

Vergaderjaar 2013–2014

33 750 A

Vaststelling van de begrotingsstaat van het Infrastructuurfonds voor het jaar 2014

Nr. 63

VERSLAG VAN EEN NOTAOVERLEG

Vastgesteld 4 februari 2014

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu heeft op 25 november 2013 overleg gevoerd met Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus van Infrastructuur en Milieu en Staatssecretaris Mansveld van Infrastructuur en Milieu over het **MIRT**.
(De volledige agenda is opgenomen aan het einde van het verslag.)

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

De voorzitter van de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu,
P. Jansen

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

Voorzitter: De Boer
Griffier: Miserus

Aanwezig zijn elf leden der Kamer, te weten: Bisschop, De Boer, Dik-Faber, Elias, De Graaf, Paulus Jansen, Kuiken, De Rouwe, Smaling, Van Tongeren en Van Veldhoven,

en Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus van Infrastructuur en Milieu en Staatssecretaris Mansveld van Infrastructuur en Milieu.

Aanvang 10.00 uur.

De **voorzitter**: Goedemorgen. Ik heet iedereen van harte welkom. Vandaag staat de behandeling van het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT) op de agenda. We hebben een lange dag voor de boeg. De spreektijden in eerste termijn zijn als volgt: de VVD vijftien minuten, de PvdA vijftien minuten, de SP acht minuten, de PVV acht minuten, het CDA acht minuten, D66 acht minuten, de ChristenUnie vijf minuten, GroenLinks vijf minuten, de SGP vijf minuten, de Partij voor de Dieren drie minuten, 50PLUS drie minuten en het lid Bontes ook drie minuten.

Ik stel voor om in de eerste termijn per spreker drie interrupties toe te staan. We zullen kijken hoe het loopt, maar we proberen voor de lunchpauze de eerste termijn van de Kamer afgerond te hebben. Ik verzoek de leden om interrupties te beperken tot het stellen van een vraag ter verduidelijking. Het fundamentele debat heeft immers in feite al tijdens de begrotingsbehandeling plaatsgevonden.

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik vind het prima dat drie interrupties worden toegestaan. Iedereen zal het ermee eens zijn dat we proberen om de eerste termijn voor de lunch af te ronden. Daar zullen we ons best voor doen, maar hier vindt ook een debat op hoofdlijnen plaats. Ik zou het normaal vinden als een Kamerlid niet alleen een vraag kan stellen, maar ook een partij kan vragen naar beloften die zijn gedaan of wat dan ook. Dat hebben we de afgelopen 30 jaar gedaan en dat zou ik willen blijven doen.

De heer **Elias** (VVD): Ik heb een heel ander punt van orde. Mogen wij onze spreektijd in eerste termijn iets laten uitlopen en het teveel in mindering brengen van de tweede termijn?

De **voorzitter**: Ja, dat is mogelijk.

De heer **Elias** (VVD): Dank u wel.

De **voorzitter**: De heer De Rouwe legt eigenlijk uit wat ik heb gezegd. Ik wil de leden verzoeken om de interrupties te beperken tot het stellen van vragen. Politieke vragen zijn natuurlijk altijd toegestaan. Het is hier echter soms ook de gewoonte dat men bij een interruptie lange verhalen afsteekt en zich niet beperkt tot het stellen van een vraag. De eerste spreker is de heer Smaling van de SP.

De heer **Smaling** (SP): Voorzitter. Vorige week hadden wij een wetgevingsoverleg over waterveiligheid. De Minister beëindigde haar betoog over dijken, keringen en nevengeulen toen met de verzuchting: volgende week willen jullie toch allemaal een tunnel. Laat dat nou niet het geval zijn. De SP kan instemmen met een aanzienlijk deel van het altijd weer lezenswaardige MIRT Projectenboek, maar niet met alles. Om het Infracfonds niet te overvragen, stellen wij voor om een aantal zaken niet te doen en om andere zaken wel te doen of versneld te doen. Mede gelet op

de bezuinigingen op dit fonds, is het de inzet om een aantal knooppunten aan te pakken die op korte termijn een zo groot mogelijk effect hebben. Ik wil eerst een paar algemene vragen stellen. De mobiliteit groeit minder hard en is gezien de vergrijzing hiervan beter uitgesmeerd over de dag. Een rapport van het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL) en een mobiliteitsmonitor laten dat zien. Wordt het niet tijd om dit onder ogen te zien, om meer op onderhoud en finetuning in te zetten en de grote, megalomane zaken achterwege te laten? Ik hoop daar echt op, want vrouwen luisteren doorgaans beter dan mannen en zijn minder geneigd om overal een voetafdruk achter te willen laten. Wij spreken hier over besluiten die grotendeels onomkeerbaar zijn. Natuur wordt niet tijdelijk, maar voorgoed verwoest. De aanleg van grote infrastructurele werken is niet hetzelfde als een langstudeerboete, die je kunt herzien, of een nullijn voor leraren, die je kunt herroepen. Als het aan ons ligt, komt er dus geen Schultz-tunnel en geen station Mansveld Centraal, al klinkt dat laatste natuurlijk best aardig.

De Minister reed pas nog zonder handen over de A10. De technologie staat namelijk niet stil. De invoering van het European Rail Traffic Management System (ERTMS) aan de ene kant en auto's die dicht op elkaar kunnen rijden aan de andere kant: het gaat heel snel. Zager and Evans hadden in 1969 al gelijk in hun liedje «In the Year 2525» toen zij zongen: «Your arms are hanging limp at your sides; Your legs got nothing to do; Some machine is doing that for you».

Moeten wij er niet voor oppassen dat wij de Randstad en het buitengebied te veel van elkaar gaan scheiden zodat daartussen echt een soort breuklijn ontstaat? Anders is dat nu de plek waar de geschudde champagne wordt ontkurkt, terwijl de hele champagne over Oost-Nederland wordt uitgestort in de vorm van goederentransport.

Tol heffen heeft iets elitairs. Laten wij dat niet doen. Een weg is een weg en iedereen moet daarvan gebruik kunnen maken. Hoveniers, loodgieters en pakketdiensten hebben de auto nodig. Het is dus geen luxe om met de auto te rijden. In die zin vinden wij het heffen van tol onjuist. De Wet houdbare overheidsfinanciën (Wet HOF) en de Wet schatkistbankieren, die morgen in de Eerste Kamer voorliggen, hebben dat effect op de investeringsmogelijkheden van de provincies.

Voorzitter, geef mij een seintje als ik bijna door mijn tijd heen ben, want ik ben vrij breedspakig. Ik ga nog in op de projecten.

Het zal de Minister niet verbazen dat wij echt vinden dat de geplande Blankenburgtunnel moet worden geschrapt. Dat scheelt ruim 800 miljoen; dan is de tol er even af gehaald. Deze tunnel is geen noodzaak. De realisatie hiervan is in deze tijd domweg niet meer hard te maken, maar de schade wel. In de Beneluxtunnel zijn niet vaak problemen en als die er zijn worden zij veroorzaakt door drukte op de A15 en de A15 wordt al aangepakt. Op veel thema's wordt wel gekeken naar de effecten van die tunnel, maar heel weinig naar de immateriële schade die deze tunnel tot gevolg heeft voor de bewoners in Vlaardingen, Maassluis en Midden-Delfland. Daar is nog een heel klein stukje groen hart over. Het is het laatste stukje dat niet «verkast, versteend en verwegd» is. Minister, doe het niet!

De A27 verbreden en een dak erboven aanbrengen brengt Amelisweerd dicht bij de stad, maar het is veel goedkoper om eerste de noordelijke randweg Utrecht aan te pakken. Dat scheelt bijna 800 miljoen. Dit project heeft en het vorige project had de warme belangstelling van de Partij van de Arbeid. Daar moet toch het een en ander te halen zijn. Pak misschien wel de Merwedebrug bij Gorinchem aan – dat is een bekende flessenhals – maar ga niet voor het traject waarbij twee Boeings 747 naast elkaar kunnen landen zonder elkaar te raken.

De A15 doortrekken naar de A12 heeft ook niet echt onze voorkeur. Daar moet dan zwaar tol geheven worden, een zwaardere tol dan bij de tunnel. Waarom zouden we dat doen? We komen weer met een alternatief: pak

het traject Tiel-Valburg aan. Dat is een druk traject. Het rivierenland is slecht ontsloten, ook door de ligging natuurlijk. Kijk ook eens naar het punt waar de A1 en de A30 bij elkaar komen. Dat is ook mede door de aansluiting op de A12 onderhand een echt knelpunt aan het worden. Ik stap over naar de zaken die onder de Staatssecretaris vallen. De aansluiting tussen Roodeschool en Eemshaven is prima, maar kijk ook naar de andere hoeken van het land waar de vraag behoorlijk groter is dan het aanbod. Ik heb het nu over de Achterhoek en over Limburg. Het traject Roermond-Nijmegen moet in onze ogen flink naar voren worden gehaald, waardoor we over een dubbel geëlektrificeerd spoor van Maastricht naar Arnhem kunnen rijden. Ik kijk ook naar Winterswijk-Zutphen en Winterswijk-Arnhem. Dit heeft al aandacht van het Rijk, maar de oostelijke mijnstreek loopt achter en heeft de liefde van het Rijk nodig. De driehoek tussen Chemelot, Maastricht en Aken moet echt opgetild en door ons allen omarmd worden.

We gaan nog spreken over de goederenroute. Ik kan daar een heel verhaal over houden; dat zullen anderen ook doen. Ik ben blij dat ik niet aan de Sonsbeeksingel in Arnhem woon en daar 40 of meer goederentreinen per dag bijna kan aanraken. En dan heb ik het alleen nog maar over Arnhem. Waarom zo'n «MER'etje» voor een achterregio, terwijl je in feite integraal naar het probleem moet kijken? Arnhem-Dieren, een bijna geheel stedelijke omgeving, is in de eerste MER nog helemaal niet verdisconteerd. Het ongeluk bij Borne heeft natuurlijk niets met dit punt te maken, maar het laat wel zien dat de vrees van de mensen terecht is. Graag zie ik dat de Staatssecretaris hier nog eens naar kijkt.

Laat het varen, zo menen wij. De binnenvaart verdient meer aandacht. Overijssel heeft een uitvoeringsplan voor de binnenvaart liggen dat ik graag onder de aandacht van de Staatssecretaris wil brengen. Er zit 30 kilometer tussen het Twentekanaal het Mittellandkanaal. Voor het verbinden van deze kanalen kun je Europees geld krijgen. Het TNO-rapport over de binnenvaart laat mogelijkheden zien, maar het is toch deels gebaseerd op oude gegevens. Actualiseer dit, en kijk er nog eens naar.

De binnenvaart moet meer perspectief geboden worden. In het MIRT Projectenboek staat een nogal hosannaverhaal over de binnenvaart. Mijn observatie is toch dat de binnenvaart het moeilijk heeft. Het is geen sector waarin doorsneemarktwerking kan plaatsvinden. Je kunt het schip niet zomaar wegdoen. Dan heb je gewoon geen business meer. Graag hoor ik een appreciatie van de Minister over de binnenvaart. Het kleinste schip heeft toch al gauw zestien keer zoveel vracht als een vrachtwagen. Vooral de kleine schepen kunnen straks makkelijker onder de bruggen door en kunnen verder het achterland in. Ik wil van de Minister horen waar zij op dit moment staat. Er zijn veel zaken die spelen: ligplaatsen, loopbruggen handhaven, problemen met wachttijden. Ik weet dat dit zich in de warme belangstelling van de Minister mag verheugen, maar die warmte zie ik graag met nog een paar graden toenemen. Ik wil de Minister ook vragen om het Breëddiep te verbreden. Dat is namelijk te smal.

Wat zijn de ambities van het Rijk met de N35 en de N65? Het plan voor de N65 steunen wij, maar daar moet geen Berlijnse Muur van worden gemaakt. Pas dat nou helemaal volgens Elverding in, en neem een voorkeursbesluit dat helemaal wordt gedragen door Vughtenaren en andere mensen in de omgeving, want het kan ook een hele hoop fijnstofproblemen geven. Ga dat niet wegsaldere in het NSL. Het zijn reële problemen, maar het verkeersprobleem is ook reëel.

Wat is de ambitie van de Minister voor het traject Zwolle-Almelo op de N35? Gelukkig gaat het verkeer niet meer dwars door Nijverdal heen, maar het loopt daar toch wel aardig vast.

De **voorzitter**: U hebt nog één minuut.

De heer **Smaling** (SP): Kleine stationnetjes, tussen Weert en Roermond, tussen Apeldoorn en Amersfoort: als het kan, denk erover na. Station Emmen Zuid: fijn dat het er is, maar het ligt wel helemaal daar waar niemand woont.

De **voorzitter**: Dat was een rondje Nederland in acht minuten. Dan is nu het woord aan de heer De Rouwe. We zullen eens zien wat voor rondje Nederland dat wordt.

De heer **De Rouwe** (CDA): Voorzitter. Ik druk de stopwatch in. Het is een beetje «oude tijden herleven», want normaal gesproken zitten de grootste fracties, de regeringsfracties, helemaal vooraan. Tegenwoordig wordt kennelijk een andere volgorde gehanteerd. Dat geeft niet, ik wil best met de heer Smaling de spits afbijten.

Het CDA heeft al een paar keer gezegd dat het kabinet echt op de verkeerde weg is met de heel forse bezuinigingen op de infrastructuur. De afgelopen maanden is voor een bedrag van 8 miljard verbubeld, weggeven, geschrapt, uitgesteld, noem maar op. Dat gaan we de komende jaren fors merken. Het KiM-rapport «Mobiliteitsbalans 2013» hebben wij al gezien. Het gaf eerder dan verwacht een winstwaarschuwing gaf voor de automobilist: vanaf volgend jaar gaan de files toenemen. Aan de Minister vraag ik of de cijfers van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) al zijn verwerkt in het MIRT. Of gaat de Minister het gevecht aan met het KiM, gaat zij het KiM verslaan doordat zij de filecijfers aanpakt? Gaan die cijfers op onwaarheden berusten of gaan die uitkomen? Hoe gaat de Minister daar nu op anticiperen?

Ook ik wil de naam van het MIRT graag veranderen. Ik wil er één letter aan toevoegen en het geheel wijzigen in het VBVVV, dat staat voor «VVD-boulevard van verbroken verkiezingsbeloften». Dit hele schema bestaat namelijk uitsluitend uit projecten die in het verleden allemaal heel belangrijk waren, maar nu worden doorgeschoven of niet doorgaan. Nog erger: er komt geen geld bij, zoals vaak is beloofd, maar er gaat heel veel van af. Ik overweeg een motie in te dienen, maar ik ben natuurlijk altijd benieuwd wat de Minister vindt van VBVVV in plaats van MIRT.

Ik ga in op een gebied waar de druiven wel een beetje zuur zijn. Het betreft de tolheffing, en dan met name in het gebied Arnhem-Zevenaar. In het rondje Nederland zou je dit ook «smurfenland» kunnen noemen. Daar gaan mensen zich straks namelijk echt blauw betalen, en dat komt niet alleen omdat de regio heel fors bijdraagt voor de A15. De regio betaalt namelijk bijna een half miljard euro bij. 400 miljoen zit erin. Daarbovenop krijgt iedereen een witte muts op, want iedereen die er straks gaat rijden door de verbeteringen, die er nodig zijn, gaat ook fors betalen. In het algemeen kan ik mij heel goed voorstellen dat tol wordt geheven. Als de overheid er alles aan doet om geld beschikbaar te stellen voor infrastructuur maar de ambities nog steeds niet haalt, dan kan zij soms een extra bijdrage vragen. Maar hoe kan zij nou voorkomen dat de tol in het ene gebied komt te vervallen, terwijl die hier blijft staan? Het CDA wil dat blijven aanklaarten. Ook in dit gebied zullen mensen namelijk gaan omrijden. Daardoor zullen zij het onderliggende weggennet forser belasten. Dat kan toch niet de bedoeling zijn? Is de Minister bereid tot een heroverweging van deze plannen, misschien in samenspraak met de regio?

Hoe zit het nu met de gelden die nog niet ingeboekt zijn, of met de gelden die juist wel beloofd waren, maar van de kaart zijn verdwenen? Ik noem bijvoorbeeld de 300 miljoen euro uit de maartbrief van de heer Dijsselbloem. Ineens kwam het kabinet met het voorstel om het grote verlies op infrastructuur te compenseren. De A12 zou versneld worden aangelegd, er zou iets met parkeerplaatsen zijn en met de Velsertunnel en de A27. Hoe zit het nu precies? Welke plaats krijgen deze projecten nu in het MIRT? Dat is mij erg onduidelijk. Hoe zit het met andere rekeningen die nog op het

MIRT drukken? Ik denk aan het Fyra-debacle, waarvoor het MIRT mogelijk moet bloeden, maar ook aan de bedragen die nog niet zijn ingeboekt of aan de overboeking door Minister Schultz. Zij zegt terecht dat zij extra projecten op de markt gaat uitzetten zodat deze bij vertraging versneld kunnen worden ingezet. Ik vind het een verstandig besluit. Ik vind het ook slim, maar wat nou als die markt heel erg honger heeft en alle projecten opneemt? Wat zijn dan de spelregels? Ik zou heel graag uiterlijk dit voorjaar al willen weten wat voor de komende jaren de planning is met al die rekeningen die hier nog liggen, die nog niet vereffend zijn en waarvan de Rekenkamer nog niet weet waar die aan toe zijn. Graag hoor ik een toezegging op dit punt.

Ik ga in op een aantal projecten.

Ik en vele anderen zijn op bezoek geweest bij mijn oud-collega, de heer Aptroot, in Bleizo. Kan de Staatssecretaris zeggen wat in dezen de laatste stand van zaken is? Komt dit station er en zo ja, wanneer?

Ik wil ook iets zeggen over de N65 Vught-Helvoirt en de startbeslissing. De Fietsersbond en Wandelnet tonen naar mijn mening duidelijk aan dat daar de belangen van fietsers en voetgangers vergeten zijn. Dit is een goede casus voor barrièreproblematiek, zo zou ik willen stellen. Omdat het MIRT veel meer behelst dan alleen maar de aanleg van infrastructuur en ook ziet op de omgeving daaromheen, vraag ik of het klopt dat de wandelaars en fietsers hier vergeten zijn. Is er nog ruimte om met deze partijen in gesprek te gaan om tot een oplossing te komen?

Ik ga in op het spoor; ik haal er een aantal zaken uit. Ik zie hier ook gedeputeerden zitten uit een gebied met een behoorlijke ambitie, namelijk Limburg. Hoe staat het nu met het grensoverschrijdend goederenvervoer tussen Heerlen en Aken? Welke afspraken zijn nu gemaakt? Gaan we nu echt doorpakken? Wanneer komt wat op het kleed? Ik zet de Staatssecretaris opnieuw aan het werk. Wat gaat er nu gebeuren? Wij willen het signaal geven dat dit goed en constructief met de regio moet worden opgelost. Pak door, een tandje erbij. Wat kan er nog gebeuren en wat kunnen wij verwachten? Ik wacht de reactie wel even af.

Over de N35 is vaak gesproken. Ook is vaak gezegd dat de problemen in dezen worden opgelost. Zou de N35 niet op het lijstje kunnen komen met aanbestedingsmeevallers, zodat wij die in 2014 kunnen aanleggen zoals is afgesproken? Wat vindt de Minister van het idee om de N35 gewoon in 2014 aan te leggen? Het geld ligt namelijk al op de plank. We moeten nu overgaan tot uitvoeren. Deelt de Minister met het CDA de opvatting dat op die mooie snelle weg die er straks komt – twee keer twee – geen stoplichten thuishoren? Gaan we dat nog oplossen? Ik denk nu aan de ongelijkvloerse kruising. Graag hoor ik een toezegging van de Minister op beide punten. Ik overweeg daar een motie over in te dienen.

Over de rode diesel zal nog vaak gesproken worden. Ik wil graag van de Staatssecretaris weten welke verkenning zij met de provincie gaat uitvoeren om te achterhalen of de problematiek van het spoor in de regio is op te lossen. Ik wil de Staatssecretaris ook vragen of zij de Kamer betreft bij de risico-inschatting, namelijk dat er op het spoor best wel een paar klappen gaan vallen waar nog niet over gesproken is. Ik denk hierbij aan de ov-jaarkaart, die misschien niet doorgaat, maar ook aan de rodedieselproblematiek.

De **voorzitter**: U hebt nog een minuut.

De heer **De Rouwe** (CDA): Dat klopt, dank u wel.

Kan de Minister of de Staatssecretaris de Kamer duidelijker informeren over de rodedieselproblematiek? Wil zij die echt oplossen, of wil zij die alleen in kaart brengen? Het is mijn stelling dat deze al in kaart is gebracht.

Ik ga in op de binnenvaart en de sluis Lemmer en Weurt. Het desbetreffende plan gaat 300 miljoen kosten. Het moet gebeuren, maar volgens mij

staat dit nog niet in het MIRT voor 2028. Klopt dat? Komt die sluis er wel in? Hoe staat het met de bediening van de sluis? Heeft de Minister inmiddels met alle regio's een deal gesloten? Kunnen wij tegen onze binnenvaartschippers zeggen dat zij kunnen blijven varen omdat er geen onnodige vertraging komt?

Ik wil nog op twee puntjes ingaan. Het eerste is de toekomst van het fietsen. Ik heb net al de N65 genoemd, maar ook de snelfietsroutes. Kan er voortaan een toekomstagenda komen en wil de Minister de onderwerpen die daarop staan, samen met de betrokken partijen oppakken en telkens in het MIRT laten terugkomen?

Het laatste punt is het goederenvervoer in Oost-Nederland. Mijn fractie wil ervoor pleiten dat het recente voorstel uit de regio en van het Havenbedrijf om hiernaar te kijken, wordt betrokken bij de alternatieven. Hierop hoor ik graag een toezegging van de Staatssecretaris. Wij zijn daar best wel van gecharmeerd.

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie): Ik haak even aan bij het laatste punt van de woordvoerder van het CDA. De goederenroute in Oost-Nederland baart ons beiden zorgen. De ChristenUnie heeft met instemming gelezen dat de provincies en het Havenbedrijf willen kijken naar de mogelijkheden voor een noordelijke aftakking van de Betuweroute. Het Havenbedrijf heeft nu echt gezegd dat het gaat betalen. Dat juich ik natuurlijk van harte toe, maar dat zou het ook doen bij de Blankenburgtunnel. Hoe kunnen wij er nu voor zorgen dat dit soort beloften van het Havenbedrijf gestand wordt gedaan? Ik hoop uiteraard net als het CDA dat de coalitie deze plannen gaat omarmen.

De heer **De Rouwe** (CDA): De vraag is hoe wij ervoor kunnen zorgen dat het Havenbedrijf zijn belofte om mee te betalen aan de Blankenburgtunnel gestand doet.

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie): En de noordelijke aftakking van de Betuweroute. Dat wordt nu ook beloofd.

