 en het Pannerdensch Kanaal medeondertekend. Het is natuurlijk onbegrijpelijk dat je bij de Betuwelijn eerst zorgt voor een bepaalde inpassing en die even later weer met de grond gelijkmaakt – zo zou ik bijna willen zeggen – in hetzelfde gebied. Ik heb nog een opmerking over de 500 mln. extra geld. De minister zegt dat van het geld voor infrastructuur volgens het regeerakkoord een derde naar het ov en tweede derde naar asfalt gaat, maar daar moet natuurlijk wel bij gezegd worden dat het een derde deel of de spoorlijn Tweede Maasvlakte is. Ik zal hier zo een motie over indienen, want het lijkt de GroenLinks-fractie wel een goed idee om bij een nieuwe ronde bezuinigingen eerst naar asfalt te kijken en het ov daarvan uit te sluiten. Verder wil ik meer weten over de 130 km/h en de extra kosten daarvoor. De minister zegt dat zij dit allemaal heeft meegenomen, maar uit de stukken wordt dit mijns inziens niet helder.

Bij Beter Benutten en het nieuwe werken vind ik het een beetje gek dat de minister zegt dat wij in de toekomst wellicht minder hoeven te investeren in wegen. In het rapport van PricewaterhouseCoopers staat echter heel duidelijk dat er ook nu al degelijk effecten zijn. Ik begrijp eigenlijk niet zo goed waarom de minister deze effecten helemaal negeert. Is het mogelijk om op dat PwC-rapport een reactie van de minister te krijgen?

Bij de elektrificatie van het spoor gaat het een beetje hetzelfde als met een aantal andere onderwerpen. De minister komt met argumenten, maar uiteindelijk komt het erop neer dat zij kiest voor een «second best» omdat het allemaal te duur zou zijn.

Ik kom nu op het eoduct. Natuurlijk moeten wij daar niet mee stoppen, maar het is mij wel glashelder dat de ministeries voor EL&I en IenM volledig langs elkaar heen werken. Ik mag toch verwachten dat het kabinet een totaalvisie heeft.

De **voorzitter**: U hebt nu nog drie minuten. Ik weet niet hoeveel moties u hebt.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Alles is een beetje los zand en het eindigt in asfalt.

Tot slot dien ik graag een aantal moties in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat het kabinet alles opgeteld bijna 500 mln. per jaar bezuinigt op het openbaar vervoer;

constaterende dat het extra budget voor infrastructuur van (uiteindelijk) 500 mln. geheel ingezet wordt voor extra asfalt en het goederenspoor, terwijl er geen extra budget voor het openbaar vervoer beschikbaar is;

verzoekt de regering, eventuele nieuwe bezuinigingen in eerste instantie te zoeken in latere realisatie van extra asfalt en niet bij het openbaar vervoer,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 38 (33 000-A).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de kosten van nieuwe en bredere wegen hoger kunnen uitpakken als ze ontworpen worden op hogere maximumsnelheden;

verzoekt de regering, voordat de Kamer in het kader van de voorhangprocedure ter wijziging van het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens ter verhoging van de maximumsnelheid een ontwerpbesluit ontvangt, een inventarisatie te laten maken naar de meerkosten van alle nieuwe infrastructuur uit het MIRT als deze ontworpen wordt op hogere maximumsnelheden,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Van Gent, Kuiken en Wiegman-van Meppelen Scheppink. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 39 (33 000-A).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de open ruimte in de Zuidelijke Randstad met de (mogelijke) realisatie van de A4 Midden Delfland, de A13/A16 en de nieuwe westelijke oeververbinding steeds verder onder druk komt te staan;

overwegende dat voldoende open, groene ruimte om te recreëren belangrijke vestigingsfactoren voor bedrijven en het welzijn van burgers zijn;

verzoekt de regering, gedurende deze kabinetsperiode geen enkel initiatief te nemen rond de aanleg van een wegverbinding tussen de mogelijk nog te realiseren nieuwe westelijke oeververbinding/A20 en de A13/A16,

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. 40 (33 000-A).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat elektrificatie van het spoor grote voordelen heeft op het gebied van betrouwbaarheid, aanschaf en onderhoudskosten, energie-efficiency, capaciteit, milieu en leefomgeving;

constaterende dat honderden kilometers spoor in de regio, waaronder de lijnen Zwolle–Wierden, Nijmegen–Roermond, Groningen–Leeuwarden en Elst–Tiel alleen door relatief dure en vuile dieseltreinen bereden kunnen worden;

verzoekt de regering, een quickscan te laten uitvoeren naar de kosten, opbrengsten en milieuvoordelen van elektrificatie van de verschillende spoortracés zonder bovenleiding,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Van Gent, Kuiken en Wiegman-van Meppelen Scheppink. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.
Zij krijgt nr. 41 (33 000-A).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat het breedste ecoduct van Nederland, te weten bij de A74 in Limburg, door de bezuinigingen op de ecologische hoofdstructuur straks helemaal geen natuurgebieden meer dreigt te verbinden;

constaterende dat de ministeries van ELI en I&M kennelijke langs elkaar heen werken bij de bezuinigingen op de ehs en de aanleg van ecoducten;

verzoekt de regering, te inventariseren welke geplande en bestaande ecoducten aan effectiviteit inboeten door de dreigende bezuinigingen op natuur,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Van Gent, Kuiken en Wiegman-van Meppelen Scheppink. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.
Zij krijgt nr. 42 (33 000-A).
Uw minuten zijn ...

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Bij spoor reken ik natuurlijk ook op het CDA omdat dat altijd ...

De **voorzitter**: Uw minuten zijn ...

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): ... zo opkomt voor de regio.

De **voorzitter**: Uw minuten zijn nu meer dan om, mevrouw Van Gent. Ik heb even overleg gehad met de minister. Zij heeft een tiental minuten nodig om het antwoord voor te bereiden.

De vergadering wordt van 18.09 uur tot 18.20 uur geschorst.