De heer **De Rouwe** (CDA): Dat zijn inderdaad twee verschillende dingen. Ik heb gezien dat de provincies eventueel willen bijdragen aan een noordelijke aftakking. Volgens mij heeft het Havenbedrijf gezegd dat het mee wil denken. Zo heb ik de berichten althans gelezen. Als dat incorrect is, hoor ik dat graag, maar volgens mij ligt het dus anders. Ik hoopte al dat ik geïnterrumpeerd zou worden over de Blankenburgtunnel. Ik had erg weinig spreektijd; dan moet je een trucje vinden. De heer Van der Ham, oud-Kamerlid van D66, voerde afgelopen week een heel eerlijk betoog. Hij zei dat Kamerleden vaker hun twijfel moeten laten merken. Laat ik van mijn hart geen moordkuil maken: het CDA heeft altijd een voorkeur gehad voor de Oranjetunnel, omdat de regio hierdoor minder wordt belast. Wij hebben echter ook moeten constateren dat tot op heden uit de berekeningen blijkt dat de Blankenburgtunnel fors goedkoper is. Laat ik daar eerlijk en duidelijk over zijn. Twee jaar geleden hebben wij ingestemd met de Blankenburgtunnel op voorwaarde dat deze grotendeels zou worden overkapt. Wij vonden dat de regio oprecht te hoop liep tegen het kwetsbare gebied, dat in onze ogen te fors zou worden aangetast. Ik ben benieuwd of de Minister het plan van het CDA voor extra geld om zo veel mogelijk te overkappen, kan realiseren. Als dat niet het geval is, dan zal het CDA de plannen voor de Blankenburgtunnel heroverwegen. Ik moet eerlijk zeggen dat wij ervoor hebben gekozen om onder die voorwaarde in te stemmen met de Blankenburgtunnel. We zien immers dat het verkeer er nu al steeds vaststaat. Ik houd echt mijn hart vast. Gelet op alle bezuinigingen die het kabinet heeft gedaan, ben ik bang dat het verkeer daar over vijf jaar weer vaststaat en dat vind ik ook niet

wezenlijk. Het is echter ook een dilemma voor onze fractie, en dat heb ik met deze woorden geschetst.

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie): Nou, waar een interruptie al niet toe kan leiden. De CDA-fractie biedt een opening voor het heroverwegen van de Blankenburgtunnel. Ik hoop dat ik haar er in het debat van kan overtuigen dat de Oranjetunnel toch echt een betere keuze is. Ik heb begrepen dat het Havenbedrijf overweegt om inzake het goederenvervoer in Oost-Nederland mee te betalen, maar laten we de reactie van de Staatssecretaris hierop afwachten.

De heer **De Rouwe** (CDA): De Blankenburgtunnel is fors goedkoper. Daar hebben we allebei tot op heden mee te maken. Als het tegendeel wordt bewezen, sta ik daarvoor open, maar tot op heden is dat niet zo. Ik zeg er ook eerlijk bij dat je, als je de Oranjetunnel heel belangrijk vindt, daar ook geld voor opzij moet leggen. Die tunnel is gewoon duurder. In tegenstelling tot Oost-Nederland, waar men wel vaak geld op het kleed legt, heeft de regio hiervoor niet de portemonnee getrokken. Ik heb oprecht veel waardering voor de manier waarop de ChristenUnie de afgelopen maanden bij het kabinet is aangeschoven, maar ook daarbij werden prioriteiten gesteld. De ChristenUnie heeft daarbij geen extra geld beschikbaar gesteld voor bijvoorbeeld de Oranjetunnel. Sterker nog, de forse bezuinigingen op infrastructuur zijn niet voor een kwart of voor een ander deel teruggedraaid. Ook de ChristenUnie zal dus moeten zeggen waar de Oranjetunnel van betaald moet worden als daarvoor wordt gekozen. De ChristenUnie heeft er immers willens en wetens voor gekozen om 8 miljard te bezuinigen op de infrastructuur.

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie): Dit is een beetje uitlokking. Ik maak bezwaar tegen de opmerking van de CDA-fractie dat de ChristenUnie door het Herfstakkoord te tekenen zou instemmen met de plannen van het kabinet op het punt van de infrastructuur. De ChristenUnie heeft ingestemd met de zaken die in het Herfstakkoord zijn opgeschreven. Hoe de bezuinigingen op de infrastructuur uiteindelijk zullen uitvallen, is onderdeel van het debat. Dat wil ik hier wel even rechtzetten. De ChristenUnie stemt dus niet op voorhand in met de plannen van dit kabinet.

De **voorzitter**: Er zijn geen interrupties meer voor de heer De Rouwe? Mevrouw Van Veldhoven, aan u het woord.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): De andere mevrouw Van Veldhoven. Het blijft lastig, voorzitter.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Mevrouw Van Tongeren van GroenLinks lijkt blijkbaar op mevrouw Van Veldhoven. De heer De Rouwe zei dat je af en toe twijfel moet toelaten. Ik twijfel over het volgende. Voor veel geld hebben wij de Betuweroute voor het goederenvervoer aangelegd. De Betuweroute, die bij Zevenaar over de grens gaat, wordt nog lang niet volledig gebruikt, maar nu wordt alweer gesproken over een nieuwe aftakking. Waarom moeten de bewoners in Oost-Nederland de last dragen van goederenvervoer door de steden en waarom moet de Nederlandse belastingbetaler gaan dokken voor een noordelijke aftakking in plaats van dat wij er gewoon voor zorgen dat de huidige Betuweroute beter wordt benut en de flessenhals bij Zevenaar wordt opgelost? Waarom is dat geen optie waar het CDA misschien naar wil kijken?

De heer **De Rouwe** (CDA): Volgens mij was GroenLinks in het verleden altijd tegen de Betuweroute, maar ik hoor dat zij er nu volledig voor is.

Prima. Het CDA was, is en blijft voorstander van een Betuweroute, want dan hoeft het goederenvervoer niet door bewoond gebied. Helaas was het soms nodig om mensen daarvoor uit te kopen. Mevrouw Van Tongeren vertelt hier een sprookje; wij kregen ook een toverstafje uitgereikt. Als de Betuweroute volledig wordt benut, is er nog steeds een tekort aan capaciteit. Dat moeten wij toch op de een of andere manier oplossen. We moeten dus ergens zeggen hoe het wel moet. Of roept GroenLinks dat het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer, waardoor veel meer personen over het spoor vervoerd kunnen worden, niet doorgaat? Dat hoor ik echter niet. Wij moeten kiezen voor omleiden omdat de partijen ter linkerzijde zeggen dat meer mensen met de trein moeten reizen. Dat is prima, maar dan moeten die partijen ter linker zijde ook zeggen waar het goederenvervoer, dat nu vaak door bewoond gebied in de Randstad plaatsvindt, dan naartoe moet. Het is het een of het ander. Of je bent voor spoor en dan geef je aan hoe je dat accommodeert, of je bent tegen spoor en dan houd je het verhaal dat ook niet door Oost-Nederland wordt gedenderd. GroenLinks pleit hier echter altijd voor meer treinen, maar als het erop aankomt, wordt gepiept dat het niet leuk is. Dat gaat echt niet. Vertel dan het verhaal eerlijk. De Betuwelijn en de binnenvaart moeten optimaal worden benut en het restje dat dan over is, moet zo min mogelijk door bewoond gebied. Dat is het standpunt van het CDA.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Er zat een heleboel in dat antwoord, plus een verwijt dat wij ons neerleggen bij de huidige Betuweroute. Wij hebben ons daar inderdaad tegen verzet. De route bestaat echter; laten wij die dan ook optimaal benutten. Ik heb nog geen helder antwoord gehoord op de vraag waarom je niet de hele Betuweroute maximaal moet benutten en ervoor moet zorgen dat de flessenhals bij Zevenaar wordt opgelost voordat de bewoners in Nederland of de portemonnee moeten trekken of de overlast moeten nemen van een extra aftakking.

Met het andere punt, het maximaal gebruiken van de mogelijkheid om over water te vervoeren, ben ik het roerend eens. In de prognoses en scenario's zie ik voorlopig nog geen klem als de Betuweroute maximaal wordt benut, maar daar komen wij nog niet eens bij in de buurt.

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik zie die klem voorlopig ook niet, maar wel in de toekomst, en daar spreken wij vandaag over. Wij kijken vandaag tien, twintig jaar vooruit. Iedereen die roept dat dit voorlopig niet aan de orde is, heeft helemaal gelijk, maar als je het daarbij laat, steek je je kop in het zand. We moeten erkennen dat als we de Betuwelijn maximaal benutten, we nog steeds een probleem hebben. Bovendien is er aan Nederlandse zijde best nog wel wat capaciteit. Daar kunnen 200 of 300 treinen per dag gaan rijden. Die rijden er nog niet. Er dus nog heel veel groeicapaciteit. Wij kunnen helaas niet uitsluiten dat wij in de toekomst, over 10, 20 of 30 jaar, meer mogelijkheden voor vervoer nodig hebben. Er zijn voorts een aantal afspraken aan de Duitse zijde gemaakt. Ik ben benieuwd of mevrouw Van Tongeren die betreft bij haar overwegingen en of zij die afspraken überhaupt kent. Met Duitsland zijn immers afspraken gemaakt over meer varianten van het spoor. Ik snap dat dit hier geen prioriteit heeft, maar in Duitsland wonen ook heel veel mensen en ook daar zijn afspraken gemaakt over een maximale groei van het goederenvervoer. Daar zijn gewoon plafonds aan verbonden. De Nederlandse en de Duitse overheid hebben hierover een deal gesloten. Als die plafonds straks overschreden worden, moet het vervoer op een andere manier geacommodeerd worden. Laat er geen misverstand over bestaan dat het CDA duidelijk is over de Betuweroute. In tegenstelling tot GroenLinks, was en is het CDA daarvoor. Wij vinden dat deze optimaal moet worden benut en dat alles wat overblijft via de binnenvaart moet. Wat daarna nog over is, moet zo min mogelijk door bewoond gebied gaan.

De heer **Elias** (VVD): Tot mijn groot genoegen hoor ik de heer De Rouwe een paar keer zeggen dat hij het eerlijke verhaal verkondigt. Dat is een beleidswijziging in zijn optreden die ik zeer toejuich. Ik wil hem dringend uitnodigen om, als hij de komende jaren spreekt over het MIRT, vast te stellen dat er van 2014 tot 2028 ieder jaar gemiddeld nog 6,5 miljard wordt uitgegeven en dus het eerlijke verhaal te vertellen in plaats van de zaken anders voor te stellen, zoals hij regelmatig doet.

De **voorzitter**: De heer De Rouwe gaat in op de uitnodiging.

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik ga allereerst iets over de uitnodiging zeggen. Ik vind het fijn dat de heer Elias voor het eerst in drie maanden een interruptie plaatst in een betoog van het CDA. Dat betekent immers dat er niet alleen op radio en tv, maar ook in publieke debatten geluid uit kan komen. Hier hoort het debat immers te worden gevoerd.

De heer **Elias** (VVD): Dan bent u niet bij andere begrotingsbehandelingen.

De **voorzitter**: De heer De Rouwe.

De heer **De Rouwe** (CDA): Voorzitter, u bedoelt dat ik nog steeds het woord heb. Ik hoorde ook iemand ertussendoor komen. Ik heb voorgesteld om de naam van het MIRT te veranderen in het VBVVV, de VVD-boulevard van verbroken verkiezingsbeloften. Dat heb ik gedaan omdat de VVD in acht maanden tijd 8 miljard door het gootje heeft laten lopen. Op infrastructuur is 8 miljard bezuinigd. Dat zullen wij de komende jaren tot 2028 elke keer gaan voelen. Alle files die gaan ontstaan, zullen een directe link hebben met de verbroken VVD-verkiezingsbeloften. Ik weet dat de heer Elias het niet leuk vindt dat ik het zeg, maar ik weet wie vanaf 2015 de schuldige is.

De heer **Elias** (VVD): Dit is uitlokking, dus dit telt niet als een interruptie.

De **voorzitter**: Dat bepaal ik wel.

De heer **Elias** (VVD): De heer De Rouwe heeft regelmatig gezegd dat 8 miljard is geschrapt in acht maanden. Dat doet hij nu weer. Dat is een verbaal handigheidje waarmee hij doet alsof er 1 miljard per maand is weggespoeld. Dat heeft hij letterlijk zo gezegd. Daar heb ik hem in het debat wel degelijk op gewezen, in tweede termijn, maar toen was hij iets te druk met zijn moties bezig. Het gaat erom dat wij in Nederland de waarheid moeten vertellen. Ja, er is geschrapt op infrastructuur. Nee, dat is niet leuk. En ja, dat was nodig om de schatkist op orde te brengen. Als de heer Rouwe ervan maakt dat 8 miljard is bezuinigd in acht maanden, dan is dat een valse voorstelling van zaken. Ik blijf daartegen opkomen zo vaak ik dat wens. Hij moet het eerlijke verhaal vertellen en dat is ...

De **voorzitter**: Wilt u een vraag stellen?

De heer **Elias** (VVD): Nee, want ik reageer op een uitlokking door de heer De Rouwe. En dat is dat er in Nederland van 2014 tot 2028 6,5 miljard beschikbaar is voor infrastructuur. Dat zijn de feiten.

De heer **De Rouwe** (CDA): Zolang de heer Elias in dezen woordvoerder is – ik heb uitgerekend dat dit acht maanden is – is er onder leiding van de heer Elias 1 miljard per maand naar andere ministeries gesluisd. Dat is helemaal niet gebeurd om het begrotingstekort op te lossen. Dat is echt weer zoiets waarvan ik denk «kijk dan even wat je doet, en realiseer je dat ook». Die 8 miljard is weggehaald omdat de VVD blunderde met de ziektekostenpremies in december. Toen heeft de Partij van de Arbeid de

VVD op zijn achterste gegeven en gezegd: als wij die plannen moeten aanpassen, dan gaan jullie ook maar fors bloeden en dan gaan jullie maar een kwart miljard structureel inleveren op infrastructuur. Dat is helemaal niet bedoeld om het begrotingstekort op te lossen. Dat is bedoeld om de VVD-blunder van december af te kopen. Met die miljardenbezuiniging op infrastructuur wordt die staatsschuld helemaal niet opgelost. Het enige wat hiermee wordt opgelost is dat er meer melkertbanen komen, want dat was de deal. De miljarden zouden van infrastructuur afgaan en naar sociale projecten gaan van de heer Asscher, om mensen te helpen die hun baan kwijtraken. Dat vind ik echt een stupide voorstel van de VVD. Daarmee worden immers echte banen, die je gebruikt voor de wegebouw nu en in de toekomst, gekaapt en vervolgens wordt gezegd: u krijgt wel een melkertbaan van de VVD en de PvdA, want via Sociale Zaken hebben wij namelijk een potje vrijgemaakt om mensen aan werk te helpen. Nou, ik weet wel wat een wegebouwer zegt als hij de VVD tegenkomt: doe mij maar die echte baan in plaats van die nepbaan via de overheid. Dat zijn de feiten, mijnheer Elias, en daar maak ik mij boos om zolang u hier zit en deze onzin verdedigt.

De **voorzitter**: Ik geef het woord aan mevrouw Van Veldhoven voor haar bijdrage. Zij heeft daarvoor acht minuten.

De heer **Elias** (VVD): Ik wil nog iets terugzeggen.

De **voorzitter**: U hebt bij interruptie al een tweede opmerking gemaakt. Dat ging in tweeën.

De heer **Elias** (VVD): Nee, ik werd aangesproken. Ik wil graag iets terug kunnen zeggen.

De **voorzitter**: Dat mag als u dat heel kort kunt doen, want anders loopt het inderdaad goed uit de klauwen. Het debat dat u beiden voert, is namelijk bekend.

De heer **Elias** (VVD): Ja, maar als er onwaarheden worden verteld, zal ik die toch iedere keer moeten tegenspreken.

De **voorzitter**: U kunt kort reageren.

De heer **Elias** (VVD): Dit is een kabinet van twee polen en dat moest een uitweg zien te vinden. Dat is gebeurd. Dat gaat soms met compromissen die pijn doen. Het CDA zal dat van vroeger nog weten, toen het zelf verantwoordelijkheid droeg. Ik heb de heer De Rouwe geen antwoord horen geven op mijn simpele vraag of het wel of niet waar is dat er van 2014 tot 2028 nog steeds gemiddeld 6,5 miljard naar het Infracfonds gaat. Dat is een simpele vraag. Die kan hij met een eenvoudig ja of nee beantwoorden.

De **voorzitter**: De heer De Rouwe, een simpel ja of nee.

De heer **De Rouwe** (CDA): De weg die het kabinet op het gebied van de infrastructuur kiest, is een doodlopende weg: minder banen, minder wegen, meer bijstand. Het antwoord op de directe vraag is: het klopt dat het kabinet minder geld beschikbaar heeft dan voorheen.

De **voorzitter**: Dan is nu het woord aan mevrouw Van Veldhoven. Zij heeft acht minuten spreektijd.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Voorzitter. Mobiliteit is een dossier waar beweging in zit: het slim gebruik van de tomtom, het nieuwe werken,

afnemend autobezit, toenemend gebruik van carsharing en de komst van de zelfrijdende auto. De Minister zegt dat ook zelf. Verstedelijking en nieuwe technologieën vragen om een nieuwe kijk op bereikbaarheid en om bereikbaarheidsproblemen op te lossen moeten wij naar meer kijken dan alleen naar infrastructuur, aldus de Minister. De uitdaging is om deze visie van de Minister te vertalen naar de kaders waarmee wij binnen het MIRT werken. Daar denkt D66 graag constructief over mee. Veranderend mobiliteitsgedrag leidt immers ook tot andere verkeersgroei en dat zien we terug in de cijfers.

Het dit weekend gepubliceerde rapport van CE Delft over de WLO-scenario's laat zien dat we op dit moment structureel onder het laagste groeiscenario zitten. Dat werpt bij mijn partij de vraag op of ons nationale verlanglijstje nog wel klopt. Moet de volgorde misschien veranderen, of de uitvoering? Knelpunten lijken immers juist mee te vallen, of zijn op andere plaatsen juist erger dan verwacht. D66 wil dat wij de miljarden aan infrastructuurprojecten waarvoor de handtekening nog gezet moet worden, doelmatig worden uitgeven op basis van een realistisch beeld en de laatste inzichten. Het rapport van CE Delft geeft in ieder geval aanleiding om uit te kijken naar de herziene WLO-scenario's, maar laten we in de tussentijd niet stilzitten met wat wij nu weten.

Ik heb daarom de volgende vragen aan de Minister. Kan zij voor de grote projecten waarover komend jaar een besluit worden genomen, een quickscan laten uitvoeren om te achterhalen of zich mogelijk knelpunten voordoen met de MKBA als we inderdaad structureel onder het laagste groeiscenario zitten? Kan de Minister toezeggen dat zij, als de nieuwe WLO-scenario's er volgend jaar zijn, alle infrastructuurprojecten waarvoor nog getekend moet worden en die zich dus in de planfase bevinden, opnieuw tegen het licht zal houden?

Ik ga in op de maatschappelijke kosten-batenanalyse, de MKBA. D66 vindt het ook tijd om naast de WLO-scenario's de MKBA zelf te moderniseren. Hiervoor doen wij twee suggesties. Ten eerste wordt de reistijd binnen de MKBA nu gemeten in voertuigverliesuren, de reistijd tussen knooppunt A en knooppunt B. Voor een reiziger zijn dat echter soms peanuts op zijn hele reis. Bovendien vindt hierbij geen weging van modaliteiten plaats. Gelet op reistijd, winst en drukke trajecten pleit D66 ervoor om in plaats van voertuigverliesuren tussen twee knooppunten uit te gaan van een meer modaliteitneutrale aanpak. Dan blijkt misschien dat de reiziger veel meer gebaat is bij een transferium, een snelbus of een fietspad dan bij een extra strook asfalt.

Ten tweede wordt de leefomgeving meegenomen in de MKBA's, maar er is te weinig onderscheidend vermogen. Onduidelijk is op welke manier en hoe zwaar deze aspecten in de uiteindelijke besluitvorming worden meegewogen. Daarom hebben deze elementen een zwakke positie in de MKBA vergeleken met de effecten die wel makkelijker te kwantificeren en daardoor beter onderling vergelijkbaar zijn. De TEEB-systematiek, The Economics of Ecosystems and Biodiversity, geeft handvatten om dit soort aspecten wel te kwantificeren. Wat is bijvoorbeeld het economisch effect van de leefomgeving op recreatie, vestigingsklimaat en gezondheid of de waarde van een gebied voor waterborging? Is de Minister bereid om te onderzoeken hoe de systematiek van de MKBA's langs deze twee lijnen kan worden versterkt met het oog op het doelmatig uitgeven van het geld dat wij voor infrastructuur beschikbaar hebben?

Het is een grote ergernis van veel automobilisten: ze zijn net opgetrokken naar 130 km/u en dan moeten ze alweer afremmen. Tijdens de begrotingsbehandeling heb ik dan ook voorgesteld om de maximumsnelheid pas te verhogen als je over een langer stuk aaneengesloten dezelfde snelheid kunt rijden. Hiermee komt een oplossing voor die andere ergernis, de onduidelijke bebording, ook een stukje dichterbij. Is de Minister bereid om hiernaar te kijken?

Er is ook een andere snelheidsverhoging, namelijk die op de ringweg van snelwegen. Vorige week werd de gemeente Rotterdam in het gelijk gesteld in de zaak over de snelheidsverhoging op de A13. Daarbij was te weinig rekening gehouden met de gezondheid van omwonenden. De kans is groot dat wat voor Rotterdam geldt, ook voor andere steden geldt. Als de wetgeving bij Rotterdam te ruim is geïnterpreteerd, ligt het voor de hand dat een consistente Minister deze interpretatie ook elders heeft gehanteerd. Om te voorkomen dat alle gemeenten naar de rechter moeten om onderzoek af te dwingen, lijkt het mij verstandig om preventief te handelen. Is de Minister bereid een gezondheidscheck uit te voeren voor de snelheidsverhoging op ringwegen rond de grote steden?

We hebben net al een mooie petitie aangeboden gekregen over de Blankenburgtunnel. D66 is tegen de huidige plannen voor de Blankenburgtunnel. De tunnel heeft negatieve gevolgen voor de leefbaarheid en tast natuur- en recreatiegebieden aan. Bovendien is de infrastructurele opgave in deze regio groter dan alleen het oplossen van de files in de Beneluxtunnel. Daarom zag en ziet D66 meer in het alternatief van de Oranjetunnel. We zijn dan ook graag bereid om op zoek te gaan naar de middelen daarvoor en die daarvoor vrij te maken.

Ik weet heel goed dat de keuze voor de Blankenburgtunnel in het regeerakkoord is opgenomen, maar daar is inmiddels, terecht zou ik graag zeggen, al zo veel voortschrijdend inzicht op toegepast dat het geen uitzondering zou zijn als ook hier eens naar werd gekeken. Het argument dat het in het regeerakkoord staat, heeft men al zo vaak laten vallen dat dit naar de mening van mijn fractie gewoon geen echt argument meer is. Ik vraag de Minister daarom of zij gelet op de nieuwe groeiprognoses en de WLO-scenario's, dit project en de robuustheid van het wegennet in de hele zuidvleugel nog eens tegen het licht wil houden en vandaag hierover geen definitief besluit wil nemen.

De voorzitter: De heer De Rouwe heeft een vraag.

De heer **De Rouwe** (CDA): Die vraag stel ik aan alle partijen die hebben meegedaan aan de heronderhandelingen van het voor de 40ste keer gewijzigde regeerakkoord. Het enige punt dat nog openstaat is de Blankenburgtunnel. Waarom heeft D66 er niet voor gekozen om in de onderhandelingen van haar principe een punt te maken? Waarom is er geen geld vrijgemaakt voor de Oranjetunnel, die inderdaad echt gewoon een stukje duurder is?

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Zoals ik net al heb aangegeven, ga ik graag naar dat geld op zoek. Zodra we zicht hebben op een meerderheid, zet ik me daar graag voor in. Ik constateer alleen dat dit zicht er helemaal niet was, omdat PvdA en VVD tot nu toe niet bereid zijn geweest om te bewegen. De nieuwe cijfers en het rapport van CE Delft benadrukken weer eens extra hoe belangrijk het is om goed te letten op waaraan we ons geld uitgeven. Ik vind dat het enkele argument dat het in het regeerakkoord staat, voor deze twee partijen niet meer zou moeten gelden en dat we met elkaar opnieuw op zoek moeten gaan. Ik kijk graag samen met de heer De Rouwe wat er kan, of we geld kunnen vinden voor de Oranjetunnel of voor een nog betere inpassing om het belangrijke gebied Midden-Delfland beter te beschermen.

De heer **De Rouwe** (CDA): Waarom was dat voor D66 de afgelopen tijd niet de inzet toen het aan de machtstafel zat? Laat ik de vraag anders stellen. Ik sluit niet uit dat D66 met de heer Pechtold voorop de komende tijd opnieuw meepraat. Is dit voor D66 dan ook een punt om met de PvdA en VVD uit te wisselen? Is D66 dan echt bereid om op dit punt extra geld vrij te maken voor infra, in dit geval voor de Oranjetunnel?

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): D66 zet zich altijd in voor natuur en milieu. Het CDA kan ook altijd nog besluiten om wel aan tafel te gaan zitten – alleen met haar steun is er al een meerderheid – om wel mee te praten en hier dan haar prioriteit van te maken. Dan steun ik het CDA daar van harte in. Dat had het CDA kunnen regelen, maar zij vond het niet belangrijk genoeg om te blijven zitten. Dan is dat ook meteen duidelijk. In ieder geval vraag ik de Minister om vandaag geen definitief besluit te nemen en de nieuwe inzichten te betrekken in de heroverweging van dit project. Ik vraag haar ook om te kijken naar de robuustheid van het wegennet in de hele zuidvleugel en dus niet alleen naar de Benelux-corridor.

Kan de Minister overigens garanderen dat, als zij toch kiest voor de Blankenburgtunnel, wat mijn fractie zou betreuren, daarmee de Oranjeburgtunnel echt van tafel is? Er blijven maar geruchten gaan dat we straks met twee tunnels zitten. Dat is iets waar de Minister vandaag wel helderheid over kan geven.

D66 is en blijft er niet van overtuigd dat de verbreding van de A27 bij Amelisweerd noodzakelijk is. Er is nog een aantal open vragen. Is er al meer bekend over de risico's rond het folie en de verbreding bij het spoorviaduct en hoe daarmee omgesprongen wordt?

Dan de tolheffing op de A13/A16. D66 is voorstander van betalen naar gebruik in plaats van bezit en tol is een stap in die richting. Ik zet wel een aantal vraagtekens bij de keuzes die de Minister maakt. De Minister vindt de vraaguitval van 44% op de doorgetrokken A15 wel acceptabel, maar een soortgelijk percentage bij de A13/A16 niet. Daarom vraag ik haar waarom de tol op de A15 zo hoog is. Vindt de Minister die vraaguitval geen probleem? Waarom is voor deze verdeling gekozen? En als het dan toch over de A13/A16 hebben: zijn de cijfers waarop de berekening van de vraaguitval is gebaseerd, dezelfde als waarmee nut en noodzaak zijn berekend?

De **voorzitter**: U hebt nog één minuut.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Ik heb iets langer volgens mij, want er is iets misgegaan met de klok.

Wat is het effect van het schrappen van de tol op de luchtkwaliteit en de geluidsoverlast? Wordt bij het schrappen van de tol geen vraagstijging verwacht? Heeft de Minister dat onderzocht? Wat zijn de financiële effecten en waaruit worden de ontbrekende tolinkomsten gedekt? Kan de Minister garanderen dat het schrappen van de tol op de A13/A16 geen consequenties heeft voor de inpassing?

Dan PHS-GON (Programma Hoogfrequent Spoor-Goederenroute Oost Nederland). De plannen voor toenemend goederenvervoer in Oost-Nederland leven heel erg. Dat blijkt uit de vele petitie's en mails die we hebben ontvangen. D66 neemt de zorgen serieus. Dit onderwerp verdient meer aandacht dan we er in dit debat aan kunnen geven. Ik kom er dan ook graag uitgebreider op terug in het AO van 22 januari. Ik ga er echter van uit dat de Staatssecretaris tot die tijd geen onomkeerbare stappen neemt. Ik krijg graag van haar in een brief voorafgaand aan het AO een reactie op de suggestie van het Havenbedrijf en de gemeente voor een tweede Betuweroute en op de suggestie van D66 Overijssel om de treinen langzamer te laten rijden.

De **voorzitter**: Wilt u kort afronden?

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Ik doe het kort. Grensoverschrijdend spoorvervoer. Met veel aplomb werd een internationale spoortop aangekondigd, maar daar hebben we niet veel meer van

gehoord. Misschien heb ik dat gemist. Daar is een wereld te winnen. Wat waren de resultaten?

Ik ben blij dat er stappen genomen worden met betrekking tot de verbinding Eindhoven-Aken, maar daarmee zijn we er nog niet. Een spoorverdubbeling en goede afspraken met Duitsland over de exploitatiekosten zijn nog nodig. Zet de Staatssecretaris zich hiervoor in?

Ik breek graag een lans voor een betere, betrouwbare en snelle verbinding met Maastricht en Brussel. Kan de Staatssecretaris zich daarvoor inzetten? Wat is de stand van zaken met betrekking tot Bleizo en de uitvoering van de motie over het niet schrappen van de vrije kruising bij Arnhem en meer in het algemeen de stand van zaken rond het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer?

De voorzitter: Het woord is aan de heer Bisschop. Hij heeft vijf minuten spreektijd.

De heer Bisschop (SGP): Voorzitter. Dat is de tijd die je nodig hebt om een zacht gekookt eitje te bereiden. Het is eigenlijk te kort, temeer omdat mijn voorkeur uitgaat naar een steviger gekookt eitje. Maar goed, ik zal proberen mij aan de spelregels te houden. Ik wil zowel snelwegen als waterwegen als spoorwegen aan de orde stellen, en dat alles in vijf minuten.

De snelwegen. Met tevredenheid heb ik kennisgenomen van de recente uitkomsten van het bestuurlijk overleg MIRT. Dat geldt niet in de laatste plaats de wens om de doorstroming op de A1 Muiderberg-Eemnes-Hoevelaken te verbeteren. Voor het goederenvervoer is de A1 een meer dan cruciale verbinding. Het aanpakken van dit deeltraject is ook nodig om eerdere grote investeringen niet te frustreren. Wij betreuren echter het schrappen van 700 parkeerplaatsen, onder meer langs de A67, en het op de lange baan schuiven van de verbreding van de A2 tussen Deil en Den Bosch. Ik voeg hier de vraag aan toe of we wel voldoende scherp zijn op de bereikbaarheid van Noord-Brabant, Limburg en Oost-Nederland. Ligt de focus van de Minister niet te veel op de Randstad? En wat de Blankenburgtunnel betreft, wacht ik de interruptie van de heer De Rouwe wel af. Waterwegen. Allereerst de kwestie Breiddiep. Vorige week vernamen wij dat de Minister een verzoek van Rotterdam tot bijdrage aan de verruiming van het Breiddiep heeft afgewezen. Dat is een merkwaardig besluit. Het Breiddiep is 80 meter smal en vormt naast het Hartelkanaal de tweede toegangsweg over het water naar de haven van Rotterdam. Het Hartelkanaal is eigenlijk te smal en heeft onvoldoende capaciteit. Ongeveer de helft van alle schepen vaart nu via het Breiddiep. Deze smalle doorsteek vormt voor de binnenvaart een onmisbare toegang tot de Rotterdamse haven. De eb- en vloedstromen kunnen hier heftig zijn. Daarom is besloten, het gat tot 160 tot 200 meter te verruimen. Dat kost natuurlijk geld. Rotterdam vraagt het Rijk om de helft van de kosten te vergoeden. Dat is terecht, want de Nieuwe Waterweg en het Breiddiep zijn in eigendom van het Rijk. Rotterdam is bereid, voor te financieren. Waarom ligt de Minister dwars? Ik roep haar van harte op tot heroverweging. Mogelijk dienen we op dit punt een motie in.

Vervolgens de forse bezuiniging op steigers en loopbruggen. Helaas is dit punt nog niet opgelost tijdens de begrotingsbehandeling. De loopbruggen en vitale steigers zijn voor de binnenvaart cruciaal. Zij vormen onderdeel van het sociale netwerk. Schippers en hun gezinnen moeten aan de wal kunnen komen, hulpdiensten aan boord. De loopbruggen mogen niet weg. Het gaat om relatief kleine bedragen. Wil de Minister deze voorgenomen versoering ongedaan maken?

Dan iets over vrij eroderende oevers bij de Maas. Er zijn nu twee tranches gedeeltelijk harde oevers verwijderd in het kader van de Kaderrichtlijn Water. De Minister is voornemens om een derde tranche, ongeveer 80 km, te ontstenen. De SGP wil die tranche echter uitstellen totdat de effecten

van de eerste twee helder zijn. Uit onderzoek blijkt immers dat ontstening op langere termijn tot onaanvaardbare aanzanding kan leiden. Is de Minister bereid, een pas op de plaats te maken en eerst de effecten te evalueren van de eerdere tranches?

Het derde onderdeel: spoorwegen. Ik beperk mij tot de plannen voor het goederenvervoer per spoor in Oost-Nederland. Die worden later specifiek besproken. Ik wil een schot voor de boeg geven. Dat is geen goede beeldspraak in relatie tot treinen, maar u begrijpt allen wat ik bedoel. Ik wil alvast mijn grote zorg uitspreken voor de leefbaarheid en de veiligheid als vele gemeenten geconfronteerd zullen worden met extra goederentreinen. Bij zwaar goederenvervoer moeten we eerst denken aan vervoer over water. Als het echt niet anders kan, kunnen we gaan denken aan vervoer over spoor. Die aftrap wilde ik alvast even geven. Volgens mij ben ik royaal binnen de vijf minuten gebleven.

De **voorzitter**: U bent zeer royaal binnen vijf minuten. Ik wilde net waarschuwen dat u nog een minuut had. Misschien kunt u in reactie op interrupties nog wat meer vertellen.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Bij de keuze voor verschillende modaliteiten is het aan de verlader zelf om te bepalen welke keuze hij maakt. De SGP zegt: liefst over water en pas over spoor als het echt niet anders kan. Grijpt hij daarmee niet heel erg in in de vrijheid van verladers om zelf hun modaliteit van vervoer te kiezen? Hoe wil hij het anders gaan sturen?

De heer **Bisschop** (SGP): Dat is een terechte vraag. Wij willen niet treden in de vrijheid van de verlader om de modaliteit te kiezen. Het gaat ons erom dat je qua infrastructuur zowel een goede voorziening hebt over spoor als over de weg alsook over water. In onze beleving moet je meer investeren in water – dat is ook uit milieutechnische overwegingen een aantrekkelijke modaliteit – zodat je verladers verleidt om waar mogelijk gebruik te maken van vervoer over water. Daarom zeggen wij: investeer extra in water. We hebben de afgelopen jaren ontzettend veel geïnvesteerd in spoorvoorzieningen. Laten we ook die modaliteit het volle pond geven, zodat er meer een gelijk speelveld tussen de drie opties komt.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Dat gelijke speelveld en het belang van het vervoer over water onderschrijft D66 ook, maar we beseffen ook dat rivieren niet overal naartoe stromen. Er zijn bepaalde fysieke belemmeringen en fysieke grenzen aan datgene wat je via water kunt doen. Ik wil de mensen die aan een spoor wonen niet de valse hoop geven dat we alles via het water kunnen doen. We gaan verladers ook niet dwingen via het water te gaan als ze zelf voor de trein willen kiezen.

De heer **Bisschop** (SGP): Dat is terecht. Het is heel vervelend, maar je kunt niet met boten over land varen en als dat wel kan, is er iets verkeerd gegaan.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Dan heet het een trein.

De heer **Bisschop** (SGP): Ja, dan heet het een trein. Dat is waar. Daarom moet je de opties naast elkaar leggen. Wat ons betreft verdient de ontwikkeling van waterwegen en mogelijkheden op dat punt extra inspanning om ook in de toekomst de juiste afweging te kunnen maken. Dat is de kern van mijn pleidooi.

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik heb de SGP nog niet gehoord over de Blankenburgtunnel. Ik was benieuwd wat ze daarvan vond.

De heer **Bisschop** (SGP): Dank u zeer. Het was voorspelbaar dat het zo zou gaan. De SGP steunt de Blankenburgtunnel nog steeds in het totaal van opties dat op tafel ligt. Natuurlijk zijn er mogelijke wijzigingen, maar je moet oppassen dat je niet te overhaast zegt: wij hebben in het verleden een afweging gemaakt, nu gaan wij opeens voor een andere afweging. Dat proces moet je uiterst zorgvuldig voeren. Wij zien nog geen doorslaggevende argumenten om van de optie Blankenburgtunnel af te zien ten gunste van bijvoorbeeld de Oranjetunnel. Daarom houden we daar op dit moment aan vast.

De heer **De Rouwe** (CDA): Dat begrijp ik heel goed. In het vorige kabinet heeft het CDA 55 plus 25 miljoen extra gevraagd voor de inpassing, omdat wij ook zagen dat die een hoge waarde heeft in een gebied waar nog veel op afkomt. Vindt de SGP ook dat nog een voorwaarde? Met andere woorden, als die royale inpassing niet plaatsvindt, is dat dan voor de SGP een heroverwegingsmoment? Of speelt dat in haar overweging geen heel grote rol?

De heer **Bisschop** (SGP): Ik wil mij er op dit moment niet over uitspreken of dat een ontbindende voorwaarde is. Als ik ja zeg, ga ik te ver en als ik nee zeg, ga ik naar de andere kant toe te ver. Ik laat mij daar dus niet over uit. Ik vind wel dat we alles eraan moeten doen om het optimaal in te passen. De inzet om de gelden beschikbaar te houden om de inpassing te optimaliseren, steunen we van ganser harte. We zullen ons daar hard voor maken.

De heer **Elias** (VVD): Voorzitter. Aangezien wij op 8 april jongstleden voor het laatst een notaoverleg hielden over het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport, dat ik de rest van de dag kortheids-halve als MIRT zal aanduiden – dat is niet de mooiste afkorting maar toch een stuk mooier dan andere gesuggereerde hedenmorgen – is een aantal projecten in het nieuwe maar nog altijd vuistdikke MIRT-projectboek ongewijzigd gebleven.

Tot tevredenheid van mijn fractie heeft het kabinet sinds april niet op zijn handen gezeten, maar zijn er startbeslissingen genomen voor onder meer de A58 Eindhoven-Tilburg, de N65 Vught-Haren, de A2 't Vonderen-Kerensheide, de verbreding A4 Vlietland en de brug A59 over het Drongelens Kanaal. Tijdens de bestuurlijke overleggen van de afgelopen weken kwam daar nog een aantal MIRT-onderzoeken bij, zoals in Zuid-Holland naar de bereikbaarheid van de regio Rotterdam-Den Haag, naar de stimulering van de realisatie van de verstedelijking en naar connectiviteit van de zuidelijke Randstad. Ook in Noord-Brabant wordt een verkenning gestart, en wel naar de kennis A2 Deil-Den Bosch. Goed dat dit deel van de A2 ook aan de beurt komt.

De VVD is namens de vrachtwagenchauffeur en de automobilist erg tevreden met de voortgang die in Oost-Nederland wordt geboekt door het sluiten van de bestuursovereenkomst om de A1 op het traject Apeldoorn-Azelo versneld aan te leggen met behulp van een regiobijdrage. In 2017 gaat daar de eerste schop de grond in. Enkele van de mensen die dat mede mogelijk gemaakt hebben, zitten op de publieke tribune.

Bij het vorige notaoverleg zei ik al, en dat herhaal ik graag vandaag nog eens, dat de Minister en de Staatssecretaris gezien de onverwachte en forse bezuinigingen op het Infrastructuurfond knap werk hebben verricht door zo weinig mogelijk projecten te schrappen en alleen als het echt niet anders kon, projecten vertraagd uit te voeren en goede deals met de provincies te sluiten.

Ondanks de bezuinigingsopgave blijft in de toekomst de totale omvang voor uitgaven aan wegen, spoor en vaarwegen in het Infrastructuurfonds gemiddeld 6,5 miljard per jaar. In 2014 wordt voor 6,6 miljard geïnvesteerd, waarbij voor 2,8 miljard in wegen. Het is nuttig om de harde blote

feiten nog eens te benoemen en te blijven herhalen als tegengas tegen diegenen die spookverhalen verkopen over het MIRT. Ook de zeven prioriteiten die ik namens mijn fractie vorig jaar al stelde worden gewoon uitgevoerd: Blankenburgtunnel; Ring Utrecht A27 Amelisweerd; doortrekken A15 naar A12 om door te kunnen rijden naar het Duitse en verdere achterland; A1/A6/A9 de corridor Schiphol-Amsterdam-Almere, zij het iets vertraagd; A13/A16 Rotterdam om vliegveld Rotterdam The Hague heen; A28/A1 knooppunt Hoevelaken; en de N35 Zwolle-Wijthmen-Nijverdal-Wierden-Almelo. Ook bij een ander in april door de VVD aangehaald project, de A8-A9 in Noord-Holland, wordt voortgang geboekt. We zitten niet stil, we gaan gewoon door.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): De heer Elias zegt dat een hele lijst projecten ongewijzigd doorgaat, maar ik lees toch echt in het MIRT-projectenboek dat een van de projecten, bij Amelisweerd, twee jaar uitgesteld wordt. Daar is mijn partij natuurlijk tevreden over, want zij vindt dat het project überhaupt niet uitgevoerd moet worden. Maar vindt de heer Elias dat een verstandige beslissing en is dat misschien reden om toch nog een MKBA te doen voor de A27 om, zoals de VVD altijd zegt, rationeel te bekijken of het project echt meer gaat opleveren dan het kost? Is het de moeite waard om daar de natuur te slopen en de bewoners op te zadelen met meer vuile lucht voor, zo blijkt uit de voorlopige schattingen, een groeiscenario dat we in Nederland bij lange na niet halen?

De heer **Elias** (VVD): Ik laat allerlei kwalificaties die u geeft en die niet op feiten berusten achterwege. Als er vertraging is met de A27, wordt dat door ons zeer betreurd. Dat project kan niet snel genoeg worden doorgezet. Nog weer nieuwe onderzoeken zijn in mijn ogen, na het rapport-Schoof – laat ik het voorzichtig zeggen – zeer onnodig.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): De commissie-Schoof heeft juist geadviseerd dat er wel een maatschappelijke kosten-batenafweging moet komen. Ik krijg van de heer Elias graag een appreciatie van het feit dat de doorrekeningen tot nu toe alleen gebaseerd zijn op het allerhoogste groeiscenario, terwijl CE Delft maar ook veel andere rapporten laten zien dat we qua economische groei, qua olieprijs en qua werkgelegenheid absoluut niet in de buurt zitten en ook niet gaan komen van het hoogste groeiscenario. De VVD gaat dus achter asfaltermotie aan in plaats van een rationeel gefundeerd besluit te nemen.

De heer **Elias** (VVD): Zoals ik al eerder zei, ga ik niet in op bepaalde kwalificaties. Wij moeten in Nederland een keer leren om, als er een besluit is genomen, dat besluit ook uit te voeren. Dat is de kern, voor mij althans, van het rapport-Schoof. Ik heb daar bij de begrotingsbehandeling ook redelijk behartigenswaardige woorden over gesproken. Die zullen bij u op dorre grond vallen. Dat is dan jammer. Maar wij zullen in Nederland, als we besluiten nemen, die besluiten gewoon ook een keer moeten uitvoeren in plaats van te filibusteren, ook om bewoners, belanghebbers en vele anderen niet onnodig blij te maken met een dode mus.

De heer **Smaling** (SP): De heer Elias maakt bezwaar tegen allerlei kwalificaties, maar het viel me op dat hij zei dat men spookverhalen verspreidde over het MIRT. Nu ben ik toch wel benieuwd wie dat zijn. Zitten die mensen hier aan tafel of in de zaal of elders? Kan hij aangeven wie dat zijn en wat het spookgehalte van de verhalen is? De heer Elias mag van mij van asfalt houden en de wens hebben om dat overal aan te leggen, maar de zaken die mevrouw Van Tongeren aanstipt, zoals terugval van groei van het autoverkeer, vergrijzing van de mobiliteit, onderzoek van een gerenommeerd instituut zoals het PBL – laten we blij zijn dat we

dat hebben – geven toch aan dat de zaak niet meer hetzelfde is als vijf of tien jaar geleden?

De heer **Elias** (VVD): De Mobiliteitsmonitor zegt het omgekeerde. We gaan weer omhoog, we krijgen weer extra filedruk. Daar zijn cijfers over. Het gaat mij erom dat we hier in Nederland een keer moeten beslissen. Ik meen dat in een eerder interruptiedebat al gebleken was wie ik van spookverhalen beticht. Dat was namelijk collega De Rouwe, die feitelijke onjuistheden naar voren heeft gebracht. Daar kom ik tegen op. Ondertussen erken ik gewoon dat er stevig is bezuinigd op het infrafonds, maar niet in de mate zoals door sommigen wordt beweerd, meer specifiek door de heer De Rouwe. Dat is onjuist en als er onjuiste beweringen worden gedaan, kom ik daar met feiten tegenin. Dat is mijn stijl en dat zal zo blijven.

De heer **Smaling** (SP): De heer Elias is toch een intelligent man. Hij presenteert zichzelf nu toch wel heel erg zo van: dat asfalt, dat is allemaal van mij en het zal er komen. Er moet toch ook sprake zijn van voortschrijdend inzicht met dit soort zaken. Als je eenmaal iets hebt aangelegd, keer je niet zo gemakkelijk meer om. Het is ook allemaal duur. Je moet dus goed nadenken over wat je uitgeeft en hoe effectief dat is. Waarom zit die flexibiliteit helemaal niet in het betoog – tot nu toe althans, maar dat kan nog verbeteren – van de heer Elias?