De **voorzitter**: De minister neemt in de beantwoording tevens de moties mee die vanochtend door de ChristenUnie zijn ingediend. Ik geef de Kamerleden elk nog één interruptiemogelijkheid.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Voorzitter. Ik start inderdaad met de moties van de ChristenUnie die als eerste zijn ingediend.

De motie-Wiegman-van Meppelen Scheppink op stuk nr. 22 over het MIRT-onderzoek naar kosteneffectieve maatregelen, zoals seinverlichting, inhaalsporen et cetera ontraad ik, omdat uit de NMCA blijkt dat er vooralsnog geen knelpunten zijn. Dan moet je ook geen MIRT-onderzoek doen, want daarvoor is het te vroeg. Ik wil wel – maar dat is gewoon daarnaast – de kosteneffectieve maatregelen zoals seinverlichting en inhaalsporen onderzoeken. Die maatregelen kan ik steunen. Bovendien zal ik de verhoging van de maximumsnelheid daarin meenemen, zoals ik al eerder heb toegezegd bij de behandeling van de begroting, namelijk bij het plan van aanpak over snelheidsverhoging. Dit zijn dus wel twee elementen van de motie die ik ga doen, maar de motie op zichzelf ontraad ik, want die is veel breder. Er staat bijvoorbeeld ook een introductie van een stoptrein Amersfoort–Apeldoorn in. Het is jammer dat mevrouw Wiegman niet meer aanwezig is, want ik kan de logica daarvan niet meer helemaal ontdekken, aangezien de Veluwe tussen die twee steden ligt en ik mij afvraag waar je dan precies moet gaan stoppen met de stoptrein. Ik ontraad de motie dus, maar ik ga twee elementen ervan sowieso doen. Het is goed dat de woordvoerder van de ChristenUnie dit weet. Ik kom nu op de motie-Wiegman op stuk nr. 23 over de derde rijstrook op de A15 richting Papendrecht–Gorinchem. Dit onderwerp komt straks weer terug bij de beantwoording van vragen van het CDA. Ik zal echter proberen om die antwoorden op dit moment te geven. In de eerste termijn heb ik gezegd dat dit tot nu toe wel een knelpunt is, maar niet zodanig dat dit binnen alle vraagstukken in de regio als belangrijkste naar voren komt. Wij hebben natuurlijk ook gesprekken met die regio's over alle projecten die er moeten plaatsvinden. Een aantal andere projecten dat de afgelopen periode echt voorrang heeft gekregen en dat ik de laatste tijd naar buiten heb gebracht, wordt nu allemaal gerealiseerd. Ik snap heel goed dat vervolgens de restwensen omhoog komen, maar er is nooit in die mate bij mij bepleit dat die voorrang moesten hebben boven andere projecten. Verder kan het ook veel geld gaan kosten, want er zijn verschillende varianten mogelijk. Het is niet helemaal doorgerekend, maar zoiets begint met 10 mln. tot 30 mln. en kan ook nog vele malen duurder zijn. Het hangt een beetje af van wat je gaat doen. Wij hebben ons dus geconcentreerd op de probleemanalyse met de uitkomst dat er op NoMo-trajecten als geheel geen sprake is van een knelpunt. Dit zat dus niet bij de prioritering. Nu dit in een keer uit alle hoeken en gaten naar voren komt, ga ik er echter van uit dat dit bij het volgende MIRT-overleg wel door de regio ingebracht wordt. Ik neem nu de motie van mevrouw

Wiegman op stuk nr. 23 erbij. Ik ontraad deze motie, want dit is geen knelpunt in de NMCA. Ik zal dit in volgende periodes opnieuw bezien. Ik kom nu op de motie-Wiegman op stuk nr. 24 over de vaargeul IJsselmeer–Meppelerdiep. Meer partijen hebben hier hun licht over laten schijnen. Ik heb al gezegd dat ik begin 2012 op basis van de planstudie-analyse met de regio zal overleggen over de mogelijkheid om met regionale voorfinanciering te komen tot een eerdere aanpak van de vaargeul. Die discussie wil ik eerst voeren om te zien hoe ver wij kunnen komen en wat er met herprioritering binnen het vaarwegenbudget mogelijk is. Ik ontraad deze motie dus op dit moment.

De heer Aptroot heeft in zijn bijdrage namens de VVD-fractie gezegd dat hij op een aantal trajecten terug zal komen naar aanleiding van de prioriteitenstelling. Dat is goed. Wij zullen dat dan wel zien. Ik zal ervoor zorgen dat er dan transparantie is. Mevrouw De Caluwé heeft gevraagd wanneer het onderzoek naar het IJsselmeerdeltasediment beschikbaar is. Dat zal in het voorjaar van 2012 zijn. De staatssecretaris zal de Kamer daar dan over informeren, omdat dit via zijn projecten binnenkomt. Over het IJsselmeer en Emmen hebben wij het net al gehad. De VVD heeft geen moties ingediend, zodat ik daar niet op in hoeft te gaan.

Vervolgens kom ik bij de inbreng van de PvdA. Mevrouw Kuiken heeft nogmaals benadrukt dat de financiering van alle projecten transparant moet zijn. Ik sluit mij daarbij volledig aan. Het is mijn doelstelling om de transparantie steeds beter te maken. Daarnaast wees mevrouw Kuiken op haar belangstelling voor nadere informatie over de NWO, met name met betrekking tot de transparantie en de scope.

Mevrouw Kuiken heeft een aantal moties ingediend. De eerst motie-Kuiken c.s. op stuk nr. 25 gaat over het knooppunt Hooipolder te Gorinchem en de congestie op de A27. Ik ontraad deze motie. Die motie ziet er natuurlijk wel charmant uit omdat die suggereert om dit binnen de 740 mln. te doen, maar dan gaat dit wel ten koste van de andere prioriteiten die er nu in zitten. Je kunt namelijk niet meer doen voor hetzelfde geld. Als dat kon, had ik dat ook bedacht. Dit gaat dus ofwel ten koste van de Merwedeburg die de Kamer ook belangrijk heeft genoemd ofwel ten koste van de aansluiting Lunetten die van essentieel belang is voor de Ring Utrecht. Het lukt mij dus niet om deze 150 mln. gratis in te passen binnen de 740 mln. Om die reden ontraad ik de aanneming van deze motie.

Ik kom nu bij de motie-Kuiken op stuk nr. 26 over de A59, bij Waalwijk. In deze commissie is al een paar keer de vraag aan de orde geweest of wij niet werk met werk kunnen maken en samen het regio-onderhoud kunnen oppakken. Ik heb daar met de regio over gesproken, maar dit heeft niet tot een oplossing voor het meebetalen geleid. De onderhoudswerkzaamheden moeten nu echt worden uitgevoerd. Wij gaan dus door zonder bijdrage van de regio. Ik ontraad dus deze motie.

De motie-Kuiken c.s. op stuk nr. 27 gaat ook over Hooipolder/Gorinchem, maar dan over de toekomstige treinverbinding en over de prioriteiten en de knelpunten. Ik ontraad deze motie. De knooppunten passen helaas niet beide in het budget. De spoorverbinding naast de weg blijft nog steeds mogelijk; wij zullen de toekomstige treinverbinding dus niet onnodig duur maken, omdat die blijft behoren tot de mogelijkheden. Ik ontraad daarom deze motie. Eigenlijk komt het steeds op hetzelfde neer. Elke keer willen wij met zijn allen meer op de A27. Dat gaat nu niet, maar misschien kan het in toekomstige periodes wel. Nu is het linksom of rechtsom: als je het ene erin stopt, moet het ander eruit. Die andere dingen vinden wij ook belangrijk.

De motie-Kuiken op stuk nr. 28 over de RijnlandRoute ontraad ik. De keuze tussen Zoeken naar Balans en het budget voor Churchill Avenue is aan de provincie. Ik heb een gebiedsbudget gemaakt. De provincie moet daarin zelf de keuze maken. Het verhaal dat de een 100 mln. meer zou hebben voor de inpassing dan de ander, herken ik absoluut niet. Ik heb de

provincie een bedrag gegeven. Daarbinnen moet zij keuzes maken. Als minister kan ik wel bekijken welke verbinding echt de effecten heeft die voor ons nationaal tracé van belang zijn. Aan de voorkant maak ik echter geen onderscheid tussen de dossiers. Daarmee ontraad ik dus deze motie. Ik kom nu op de motie-Kuiken op stuk nr. 29 over Atalanta Emmen. Ik ontraad de motie. Conform de motie-Koopmans/Roefs is gezocht binnen de begrotingen van de andere departementen in het fysiek domein. Er zijn geen additionele middelen gevonden. Behalve de reeds toegezegde 8,5 mln. heb ik zelf ook geen extra middelen. Ik heb in dit debat gezegd dat wij eerst moeten zien wat de regio in dit verband zelf vanuit het RSP kan doen voordat de Kamer stelt dat ik een plan van aanpak moet hebben om daar binnen drie maanden de oplossing voor te hebben. Daarmee leggen wij het allemaal weer op het bord van het Rijk, maar het Rijk heeft met die 8,5 mln. ook al heel wat gedaan om de problematiek daar op te lossen. Ik wil graag de bijdrage van de regio in het RSP afwachten.

Ik kom nu op de motie-Kuiken op stuk nr. 30 over de IKEA-file. Ik hou dat woord er ook in. Ik ontraad de aanneming van deze motie omdat het hierbij niet om een rijksprioriteit gaat. Het gaat hier om zich maar om een beperkte rijksbijdrage van ongeveer 10 mln. of 20 mln., maar dat mag op zich geen reden zijn, want ook bijdragen van 10 mln. of 20 mln. moeten kosteneffectief zijn en passend binnen de problemen die wij moeten oplossen. De discussie over de A27 geeft al aan dat wij het geld eerst moeten uitgeven aan het rijkswegennet, hoe charmant sommige projecten ook zijn.

In de motie op stuk nr. 31 vraagt de heer De Jong mij om het IJmeerverbindingsproject stil te leggen en om eventueel budget beschikbaar te stellen voor de weg. Voor dat project is geen geld gereserveerd. Dat doen wij namelijk pas nadat wij het besluit hebben genomen of wij dit gaan doen. Ik heb al aangegeven dat ik eerst nog de MKBA en de MER moet doen en een net proces met de regio moet doorlopen om de keuze te maken. Ik verzoek de heer De Jong dus om deze motie aan te houden totdat het Rijk een definitieve structuurvisie aan de Kamer zal aanbieden.

De heer **Aptroot** (VVD): Het verzoek van de minister is om die motie aan te houden. Als die niet wordt aangehouden, wat is dan het advies van de minister?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Dan zou ik de motie ontraden. Ik zit immers echt in een traject met de regio om te bepalen hoe de schaalsprong Almere er moet uitzien. Dat is veel meer dan alleen een IJmeerverbinding. Ik zie natuurlijk ook dat er minder snel gebouwd wordt. Ik zie bovendien dat er andere beelden dan in het verleden zijn over de vaart en de sprongen waarmee je dit soort zaken in de toekomst gaat realiseren. Als ik er nu een element bij voorbaat uit zou halen, zou dit in de regio leiden tot een discussie over het hele traject en dat lijkt mij onwenselijk. Om die reden zou ik de motie dan ontraden.