De heer **Elias** (VVD): Ten eerste gaat het straks nog beter als ik een paar voorstellen doe. Ten tweede, bij de begrotingsbehandeling, waar u niet bij was, heb ik uitgebreid gesproken over het feit dat het een en-en-benadering is. Het is en het verbreden en verbeteren en aanleggen van wegen maar zeker ook het doorvoeren en het gebruikmaken van allerlei technologische mogelijkheden die het in de toekomst mogelijk maken om gebruik te maken van de weg. Het programma Beter Benutten heb ik uitgebreid omarmd. Ik ben er een voorstander van dat mensen, mits ze het vrijwillig doen, overstappen op de trein. Ik zal straks wat zeggen over de fiets. Het is dus en-en. Dat is voor mijn partij ook buitengewoon belangrijk. En ja, zuinig zijn met het geld. Kijk naar de beslissing om de Blankenburgtunnel aan te leggen. De Oranjetunnel is 600 miljoen duurder. Daar hebt u een voorbeeld ervan.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Ik meng mij even niet in het wellesnietes over of er nou wel of niet gekort is en of er wel of niet nog geld wordt uitgegeven. Volgens mij is allebei waar. Er is gekort en er blijft ook nog geld om uit te geven omdat niet gekort is naar nul. De heer Elias refereert aan een studie met nieuwe inzichten. Er komt er op dit moment een aantal naar boven. Volgend jaar worden de WLO-scenario's geactualiseerd. Dat zijn altijd voorspellingen. Die geven een beeld en op basis daarvan neem je beslissingen. Vindt de heer Elias ook dat we het geld doelmatig moeten uitgeven en dat het dus nuttig is om, als er nieuwe inzichten zijn – of dat nu zijn inzichten zijn of die van andere partijen – het hele verlanglijstje opnieuw tegen het licht te houden om te bekijken of we het geld nog steeds effectief uitgeven? We maken plannen op basis van aannames. Die liggen vaak ver in de toekomst; tien, twintig jaar. Je kunt daar ook naast zitten. Moeten we niet zeker weten wat we doen? Moeten we het projectenlijstje niet nog eens tegen het licht houden met de nieuwe inzichten? Daar betrekken we wat mij betreft alle inzichten bij die er dan tot nu toe zijn.

De heer **Elias** (VVD): Op een gegeven moment ben je voorbij een point of no return. Dan heb je een besluit genomen. Je kunt dan wel weer allerlei, meestentijds ook bestelde nieuwe studies uitrollen, maar op een gegeven moment moet je gewoon door. Dat is bestuur. Het is helemaal niet

verkeerd om te kijken naar nieuwe inzichten, maar als het op een gegeven ogenblik allemaal volstrekt helder is, moet je ook een keer door. Dat standpunt zal ik de komende jaren blijven innemen. Ik weet wel dat als er een besluit is genomen, er aan alle kanten aan wordt gemorreld door tegenstanders om te proberen om het toch nog onder tafel te schoffelen, maar daar moeten we toch een keer mee stoppen naar mijn idee.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): De heer Elias heeft gelijk dat er een point of no return is. Maar er staan een heleboel projecten op de lijst waarvoor dat punt nog niet bereikt is. Waar leg je voor jezelf dat punt neer?

De heer **Elias** (VVD): Dat heb ik gedaan.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Er zijn een heleboel projecten waarvoor de definitieve handtekening nog niet onder het projectbesluit staat. Dat lijken mij projecten waarbij je nog niet voorbij het point of no return bent. Is de heer Elias met mij eens dat voor projecten die nog in de planfase zitten, het point of no return nog niet bereikt is? Misschien moet je de volgorde van die projecten veranderen om zo goed mogelijk aan te sluiten bij de nieuwste inzichten.

De heer **Elias** (VVD): Je kunt hier en daar nog een komma verschuiven of een inpassingsmaatregel van 1 of 2 miljoen nog over en weer verschuiven. Maar voor de zeven projecten die ik hier benoemd heb en al een jaar lang benoem, gaan we wat mij betreft gewoon door en ligt het vast dat die worden uitgevoerd.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): De heer Elias zei dat de verkeers-toename wel blijkt uit de prognoses. Dan is misschien het verantwoordingsdocument verkeerintensiteit hoofdwegennet van 2015 aan zijn aandacht ontsnapt. Daarin stelt deze Minister dat de werkelijke ontwikkeling van het verkeer achterblijft ten opzichte van de scenarioprognose voor 2015. Zelfs de Minister erkent dus dat het verkeer minder toeneemt dan zij dacht. Als de heer Elias zegt: wij hebben de macht, de meerderheid ...

De heer **Elias** (VVD): Dat zeg ik niet.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Nee, maar dit is mijn vraag. Als hij gewoon Amelisweerd wil doordrukken, moet ik me daarbij neerleggen. Maar als hij zegt dat dit wordt gedaan op basis van rationele voorspellingen, moet ik hem op alle punten ongelijk geven. Hij heeft waarschijnlijk geen kans gehad om het rapport van CE Delft te lezen. Daarin zie je duidelijk dat de prognoses van het KiM en ook van deze Minister zelfs, onder het laagste scenario zitten. Hoe kan de heer Elias dus zeggen dat de VVD is voor besluiten op ratio in plaats van op pure asfaltemotie?

De heer **Elias** (VVD): U gebruikt het woord «asfaltemotie» nu voor de tweede keer. Ik maak daar bezwaar tegen. We zijn niet alleen van het asfalt. We zijn ook van het slimmer gebruikmaken van de weg, van het aanleggen – ik zal er straks, als ik eraan toe kom tenminste, iets over zeggen – van betere parkeerfaciliteiten bij stations, van betere ruimte voor de fiets, noem het maar op. Ik heb deze Minister bij de begrotingsbehandeling herhaaldelijk horen zeggen, en dat is niet door u tegengesproken, dat er op basis van de Mobiliteitsmonitor 2,5% groei komt vanaf 2015 of 2016 van de filedruk en dat het nog steeds noodzakelijk blijft om wegen aan te leggen. Niet asfalt; ik heb geen warmdraaiend asfaltmachinetje in mijn huis staan. Ik heb bij een werkbezoek gezien hoe ze het aanleggen; dat is heel interessant om te zien.

Maar hoezo zou ik niet naar de gegevens van CE Delft hebben gekeken? Dat is een merkwaardige vooronderstelling. Dat heb ik natuurlijk wel. Ik wacht graag de reactie van de Minister daarop af. Hoofdpunt blijft: we hebben die besluiten genomen. Er zal hier en daar nog wel met een miljoen inpassing geschoven worden, maar de richting staat. Dit gaan we uitvoeren.

Misschien kan ik van de voorzitter nu de ruimte krijgen om mijn betoog voort te zetten.

De **voorzitter**: Dat is een goed plan, maar mevrouw Van Tongeren heeft nog een vervolgvraag.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): De heer Elias heeft misschien tijdens de begrotingsbehandeling een tijdje buiten de zaal verkeerd, want ik heb de Minister tot twee keer toe geïnterrupteerd over het verantwoordingsdocument verkeersintensiteit 2015. Vervolgens heeft de Minister toegezegd daar een brief over te sturen, die wij vrijdag ontvangen hebben. De heer Elias heeft dat waarschijnlijk gemist. Ik hoor een ontwijkend antwoord op de vraag of het besluit op rationaliteit, op cijfers, op berekeningen, op prognoses gestoeld zijn – dan moet ik mij erbij neerleggen – of dat het de heer Elias zegt: we duwen dit gewoon door, want wij willen de asfaltwalsen door Nederland zien rijden. Ik hoor geen reactie op het feit dat het KiM zelfs onder het GE-scenario zit. Ik hoor geen reactie op het feit dat zelfs deze Minister zegt dat het verkeer achterblijft bij de scenario's en we de prognose dus naar beneden toe moeten bijstellen.

De heer **Elias** (VVD): De keuzes om bepaalde wegen aan te leggen zijn natuurlijk op rationele afwegingen gestoeld. Op een gegeven ogenblik is er een besluit genomen en moet je door. We gaan Nederland niet lamleggen. Dat gaan we gewoon echt niet doen. Ik weet wel dat mevrouw Van Tongeren wat anders wil. Dat is haar goed recht, maar op enig moment worden er besluiten genomen en worden die ook uitgevoerd. Voorzitter. Ik kan niet genoeg benadrukken hoe belangrijk het is dat de aansluiting tussen de verschillende vervoersvormen goed en praktisch is geregeld, waarbij beleidsmakers meer en meer moeten denken en opereren vanuit het standpunt van de burger en niet andersom, zoals te vaak het geval is. Niet de burger moet zich aanpassen aan de wonderlijke belevingswereld van de beleidsambtenaar, maar andersom. Dat leidt, volgens mij bedacht Marten Toonder er een mooi woord voor, tot «omdenken».

Wie zich verplaatst in de verstokte automobilist bedenkt dus dat P+R-faciliteiten goed en aantrekkelijk moeten zijn. En dat je ze daarom niet per definitie aanlegt bij een bestaand station, maar tevens andersom denkt. Bedenk eens waar je prima een P+R-terrein kunt aanleggen, waar vervolgens een station wordt aangelegd. Ik geef een voorbeeld: in de «vork», bij Gouda, waar de A12 komend vanuit Utrecht splitst in de A20 naar Rotterdam en de A12 verder naar Den Haag, valt prima een parkeerterrein van formaat aan te leggen en een station erbij. De redeneertrant is dan: waar kan de automobilist gemakkelijk heenrijden, komend vanuit het oosten in dit geval, z'n auto kwijt, op de trein stappen en vervolgens in hartje Den Haag of Rotterdam uitstappen. Met alle vermindering van verkeersdrukte en bijbehorende ergernis tot gevolg. Graag hoor ik het standpunt van de Minister of de Staatssecretaris hierover, zowel in algemene zin als meer specifiek over dit concrete idee voor de vork bij de A12-A20. Tot mijn genoegen werd daar vanmorgen bij in een poll van Business Nieuws Radio door allerlei mensen vrij positief op gereageerd. Laten we toch vooral eens wat creatiever naar oplossingen voor fileproblemen kijken, zonder te vergeten dat we met blijvende uitbreiding, verbreding en verbetering van onze wegen er niet komen. Het is asfalt én

slimmere oplossingen én beter benutten van de weg. Niet alleen het één, en niet alleen het ander.

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik adviseer de heer Elias om vooral niet De Telegraaf te lezen. Daarin proesten de mensen het uit over het VVD-plannetje om op te komen voor het spoor, wat op zichzelf heel goed is, maar het feit dat het al zo omarmd werd ter linkerzijde, geeft ook wel een richting aan. Maar even serieus, prima dat de VVD P+R weer even onder de aandacht brengt. Alle steun daarvoor. Waar haalt de heer Elias dat geld vandaan? Gaat het straks weer ten koste van bijvoorbeeld de automobilist? Er is al zo veel bezuinigd. Het geld is op, weg, weggegeven. Is dit een proefballonnetje of is dit een poging om de aandacht af te leiden van het echte probleem van de VVD?

De heer **Elias** (VVD): Zoals de waard is, vertrouwt hij zijn gasten, blijkt uit de laatste zin van de heer De Rouwe. Het is een serieuze vraag. Er is nog wel wat ruimte in het MIRT voor de langere termijn, aan het eind. Dit is een langeretermijnperspectief om over na te denken. Het is dus gewoon een serieus idee. Niet om morgen uit te voeren, maar wel om een keer serieus over na te denken. Het kan in het algemeen geen kwaad, mijnheer De Rouwe, om soms wat verder in de toekomst te kijken.

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik begrijp dat dit valt in de categorie van: er komt belastingverlichting in 2050, er komen 250.000 banen bij in 2050, en er komt een P+R-station bij in 2090. Ik vraag mij echt even af hoe serieus de inbreng van de VVD is. Er wordt geroepen «hier moet dit komen» en «hier moet dat komen». Als je doorvraagt, blijkt het voor de kleinkinderen. Het is echt pas op 5 december sinterklaas. Is dit een serieus plan met een financiële dekking? Of is het een luchtballon om de echte problemen van de VVD te verdoezelen?

De heer **Elias** (VVD): U kunt vanuit uw oppositierol alles wat ik naar voren breng per definitie wantrouwen. We zullen het de komende jaren wel zien. Dit is een serieus idee om over na te denken. Nogmaals, we gaan dit niet morgen realiseren. Dat station staat er morgen ook niet. Er is nog ruimte in het MIRT voor de langere termijn. Dat zijn geen kleinkinderen. We hebben het over 2021, 2022, 2023. Ik vraag de Minister en de Staatssecretaris om hier serieus naar te kijken. Ik wil weten wat ze daarvan vinden. Daar is dit overleg voor bedoeld. Dat hebt u misschien niet helemaal meegekregen, maar daar is het voor bedoeld. U kunt wel alles wat wij naar voren brengen automatisch vanuit uw oppositierol neersabelen. Daar neem ik dan kennis van, maar veel verder helpt ons dat niet.

Voorzitter. In dat kader van het creatiever naar dingen kijken, vraag ik hoe de Minister zich verhoudt tot ideeën om een afslag of een stuk weg te laten financieren door het lokale bedrijfsleven. Ik geef hier een voorbeeld dat inmiddels al geregeld lijkt, maar waar ik op kwam tijdens één van de vele lobbygesprekken; dat is het lot van wegenwoordvoerders; dat kennen wij allemaal. Het ging om de afslag bij Goes van de A58, dringend gewenst door het bedrijfsleven. Waarom zo'n afslag niet mee laten sponsoren door – theoretisch hoor; ik heb geen overleg met ze had – ZLM, de grote lokale verzekeraar die veel baat heeft bij die afslag. Je zou die dan, theoretisch, ook de ZLM-afslag kunnen noemen. In Amerika heb je een wat verder gevorderd systeem. Dat noemen ze een «adopted highway». Voor een afslag hier en stukje weg daar zou dat misschien ook voor de verdere toekomst, zeg ik voor mijn collega De Rouwe, een idee zijn om een keer over na te denken.

Kortheidshalve sluit ik me aan bij het pleidooi van PvdA-collega Kuiken nog zal houden om veel en veel sneller files om te leiden, met die handige verrijdbare borden waar tekstinformatie op staat. Afsluitingen, niet

afsluiten wanneer het niet nodig is, sneller om de file heen rijden. Ik kan er een heel verhaal over houden, maar dat zal ik niet doen in verband met de tijd.

Misschien kan de Minister voor zij antwoordt nog even laten uitzoeken waarom afgelopen zaterdag – dit is gewoon een voorbeeld; ik kwam van een congres in Den Bosch – tussen Woerden en Gouda een rood kruis hing boven de meest linkse baan van de A12. Er ontstond een file, terwijl er helemaal niets aan de hand was. Dit zijn dingen die automobilisten niet begrijpen.

De heer **De Graaf** (PVV): Ik haak even aan op die laatste zin: automobilisten begrijpen het niet meer. Ik denk dat geen enkele automobilist de VVD nog begrijpt. We hebben een inbreng gehoord die ik alleen nog maar kan kenschetsen als idiote karikatuur. Daarmee kom ik terug op de begrotingsbehandeling in de plenaire zaal toen de heer Elias iedere interruptie aan zijn adres gericht betitelde als idiote karikatuur. Ik kan mij daar nog een kleine twist met de voorzitter over herinneren. Wat mij betreft kan die opmerking prima, vandaar dat ik haar ook zelf gebruik. De Mobiliteitsmonitor laat zien dat er in 2015 een kantelpunt is. Dan kunnen we de files niet meer oplossen met het geld dat er nu ligt. De heer Elias zegt steeds dat er nog 6,5 miljard is, maar die gaat meer naar het spoor en veel minder naar wegen. Hoe gaat de heer Elias de flexibiliteit in het infrafonds nog benutten als in 2015 het kantelpunt bereikt is? Volgens ons is de flexibiliteit er volledig uit. Hoe gaan we dan de echte VVD weer zien?

De heer **Elias** (VVD): Ik houd mij altijd graag bij de feiten. Ik heb tijdens het begrotingsdebat één keer, nadat ik dertien keer was geïnterrumpeerd door verschillende woordvoerders van partijen die het zeer met ons oneens zijn, gezegd dat er langzamerhand een stompzinnige karikatuur werd gemaakt van hetgeen ik naar voren had gebracht. Dat was toen de VVD verweten werd dat de asfaltwals dwars door de bossen heen moest rijden en dat de VVD alle natuur in Nederland wilde vernietigen.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Nou, dat heb ik niet gezegd.

De heer **Elias** (VVD): Jazeker. Leest u het verslag maar na, mevrouw Van Tongeren. Daar ben ik tegen opgekomen, omdat ik dat inderdaad een stompzinnige karikatuur vind van wat wij voorstaan. Zeker met het en-en-beleid dat ik iedere keer probeer zo goed mogelijk weer te geven en uit te dragen. Nogmaals, het idee om de verstokte automobilist volstrekt op vrijwillige basis te verleiden om gebruik te maken van de trein is heel gezond en serieus. Daar hoort natuurlijk bij dat die treinen schoon zijn, dat ze op tijd rijden, dat je wifi hebt, kortom dat je ook de behoefte hebt om de trein te nemen als volwaardig alternatief. Ik vraag dus nogmaals de bewindslieden of zij binnen het MIRT, voor de wat verdere toekomst, hier aandacht aan willen besteden. Volgens mij is dat niet merkwaardig en ook heel goed uit te leggen.

De heer **De Graaf** (PVV): Ik heb geen antwoord gekregen op mijn vraag waar volgens de VVD nog de flexibiliteit zit na 2015, na 2028 om nog wel iets te doen voor de automobilist. Ik hoor alleen een betoog over een maakbare samenleving. We moeten de automobilist verleiden met een beetje wifi in de trein en dergelijke en misschien nog een stopcontact erbij; die motie van mevrouw Van Tongeren moet nog in stemming gebracht worden. Ik hoor hier gewoon echt een stijf links verhaal over een maakbare samenleving. Ik wil weten wat de VVD voor de automobilist gaat doen en hoe flexibel de VVD nog is na 2015?

De heer **Elias** (VVD): Ten eerste door glashard vast te houden aan de zeven prioriteiten die ik heb genoemd en ervoor te zorgen dat die er ook

komen. Er zijn allerlei andere partijen die dat ons juist verwijten. Het kan niet allebei waar zijn. U zegt «u voert geen moer uit» en al die anderen zeggen «u gaat veel te ver». Dan moet toch ergens in het midden de waarheid zitten, zou je zeggen. Dat ga ik doen. Ten tweede heb ik aan de Minister en de Staatssecretaris gevraagd of zij voor het idee enige ruimte zien. Ik weet helemaal niet of de automobilist ons voor gek verklaart. Dit heeft niets met maakbaarheid van de samenleving te maken. Dat is de markt die het werk doet. TomTommetjes waarmee je kunt zien of je sneller op je bestemming bent met de trein of met de auto. Wie kan daar tegen zijn? Iedereen die logisch nadenkt, vindt dat een prima idee. Moeten wel die treinen fatsoenlijk rijden en schoon zijn enzovoort, maar dat had ik al gezegd.

Voorzitter. Het MIRT heeft zich inmiddels ontwikkeld tot een staande structuur van overleg en besluitvorming over concrete projecten en programma's, hebben we vastgesteld. Per landsdeel wordt ieder najaar een agenda opgesteld die de basis vormt voor gesprekken tussen het Rijk en de decentrale overheden. Belangrijk voor mijn fractie is dat met objectieve maatstaven wordt gekeken waar welke maatregelen nodig zijn. Dat voorkomt dat de nieuw aan te leggen infrastructuur zich concentreert op bepaalde regio's met de beste lobby of rond de woonplaats van woordvoerders infrastructuur in dit huis. Ik sprak er ook bij de begrotingsbehandeling al over. Die objectiviteit ziet mijn fractie graag aan de hand van een

standaard MKBA vastgesteld. Dus geen MKBA op bestelling meer. En nee, natuurlijk kunnen we niemand verbieden om dat wel te doen, maar als ze niet meer in behandeling worden genomen, zal dat verschijnsel vanzelf uitsterven.

De VVD is een mobiliteitspartij. Wij zijn dus zeker ook voor de fiets. Ik heb inmiddels begrepen dat de SWOV heeft geconcludeerd dat het de veiligheid van fietsers ten goede komt als op kruisingen de voorrangssituatie duidelijk wordt aangegeven, vooral waar de maximumsnelheid 50 km/uur is. Er zijn vanuit de fietsershoek nog meer vragen gesteld. Is de Minister, vorige week nog aanwezig op het Nationaal Fietscongres, op de hoogte van het rapport en zo ja, is ze bereid om te bekijken of in overleg met decentrale overheden daaraan extra aandacht kan worden geschonken? Verder doe ik de suggestie om in het MIRT sowieso meer rekening te houden met de fietser, om te voorkomen dat hij al te veel last heeft van snelwegen. Weinig moeite, veel geluk, lijkt me zo.

Nog een paar woorden over de A59 en over de gebiedsontwikkeling Oostelijke Langstraat in Noord-Brabant. In het vorige notaoverleg over het MIRT hebben collega Kuiken en ik een motie ingediend, die is aangenomen, waarin voor dit project werd gevraagd om een pilot. De Minister heeft onlangs gezegd dat dit niet zal worden opgepakt, aangezien het geen nationaal belang is, er juridische belemmeringen zijn en er geen gebrek is aan expertise. De regio is volgens haar nu aan zet. Op zich ben ik dat met de Minister eens, maar ik zou er toch nog graag aandacht voor willen vragen, want er schijnt enige verwarring te zijn tussen Rijk en regio. Wat ik ervan begrijp, vraagt de regio om het onderhoudsbudget voor de rijksinfrastructuur ter plaatse van de Oostelijke Langstraat samen met de regio in te zetten voor gebiedsontwikkeling. Dan kan in samenhang worden bekeken wat de beste maatregelen zijn om bijvoorbeeld de sterk verouderde brug over het Drongelens Kanaal aan te pakken en te verbreden, zodat er in de toekomst geen knelpunten ontstaan. Er is mij uitdrukkelijk gezegd dat de regio geen extra geld hoeft. Dat maakt de vraag dus serieuzer. Het kost het Rijk niets extra, en de regio ziet veel meerwaarde. Kan de Minister toch samen met de regio deze verwarring de wereld uit helpen?

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie): Ik hoor van de VVD dat ze geen asfaltpartij wil zijn, maar een mobiliteitspartij. Eerder ben ik samen met de

VVD opgetrokken als het gaat om het station Bleizo. Wij delen verder ambitie als het gaat om transferia. Maar om het allemaal goed van de grond te laten komen, is het wellicht nodig dat er tussen Gouda en Den Haag inhaalsporen worden gerealiseerd. Is de VVD-fractie bereid om ook op dat punt met de ChristenUnie mee te denken?

De heer **Elias** (VVD): Meedenken sowieso, maar het inhoudelijke antwoord krijgt u van onze spoorwoordvoerder, die op dit moment als voorzitter fungeert.

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie): Dan zal ik dat afwachten.