De heer **De Jong** (PVV): Ik dank de minister voor de beantwoording en voor de beoordeling van mijn motie. Ik sta toch een beetje te kijken van het ontraden van mijn motie, want de IJmeerverbinding is ook in de naar voor gebrachte plannen en in de verkoop van het hele verhaal altijd gebaseerd geweest op de schaalsprong en de groei van het aantal inwoners. Dat was de grondslag om de IJmeerverbinding haalbaar te houden. Nu blijkt uit CBS-cijfers dat die groei er niet is en dat er straks 100 000 inwoners – dat zijn er nogal wat – minder gebruik zullen maken van onder andere het openbaar vervoer en noem maar op. Er zijn dan gewoon 100 000 mensen minder daar woonachtig. Dit is een project dat een paar honderd miljoen euro gaat kosten. In tijden van crisis kunnen wij toch niet zeggen dat wij zo'n project van een paar honderd miljoen euro

toch doorzetten, terwijl daar geen draagvlak voor is? Kan de minister daar in ieder geval nog eens naar kijken?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Wij moeten onderscheid maken tussen twee dingen. Ten eerste zetten wij hiermee nog niets door. Wij hebben een groot project waarover ook in de Kamer afspraken zijn gemaakt, bijvoorbeeld over de stappen die daarbij doorlopen moeten worden. In die afspraken staat dat eind 2012 of zo veel eerder als kan een definitief besluit genomen wordt over het totaal RRAAM. Hiervan maken verbindingen, natuur en woningbouw een deel uit. Als de heer De Jong de motie nu aanhoudt, betekent dit niet dat wij doorgaan met de IJmeerverbinding. Wij zullen pas eind volgend jaar of ergens in het komend jaar een definitief besluit daarover nemen. Ten tweede groeit Almere wel degelijk, alleen in een ander tempo dan gepland. De 60 000 extra woningen komen er dus in een langzamer tempo. Dat vind ik het belangrijkste element bij de vraag welke verbinding je nodig hebt. Waar gaat Almere zich verder ontwikkelen: aan de westkant of aan de oostkant of in het midden en zo ja, in welk tempo? Daar zou ik een eventuele verbindingvraag aan willen koppelen. Ik vroeg de heer De Jong daarom om de motie aan te houden. De heer Aptroot vroeg mij vervolgens om duidelijkheid te geven voor het geval dat die motie nu toch in stemming gebracht wordt. In dat geval ontraad ik de aanneming van de motie, want ik zit midden in een traject met de regio. Dat maakt het voor mij wat lastig.

Ik kom nu op de motie-De Rouwe op stuk nr. 32 over de A27. De heer De Rouwe verzoekt ongeveer om hetzelfde als mevrouw Kuiken in haar motie. De heer De Rouwe schrijft echter wel: «met de beschikbare middelen». Hij heeft het dus over de 740 mln. als maximum, maar wil wel dat knooppunt Hooipolder als derde prioriteit wordt benoemd. Ik heb bij deze motie dezelfde motivering als bij die van mevrouw Kuiken. Ik ontraad de motie dus omdat ik binnen het taakstellende budget geen ruimte heb om de gehele reconstructie voor het knooppunt te doen. Ik zal zo veel mogelijk doen voor knooppunt Hooipolder om de verkeersopstopping zo gering mogelijk te laten zijn, maar ik kan niet de hele reconstructie doen. Voor de toekomst is dit mijns inziens pas weer aan de orde bij mijn opvolger of bij de volgende tranche van het MIRT of zo veel eerder.

De heer **De Rouwe** (CDA): Deze motie kan gelezen worden als: «zo veel mogelijk doen». Ik vraag namelijk om prioriteit. De minister heeft binnen het gestelde kader twee prioriteiten gesteld. Ik vraag niet om ijzer met handen te breken, maar om dit hieraan toe te voegen als dit mogelijk is. Net als bij het IJsselmeer geeft de Kamer soms een duiding of een signaal mee aan de minister. Ik probeer de minister dit signaal mee te geven bij de uitvoering. Zo is die motie bedoeld.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: De heer De Rouwe zegt dat de motie niet volledig uitgewerkt hoeft te worden, maar dat wij moeten proberen te realiseren wat kan. Volgens mij heb ik dat al gezegd in mijn eerste termijn. Wat mij betreft zullen wij doen, wat wij kunnen doen voor het knooppunt Hooipolder om op die manier zo veel mogelijk files te vermijden. Daarmee zou die motie overbodig zijn.

Ik kom nu op de motie-Bashir op stuk nr. 33 over het afzien van een van een tolheffing op de A13 en de A16. Ik ontraad deze motie. Ik ga niet uit van tolpoortjes, maar van een zogeheten «free flow»-systeem. Dat is van belang om te weten, want dat is niet negatief voor de doorstroom. Daarnaast is de begrote opbrengst van 245 mln. nodig om het project te financieren. Ik kan dus niet zomaar af van de tolheffing, zonder daar van de Kamer een deugdelijke andere financiering voor terug te krijgen. De motie-Bashir/Wiegman op stuk nr. 34 over de spoorwegovergangen ontraad ik ook, hoewel ik het doel van het verbeteren van de veiligheid

natuurlijk van harte onderschrijf. Dat heb ik ook gezegd in het debat. Ik heb bovendien in het debat reeds mijn zorgen geuit over de bewaakte overgang, want daar vallen nu relatief meer doden. Het middel van 0% onbewaakte overgangen is niet haalbaar. Dit zou ofwel enorme kosten met zich brengen ofwel teleurgestelde wandelaars en fietsers omdat de goedkope oplossing het opheffen van die overgangen zou zijn. Helpt het om de overgangen alleen te bewaken met een stoplicht? Nou, men kan zien dat er bij de bewaakte overgangen ook doden vallen, dus dit is niet de definitieve oplossing. Getuige de cijfers, is er al heel veel gebeurd. Ik ga voortvarend verder met het verbeteren van de spoorwegveiligheid, zowel op de bewaakte als op de onbewaakte spoorwegovergangen. Dat zeg ik toe. Het aantal onbewaakte overgangen zal ik stap voor stap, op basis van de trendanalyse, verder terugbrengen. Ik ontraad echter deze motie waarin verzocht wordt om dit volledig te doen, want daar zit weer een hele kostencomponent aan vast.