Voorzitter: Kuiken

Mevrouw **De Boer** (VVD): Voorzitter. Bij de begrotingsbehandeling heb ik nadrukkelijk gesproken over het spoorgoederenvervoer. Dat is een ontzettend belangrijke factor om de groei van de haven van Rotterdam te kunnen faciliteren. Daarbij heb ik ook een aantal speerpunten aangegeven, waarop ik nog even voort zal borduren. Ze moeten wat ons betreft volgend jaar worden betrokken bij de nieuwe langetermijnspooragenda. Aan de hand van deze agenda gaat de Kamer bekijken of er een stukje herprioritering moet komen als het gaat om de investeringen in het spoorgedeelte. We moeten dan ook bekijken of we gebruik kunnen maken van TENT-T-subsidies, Europese subsidies voor trans-Europese transportnetwerken. Allereerst een dringend verzoek. De langetermijnspooragenda houdt wat ons betreft niet op bij het hoofdspoor, maar gaat ook over het regionale spoor. Dat is immers ook spoor. Dat betekent tevens dat de betreffende vervoerders hierbij volwaardig moeten worden betrokken. Zij, en ik ook, krijgen het gevoel dat ze pro forma mogen aanschuiven. Dat betekent een uitbreiding van de opdracht aan het ministerie om ook de regionale vervoerders hierbij te betrekken. Ik neem aan dat ik hiervoor geen motie hoeft in te dienen. We willen voorkomen dat we achteraf vinden dat het eenzijdig is vastgesteld.

Ik kom toe aan de prioriteiten, waarover ik het bij de begrotingsbehandeling ook heb gehad. Ik wil daaraan een concreet project koppelen, te weten het vervoer van gevaarlijke stoffen. Kan dat zoveel mogelijk worden verlegd van het spoor naar het water, en ook naar ondergrondse buizenstelsels? De Minister heeft gezegd dat daarover nader onderzoek zou komen via een quickscan, waarmee we natuurlijk erg blij zijn. Het gaat om de vraag wat er gaat gebeuren met de 10% gevaarlijke stoffen die nu nog over het spoor gaan. Kan die 10% ook nog worden verlegd naar water en buizen? Ik noem een concreet voorbeeld, namelijk Chemelot in Limburg, waar tussen de 300 en 500 kiloton C4-producten per rail wordt vervoerd, wat neerkomt op tussen de 8.000 en de 10.000 wagonbewegingen per jaar. Verder noem ik de gashaven in Stein. Op dit moment is het niet mogelijk om C4-producten, zoals lpg, via de gashaven te transporteren, omdat een pijpleiding naar het water ontbreekt. Hierdoor kan het aantal wagonbewegingen worden teruggedrongen met tussen de 4.000 en 5.000 wagonbewegingen. Dat lijkt me alleszins de moeite waard, ook kijkend naar het succes van The Blue Road.

Afgelopen vrijdagavond was ik in Arnhem, waar het ook ging over het goederenvervoer en alternatieve spoorverbindingen. Ik heb er met interesse kennis van genomen dat het Havenbedrijf samen met de regio onderzoek gaat doen naar een spoorverbinding, parallel aan de N18, om zo het lokale spoor via het Twentekanaal en de IJssellijn te ontzien. Ik ben heel benieuwd naar de mogelijkheden, maar de waarheid is dat daar op dit moment geen geld voor is. Maar ik ben wel benieuwd naar de mogelijkheden die het onderzoek gaat opleveren. Wie weet wat er met TENT-T-subsidies mogelijk is. Ik wil in dit verband ervoor pleiten dat het

knooppunt Velperbroek eerder wordt aangepakt dan het knooppunt Elst. Ik begrijp de huidige volgorde niet, en de regio ook niet. Er zijn twintig goederenpaden naar Noord-Nederland. Die worden op dit moment niet gebruikt. Ook is het noorden bezig met een opwaardering van de spoorlijn Groningen-Bremen. Er is een verzoek gedaan aan de Staatssecretaris, waarop nog geen reactie is gekomen. Gaan we die goederenpaden in de toekomst, als aan de Duitse kant van de grens werkzaamheden plaatsvinden, inzetten om de regio's elders te ontlasten? Die goederenpaden liggen er immers. Automatisch kom ik bij de bocht van Meteren en bij Vught. Wanneer is het aangekondigde MER-onderzoek klaar? Daarin zou de verdiepte variant van het spoor uitdrukkelijk moeten worden meegenomen. Bleizo is een voorbeeld waarin sprake is van moed om een station aan te leggen om zo andere vervoersstromen aan te trekken. Vorig jaar hebben we samen met de PvdA een motie ingediend over de treinverbinding Heerlen-Aken. De volgende internationale verbinding is Hengelo-Bad Bentheim. Er is een rapport uitgekomen over Hengelo-Rheine met een positieve MKBA. De regio zal daarvoor een aanvraag indienen. Ik ben benieuwd of die aanvraag positief wordt ontvangen. Hoe staat het met de toegankelijk van treinen voor mindervaliden? In het verleden hebben we daarover met de SP een motie ingediend. De Staatssecretaris wilde hiermee voortvarend aan de slag. Verruiming van de sluis bij Kornwerderzand is een heel positief punt. Daarmee kun je grotere schepen toelaten op het IJsselmeer. Dat betekent een stukje omzetgroei voor de bedrijven in die regio. Heel positief dus. Bij een aantal watergerelateerde projecten is het opvallend dat er staat «vertraagd wegens capaciteitsgebrek». Ik vraag hiervoor met klem aandacht, want dat lijkt me toch niet de bedoeling. De problemen met de deplorabele staat van de brug bij Lochem over het Twentekanaal zijn groot. Rijkswaterstaat wil steigers na het einde van de levensduur vervangen door buispalen. Op zich heeft de binnenvaart daar niet veel problemen mee, behalve op vaarwegen met eb en vloed. Daar wordt het echt onveilig. Kan de Minister hierover in overleg gaan met de sector. Een concreet voorbeeld daarvan is Terneuzen.

Voorzitter: De Boer

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie): Voorzitter. De komende jaren wordt ondanks de bezuinigingen fors geïnvesteerd in onze infrastructuur. Maar de wensenlijstjes zijn nog lang. Daarom zijn scherpe keuzes nodig. Herbezinning leidt vaak tot betere plannen. Waarom blijft de Minister vasthouden aan hoge groeiprognozes voor het wegverkeer, terwijl voor het Deltaprogramma juist rekening wordt gehouden met onzekerheden, om te voorkomen dat er te veel wordt geïnvesteerd? Ik vraag de Minister, het Deltafonds ongemoeid te laten en een quickscan te maken voor grote infraprojecten, om te voorkomen dat we de verkeerde investeringen doen. Waarom durft de Minister geen robuustheidsanalyse te maken van haar eigen plan voor de A13/A16 en het alternatief, dat wel het probleem bij Overschie oplost? Het antwoord is: omdat er bij dat alternatief restcapaciteit is voor groei van het autoverkeer, terwijl er in het eigen plan van de Minister files blijven. Wat voor nut heeft A13/A16 als van afwaardering en versmalling geen sprake is op A13-Overschie? De Tweede Kamer heeft mijn motie over Bleizo aangenomen. De ChristenUnie dringt erop aan, alles op alles te zetten om in maart het aanlegbesluit te nemen. De Rotterdamse haven maakt er geen geheim van: ze wil de Blankenburg-tunnel én de Oranjetunnel. De Blankenburgtunnel is een bypass van de Beneluxtunnel en lost het probleem echt niet op. Daarom kiest de ChristenUnie voor de Oranjetunnel. Laten we goed investeren en het Westland verbinden met Den Haag en Schiphol. De bouw van fietsenstallingen bij Amsterdam Centraal is jaren vertraagd. Nu is de planstudie stilgelegd en wordt er weer naar nieuwe locaties

gekeken. Wanneer zijn er nu eindelijk genoeg stallingen? Er komt een studie naar de A9 richting Alkmaar. Ondertussen is het spoor naar Amsterdam ook overvol. De ChristenUnie wil inhaal mogelijkheden voor de intercities. De Staatssecretaris moet ook gas terugnemen bij een aantal spoorprojecten, te beginnen met het goederenvervoer Oost-Nederland. Het is een historische vergissing als stations als Driebergen-Zeist en Ede-Wageningen zo in beton worden gegoten dat 200 km/uur onmogelijk wordt. Is de Staatssecretaris bereid, deze plannen aan te passen? Gas terug is ook nodig bij Naarden-Bussum. ProRail stuurt aan op een paar autotunneltjes, maar dat is een tunneltjesvisie. De ChristenUnie wil een echte spoortunnel. Spaar daar desnoods iets langer voor, want goedkope autotunneltjes zullen later duurkoop blijken. Op andere spoortrajecten moet juist meer tempo ontstaan. Wanneer wordt nu eindelijk de Valleilijn opgewaardeerd? Is de Staatssecretaris bereid, de mogelijkheden van een nieuw station Barneveld-Noord op de lijn Amersfoort-Apeldoorn te verkennen? Is de Minister bereid, snel het knooppunt A1-A13 robuust op te lossen, zodat er alternatieve routes zijn wanneer knooppunt Hoewelaken aan de beurt is? De ChristenUnie is geen voorstander van tolheffing. Vanwege de tijd sluit ik aan bij alle vragen die door D66 hierover zijn gesteld.

Mooi dat er bijna een besluit is over het spoor Zwolle-Herfsen en dat wordt gekeken naar hogere snelheid op het spoor naar Groningen en Leeuwarden. De ChristenUnie wil een stip op de horizon voor de hele corridor naar de Randstad. Stapsgewijs naar snelheden rond 200 km/uur. Het motto van dit kabinet is «Bruggen Slaan». Wanneer wordt nu eindelijk eens de spoorbrug bij Ravenstein verdubbeld en verhoogd? Is het kabinet bereid, te investeren in diepgang in Vught, en in verdiepte aanleg van de N65 en het spoor? 26 kilometer geluidswal, en lange wachttijden bij spoorwegovergangen moeten we niet willen. Neemt de Minister bij de aanpassing van de N65 de belangen van de fietsers en de wandelaars mee? De verdiepte ligging biedt daarvoor veel kansen.

De aanpak van de brug in de A27 bij Gorinchem is uitgesteld tot 2019. Dit heeft een enorme economische impact. Is deze datum hard? De ChristenUnie wil zo snel mogelijk een robuuste oplossing voor dit knelpunt, die optimaal rekening houdt met de toekomstige spoorlijn Utrecht-Breda en ook een fietssnelweg heeft naar Sneeuwijs Tol. De ChristenUnie heeft nog vragen over de Ruit Eindhoven. Waarom lost de Minister niet eerst de files op de bestaande snelwegen rond Eindhoven op? Waarom zijn de alternatieven die uitgaan van ondertunneling om het landschap te sparen nu al afgefallen? Mooi dat Heerlen-Aken geëlektrificeerd wordt, maar dat is onvoldoende voor de intercity waarom de Kamer al jaren vraagt. Hoeveel moties en amendementen zijn nodig om zo iets simpels te regelen? Ook urgent is elektrificatie van de Maaslijn. In maart start de aanbesteding voor de komende tien jaar. Dus er is snel helderheid nodig, anders worden weer dieseltreinen gekocht. Ik heb daarom een amendement om dit te regelen. Er is ook duidelijkheid nodig over een nieuwe stoptrein Weert-Roermond, die Limburg graag zelf wil gaan rijden. De Staatssecretaris zou vandaag Limburg deze ruimte moeten geven, want de NS rijdt hier alleen met een intercity.

Ik sluit me aan bij alle vragen die zijn gesteld over de loopbruggen. Ook van ons het pleidooi om het Breddiep niet te smal te laten zijn. Ik sluit me aan bij vragen daarover van de SGP.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Voorzitter. Mijn bijdrage gaat vooral over de vraag of de VVD-Minister besluit op basis van ratio of van «asfaltemotie». Ik heb de desbetreffende bladzijde uit het verantwoordingsdocument voor mijn collega's gekopieerd. Sommigen zullen die bladzijde kennen, anderen niet. Wie het wil, kan dan even meekijken. Want de crux bij de aanleg van nieuwe wegen zit hem in de onderbouwing van de vraag of ze meer opleveren dan kosten: de miljarden euro's, maar ook

natuur- en landschapsverlies, verlies aan rust en schone lucht en eventuele extra doden en gewonden. Dan moet je wel heel zeker van je zaak zijn. Deze Minister werkt met achterhaalde maximale groeiprognoses als het gaat om de noodzaak van asfalt. Als het gaat om schone lucht – daarover gaat dit staatje onder andere – neemt de Minister wel een lagere verkeersprognose als uitgangspunt. De wet stelt dat de Minister met een worst case scenario voor luchtvervuiling moet rekenen. Vervolgens stelt ze het worst case scenario naar beneden bij, om te zeggen dat ze dan de eisen voor de luchtkwaliteit haalt. De werkelijke ontwikkeling van het verkeer blijft achter ten opzichte van de scenario-prognoses voor 2015. Dat staat, bijgesteld door de Minister, in het kopietje dat ik heb uitgedeeld. We hebben dit nu eenmaal besloten, en het maakt me niet uit of de onderbouwing niet klopt, maar ik wil wel weten of de Minister het onderzoek van CE Delft en de cijfers van het Planbureau voor de Leefomgeving en de WRR serieus gaat nemen. Door minder arbeidsaanbod zullen er in 2040 veel minder files zijn. Het IAE zegt het een en ander over de olieprijs. De Minister rekent met een olieprijs van 70 dollar per barrel. Deskundigen weten dat dat volstrekt niet realistisch is voor de komende jaren. Wat weet deze Minister wat al deze gerenommeerde instituten niet weten?

In crisistijd wil de Minister toch nog meer dan 4 miljard uitgeven aan wat wij de Big Five noemen. Ik sluit me aan bij D66: is er een mogelijkheid om daar nog eens rationeel naar te kijken? Amelisweerd is nu gelukkig twee jaar uitgesteld, dus dat geeft tijd om een MKBA te laten uitvoeren. Voor de Blankenburgtunnel zou een herberekening plaats moeten vinden, omdat daar wel met twee scenario's is gerekend. Maar de prognoses halen het laagste scenario niet eens. In dat laagste scenario is er een negatieve opbrengst voor de samenleving: het rapport van CE Delft laat heel duidelijk zien dat het meer kost dan het opbrengt, uitgaande van de huidige verkeersontwikkelingen. De Grondwet draagt deze Minister op, zorg te dragen voor de gezondheid van de bevolking. Maar de Grondwet zegt echt niets over het realiseren van één tot twee minuten tijdwinst. Waarom geeft de Minister prioriteit aan die tijdwinst? Hoeveel rechtszaken over de luchtkwaliteit gaat de Minister nog trotseren? Hoe verloopt het overleg met de gemeenten op dit punt? Ik heb het over de uitspraak van de rechter, die een streep heeft gehaald door een VVD-verkiezingsbelofte om overal waar het in de ogen van de VVD enigszins zou moeten kunnen de snelheden te verhogen. GroenLinks is daar fel op tegen. Een heleboel problemen zijn opgelost met 80 km/uur op de ring, zoals vroeger. Korthedshalve sluit ik mij aan bij een lijstje andere woordvoerders. Wat betreft de fietsen: het CDA en verrassend genoeg ook de VVD. Wat betreft de scheepvaart: de SP. Wat betreft het Deltafonds: de zinnige bijdrage van de ChristenUnie op dit terrein. We sluiten af met een pleidooi voor het elektrificeren van al het spoor in Nederland. Ik vind het echt niet meer van deze tijd dat we nog dieseltreinen hebben rijden. Net als de Minister is GroenLinks voorstander van modern rijden en elektrisch vervoer. Helaas werd zij in Buitenhof na haar mooie pleidooi hiervoor teruggefloten door de petrol heads in haar partij. Maar ze heeft duidelijk gezegd: zelfsturende auto's binnen twintig jaar. Wat is het effect daarvan op ons hoofdwegennet? Laat het beleid, vooral nu het in deze crisis om miljarden gaat, goed geijkt zijn op fatsoenlijke cijfers en ga niet doordrukken omdat het vroeger eens besloten is.

Mevrouw **Kuiken** (PvdA): Voorzitter. Het is alweer even geleden dat de «R» is toegevoegd aan het MIT, omdat ruimtelijke planning directe invloed heeft op infrastructuur, en vice versa. Het gaat niet alleen om infrastructuur sec, maar ook om de bereikbaarheid van goederen, diensten, werk, natuur, milieu en mensen. Gelijktijdig maken trends als urbanisatie, telewerken, jongeren die minder auto rijden en de vergrijzing die visie op bereikbaarheid, en zelfs wijziging daarvan, noodzakelijk. Echter, tot mijn

spijt is de behandeling van het MIRT elk jaar weer een circus van trajecten. Ook ik zal daar dit jaar niet helemaal aan ontkomen. Hoe zal de Minister die «R» van ruimte gaan invullen?

Ondanks de bezuinigingen zal de komende jaren nog wel meer dan 6 miljard per jaar aan infra worden besteed. Dat is ongeveer vergelijkbaar met het voor de politie beschikbare budget. Het gaat dus om heel veel geld. Tegelijkertijd is er wel bezuinigd, wat vraagt om een heel goede prioriteitsstelling. Als ik het goed heb begrepen, moeten in 2014 de WLO-scenario's opnieuw worden herijkt. Wanneer is dat klaar? Kunnen we ze nog meenemen in de Voorjaarsnota? Op welke wijze zullen deze scenario's een plek krijgen in de MKBA's die nog ingevuld moeten worden? Wordt daarbij ook gekeken naar de wijze waarop we nu MKBA's invullen? Er wordt alleen gekeken naar het verlies aan voertuigverliezen, zeker als we uitgaan van de te beperkte bereikbaarheid. Is het moment gekomen om te kijken of andere elementen aan de MKBA's moeten worden toegevoegd?

Groeiscenario's brengen me automatisch op de Blankenburgtunnel. Het is geen verrassing dat mijn partij liever meer mogelijkheden had gehad om ook nog breder en ruimer te kijken naar het alternatief van de Oranjeburgtunnel. In het regeerakkoord zijn afspraken gemaakt om te kiezen voor de Blankenburgtunnel, met name vanwege de argumenten geld en bereikbaarheid voor het havengebied. We zijn altijd voorstander geweest van de keuze voor een nieuwe westelijke oeververbinding, wat niet per se de Blankenburgtunnel hoeft te zijn.

In een aantal rapporten worden nu vraagtekens gezet bij de keuze voor de Blankenburgtunnel, met name als het gaat om de MKBA. Gisteren verscheen het rapport van CE Delft, waarin wordt getoond dat wel is gerekend met de laagste groeiscenario's, zij het dat daaruit een negatieve MKBA komt. Witteveen+ Bos heeft naar aanleiding van de geboorde variant berekend dat een tunnel wel degelijk mogelijk is.

Over de Blankenburgtunnel zelf: we hebben een flink bedrag vrijgespeeld om een zo goed mogelijke inpassing mogelijk te maken. Het overleg daarover loopt volop. Ik heb daarover nog twee vragen. Als ik het goed heb begrepen, is er nu discussie over de hoogte van de bakken. Is een meer verdiepte aanleg nog mogelijk? Zo ja, wat betekent dat dan ook qua kostenperspectief? Is er nog een keuze mogelijk tussen een kanteldijk en een coupure-kering?

De heer **Smaling** (SP): Ik wil graag de Blankenburgtunnel met mevrouw Kuiken bespreken, want zij heeft hier in het verleden fel actie tegen gevoerd. Leiden die vragen die ze heeft gesteld tot een alsnog niet willen laten aanleggen van de Blankenburgtunnel? Of is dat voor de Partij van de Arbeid een gepasseerd station?

Mevrouw **Kuiken** (PvdA): Ik ga niet mee in op als/dan-vragen, voordat ik de antwoorden heb. Ik vind dit een terechte vraag voor de tweede termijn, maar niet voor nu.

De heer **Smaling** (SP): Dan stel ik de vraag in tweede termijn.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Ik begrijp dat mevrouw Kuiken eerst de antwoorden van de Minister wil horen, voordat ze daarover een definitief oordeel geeft. Dat lijkt me meer ruimte geven dan tot nu toe het geval was. Ik waardeer de opstelling van de Partij van de Arbeid om nieuwe inzichten gewoon mee te blijven nemen. Als de Blankenburgtunnel er eenmaal is, sluit de Partij van de Arbeid dan uit dat daarnaast nog de Oranjeburgtunnel wordt aangelegd? Dat blijft maar een beetje rondzingen.

Mevrouw **Kuiken** (PvdA): Nee, dat sluit ik zeker niet uit, met name omdat ik weet dat het Havenbedrijf Rotterdam uitgaat van twee tunnels. Dat is dus een heel terechte vraag.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Mijn vraag is niet of de PvdA uitsluit dat iemand dat zou willen. Sluit u uit dat de PvdA dat steunt?

Mevrouw **Kuiken** (PvdA): Ik zeg nooit nooit, want de wereld kan er in 2030 of 2050 heel anders uitzien. Als je kiest voor de Blankenburgtunnel, ligt het niet voor de hand om op heel korte termijn over de Oranjetunnel te gaan praten.

Over de verkeersruit Eindhoven ben ik heel kritisch. Samen met mevrouw Van Veldhoven hebben we daarover kortgeleden een motie ingediend. De ruit heeft in de periode-Eurlings 268 miljoen toegezegd gekregen als rijksbijdrage aan twee provinciale wegen die de verkeersruit rond Eindhoven moesten afmaken. Wij zijn kritisch op deze ruit. Niet omdat we Eindhoven dit stukje weg niet gunnen, maar omdat het niet doet wat het zou moeten doen, namelijk het oplossen van de verkeersproblemen. Ze zijn wel heel schadelijk voor de natuur en ze leveren extra overlast op. De MKBA ziet er niet goed uit, wat maakt dat bewoners, de MER-commissie en zelfs de ANWB zeer kritisch zijn over de noodzaak van deze ruit. De MKBA is 0,68 negatief voor de oost/west-verbinding. De second opinion kraakt de oorspronkelijke MKBA, die te rooskleurig was. Is het niet verstandig om deze ruit niet te willen of sterk te temporiseren en het geld beschikbaar te stellen voor de A67, de A58 en/of het knooppunt Hoornpolder, waar nog 10 miljoen ontbreekt? Kan niet beter worden geïnvesteerd in de internationale bereikbaarheid van de Brainport Eindhoven in brede zin?

Wat de tol betreft, vind ik het niet eerlijk ten opzichte van de regio Gelderland. Die regio investeert een fundamenteel bedrag om de A15 mogelijk te maken. Andere trajecten worden nu of geschrapt, of behoorlijk neerwaarts bijgesteld. De regio Gelderland krijgt te horen dat ze het zelf maar moet oplossen. Zijn er geen mogelijkheden om ook hier het tarief omlaag te brengen, door geld beschikbaar te stellen of door te verlengen? Ik overweeg hierover een motie in te dienen.

De heer **De Rouwe** (CDA): Voorzitter, een punt van orde: er ligt een motie van het CDA met daarin het verzoek aan de regering om dit te heroverwegen. Wat vindt mevrouw Kuiken daarvan?

Mevrouw **Kuiken** (PvdA): Dat is een goede vraag. Ik heb de letterlijke tekst van de motie niet voor ogen, maar volgens mij wilt u alles schrappen. Dat gaat mij te ver. Maar voor een heel specifieke motie sta ik wel open. Ik vind het prima als uw naam eronder staat.

De **voorzitter**: De heer De Rouwe maakte een punt van orde omdat zijn interrupties op zijn. Dat is heel slim. Nog een heel korte vervolgvraag.

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik heb de motie bewust aangehouden voor dit debat. Misschien is het handig als we er even samen naar kijken.

Mevrouw **Kuiken** (PvdA): Goed dat de heer De Rouwe mij eraan herinnert. We zullen ernaar kijken. Maar ik hoop op de toezegging van de Minister dat ze dit wil heroverwegen op een manier die ons zint. We wachten het antwoord af, en zo nodig kunnen we daarop samenwerken. Ik ga door op de A15. Tussen Deijl en knooppunt Valburg worden op dit moment veel onderzoeken verricht. Er heeft al ambtelijk overleg met Rijkswaterstaat plaatsgevonden om te zien hoe de problemen daar kunnen worden opgelost. Wil de Minister plaatsing van mobiele filedetectie toezeggen?

De noordelijke ringweg rond Utrecht is getemporiseerd. Die keuze respecteer ik. Hoe zorgen we ervoor dat we een zekere mate van betrokkenheid en draagvlak houden?

Over de A13 is een aantal vragen gesteld met betrekking tot de snelheid en de luchtkwaliteit. De antwoorden van de Minister wacht ik graag af.

Over Heerlen-Aken: Aken vormt een belangrijk knooppunt voor een directe verbinding met Keulen en Parijs en voor een goede verbinding met Eindhoven-Heerlen-Aken en Maastricht-Heerlen-Aken. Er zijn inmiddels afspraken gemaakt over elektrificatie en over opname in de regionale ov-concessie. Wat is er nodig voor het verkrijgen van groen licht? Kan de Staatssecretaris al toezeggen dat het wordt opgenomen in de concessie? Kan de 18 miljoen al gereserveerd worden in het MIRT 2020–2028, mede omdat de regio al heeft toegezegd tot voorfinanciering over te zullen gaan?

De bereikbaarheid van de regio Schiphol is een belangrijk punt. We worden regelmatig op dat punt vanuit de regio belobbied, waarbij ik denk aan een verbinding tussen Amsterdam-Zuid-Schiphol-Amsterdam Nieuw-West. Wat zijn de plannen van de Staatssecretaris op dit punt? Een aantal sprekers heeft aandacht besteed aan de N65 en de mogelijkheden van fietsen en wandelen. Ik sluit me daarbij aan. De elektrische fiets vormt steeds meer een serieus alternatief voor de auto. Ik vraag de Minister daarom om samen met de Fietsersbond een Agenda voor de Toekomst te ontwikkelen.

Bij omleidingen in verband met files dient te worden aangegeven wat het alternatief is. We zien nu dat er óf geen omleiding is, óf dat er wordt omgeleid via infrastructuur die onvoldoende geschikt is of al vaststaat. Ik vraag de Minister daarom, te komen tot goede omleidingsroutes, deze te toetsen op kwaliteit, te komen met een openbare kaart, zodat die gebruikt kan worden door de ANWB en door de navigatiesystemen en te zorgen voor goede matrixborden.

Wij waren niet tegen het doven van de lichten op de snelwegen. Waar ligt het kantelpunt als het gaat om de vraag of het niet verstandiger is om te investeren in led-verlichting, wat op termijn wellicht duurzamer is dan het uitdoen van de lichten op nog meer trajecten?

In Nederland wordt sinds 2012 voor tunnels de generieke tunnelstandaard gehanteerd. Deze tunnelstandaard blijkt echter nogal rigide te zijn, waardoor nieuwe innovaties geblokkeerd dreigen te worden. Dat zou zonde zijn.

In Limburg worden op de A2 de arbeidsvoorwaarden met voeten getreden. Ik denk niet dat dit een incident is. Met name kleine onderaannemers maken zich daaraan schuldig. Dat jaagt andere mkb-bedrijven weer uit die markt. Hoe kan dit beter worden gecontroleerd, zodat dit soort onwenselijke concurrentietoestanden tot het verleden gaat behoren?

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie): Ik heb een korte vraag over de verlichting op de rijkswegen, een punt dat ongeveer twee weken geleden in de media speelde. De verkeersintensiteit bleek hoger te zijn dan was voorzien. Het probleem is heel makkelijk op te lossen door invoering van dynamische verlichting, waarbij automatisch wordt gereageerd op verkeersaanbod en/of weersomstandigheden.

Mevrouw **Kuiken** (PvdA): Dynamische verlichting is een oplossing. Volgens mij zegt de markt: kijk naar led-verlichting, want dat is duurzaam en goedkoop. Ik ga hier niet zeggen hoe het moet. Wel vraag ik de Minister ons daarover te informeren, daarbij ook kijkend naar het systeem van dynamische verlichting.

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie): Ik ben blij met de reactie van de Partij van de Arbeid. Dynamische verlichting kan natuurlijk ook

led-verlichting zijn. Laten we de innovatieve ideeën op dit terrein volop benutten.

Mevrouw **Kuiken** (PvdA): Mooie woorden, waaraan ik niets meer heb toe te voegen.

De heer **Smaling** (SP): Ik kom terug op twee projecten die allebei meer dan 1 miljard kosten: de Blankenburgtunnel en de A27. De PvdA stelt daar wat verlichtingsdingetjes op de snelweg tegenover. Ik ben verbijsterd dat de PvdA zich op dit dossier zo laat uitwonen en opvreten door de VVD. Het is een heleboel geld. De noordelijke randweg bij Utrecht moet dan maar wachten, dat is «maar» 180 miljoen, ofte wel een stuk minder dan de verbreding van de A27. We hebben de JSF, we hebben een miljard euro aan ontwikkelingssamenwerking weggegeven, we hebben een toptarief dat omlaag is gegaan en we hebben geen inkomensafhankelijke zorgpremie. Wat is dit?

De **voorzitter**: Mijnheer Smaling, dit zijn geen algemene beschouwingen.

Mevrouw **Kuiken** (PvdA): De SP wil graag meeregeren. Dat lijkt mij een goed streven, want dan kun je de keuzes maken die volgens de SP gemaakt moeten worden. Een fundamenteel verschil tussen de SP en de Partij van de Arbeid is dat de PvdA niet tegen asfalt is, want wij moeten Nederland bereikbaar houden. Soms zul je moeten investeren in asfalt, soms in het spoor, en soms in andere slimme oplossingen. Verbreding van de A27 is niet iets wat we per se leuk vinden, maar iedereen ziet wel dat we daar een bereikbaarheidsknelpunt hebben. Dan moet je bereid zijn daarvoor oplossingen te bedenken. We hebben daar uitgebreid onderzoek naar gedaan. De SP ontkent volgens mij ook niet dat daar iets moet gebeuren, maar denkt alleen aan een andere oplossing. U vraagt mij om naar de feiten te kijken, maar ik kan u hetzelfde vragen. Wij maken naar eer en geweten onze keuzes. Achter sommige keuzes staan we minder, maar wat de A27 betreft hebben we een second opinion gevraagd en gekregen. Daaruit bleek dat het niet mogelijk was om het met minder stroken te doen. Als er ergens urbanisatie plaatsvindt en gaat plaatsvinden, dan is het wel rond Utrecht. Dan kun je niet alleen «njet» zeggen.

De heer **Smaling** (SP): De SP is niet tegen asfalt, want sommige mensen hebben gewoon hun auto nodig om naar hun werk te komen. We zitten daar dus helemaal niet zo geharnast in. Het gaat meer om het feit dat het gaat om twee grote en dure infraprojecten waartegen de PvdA zeer zichtbaar actie heeft gevoerd voordat die partij in de regering zat. Ik kan mij gewoon niet voorstellen dat mevrouw Kuiken zichzelf kan aankijken in de spiegel als zij die twee heel grote projecten als gevolg van het regeerakkoord toch moet accepteren en alleen kan komen met wat verlichting op snelwegen. Het is toch zonde dat je er zo uit komt wat dit dossier betreft? Je ziet het toch niet verkeerd?

Mevrouw **Kuiken** (PvdA): De SP-fractie bevestigt zelf al dat ze eigenlijk niet minder geld wil uitgeven aan asfalt maar zelfs meer. Ik snap het verwijt eerlijk gezegd niet zo goed. Het gaat over het maken van keuzes. Van de Blankenburgtunnel ben ik minder overtuigd. Over de A27 is duidelijk een second opinion gegeven. Op een gegeven moment moet je dan zeggen: oké, dit is de weg die wij gaan bewandelen. De heer Smaling gaf eigenlijk al antwoord op zijn eigen vraag. Misschien is hij inderdaad te naïef voor de politiek. Af en toe moeten afspraken en keuzes worden gemaakt die niet direct de jouwe zijn.

De heer **Smaling** (SP): Dit is uitlokking, dus ik stel een derde vraag. Het gaat om twee keer dik een miljard. Dat geld zou kunnen worden ingezet

voor het oplossen van veel meer knooppunten. Het is niet zo gek om daaraan de voorkeur te geven.

Mevrouw **Kuiken** (PvdA): Je moet het geld daar uitgeven waar het het meeste doet. De SP is het ermee eens dat er iets moet gebeuren met de A27. De discussie ging niet over daar uitgeven of hier, maar over hoe breed die bak moest worden. Niet ik, maar de commissie-Schoof heeft conclusies getrokken op dat punt. In relatie tot de Blankenburgtunnel zou ik graag nog een nadere vergelijking krijgen. In het regeerakkoord zijn daarover echter afspraken gemaakt. De heer Smaling geeft de voorkeur aan de optie van de Oranjetunnel maar die kost 400 miljoen euro meer. Dan kom je niet uit op 1,1 miljard, maar op 1,5 miljard. Ik snap dus eerlijk gezegd niet wat het verwijt is van de SP aan de PvdA.

De **voorzitter**: Wij gaan naar de laatste bijdrage, van de PVV. Ik miste u net al even in de zaal, mijnheer De Graaf. Wat hadden wij zonder uw bijdrage moeten doen? U hebt de volgende acht minuten het woord.

De heer **De Graaf** (PVV): Voorzitter. Ik bewonder iedereen die het zonder een sanitaire stop doet; ik had die echt even nodig. Ik begin met een beroemd citaat: «Zij slachtten, zij stalen en plunderden onder de naam van het Rijk, zij creëerden een woestijn en zeiden dat er vrede was.» Dit is een citaat van Gaius Cornelius Tacitus van het Romeinse Rijk. Hetzelfde gaat ook hier op: het plunderen houdt maar niet op. Het Kunduzakkoord – dat ook door de CDA is gesteund, al probeert de CDA-fractie daar nu een beetje onderuit te komen – de aanpassing van het regeerakkoord, het regeerakkoord zelf, het Herfstakkoord, het houdt niet op. Niet vanzelf, zou ik bijna zeggen. Het plunderen gaat door. Niet alleen het Infrastructuurfonds, maar ook de automobilist blijft geplukt worden. Het begon met het kwartje van Kok en waar het eindigt, weten wij eigenlijk niet. Het gaat gewoon maar door. Dat heb ik ook in de begrotingsbehandeling van I en M al laten merken. Het is met die automobilist hetzelfde als met schapen scheren. Om wegen aan te leggen, moet het schaap – de automobilist – af en toe geschoren worden. De wol wordt verkocht en dat geld is nodig om het welriekende asfalt van aan te leggen: heerlijk. Nu wordt het schaap echter geheel gevild. Dan blijft er uiteindelijk alleen nog een beetje vlees over en komt er nooit meer wol vanaf. Dat is de vergelijking die ik graag maak.

Ik hoor graag of deze Minister bereid is om iets terug te doen voor de automobilist. Waar is het VVD-geluid van weleer gebleven? De VVD kwam voorheen namelijk op voor de hardwerkende Nederlander, maar doet dat inmiddels niet meer. De Minister stelt dat 700 kilometer asfalt en gemiddeld 6,5 miljard per jaar, ook voor alle andere projecten buiten asfalt, genoeg is. Volgens de Mobiliteitsbalans komt er in 2015 echter een kantelpunt. Dan zullen de files weer toenemen. Volgens EVO staat het in 2028 weer helemaal vast. Dan is er geen flexibiliteit meer in het Infrafonds om daarop te anticiperen. Ik stel graag concreet de vraag hoeveel flexibiliteit de Minister daadwerkelijk nog heeft. Heeft zij misschien een toekomstvisie op de problemen die voorliggen? Op welk percentage economische groei kan zij anticiperen?

Ik ga in op enkele regio's, te beginnen met Groningen. Er gaat niets boven Groningen. Ik doe de voorzitter een groot plezier met deze uitspraak, evenals de Staatssecretaris. Dat zijn de enige twee die deze uitspraak volkomen zullen omarmen. Ik hoop echter meer mensen mee te krijgen in mijn pleidooi. De aanleg van een noordwestelijke ringweg heeft namelijk meer effect voor de stad en de regio dan de huidige plannen. Niet alleen brengt die een betere ontsluiting voor de Eemshaven, maar ook de leefomgeving van de zuidelijke stadswijken blijft optimaal. In de huidige plannen wordt namelijk nergens rekening gehouden met zes tot zeven jaar sluipverkeer voor die wijken. Het komt dan helemaal dicht te staan.

Daarbij tonen specialisten aan dat de huidige plannen geen mobiliteitsoplossing blijken te zijn voor de stad Groningen. Evenmin kan het lokaal rekenen op draagvlak, met uitzondering van de rooie regiobestuurders. Is de Minister bereid om naar de specialisten te luisteren in plaats van naar de bestuurders? Kan de Minister met een reactie komen op dit plan? Ik heb in het voorjaar al eens persoonlijk een uitgewerkt plan overhandigd aan de Minister. Misschien kan zij daarop een reactie geven.

We gaan naar Gelderland. De Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid is vorige week met een analyse gekomen over de veiligheidssituatie op kruispunten. Met name fietsers zijn daarvan vaak het slachtoffer. Hiermee kan de Minister regionaal aan de slag. De fysieke aanpassingen die worden aangereikt door de SWOV kunnen enorme positieve gevolgen hebben. Is de Minister bereid om hiernaar te kijken en Gelderland als pilotprovincie aan te merken? Wellicht is het mogelijk om het stijgende aantal verkeersslachtoffers een halt toe te roepen. Ik heb daartoe natuurlijk al een amendement ingediend bij de begroting I en M. Daarover moet nog gestemd worden. Met het amendement wordt beoogd om de klimaatgelden iets terug te brengen ten gunste van fors verhoging van geld voor verkeersveiligheid. Gelderland kan daarbij fungeren als pilotprovincie.

In de regio Rotterdam is de Tweede Maasvlakte aangelegd. Het verkeer daar zal groeien vanwege de toenemende handel, wat goed is voor Nederland. Wij zijn voorstander van de Oranjetunnel, ook al is die iets duurder. Wij kunnen dat voorstel in onze eigen begroting dekken. Wij zijn van mening dat de Oranjetunnel een betere aansluiting heeft op het Westland en Den Haag en dat de ontsluiting van de Tweede Maasvlakte daardoor beter en robuuster zal zijn. Wij moeten daarin nu investeren. Wij willen sowieso dat er een tunnel komt. Wij denken zelfs dat er in 2040 of 2050 twee tunnels zullen liggen. Onze voorkeur gaat echter uit naar de Oranjetunnel. Daarop hoor ik graag een reactie.

In relatie tot de A13 feliciteert de PVV Milieudefensie met een overwinning op de redelijkheid. De guerrillatactieken hebben zelfs geleid tot een rechterlijke uitspraak in het voordeel van Milieudefensie. Dit toont voor mij maar één ding aan: voor links is de automobilist de as van het kwaad, olie is de duivel en snelwegen zijn de aderen des doods. Ik vraag de Minister hoeveel deze rechtszaak de Staat heeft gekost. Kan zij uitleggen welke belangen Buitenlandse Zaken heeft in de leefomgeving rond de A13? Ik zie de Minister nu fronsend kijken. Ik ga het uit de doeken doen. De linkse jongens pakken bijna 2 miljoen euro subsidie van Buitenlandse Zaken. Die spenderen zij aan het bestrijden van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu. Ik hoor graag het oordeel van de Minister en misschien ook de Staatssecretaris hierover.

Zoals bekend is de PVV een voorvechter van Nederlandse belangen, helemaal als de EU ons verordonneert dat we btw moeten gaan heffen over de tol voor bepaalde tunnels. In Zeeland speelt het volgende. De Westerscheldetunnel wordt geëxploiteerd door de NV Westerscheldetunnel. Alle aandelen van deze NV zijn in handen van de provincie Zeeland. EU-commissaris Almunia heeft Nederland in mei 2013 gemaand om binnen 18 maanden, dus op 1 januari 2015, vennootschapsbelasting te gaan heffen over de winst van overheidsbedrijven. De NV Westerscheldetunnel maakt momenteel winst. Dat is mooi, zou je denken. Die winst wordt uitgekeerd in dividend aan de provincie Zeeland die hiermee de Sluiskiltunnel financiert. Tot zo ver geen probleem. Dankzij Brussel zou de heffing van de vennootschapsbelasting over de winst van de NV Westerscheldetunnel de facto de financiering van de Sluiskiltunnel op losse schroeven kunnen zetten. Ik hoor graag een reactie op dit punt. Dat zou grote gevolgen kunnen hebben voor de mobiliteit in heel Zeeland. Ik kom op een van mijn laatste punten: Brabant en Limburg. Met een brainport en een daarnaast gelegen greenport heeft de regio Eindhoven/Venlo nog steeds onze volle aandacht. Zodra de economie aantrekt, komt

het verkeer in deze regio als eerste vast te staan. Op die A67 rijden veel vrachtwagens. Die zijn belangrijk voor de handel in Nederland, in het bijzonder voor Rotterdam. Als één vrachtwagen inhaalt met 81 km/u dan staat het daar binnen de kortste keren een halfuur vast. Het project om deze weg te verbreden, is uitgesteld. Daarom stel ik twee concrete vragen aan de Minister. Is zij bereid om het geld dat in Groningen overblijft, doordat wij 500 miljoen kunnen besparen op de aanleg, in te zetten in Eindhoven? Tot die tijd is het wellicht handig om op de A67 in elk geval in de spits een inhaalverbod voor vrachtwagens in te stellen, niet buiten de spits.

Mijn laatste punt is de ruit rond Eindhoven. Ik roep de Minister op om die heel snel af te maken. Op welke manier krijgt de A58 vorm? Met welke groeiscenario's heeft de Minister daarbij rekening gehouden?

De voorzitter: Ik ga de vergadering zo schorsen. Ik geef alvast aan dat de PvdA twee minuten over had in de eerste termijn en de SGP één minuut. De rest heeft de tijd keurig opgesoupeerd. Paulus Jansen, de voorzitter van deze commissie, gaat straks de vergadering verder voorzitten. Ik zit hier misschien nog een kwartiertje, maar daarna neemt hij het over.

De vergadering wordt van 12.15 uur tot 13.20 uur geschorst.

De voorzitter: Welkom. Ik heropen de vergadering voor de eerste termijn van de kant van de regering. Ik geef als eerste het woord aan Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus. Ik spreek met de leden af dat ik in de eerste termijn van de regering vier interrupties per fractie toesta.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus: Voorzitter, dat zijn een hoop interrupties, maar goed, we zullen het merken. Ik zal de Kamer de indeling van mijn betoog meedelen. Ik begin met een algemeen verhaal over de mobiliteit, de visie die de Kamer daarop vraagt en het financiële deel. Dan heb ik een blokje tol, een blokje luchtkwaliteit/geluid, een blokje binnenvaart, fiets en varia. Vervolgens loop ik de verschillende regio's langs. Als ik «varia» eerst doe, dan loop ik niet het risico dat ik bij het bespreken op elke vraag moet zeggen «dat komt later aan bod». Ik begin met mobiliteit in het algemeen en het financiële deel. We staan op een heel belangrijk punt. De eerste voorzichtige tekenen van economisch herstel zijn zichtbaar, maar het is natuurlijk nog heel broos. We zijn er nog lang niet. Dit kabinet doet er alles aan om het land en onze economie sterker te maken. Het gaat daarbij om structurele verbeteringen in de woningmarkt en de arbeidsmarkt, maar ook in een andere markt, namelijk die van de mobiliteit. Ook daar zijn structurele verbeteringen hard nodig. Wij staan daarvoor aan de lat. Over de koers die wij daarbij moeten varen en de feiten die wij daarbij moeten hanteren, wil ik kort een paar dingen zeggen. Mijn conclusie is evenwel helder: we moeten blijven investeren om het broze herstel echt een kans te geven. Wat nu op de rol staat, zijn investeringen die Nederland economisch sterker maken. Ik loop graag met de leden de feiten langs wat betreft de hoogte van de investeringen. Mijn Infrastructuurfonds is tot en met 2028 gevuld met nog eens 88 miljard aan investeringen in het beheer, onderhoud en uitbreiding van het netwerk, voor wegen, spoor- en vaarwegen samen. Alleen al voor nieuwe wegen en wegverbreding staat voor circa 25 miljard in het fonds. Per saldo is sinds het aantreden van Rutte I ongeveer 1 miljard bezuinigd op het Infrastructuurfonds voor alle modaliteiten samen. Deze bezuiniging is uitgesmeerd over de hele planperiode van de komende vijftien jaar. We hebben het over een bezuiniging van, afgerond, 1,14% op het totaal, om het maar eventjes in perspectief te plaatsen. Ben ik daar blij mee? Nee, absoluut niet, want we hadden natuurlijk veel meer ambities en ik was heel blij met de extra budgetten die door Rutte I waren uitgetrokken. Ik ben ook verdrietig over het feit dat die budgetten bij Rutte II weer

verdwenen zijn. Ik zal het niet hebben over toekomstige kabinetten, maar u hebt ongetwijfeld gehoord dat ik natuurlijk hoop dat voor de nieuwe ambities in de toekomst weer extra budget beschikbaar zal komen. Wij investeren nog steeds fors in onze netwerken. Verschillende fracties vragen of wij wel de juiste investeringen doen en of wij geen pas op de plaats moeten maken. Sommigen gebruiken de economische crisis van dit moment als aanleiding voor een heroverweging. Ik vind dat niet verstandig. We moeten het programma juist met kracht doorzetten om bij te dragen aan die sterkere economische structuur zodat de regio's een concurrentiestrijd aankunnen met gebieden elders in de wereld. Laten wij niet vergeten dat andere landen niet stilzitten. Zij investeren fors in hun infrastructuur. Nederland moet niet achter de feiten aanlopen. Wij werken bij het bepalen van onze investeringen nog steeds met de juiste aannames. Wij werken met twee scenario's in het doorrekenen van onze projecten. Het ene gaat uit van een lage groeivoorspelling, het andere van een hoge groeivoorspelling. Wij doen dit standaard sinds 2011.