De heer **Bashir** (SP): Ik wil wel een handreiking doen. Stel dat wij het behalen van het doel van 2020 een beetje zouden vertragen naar 2022 of 2025, zouden wij de minister dan bereid vinden om dit onderwerp aan te pakken? Ik kan niet vaak genoeg benadrukken dat het hier om een heel belangrijk onderwerp gaat. Dit moet gewoon een keer aangepakt worden. Deze overgangen zijn niet meer van deze tijd.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Wij hebben ook nog een AO Railveiligheid gepland. Dat is een keer uitgesteld. Misschien moeten wij tijdens dat AO de discussie hierover eens dieper voeren. Ik probeer te zeggen dat ik geloof dat het opheffen van alle spoorwegovergangen niet de oplossing is, omdat er ook meer doden vallen bij de bewaakte overgangen. Het neerzetten van lichten alleen helpt niet. Dan kom je bij het helemaal opheffen, maar dit betekent dat je op heel veel plekken in Nederland het spoor een gemeente of andere dingen helemaal laat doorsnijden. Het is de vraag of je dat wil. Het belangrijkste is om met elkaar te bekijken hoe je ervoor kunt zorgen dat die onbewaakte overgangen zo veilig mogelijk worden gehouden. Dit zit in de programma's waar wij nu al mee bezig zijn. Om die reden ontraad ik de motie. Mijns inziens is het namelijk niet de oplossing dat alles wordt opgeheven.

Ik kom bij de motie-Bashir op stuk nr. 35 over het plan van aanpak voor de matrixborden. Ik vind het heel vervelend, maar het is nu inderdaad twee keer voorgekomen dat de verkeerssystemen niet werkten. Ik zal ook een brief naar de Kamer sturen over wat ik daarmee moet doen. In deze motie wordt verzocht om bij voorbaat met een plan van aanpak te komen waarmee de betrouwbaarheid van het verkeerssysteem zal toenemen. Daarom ontraad ik deze motie. Ik stuur de Kamer een brief. De Kamer heeft daarom gevraagd en ik heb die al toegezegd. De Kamer kan aan de hand van die brief beoordelen of wat ik doe voldoende is of niet. Het is niet zo dat de heleboel stilligt, waardoor het nu noodzakelijk is om een plan van aanpak te maken. Ik wil het zelf ook opgelost hebben. De motie-Verhoeven c.s. op stuk nr. 36 over de Commissie voor de m.e.r. ontraad ik en ik geef de Kamer daar een redenering voor, want ik stel vast dat er enige verwarring hierover is bij de Kamer. In de motie staat dat de Commissie voor de m.e.r. heeft gezegd dat wij ook serieus de tunnel moeten onderzoeken, maar in de trajectnota/MER is de tunnel al volledig onderzocht. De Commissie voor de m.e.r. zegt niet dat wij de tunnel moeten onderzoeken, maar dat wij een andere presentatie van de resultaten moeten hebben. Wij hoeven dus niet meer onderzoek te doen. Bovendien zegt de commissie dat wij meer gedetailleerd natuuronderzoek moeten doen. De Commissie voor de m.e.r. ofwel de provincie – want die doet natuurlijk de MER-onderzoeken – zegt dat wij dit niet alleen op projectniveau zouden moeten doen, maar ook op planniveau. Daar zijn wij

het echter niet mee eens. Dat beoogde ik net. Dat is namelijk een nieuwe juridische constructie. Dat hebben wij niet eerder zo gezien en daarom zijn wij het daar niet mee eens. Wij geloven ook dat dit niet nodig is. Ik heb in de eerste termijn al gezegd dat het voldoende is onderzocht. Ik ben het dus niet eens met de conclusie van de heer Verhoeven dat ik eerst besluit en dan pas bekijk. Wij hebben alles goed bekeken. Het is inderdaad zo dat er, nadat je een besluit hebt genomen, altijd weer nieuwe dingen naar boven komen. Die moet je altijd blijven bekijken. Dit betekent echter niet dat het besluit toen op onvoldoende gegevens berustte. Het is voor nu voldoende onderzocht. Dit wordt in een volgende fase nader uitgewerkt. Om deze redenen ontraad ik de aanneming van deze motie.

Ik kom nu op de motie-Verhoeven op stuk nr. 37 over de financiële prikkels rondom de A15 en over het aanbesteden van een oeververbinding. Ook deze motie ontraad ik. Ik gaf al aan dat er wat mij betreft voldoende beslissingsinformatie voorhanden is. De tunnel is te duur en de brug kunnen wij goed inpassen. Uiteindelijk hebben wij een bestuurlijk besluit daarover genomen. Het nu aangaan van een open traject, betekent zeker anderhalf jaar vertraging. Dat lijkt mij onwenselijk voor het doortrekken van de A15. Zodra je zo'n open verhaal aangaat, moet je een heleboel andere nieuwe onderzoeken erbij doen en daarom ontraad ik deze motie. Ik kom nu op de motie-Van Gent/Verhoeven op stuk nr. 38 over de bezuinigingen in die zin dat die in de toekomst alleen op de weg en niet op het openbaar vervoer mogen plaatsvinden. Het lijkt mij te vroeg om vooruit te lopen op de eventuele invulling van een bezuiniging. Mocht het zo ver komen, dan zal ik ervoor zorgen dat ik een zorgvuldige afweging maak tussen alle modaliteiten. Overigens wordt er tot 2020 circa 11 mld. geïnvesteerd in het openbaar vervoer en het spoor. Mijns inziens gaat daar dus heel veel geld naartoe. Ik ontraad daarom deze motie.