De heer **De Rouwe** (CDA): De Minister zegt dat wij niet achter de feiten moeten aanlopen. Andere landen, om ons heen, investeren op dit moment inderdaad wel. Ik blijf echt bezwaar maken tegen het kinderlijke argument van «ach, het is maar 1 miljard, en ik tel de vorige periode ook mee». Dat is hetzelfde als dat ik zeg: ik ben samen met de bank miljonair. De waarheid is gewoon dat er door dit kabinet 8 miljard gekort is op infrastructuur. Daarvoor gaan wij met zijn allen de tol betalen. De Minister begint heel voorzichtig in verzet te komen tegen het gegraai van het kabinet in haar portefeuille. Ik zou zeggen: eindelijk. Hoeveel is er eigenlijk nodig, voor de komende jaren, om samen het KiM te verslaan?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Het woord «kinderlijk» laat ik even voor rekening van de heer De Rouwe. Ik probeer het in perspectief te plaatsen. Nog geen drie jaar geleden is er zo'n zeven miljard bijgekomen. In deze periode is er zo'n 8 miljard af gegaan. Ik heb niet ontkend dat ik daarover verdrietig ben. Ik was blij toen het erbij kwam en verdrietig toen het eraf ging. Wij moeten de toekomst echter niet alleen maar bezien vanuit één kabinet. Dat deden wij niet in vorige kabinetten en dat doen wij ook niet in dit kabinet. Ik probeer aan te geven dat onze investeringshoogte ongeveer gelijk is als in voorgaande jaren. Het is dus niet zo dat de deur dicht kan of het ministerie op slot moet. Ik weet niet welke opmerkingen in die trant ik nog meer gehoord heb de laatste tijd. We gaan gewoon onverkort door. Op mijn terrein geldt, net als op bijna alle andere terreinen, dat de ambities nog vele malen hoger zijn. Ik weet ook dat boven de 88 miljard die we nu ongeveer te besteden hebben nog zo'n 90 miljard aan wensen liggen van allerlei regio's. Ik zou dat geld wel willen hebben, maar dat willen Onderwijs, Sociale Zaken en allerlei andere terreinen ook. Je kunt niet alles krijgen wat je wilt hebben. Het belangrijkste is dat je dicht genoeg blijft bij de problemen die je hebt en de oplossingen die je daarvoor kunt bieden. Voor de komende periode kunnen wij heel veel doen. Ook daarna kunnen wij nog heel veel doen. Ik heb in eerdere betogen al eens aangegeven dat er meer wegen zijn die naar Rome leiden in relatie tot het oplossen van bereikbaarheidsvraagstukken. Met dat alles bij de hand, de investeringen en de andere oplossingen, denk ik dat wij een heel eind komen.

De heer **De Rouwe** (CDA): Er leiden meerdere wegen naar Rome, maar die moeten er dan wel liggen. Hoeveel is er nodig, kijkend naar de toekomst en het perspectief? Ik wil gewoon weten wat nodig is om dat KiM te verslaan. Wat doet de Minister tegen dat filespook dat zich volgend jaar echt weer gaat melden? Ik ben ontzettend blij als de economie weer gaat groeien, maar zodra dat gebeurt, staat de automobilist weer

helemaal vast. Dat is geen sprookje, dat is niet bedacht en dat is niet overdreven. Dit weet de Minister en dit weten heel veel mensen die verstand hebben van dit onderwerp. In 2016, 2017, 2018 en 2019 is het weer een ramp op de weg. Wat gaan wij daartegen doen? Wat is ervoor nodig om dat te voorkomen?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik neem het beeld van de ramp op de weg even weg. In de afgelopen jaren hebben wij ervoor gezorgd dat de files terug zijn gegaan tot het niveau van 2000. Het KiM voorspelt een toename van de files met 2,5% over de jaren 2015 en 2017. Het gaat uit van een hogere economische groei. Het KiM ziet dat de groei weer toeneemt. Het heeft bij het bepalen van de cijfers rekening gehouden met de projecten waartoe al besloten is, waarover een voorkeursbeslissing genomen is. Het heeft geen rekening gehouden met de projecten waarover nog niet besloten is, die ook in het lijstje van vandaag staan. Zo staat de Amsterdamse regio bovenin rood gekleurd. Wij hebben inmiddels gezegd dat wij MIRT-onderzoeken gaan doen naar de A7, de A8 en de A9. Uiteindelijk zullen dat projecten zijn die we ook echt gaan uitvoeren. Het KiM zegt: let op, de groei van de mobiliteit neemt toe, in 2015, 2016 en 2017 komen er meer files. Dat betekent echter niet dat die blijvend zijn. Voor de toekomst staan immers weer andere projecten op de agenda. Die komen uiteindelijk eerst bij de Kamer, als de onderzoeken klaar zijn.

Voorzitter: Paulus Jansen

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Binnen de budgetten die ik nu heb, kan ik veel van de problemen die door het KiM geschetst worden oplossen. Het KiM wijst vooral op mobiliteitsgroei zonder te kijken naar de projecten die nog gaan komen.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Ik hoor de Minister zeggen dat de verkeersintensiteit afgenomen is als gevolg van de economische crisis. Dat klopt, maar voor die tijd nam de verkeersintensiteit ook al af. Uit het onderzoek van CE Delft dat gisteren uitgekomen is – de Minister heeft dat al dan niet kunnen bekijken – is gebaseerd op de cijfers van de Mobiliteitsbalans en de publieksrapportages van het rijkswegennet. Daaruit blijkt dat het verkeersvolume op het hoofdwegennet vanaf 2000 onder het GE, het hoogste groeiscenario, zit. Het komt er niet één keer aan en het gaat er ook niet overheen. Hoe kan de Minister dan volhouden dat er een rationale onderbouwing zit bij bijvoorbeeld vijf grote verkeersuitbreidingen?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: De hoeveelheid verkeer is gewoon gegroeid in de afgelopen jaren. Wij werken altijd met verschillende scenario's: het laagste groeiscenario, het hoogste groeiscenario, extremen naar de onderkant, extremen naar de bovenkant. Dat niet altijd het hoogste groeiscenario wordt geraakt, betekent niet dat het verkeer is afgenomen. Het verkeer is in de afgelopen jaren toegenomen in intensiteit. Het aantal files is afgenomen. Het is op zich een krappe prestatie dat het verkeer is toegenomen en de files zijn afgenomen. Dat niet altijd het hoogste groeiscenario wordt gehaald, heeft te maken met de economische crisis op dit moment. Dat kan bijtrekken als de economie weer aantrekt. Dat weten wij niet en daarom hanteren wij twee scenario's: een lagegroeiscenario en een hogegroeiscenario. De besluiten die wij nemen over wegen, spoorwegen en vaarwegen zijn gebaseerd op een scenario dat daartussenin ligt.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Bij de A13/A16, de A12/A15 en de A27, de ruit Eindhoven, is maar één groeiscenario gebruikt: het hoogste

groeiscenario. Daar zitten we echter ver onder. Bij de Blankenburgtunnel zijn inderdaad twee scenario's gebruikt, maar uit de cijfers blijkt dat dat lagere GE-scenario niet wordt gehaald. Is de Minister bereid om in de toekomst altijd het hoogste en het laagste scenario te gebruiken? Is zij bereid om – beter ten halve gekeerd dan ten hele gedwaald – bij de huidige projecten in elk geval een quick scan, een double check of hoe we het ook willen noemen uit te voeren? Uit de berekeningen van CE Delft blijkt dat de Blankenburgtunnel de gemeenschap meer geld kost dan dat die oplevert.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Deze discussie hebben wij vaker gevoerd. Wij hanteren die scenario's sinds 2011. Mevrouw Van Tongeren vraagt of ik bereid ben om in de toekomst altijd hoge en lage groeiscenario's te hanteren. Dat doe ik ook. Dat doen we sinds 2011. In het verleden werd er maar één scenario gehanteerd terwijl de wereld laat zien dat er een economische daling kan plaatsvinden en, belangrijker, dat zich in ons land verschillende groeiscenario's kunnen voordoen. In sommige gebieden vindt er een hoge groei plaats, in andere gebieden vindt er een lage groei plaats. Wij hebben dat toegezegd en wij doen dat ook zo. Voor de projecten in het verleden werd niet het GE-scenario maar het EC-scenario gehanteerd. Dat was weliswaar maar één scenario maar dat lag wel onder het GE-scenario. Ik vertelde over de groeiscenario's. Ik gaf aan dat wij door moeten investeren omdat andere landen dat ook doen. Ik gaf aan dat wij steeds met de juiste aannames werken. Wij werken nu met de twee scenario's in de doorrekening van onze projecten, een met een lage groeivoorspelling en een met een hoge groeivoorspelling. Dat doen wij sinds 2011 standaard. De verwachte ontwikkelingen liggen binnen de bandbreedte van deze twee uiterste scenario's. Dat bevestigen alle deskundigen, ook het CPB. De cijfers van de afgelopen paar jaar, ook van de voorgaande projecten die nog met dat EC-scenario zijn berekend, vallen binnen deze scenario's. Deze zijn nog steeds actueel. Voor de economische crisis zat de groei van de files op het niveau van het hoge scenario en tijdens de economische crisis zat het een klein beetje boven het laagste groeiscenario. We moeten oppassen dat we die lijn niet zomaar doortrekken. Het KiM voorspelt vanaf 2015 een toename van de files met 2,5% per jaar. We moeten opletten want de huidige trend is geen toekomstvoorspelling en wij bouwen voor de toekomst. Zoals het er nu naar uitziet, zal de situatie in 2030 ergens uitkomen tussen het lage en hoge groeiscenario. Waar precies, dat weet alleen Nostradamus. Wij weten voldoende zeker dat we met de twee uiterste scenario's goed zitten. Daarop baseer ik de besluitvorming en de Kamer krijgt die allemaal van mij. Alle nieuwe MIRT-onderzoeken zijn voor gebieden waar zich, zelfs bij voortdurende lage groei, nog tot 2030 knelpunten voordoen. Die nieuwe MIRT-onderzoeken zijn echt gebaseerd op de lage groei. Voor projecten die verder in de lijn zitten, geldt dat alleen op het lage groeiscenario beoordelen niet verstandig is, om twee redenen. De lage groei zet zich niet door; zie het KiM-rapport. De groei is daarnaast ook nog eens van regio tot regio verschillend. Voor stedelijke gebieden in het hele land wordt een hogere groei voorspeld dan voor de meer landelijke gebieden. Verreweg de meeste projecten in ons programma zijn bedoeld voor de verbetering van de bereikbaarheid van de stedelijke gebieden. Ik zal dus niet een quickscan uitvoeren op de grotere projecten waarover al een besluit genomen is, de zogenaamde «voorkeursbeslissingen». D66 zei al dat ze niet wil terugkomen op eerdere besluiten. Voor de projecten waarover nog niet besloten is, zullen wij steeds de meest actuele cijfers hanteren. Dat betekent niet dat er aparte quickscans gedaan hoeven te worden. Steeds worden de meest actuele cijfers gehanteerd. Dat blijkt ook als beslissingen worden voorgelegd. Als de nieuwe WLO-scenario's er zijn, dan zullen wij die ook gebruiken bij de nieuwe projecten. Ook hierbij

geldt dat we de eerder genomen voorkeursbesluiten niet overnieuw gaan doen. Elverding heeft er in het verleden ook op erop aangedrongen om na politieke besluitvorming verder te gaan.

Met het MIRT hebben we een heel mooi systeem van getrechterde besluitvorming in handen waarbij steeds een stap vooruit wordt gezet. Bij de algehele afweging van prioriteiten gebruiken we steeds de scenario's die dan gelden. Ik heb de robuustheid van de modellen al eerder voorgelegd, inclusief welke partijen daarop allemaal toezien. Naast de groeimodellen kijk ik ook naar leefbaarheid. De N65 van Vught is bijvoorbeeld een probleem; voor de weg hoeft het niet per se, maar voor het spoor is het wel wenselijk om wat te doen. Ik kom straks nader te spreken over die N65, ook met betrekking tot de fietsers en de wandelaars. Soms kies je ervoor om vooruitlopend op leefbaarheidsaspecten iets te doen. Als ik heb besloten om een weg te prioriteren, dan gebruik ik vervolgens het hoge groeiscenario om ervoor te zorgen dat ik de hoogste grenzen van de leefbaarheid waarborg. Ik gebruik bij de besluitvorming kortom de meest actuele modellen.

Mevrouw Kuiken vroeg wanneer de herijking van de WLO-scenario's plaatsvindt: kan die bij de Voorjaarsnota worden meegenomen? Het CPB is met de andere planbureaus begonnen met het uitwerken van die nieuwe WLO-scenario's. De WLO-scenario's geven aan wat naar verwachting in de toekomst het lage groeiscenario en het hoge groeiscenario is, en alle varianten daartussen. Ik heb nog geen plan van aanpak van de WLO ontvangen dus ik kan ook nog niet aangeven wanneer de nieuwe scenario's gereed zullen zijn. Ik weet wel zeker dat dat niet voor de Voorjaarsnota is, want dat duurt natuurlijk lang. Zodra ik weet wanneer ze komen, kan ik de Kamer laten weten wanneer de WLO-scenario's door ons meegenomen kunnen worden in de nieuwe berekeningen.

Over de andere elementen in de MKBA kom ik straks te spreken. In relatie tot het WLO-scenario is ook een vraag gesteld door mevrouw Van Tongeren. Zij vroeg naar de olieprijsen. Zij stelt die vraag elke keer als wij een overleg voeren. De olieprijsen in de WLO-scenario's van het CPB zijn erg laag, met 21 tot 28 dollar per vat. Om die reden ben ik in de update van de NMCA net als in 2011 uitgegaan van 70 dollar per vat. Ik realiseer mij dat de huidige prijs daar zelfs nog bovenuit gaat. Het kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid heeft dan ook in 2012 een studie gedaan naar de effecten van een olieprijs van 100 dollar. Die effecten zijn beperkt. Doordat de prijselasticiteit laag is, ligt deze voor de korte termijn tussen de 0,1 en -0,2. Voor de langere termijn, richting 10 jaar, tussen de -0,3 en -0,5. Daar komt bij dat auto's steeds zuiniger worden en mensen hun gedrag kunnen aanpassen door bijvoorbeeld zuiniger te rijden. Mevrouw Van Tongeren heeft daar zelf laatst nog toe opgeroepen. Met alle onzekerheden kan een structurele olieprijs van 100 dollar op de langere termijn, tussen de 5 en 10 jaar, volgens KiM leiden tot een eenmalige afname van de autokilometers met 2,5%. Daarmee is dan meteen de eigen reeds geconstateerde file opgelost. Het effect van de files is daar niet zomaar uit af te leiden, want het hangt natuurlijk af van het soort autokilometers dat afneemt. Het is denkbaar dat dat vooral de sociaal-recreatieve kilometers zullen zijn; daar zullen mensen mogelijk eerder de prikkel voelen om minder te rijden. Het effect op de files is dan minimaal.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Is het niet merkwaardig dat twee afdelingen van de overheid met verschillende olieprijsen rekenen? De rest van onze begroting is gebaseerd op € 117 tot € 118 terwijl deze Minister uitgaat van 100 dollar. De Minister zegt: op korte termijn is er niet veel elasticiteit, want mensen kunnen niet wat anders gaan doen. Op de langere termijn is die elasticiteit er echter wel, want mensen gaan afwegen of zij met de trein of de bus kunnen en of zij dichterbij het werk kunnen gaan wonen. In Amerika zijn de autokilometers enorm afgenomen nu de olieprijs tijdelijk hoog is geweest. Mijn vraag is: moet de Minister

niet van dezelfde olieprijs uitgaan als Jeroen Dijsselbloem? Mijn tweede vraag, voor de langere termijn, is: erkent de Minister dat er dan wel degelijk een shift komt in het vervoer?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik heb zowel de korte- als de langetermijneffecten genoemd; korte termijn – 0,1 tot – 0,2, lange termijn – 0,3 tot – 0,5. Ik heb ook aangegeven dat waarschijnlijk vooral het sociaal-recreatieve verkeer zich zal laten leiden door de olieprijs. Met werkenden en economisch vervoer werkt dat nu eenmaal anders. Het effect op de files zal naar mijn inschatting dan ook minimaal zijn. Ik heb gezien dat er meerdere varianten gehanteerd worden. Het staat elk onderzoeksinstituut vrij om zijn eigen aannames te hanteren. De Kamer wil ook graag dat ze onafhankelijk zijn en wij kunnen dus niet zeggen waar ze vanuit moeten gaan. Dat is een van de redenen dat ik ervoor heb gekozen om ook met andere bedragen te rekenen. Zo kunnen we zien wat er gebeurt als het tegenvalt en het niet 21 tot 28 dollar wordt zoals het CPB verwacht.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Ik ben natuurlijk blij dat de Minister aangeeft dat zij komend jaar weer de laatste inzichten zal gebruiken bij het beoordelen van projecten. Dat lijkt mij eigenlijk ook niet meer dan normaal. De WLO-scenario's zijn altijd een belangrijke maatstaf om te beoordelen voor welke projecten we al dan niet zouden moeten tekenen. Die WLO-scenario's worden maar één keer in de zoveel tijd herzien. Wij weten dat ze binnenkort herzien gaan worden. Het lijkt mij dat een extra voorzorgsmaatregel op zijn plaats is om ervoor te zorgen dat wij niet aan struisvogelpolitiek doen totdat die nieuwe WLO-scenario's er zijn. Met mijn vraag om een quickscan bedoel ik eigenlijk het volgende. Kijk nu eens naar de lijst met projecten. Zijn er daar een aantal van waarvoor geldt dat als de WLO-scenario's anders uitvallen, zij in de gevarezone komen? Is een klein stukje voorzorg op dat punt op zijn plaats?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik heb nog geen enkel beeld van wat er uit de WLO-scenario's zal komen, geen enkel beeld. Het kan zijn dat daaruit blijkt dat ik er met de zweep eroverheen moet omdat er veel meer moet gebeuren dan gepland staat. Het kan ook zijn dat de WLO-scenario's een ander beeld schetsen. Ik ben totaal afhankelijk van wat er geschetst wordt. Daarnaast hebben wij natuurlijk ook altijd de NMCA en de MKBA's, dus meerdere instrumenten om tot een keuze te komen. Aangezien ik niet weet wat eruit komt, kan ik ook geen quickscan laten doen. Zodra de cijfers beschikbaar zijn, zullen wij die betrekken bij de nieuwe projecten. Dat heb ik ook gezegd. Ik ga ervan uit dat mevrouw Van Veldhoven niet wil dat wij alles stilzetten totdat er volgend jaar misschien een nieuwe uitkomst is.

De **voorzitter**: Ik heb de ochtendvergadering gemist. Ik hoop dat iedereen de afkortingen die hij of zij gebruikt, verklaart als die voor de eerste keer in het debat gebruikt worden.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): De Minister zegt dat zij geen beeld heeft van wat uit de nieuwe scenario's naar voren komt, maar zij zei net wel een paar keer: ik werk nog steeds met de juiste aannames. Zij heeft gesproken over het verschil in groei dat zij verwacht op het platteland en in stedelijke gebieden. Dat zijn precies de zaken waaraan ik gerefereerd heb. Er zijn verschillende studies gedaan en daaruit komen elementen die naar verwachting terugkomen in de WLO-scenario's. De Minister heeft zelf aangegeven dat we nog naar een andere vorm van mobiliteit gaan. Dat zijn allemaal zaken om mee te nemen. Een hele bulk projecten hangt ergens in het midden. Daarvan is vrij zeker dat je er nog niets over kunt zeggen. Er kunnen echter ook projecten uitkomen die nu al tegen de

ondergrens of de bovengrens aan zitten. Het gaat mij om het maken van een scan. Zijn er projecten waarvan in redelijkheid verwacht kan worden dat het nuttig is om nog één jaar te wachten met het nemen van definitieve besluiten? Is de Minister bereid om zo'n quickscan te doen?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik heb aangegeven dat zich in alle nieuwe projecten ook in het laagste groeiscenario een probleem voordoet. In de projecten waar wij nu naar kijken, met de nieuwe MIRT-onderzoeken, zit bij het laagste groeiscenario dus al een probleem. Een quickscan zou gedaan moeten worden op basis van de huidige gegevens, maar die heb ik niet, want volgens het KiM gaat er een groei plaatsvinden, terwijl in het rapport van CE Delft staat dat het allemaal minder wordt en in het EIB-rapport, dat op dezelfde dag verscheen, staat dat het allemaal meer wordt. Ik weet best dat kort voorafgaand aan het MIRT allerlei rapporten verschijnen, door de een of door de ander ingegeven. Wij zorgen er steeds voor dat wij de actuele gegevens gebruiken. Die laten wij ook valideren. Het CPB heeft aangegeven dat wat wij doen nog steeds binnen de bandbreedtes past en dus nog steeds actueel is. Zodra er nieuwe scenario's zijn, zullen wij die gebruiken bij onze doorrekening. Ik ken die gewoon nog niet. Ik gaf net al aan dat de ene helft van de wereld zegt dat het meer wordt terwijl de andere helft van de wereld zegt dat het minder wordt. Ik zal mijn nieuwe beleid vormgeven bij MIRT-overleggen. Als wij een capaciteitsknelpunt zien, dan bekijken wij of een infrastructurele ingreep nodig is of er andere mogelijkheden zijn om het probleem op te lossen.

De heer **Smaling** (SP): Zoals de Minister praat over het KiM, lijkt het alsof de orders uit Noord-Korea komen. Dat zal ongetwijfeld niet het geval zijn. Ik kijk nog even naar die scenario's. De Minister zegt dat zij de scenario's afwacht. Die bepalen vervolgens haar beleid. Volgens mij zijn scenario's echter bedoeld als bandbreedte, om een keuze te maken en het beleid te sturen naar een scenario dat politiek het meest gewenst is. Ik heb gesproken over het PBL-rapport waarbij de mobiliteit beter verdeeld wordt over de dag als gevolg van de vergrijzing. Dat lijkt mij heel plezierig. Verder heb ik gesproken over het zonder handen rijden, de potentie van het ERTMS. Ik weet niet of dat allemaal nog langs komt? Misschien ben ik te prematuur. Ik zie gewoon een aantal bewegingen waarvan ik denk: de Minister zou gezien de ontwikkelingen een beleid-sambitie kunnen stellen die niet per se dat hoge groeiscenario van KiM volgt.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Dat doe ik ook niet. Uw vragen zijn ook niet prematuur. Ik weet dat u ongeduldig bent. Het kan altijd. Op een aantal punten kom ik inderdaad nog terug. Wij hanteren niet het hoogste groeiscenario. Wij hanteren inderdaad bandbreedtes. Wij gebruiken altijd de nu beschikbare scenario's die geijkt zijn door wetenschappelijke bureaus. Nieuwe scenario's zal ik gewoon gaan toepassen. Het is altijd een van de dingen die je gebruikt in je afweging. Je kijkt naar de NMCA, dus de capaciteitsanalyse, naar de MKBA – hoeveel kost een oplossing en is die het meest kosteneffectief – je kijkt naar de scenario's om in te schatten of je de groei goed hebt ingeschat. Dan is er ook nog eens het MIRT-overleg waarin de Kamer soms om heel andere redenen kan zeggen: Minister, doet u toch maar een andere weg dan de weg die u zelf hebt bedacht. Dat is een soort vierde element in het spelregelkader. Ik zei net al: je kunt soms ook iets besluiten uit leefbaarheidsoverwegingen. Ik ben dus niet star maar kijk heel simpel naar het spelregelkader dat we als Kamer met elkaar hebben afgesproken: waar zijn capaciteitsknelpunten, wat zou de beste oplossing zijn en op welke manier wordt daaraan vervolgens vorm gegeven? De oplossingen daarvoor leg ik keer

op keer voor aan de Kamer. Ik doe dat op een zo objectief mogelijke manier.