De motie-Van Gent c.s. op stuk nr. 39 over de kosten van nieuwe en bredere wegen die worden ontworpen met het oog op hogere maximumsnelheden, ontraad ik want zij is overbodig. De kosten voor het invoeren van een maximumsnelheid van 130 km/h heb ik een brief aangegeven. De schatting was 42 mln. voor de luchtkwaliteit als je die snelheid op bepaalde trajecten zou willen invoeren waar op dat vlak een knelpunt zit. Bovendien was het 45 mln. voor het aanpassen van kritische wegontwerpen en 40 mln. extra voor verkeersveiligheid en 5 mln. voor borden. Deze bedragen staan in de brief. Het kan natuurlijk zo zijn dat in de toekomst bij nieuwe projecten meer kosten voor wegontwerp worden gemaakt, maar die nieuwe projecten kennen wij nog niet. Ik ben dus uitgegaan van alle bestaande projecten. Daarnaast geldt dat wij voor alle projecten, ook de lopende, gewoon moeten voldoen aan de wettelijke normen voor lucht en geluid. Ik heb in mijn brief de kosten over de verhoging van de maximumsnelheid naar 130 km/h aangegeven.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ik heb in mijn eerste termijn al gevraagd wat dit betekent voor een stad als Utrecht. De plannen zijn om daar van 80 km/h naar 100 km/h te gaan. Wordt de inpassing die daarvoor nodig is, volledig vergoed? Zijn daar middelen voor?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Per wegdeel hebben wij bekeken – of dit nu in Utrecht is, op de Afsluitdijk of waar dan ook – wat de effecten zijn van 130 km/h op geluid en op uitstoot en of dit past binnen de wettelijk toegestane kaders. Als dit niet het geval is, hebben wij onderzocht welke kosten wij moeten maken om wel binnen die kaders te blijven. Voor de verkeersveiligheid werkt het anders, want daarbij werk je met een model. Wij zullen het daar aanstaande woensdag ook over hebben. Dat model berekent wat elke kilometer snelheidsverhoging met zich brengt aan kosten. Op basis daarvan kun je zien wat je zou willen doen om die risico's weg te nemen. Ook dat is in de brief opgenomen. De

specifieke kosten per gebied kennen wij en die komen voor onze rekening, niet voor rekening van die gemeente.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Hier moet geen misverstand over bestaan. De minister spreekt alleen over 130 km/h, maar ik heb het ook over de snelheidsverhoging van 80 km/h naar 100 km/h. Ik mag aannemen dat dit alles inclusief is, ook voor die categorie?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Het is misschien nog beter of interessanter om te vertellen aan mevrouw Van Gent dat er met SWUNG, de nieuwe wetgeving die net is aangenomen, zelfs meer rekening gehouden wordt met de groei van de automobilititeit dan vroeger. Vroeger werd een weg vastgesteld op het moment dat hij werd aangelegd. Er werd dan gezegd: er rijden ongeveer zo veel auto's overheen en die maken zo veel geluid. Als je echter de SWUNG-grens raakt omdat er na enkele jaren meer auto's over die weg gaan rijden, moet je gaan compenseren. Of je nu van 80 km/h naar 100 km/h gaat of naar 130 km/h, de autonome groei van automobilititeit is überhaupt in die schema's meegenomen. Dat geldt ook voor NSL, de uitstoot. Daarbij wordt een totaalprogramma bekeken waar je uiteindelijk het totaal aan activiteiten in kwijt kunt. Voor NSL wordt naar huidige uitstoot en in de toekomst te verwachten uitstoot gekeken. Ik heb dit allemaal in kaart gebracht om te bezien of het binnen de bestaande grenzen kan. Ik heb weergegeven waar dit kan, waar ik de grenzen raak en welke mitigerende maatregelen ik daarvoor wil nemen.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ik weet nu niet wat ik met mijn motie moet doen. Van de ene kant zegt de minister dat die ondersteuning van beleid is en van de andere kant ontraadt zij de motie. Dat kan ik niet helemaal volgen.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: In deze motie word ik verzocht om een inventarisatie te laten maken van meerkosten van alle nieuwe infrastructuur uit het MIRT als deze ontworpen wordt op basis van hogere maximumsnelheden. Wij hebben voor de huidige wegen al alles gedaan. Voor de nieuwe infrastructuur die wij nu nog niet kennen, kan ik dus ook geen inventarisatie maken. Daarom ontraad ik de motie gewoon. Ik kom nu op de motie-Van Gent op stuk nr. 40. In die motie vraagt mevrouw Van Gent namens de fractie van GroenLinks om geen enkel initiatief te nemen rondom de aanleg van de wegverbinding. Ik heb dit al toegezegd zowel in mijn besluit over de NWO vorige week – dit staat op papier – als in de eerste termijn aangegeven. Deze motie is daarom wat mij betreft overbodig.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Is zij dus ondersteuning van beleid?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik heb het voornemen om iets wat ik al toegezegd heb, overbodig te noemen.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Wij komen nu in een woordspelletje terecht. Als de minister zegt dat dit ondersteuning van beleid is, dan kan ik overwegen wat ik met mijn motie doe. Dat is echt iets anders dan «overbodig».

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Nogmaals, dit staat zwart op wit in de besluitvorming over de NWO. Ik heb dit ook nog een keer genoemd in de eerste termijn. Het is helemaal niet onze intentie om in deze kabinetsperiode of op korte termijn daarna aan zo'n wegdeel te werken. Dat mevrouw Van Gent daar een motie over indient, is aan haar. Ik vind die overbodig.

De **voorzitter**: Kunt u de motie intrekken, mevrouw Van Gent?

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ik zal er een nachtje over slapen.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Nu volgt de motie-Van Gent op stuk nr. 41 over de elektrificatie en de quickscan. Ik heb al eerder gezegd dat ik het ontraad om een quickscan te laten uitvoeren naar de elektrificatie van de verschillende lijnen. Ik heb al gezegd dat er een overzicht wordt gemaakt van de maatregelen die de spoorsector neemt om energiezuiniger te worden en CO₂-winst te behalen. De spoorsector wil in dezen zelfs verder gaan dan het elektrificatiedoel. Ik ontraad dus deze motie.

De laatste motie-Van Gent op stuk nr. 42 over het ecoduct boven A74 in Limburg ontraad ik. Het ehs-besluit is genomen. De ecoducten zijn sowieso zinvol en andere ontsnipperingsmaatregelen ook. Vanwege brede steun vanuit de regio om dit door te zetten en de geplande ecoducten dus te realiseren, hebben wij dit gedaan. Ik wil dit doorzetten. Ik zie ook niet in wat voor effect een inventarisatie daarbij nog zou kunnen opleveren. Daarom ontraad ik deze motie.

De heer **De Rouwe** (CDA): De minister heeft toegezegd om in te tweede termijn terug te komen op N35. Dat was voor mij een zeer aangelegen punt.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ja, excuus. Ik heb de antwoorden op uw vragen daarover hier nog liggen. Dat klopt. Ik ben nagegaan wat er in amendement van december 2009 stond. Daar stond inderdaad in dat er een verkenning moest worden gestart ten behoeve van de N35 Wijthmen–Nijverdal. Het uitgangspunt is dat de regio bij deze projecten minstens 50% cofinanciert. Dat staat er ook in. Het lastige is dat Sneller en Beter daarnaast heeft vastgesteld dat er geen erkenning plaatsvindt zonder reële financiering. Laat ik het als volgt oplossen: wij starten een BO MIRT-onderzoek samen met de regio om het probleem in kaart te brengen. Dat hebben wij laatst ook gedaan. Dan bespreken wij ook meteen met de regio of die fiftyfiftyfinanciering tot de mogelijkheden behoort. Ik lees die 50% cofinanciering namelijk in het amendement en neem daarom aan dat die ook behoorde tot de voorwaarden.

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik vraag om coulance, want dat is voor mijn fractie een belangrijk punt.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik probeer juist coulance te betrachten.

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik snap dat de minister op wil schuiven. Ik wil nu niet mijn oordeel geven, in de trant van: dan is het maar klaar. Dit was een amendement. Hier is gevraagd om de verkenning op te starten. De Kamer heeft gewikt en gewogen en besloten dat het destijds tegen de regels in was, maar het besluit is destijds wel bewust genomen en men heeft daar ook geld voor beschikbaar gesteld. Ik wil het niet op de spits drijven. De minister doet dat ook niet en daarom ga ik dat ook niet doen. Ik wacht dat onderzoek af, maar ik geef daarmee niet op voorhand aan dat wij ons dus neerleggen bij het feit dat er geen verkenning komt. Laten wij gewoon maar het proces verder ingaan, want er volgt vast wel weer een voorjaars-MIRT. Dan komen wij terug op dit onderwerp.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Daarom. Volgens mij praten wij enigszins langs elkaar heen. Ik probeerde de heer De Rouwe namelijk juist tegemoet te komen bij dit onderwerp door te zeggen dat ik het misschien geen verkenning noem, maar een BO MIRT-onderzoek, om

binnen de formele Elverdingspelregels te blijven. In het amendement staat echter ook dat er 50% cofinanciering vanuit de regio moet zijn. Het gaat om een fors bedrag, dus wij moeten er ook zicht op hebben dat dit bedrag ook vanuit de regio aan de orde kan zijn. Anders kom ik bij de Kamer terug met de vaststelling dat daar geen steun voor is. Wij gaan dus aan de slag, eerst met het in kaart brengen van het precieze probleem en vervolgens spreken wij over potentiële financiering. Dan komen wij hierop terug in de Kamer.

De voorzitter: Ik dank de minister voor de beantwoording in de tweede termijn. Wij zullen niet reeds morgen, maar volgende week dinsdag, op 20 december over de ingediende moties stemmen.

De minister heeft wel veel moties ontraden, maar ook vijf toezeggingen gedaan. Ik zal die nog even voorlezen. De eerste toezegging: De minister zegt toe de Kamer in januari 2012 te zullen informeren over prioritering van projecten in het MIRT en de Kamer in de toekomst tijdig voorafgaand aan de MIRT-behandeling deze prioritering te doen toekomen.

De tweede toezegging: De minister zegt toe de Kamer nader te informeren over de beslisinformatie inzake nieuwe westelijke oeververbinding en daarbij zal zij tevens ingaan op de chronologie inzake tolheffing en wat daarover is gewisseld met het havenbedrijf Rotterdam. Bovendien zal zij de Kamer informeren over de in een vroeg stadium afgevallen Suurhoffbrug.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus: De tolheffing en de bijdrage van havenbedrijf Rotterdam zijn volgens mij twee verschillende zaken. Ik heb net aangegeven hoe het historisch gezien zat met de tolheffing. Ik zal ingaan op de historie van de bijdrage van Rotterdam. De Suurhoffbrug was ik inderdaad vergeten. De PVV had daar een vraag over gesteld. Dat is een variant die betrekking heeft op een plek waar nu bedrijfsleven is, namelijk chemische industrie. Die industrie kun je niet zo maar verplaatsen. Om die reden is die brug niet meegenomen in het nader onderzoek.

De heer Bashir (SP): Bij de tolheffing ging het ook om de gevolgen van de tolheffing. Wat betekent die voor het gebruik van de Blankenburgtunnel versus het niet gebruiken ervan en versus de Oranjetunnel? Dan kun je ook gewoon alles op een rijtje zetten.

De voorzitter: Zo heb ik de toezegging ook voorgelezen.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus: In algemene zin maakt tol deel uit van de besluitvorming.

De voorzitter: Dan pas ik de tweede toezegging aan en maak ik er drie aandachtstreepjes van. Het eerste aandachtsstreepje is in algemene zin inzake de tolheffing, het tweede gaat over wat er gewisseld is met het havenbedrijf Rotterdam en het derde aandachtsstreepje is dat het goed is dat de minister in haar brief meeneemt hoe het nu precies zit met de Suurhoffbrug. Dan hebben wij dat ook op papier.

De derde toezegging: De minister zegt toe de Kamer in aanvulling op haar brief van 28 november 2011 over de landelijke uitrol van de snelheidsverhoging nader te zullen informeren over de cijfers met betrekking tot stikstof voor wat betreft de verhoging van 80 km/h naar 100 km/h en van 120 km/h naar 130 km/h.

Mevrouw Van Gent (GroenLinks): Voor woensdag.

De voorzitter: Ja, dit laatste zal voor aanstaande woensdag gebeuren, dat was duidelijk.

De vierde toezegging: De minister zegt toe, de Kamer voor de zomer van 2012 te zullen informeren over de uitkomst van het bestuurlijk overleg inzake de verbreding van de A2 in Limburg.

De vijfde toezegging: De minister zegt toe dat zij de Kamer voor de zomer van 2012 zal informeren over de uitkomst van het bestuurlijk overleg inzake de uitdieping van de vaargeul IJsselmeer–Meppel en over de eventuele voorfinanciering door de regio.

De heer **De Rouwe** (CDA): Mijns inziens was er ook een toezegging over «social return». Die heb ik niet gehoord.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Het plan van aanpak komt in het voorjaar.

De heer **De Rouwe** (CDA): Oké, prima.

De **voorzitter**: Dan noteren wij dit ook nog even als toezegging. Er was ook nog een aantal andere toezeggingen op paar kleine dingetjes, maar die hebben wij niet allemaal genoteerd, want de Kamerleden hebben die vast allemaal in beeld. Die komen zeker terug. Bij dezen sluit ik dit notaoverleg. Ik wens iedereen wel thuis.

Sluiting 19.01 uur.

Volledige agenda

1. 33 000-A-3 – Brief regering d.d. 20-09-2011

minister van Infrastructuur en Milieu,
– Het MIRT-projectenboek 2012

2. 33 000-A-20 – Brief regering d.d. 28-11-2011

minister van Infrastructuur en Milieu,
– Uitkomsten Bestuurlijke overleggen MIRT, najaar 2011

3. 2011Z25777 – Brief regering d.d. 09-12-2011

minister van Infrastructuur en Milieu,
– Lijst van vragen en antwoorden inzake het MIRT-projectenboek 2012

4. 31 305–196 – Brief regering d.d. 14-06-2011

minister van Infrastructuur en Milieu,
– Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse (NMCA)

5. 33 000-A-21 – Brief regering d.d. 01-12-2011

minister van Infrastructuur en Milieu
– Afspraken over het programma Beter Benutten in het Bestuurlijk overleg MIRT, najaar 2011

6. 31 305–198 – Brief regering d.d. 11-10-2011

minister van Infrastructuur en Milieu,
– Lijst van vragen en antwoorden over de Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse (NMCA)

7. 2011Z25415 – Brief regering d.d. 07-12-2011

minister van Infrastructuur en Milieu,
– Besluiten prioritaire infrastructuurprojecten in de Zuidvleugel

8. 32 598–3 – Brief regering d.d. 01-09-2011

minister van Infrastructuur en Milieu,
– Reactie op een drietal documenten over de lopende MIRT Verkenning naar een Nieuwe Westelijke Oeververbinding (NWO) bij Rotterdam

9. 32 500-A-99 – Brief regering d.d. 05-07-2011

minister van Infrastructuur en Milieu,
– Quicksan maatregelen kosteneffectieve capaciteitsuitbreiding Valleilijn, motie 32 500 A 31

10. 29 296–24 – Brief regering d.d. 13-09-2011

minister van Infrastructuur en Milieu,
– Planning en meerkosten A2-tunnel Maastricht

11. 33 000-A-4 – Brief regering d.d. 14-10-2011

minister van Infrastructuur en Milieu,
– Meerkosten bij tunnelprojecten

12. 31 801–21 – Brief regering d.d. 19-10-2011

minister van Infrastructuur en Milieu,
– Aanbieding van afschrift van brief aan B en W van de gemeente Schiedam inzake de ontwikkeling van het station Schiedam Kethel. E.e.a. op verzoek van de cie I & M

13. 29 296–25 – Brief regering d.d. 11-10-2011

minister van Infrastructuur en Milieu,
– Derde kwartaalrapportage A2 Leidsche Rijn Tunnel en tijdelijke bypass

14. 28 753–25 – Brief regering d.d. 28-10-2011

minister van Infrastructuur en Milieu,
– Oprichting publiek-private samenwerking (PPS)-Loket

15. 33 000-A-6 – Brief regering d.d. 27-10-2011

minister van Infrastructuur en Milieu,
– Reactie op verzoek commissie over de passeerbaarheid van de Westervoortse brug voor landbouwvoertuigen en vrachtwagens

16. 33 000-A-5 – Brief regering d.d. 25-10-2011

minister van Infrastructuur en Milieu,
– Reactie van de minister op de rapportage «Beoordeling Portway Variant t.b.v. beantwoording zienswijze BVHBB op A13/16». Het Portway alternatief is een onderdeel van een zienswijze op de Trajectnota/MER Rijksweg A13/A16 bij Rotterdam.

17. 31 305–199 – Brief regering d.d. 28-10-2011

minister van Infrastructuur en Milieu,
– Aanbieding KiM-rapport «Mobiliteitsbalans 2011»

18. 29 984–274 – Brief regering d.d. 03-11-2011

minister van Infrastructuur en Milieu,
– Tegemoetkoming aan de toezegging over de activering van Prorail voor de spoorlijnen Arnhem–Winterswijk en Zutphen–Winterswijk gedaan tijdens het AO sppo van 11 oktober 2011

19. 33 000-A-8 – Brief regering d.d. 09-11-2011

minister van Infrastructuur en Milieu,
– Lijst van vragen en antwoorden inzake quick scan maatregelen kosteneffectieve capaciteitsuitbreiding Valleilijn

20. 21 501-33-346 – Brief regering d.d. 17-11-2011

minister van Infrastructuur en Milieu,
– Aansluiting van de Betuweroute in Duitsland en de verdere ontwikkeling van de spoorgoederencorridors

21. 29 984–276 – Brief regering d.d. 11-11-2011

minister van Infrastructuur en Milieu,
– Informatie en uitwerking over enkele toezeggingen gedaan tijdens het Algemeen Overleg van 11 oktober 2011 en toezending overzichtelijk stroomschema met daarop de totale geldstromen van de ministeries van IenM en Financiën naar ProRail en NS