De heer **Smaling** (SP): Ik ga de Minister aan haar woord houden. Ik herinner mij een redelijk verlichte VVD-tijd onder Ministers als Winsemius en Nijpels. Ik hoop dat de Minister dat ter harte neemt en uiteindelijk niet als «Asfaltpoester» de geschiedenis in zal gaan.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Dat woord laat ik voor de heer Smaling. Ik heb onlangs al gezegd in een programma: ik ben er voor iedereen die van A naar B moet omdat het voor mensen belangrijk is om naar hun werk te kunnen en naar hun sociale contacten of er überhaupt op uit te gaan. Dat kan op meerdere manieren. Ik ben zeker niet vies van verkeer over de weg. Ik denk dat dat heel belangrijk is, ook voor onze economie en voor al die vrachtrijders waarvoor de SP altijd zo opkomt. Je moet van A naar B kunnen gaan en daar heb je een weg voor nodig. In dat verband is men heel blij met het doortrekken van de A15. Tegelijkertijd kijk ik naar andere modaliteiten. Ik kom daar straks wat diepgaander op terug.

Ik kom nu op de objectieve maatstaven van de MKBA. De heer Elias zei dat wij standaard moeten werken met een MKBA, met objectieve maatstaven. Die hebben wij. Dat is de OEI-leidraad. Nu moet ik natuurlijk vertellen wat die afkorting betekent. Ik hoor dat het wordt opgezocht. Van die leidraad is ook de werkwijze van I en M afgeleid. Die werkwijze geldt voor alle MKBA's van mijn projecten. Is die MKBA dan zo vast en moet die niet eens worden aangepast? De MKBA wordt op dit moment herzien. De Kamer wordt daar binnenkort over geïnformeerd door de Minister van Financiën. Er wordt op dit moment in MKBA's al naar meer aspecten gekeken dan alleen naar asfalt. Leefomgevingseffecten worden bijvoorbeeld meegenomen. De waarde van slimme alternatieve oplossingsrichtingen wordt daarnaast gezien in de nieuwe brede MIRT-onderzoeken die ik ga starten. Daarmee wil ik laten zien dat wij breder kijken, zeker voor de toekomst, dan de MKBA-systematiek alleen. OEI staat overigens voor Overzicht Effecten Infrastructuur.

De SP vroeg of wij niet minder moeten investeren in de Randstad en de uitgaven voor de rest van Nederland moeten scheiden van die voor de Randstad. Er is geen strikte scheiding tussen investeringen voor de Randstad en die voor de rest van Nederland. Ik kijk vooral naar de Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse (NMCA) om te zien waar landsbreed bereikbaarheidsopgaven liggen. Op basis daarvan pak ik steeds het grootste en het ergste knelpunt aan. Zoals ik in mijn brief van 10 juni heb laten weten, besteed ik ongeveer 40% van mijn uitgaven aan projecten in de Randstad en ongeveer 20% aan projecten in de regio's daarbuiten. Ongeveer 40% is niet toe te delen aan gebieden. Dat wordt uitgegeven door het hele land aan landsbrede programma's, zoals het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer, Meer Veilig 3 en Beter Benutten.

Mevrouw Kuiken vroeg namens de PvdA of de R van ruimte niet wat onderbelicht blijft in het MIRT. Dat vond ik zelf ook. Zij is eigenlijk de enige die heeft gevraagd naar ruimte, en nog niet eens naar ruimtelijke projecten. De andere woordvoerders hebben alleen maar vragen gesteld over wegen, vaarwegen, spoorwegen en het financiële deel. Er zaten deze keer bij het MIRT van alle regio's mooie gebiedsagenda's, over hoe zij zich economisch willen ontwikkelen, waar wij willen clusteren en hoe zij willen omgaan met krimp- en groeivraagstukken. Het is voor ons een eerste stap geweest om het breder te maken, ook voor de regio's. Ik hoop dat wij hier volgend jaar in breder verband over kunnen spreken. De gebiedsagenda's van het Rijk en van de regio's spelen een heel belangrijke rol, omdat de investeringen in infrastructuur veel slimmer kunnen worden gedaan als die worden gekoppeld aan de ruimtelijke ontwikkeling. Ook in het

waterbeleid wordt die koppeling met ruimte gelegd door op verschillende manieren te kijken hoe vraagstukken het best opgelost kunnen worden. De stedelijke regio's worden steeds belangrijker voor de economie. Om mee te kunnen doen in de mondiale concurrentie, hebben de regio's het nodig dat wij hen als totaal bekijken en niet alleen maar vanuit individuele beleidssectoren kijken. Wij zijn bezig met een strategie voor ruimtelijke ontwikkeling per regio. Daarmee geven wij de R in het MIRT invulling. Of de volgende keer ook de woordvoerders ruimte erbij moeten zijn of dat de huidige woordvoerders dat allemaal meenemen, zullen wij zien. Ik kijk uit naar dat debat.

De heer Smaling vroeg of de Wet houdbare overheidsfinanciën niet belemmerend werkt voor de investeringen van provincies. Zoals Minister Dijsselbloem al heeft gezegd, geldt de norm voor alle gemeenten en provincies samen. Het is een soort macronorm. Als één provincie of één gemeente fors moet investeren – er zijn er die dat op dit moment doen, waar ik heel blij mee ben – dan kan dat op zich worden opgevangen binnen de macronorm. Mocht er onverwacht toch sprake zijn van een overschrijding van de macronorm door investeringen – dat is in de voorgaande jaren eigenlijk nooit gebeurd, maar ik ken de zorgen – zal er bestuurlijk overleg plaatsvinden. Het zal dus niet direct consequenties hebben. Onze inschatting is dat de Wet Hof niet belemmerend zal werken voor de investeringen die door de verschillende partijen gedaan zullen worden.

De heer De Rouwe vroeg waar de bouwimpuls is gebleven. Hij vroeg naar de overprogrammering en om een overzicht van eventuele financiële tegenvallers. De bouwimpuls uit de maartbrief had meer financiële ruimte kunnen geven om een aantal projecten sneller uit te voeren. Nu die bouwimpuls niet doorgaat – die is er gewoon weer af gevallen – is de oorspronkelijke planning weer het vertrekpunt van die projecten. De projecten die wij zouden versnellen als wij dat geld zouden krijgen – in de maartbrief werd een voorbehoud gemaakt – blijven dus op hun oorspronkelijke planning.

De heer De Rouwe sprak over de situatie dat de markt honger heeft en de overprogrammering ertoe leidt dat keuzes moeten worden gemaakt. Ik verwacht niet dat er keuzes gemaakt moeten worden, want de ervaring leert dat projecten helaas autonoom vertragen. Dat gebeurt maar al te vaak. Met de overprogrammering zorg ik er daarom voor dat de gealloceerde middelen toch besteed kunnen worden en het totale programma op tempo blijft. Indien de overprogrammering onverwacht om keuzes vraagt, dan zijn die onderwerp van de BO-cyclus van het MIRT, dus van de bestuurlijk overleggen en de Kamerbehandeling. Het kan ook zijn dat de vraag andersom was bedoeld en ging over de situatie dat meer kan worden gedaan dan ik wilde. Dan zullen wij ook moeten bekijken hoe wij zo goed mogelijk kunnen schuiven.

De heer De Rouwe vroeg of het klopt dat er nog niet-ingeboekte tegenvallers liggen. De resterende investeringsruimte gebruik ik voor knelpunten, die bijvoorbeeld voortkomen uit de Lange Termijn Spooragenda of de nieuwe MIRT-onderzoeken. Ik trek het maar even breed. Ik reserveer ook voor risico's en ik pas het effect van het niet-uitkeren van de prijsbijstelling 2014 in. Richting de Voorjaarsnota zal ik een definitieve afweging maken, waarbij ik die drie aspecten zal betrekken. Dan heb ik ook meer inzicht in de exacte effecten van de korting van de prijsbijstelling op mijn begroting. Dat hangt ook af van hoe het met de rest van de prijsbijstellingen zal gaan. Er zijn nog meer redenen waarom ik nu nog niet precies kan zien om welk bedrag het gaat. Ik zal in elk geval voor of met de Voorjaarsnota het inzicht geven waar de heer De Rouwe om vroeg.

De heer **De Rouwe** (CDA): Het CDA, het Christen Democratisch Appel, heeft ook nog een vraag gesteld over de VB VVV, de VVD Boulevard van verbroken verkiezingsbeloften. Die had ik al toegelicht. Maar goed, het is

al duidelijk. Volgens mij moet het bedrag naar aanleiding van de Fyra-ellende nog worden ingeboekt. Hoe komt dat eruit te zien? Komt dat in één keer in de Voorjaarsnota naar voren? Ik heb nog een vraag in het rondje financiën en toekomst, namelijk of de Minister kan uitsluiten dat er opnieuw een graai wordt gedaan in de infraportefeuille.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik vond de term VB-nogwat erg complex. Ik vind MIRT een veel mooiere benaming. Ik zit hier natuurlijk als Minister namens het kabinet, dus de vraag is of ik op specifieke partijdingen moet reageren. Ik heb de heer Elias horen vertellen dat de weging die hij graag wilde, werkelijk gerealiseerd wordt. Ik denk dat de heer Elias daar anders nog maar eens iets over moet zeggen. Volgens mij worden die beloften wel waargemaakt. De Staatssecretaris zal nog ingaan op de Fyra. De heer De Rouwe vroeg ook of er nooit meer wordt bezuinigd op mijn ministerie. Ik denk dat ze bij alle ministeries wel zouden willen dat er niet meer op hun beleidsterrein wordt bezuinigd. Ik spreek mijn hoop uit dat wij voorlopig worden ontzien, maar je kunt nooit nooit zeggen.

De heer **De Rouwe** (CDA): Is de prijscompensatie voor 2015 al bekend? Er moet nog een rekening worden verwerkt. Kan dat betekenen dat er projecten afvallen binnen de huidige spelregels en de financiële opgaven die thans zijn besproken?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Voor 2015 is er nog geen besluit genomen over de prijsbijstelling. Er is een besluit genomen over de prijsbijstelling 2014, en zelfs pas over een gedeelte ervan. Gaat het effect hebben voor bestaande projecten? Ik heb gelukkig met de Minister van Financiën bij de vorige prijsbijstelling de afspraak kunnen maken dat ik niet weer zo'n regionale ronde hoefde te doen net nadat wij er een hadden afgerond. De afspraak was dat wij enige rust en stabiliteit zouden houden ten aanzien van de regio's, zodat projecten konden doorgaan. De invulling daarvan hoeft dus pas richting 2017 plaats te vinden. Dat kan twee dingen betekenen. Het zou kunnen dat een aantal projecten is vertraagd. Zij zullen wat later in de tijd plaatsvinden, waardoor zij ten laste van het openstaande budget kunnen komen. Het kan ook zijn, zeg ik hoopvol, dat er tegen die tijd een financiële impuls bij is gekomen. Dan hebben wij die operatie niet eens nodig. Daarom ben ik ook zo blij dat ik de tijd heb gekregen, zodat ik het later kan invullen.

De heer **Elias** (VVD): Ben ik abusief of wordt dit punt ook geadresseerd in wat wij hier vandaag bespreken, het Infrastructuurfonds? Ik verwijs naar pagina 80, artikel 12.2. Daar staan een paar heel ingewikkelde zinnen waarover mevrouw Van Veldhoven iets heeft gevraagd bij de begrotingsbehandeling. Staat daar niet dat wij zelfs tot 2017 zouden kunnen wachten met het «verschmerzen» van dit op zich nare probleem?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Dat klopt. Ik heb daar inderdaad een afspraak over kunnen maken. Ik denk dat het goed is in het kader van de stabiliteit dat wij niet per direct alles hoeven te verwerken. Juist omdat je het met zo'n Infracfonds over langetermijnbestedingen hebt, heb je ruimte om zo'n bezuiniging niet meteen in het eerstvolgende jaar te realiseren.

Ik heb nog één vraag over in dit blokje, van de heer De Graaf. Hij vroeg hoeveel geld er nog over is voor de toekomst. Hij wilde weten wat mijn flexibiliteit is. Er is nog 1,2 miljard. Daar moeten natuurlijk wel de risico's en eventuele prijsbijstellingen van af worden getrokken. Wij weten nog niet precies hoe die uitwerken. Dat is het bedrag dat wij nog hebben aan flexibiliteit. Wij hebben de eerstkomende jaren zo vol mogelijk gestopt om nu zo veel mogelijk investeringen te kunnen doen. Die budgetten komen

daardoor wat later in de tijd. Dat geeft niet, want als je nu besluit om iets nieuws te doen, dan is er vaak toch een lange planstudie nodig en is er sprake van voortrajecten.

De heer **De Graaf** (PVV): Ik heb daarbij gevraagd om een visie op hoe het nu verder moet als het kantelpunt in 2015 is, zoals wij in eerste termijn hebben kunnen horen. Het is mogelijk dat de economie een beetje aantrekt, al weet ik dat het heel moeilijk zal worden met dit kabinet. Maar stel voor dat die kleine kans wordt gepakt. Dan komt het kantelpunt in 2015 of misschien in 2016. Dan hebben wij nog 1,2 miljard tot 2028. In de dertien jaar erna is het dus jammer voor de automobilist, en dat onder een VVD-Minister.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik hoop dat ik zo lang mag blijven zitten, maar ik denk het niet. Ik ben ook blij dat de heer De Graaf zich afvraagt wat er gaat gebeuren als wij wel succesvol zijn als kabinet en de groei weer aantrekt. Het KiM kijkt vooral naar de verwachte economische groei en de effecten daarvan op de files. Ik zei al dat het KiM voor de korte termijn de projecten die nu lopen, die nu worden gerealiseerd, heeft meegerekend. Voor de lange termijn heeft het projecten waarover nog geen beslissing is genomen niet meegerekend, dus die komen er nog bij. Die zijn wel opgenomen in de budgetten die erin staan, dus die vallen buiten die 1,2 miljard. Die 1,2 miljard komt er dus bovenop voor projecten die wij nog niet hebben gerealiseerd. Als wij voor de korte termijn iets willen doen, moet ik mijn Beter Benutten-beleid extra hard inzetten om capaciteitsknelpunten op de korte termijn op te lossen. Daar heb ik overigens nog budget voor, namelijk 300 miljoen vanaf 2015. Het budget tot 2014 was 750 miljoen, geloof ik.

De heer **De Graaf** (PVV): Ik heb een vervolgvraag. Als er goedkopere varianten mogelijk zijn, waar dan ook in Nederland, is de Minister bereid om daarnaar te kijken?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Goedkopere varianten?

De heer **De Graaf** (PVV): Van infrastructuurprojecten. Soms zijn er goedkopere varianten in de regio denkbaar, waarbij geld bespaard kan worden waarvan dan elders projecten uitgevoerd kunnen worden.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Altijd, althans als het verkeerseffecten heeft. Dus niet dat het goedkoper is maar verder geen effect heeft. Ik neem aan dat de heer De Graaf daar «altijd» op zegt. Een aantal fracties heeft vragen gesteld over tol, specifiek wat betreft de A13/A16 en de A15. De tolopbrengsten zijn gewoon nodig om die wegen aan te leggen. Dat is besproken. Er is besloten dat drie projecten die gewenst zijn met tol gefinancierd zullen worden, omdat er gewoon niet voldoende geld is. Het schrappen van de tol leidt ertoe dat het budget ontoereikend wordt om de weg aan te leggen. Ook verlaging van de tarieven zorgt ervoor dat er wordt ingeteerd op het budget om dat project te realiseren. Ik neem de A15 maar even als voorbeeld. Met tol gaan er nog steeds 35.000 voertuigen per etmaal over die weg. Die gaan dan niet meer over het onderliggende wegennet. Als je het niet zou doen, heb je ongeveer 60.000 voertuigen over het onderliggende wegennet. Dat is een van de redenen waarom ik die ontbrekende schakel probeer te realiseren. Ik kan ook koppen tellen. Ik heb ook geteld dat een meerderheid van de leden vraagt om daar iets aan te doen. Er is gevraagd waarom de tol er bij de ene weg af wordt gehaald en bij de andere niet. Ik kom zo op de inhoudelijke reden waarom wij dat hebben gedaan. Er is echt een inhoudelijk verschil.

Gezien het feit dat Gelderland heel veel doet om mee te investeren in projecten – dat stel ik zeer op prijs – ben ik bereid om te kijken of het mogelijk is om het tarief op de A15 zodanig aan te passen dat het vergelijkbaar is met het Blankenburgtarief zodat er sprake is van een eerlijke verdeling over regio's. Het effect daarvan zal zijn dat de vraaguitval daarmee wordt teruggebracht met bijna 10%. Ik ben bereid om dat te doen, maar er zit wel een prijskaartje aan vast. Het kost ongeveer 12 miljoen euro. Ik vraag de Kamer om mij de tijd te geven om daar een dekking voor te vinden. Als ik de Kamer daarover heb geïnformeerd, kan zij beslissen of zij die geschikt vindt of niet.

De heer **De Rouwe** (CDA): Het is positief dat er beweging in komt. Wij moeten voorkomen dat het echt een «smurfenland» wordt. Mensen betalen al heel veel. De regio draagt 400 miljoen bij uit provinciale belastingen. Klopt het dat het 12 miljoen kost? Is dat niet een prima beweging, maar buitengewoon laag? Is dat eenmalig of is dat structureel? En tot wanneer loopt dat dan? Er ligt nu een openingsbod, maar ik denk dat het aan de magere kant is. Als het echt 12 miljoen is, is dat volgens mij niet heel veel. De regio heeft er terecht op gewezen dat ook bij een verlaagde tol in deze variant auto's terechtkomen op het onderliggende wegennet. Dat heeft een effect. Hoe groot is en blijft dat effect? Zou er echt niet een stap meer kunnen worden gezet, wetende dat er 400 miljoen wordt bijgedragen door de regio?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Als je geen tol gaat heffen en je dus het project niet kunt realiseren, rijden er ongeveer 60.000 voertuigen over het onderliggende wegennet. Dat is nu het geval. Als je doet wat wij hadden voorgesteld met tolheffing met een wat hoger tarief dan bij de Blankenburgtunnel, zullen er ongeveer 25.000 voertuigen over het onderliggende wegennet blijven gaan. Als je hetzelfde tarief gaat hanteren als bij de Blankenburgtunnel, ga je naar ongeveer 21.000 voertuigen per etmaal in plaats van de 60.000 van nu. Bij tolwegen is altijd sprake van vraaguitval. Anders moet je zo veel gaan compenseren dat je geen tol meer hebt. Bij de Blankenburgtunnel zit die ongeveer op 35%. Dan zou die bij de A15 op ongeveer 36% zitten.

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik had ook gevraagd of die 12 miljoen eenmalig of structureel is.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Dat is eenmalig, omdat je het omzet in de tarieven.

De heer **De Rouwe** (CDA): Kan de Minister het totaalbedrag nog even noemen?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Er moest 293 miljoen aan tol worden geheven. Het project is vele malen duurder. Van dat bedrag aan tol maken wij dus nu 281 miljoen.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): De A15 in Gelderland is niet de enige plaats waar tol wordt geheven. Er gaat namelijk ook tol af, bij de A13/A16. De Minister zegt dat er altijd vraaguitval is bij tolheffing. Ergo, als je de tol afschaft dan neemt de vraag waarschijnlijk toe. Daar heb ik een aantal vragen over gesteld. Wat betekent dat voor de luchtkwaliteit en de geluidsoverlast? Wat zijn de financiële effecten van het ontbreken van tolheffing op de A13/A16? Kan de Minister garanderen dat wij daar geen consequenties voor de inpassing of de leefbaarheid van gaan zien?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Daar kom ik nu op.

De **voorzitter**: Ik zie dat de heer Elias nog wil interrumpen. Gaat dat over het vorige punt, of wilt u wachten tot dit aspect is behandeld?

De heer **Elias** (VVD): Ik kan heel kort zijn. Wat betekent het concreet voor de individuele tolpassage per personenauto en per vrachtauto?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Het tarief voor de A15 zal gelijk worden gesteld aan het tarief voor de Blankenburgtunnel, dus € 1,18 voor personenauto's en € 7,11 voor vrachtauto's. Er is gevraagd waarom de tolheffing eraf is gehaald voor de A13/A16 en voor de A15 niet. Zoals ik in mijn brief heb geschreven, ontstaat bij de A13/A16 bij een laag groeiscenario al een probleem. Dat is bij de A15 niet het geval. Welke effecten heeft het schrappen van de tol op luchtkwaliteit en geluid? De effecten van de aanleg van de A13/A16 op lucht en geluid werk ik in het ontwerptractébesluit uit. Op basis daarvan tref ik passende maatregelen. Het beschermingsniveau zal dus niet veranderen. Uiteindelijk zal ik immers altijd moeten voldoen aan hetzelfde beschermingsniveau. Als er effecten zijn, moet ik die meenemen. D66 vroeg of het consequenties voor de inpassing heeft. Het gaat niet ten koste van de inpassing. Er staat nog meer tekst op mijn papiertje, maar het gaat gewoon niet ten koste van de inpassing. Ik kan het nog wel verder toelichten. Wij hebben een risicoreservering in het Infracfonds getroffen. Een deel van die reserveringen wordt nu ingezet voor de afkoop van die tol voor de A13/A16. Die risicoreservering was er altijd al, omdat wij niet zeker weten wat de tolopbrengst in de toekomst zal zijn. Dat kunnen wij niet weten. Die reservering hebben wij nu ingezet. Daardoor zal het afzien van tolheffing niet ten koste gaan van de inpassing.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Ik ben natuurlijk heel erg blij met die garantie, evenals met de garantie dat het beschermingsniveau niet zal veranderen. Hoeveel geld zit er in het potje voor die risicoreservering en hoeveel halen wij daar nu uit? Als voor het garanderen van hetzelfde beschermingsniveau bij een hoger gebruik fikse extra maatregelen nodig zijn, moeten die immers ergens uit worden betaald. Ik neem aan dat die daar ook uit worden betaald. Hebben wij daar genoeg geld voor achter de hand?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Voor maatregelen ten aanzien van luchtkwaliteit en geluid hebben wij ook budgetten, zoals het NSL-budget. Welk bedrag eruit wordt gehaald, staat volgens mij in de brief die ik aan de Kamer heb gestuurd over het niet doorgaan van de tol op de A13/A16.

Ik wil gelijk maar door naar luchtkwaliteit en geluid, specifiek naar het snelhedenbeleid naar aanleiding van de rechterlijke uitspraak inzake de A13. Ik heb mijn besluit over snelheidsverhogingen tot nu toe altijd genomen binnen de grenzen van de wettelijke milieunormen. Daarbij ben ik ervan uitgegaan dat het helemaal klopte en eerlijk gezegd denk ik dat nog steeds. Ik bestudeer op dit moment de uitspraak van de rechtbank in Rotterdam over de snelheidsverhoging op de A13 bij Overschie, om te zien waar wij het besluit volgens de rechter onvoldoende onderbouwd hebben. De rechter zegt immers vooral dat wij het beter moeten onderbouwen. Zodra ik mijn standpunt heb bepaald, zal ik de Kamer daar nader over informeren. Daar heb ik echt iets meer tijd voor nodig dan de paar dagen die wij nu hebben gehad. Ik kom daar graag op terug bij de Kamer. Er is gevraagd of ik voorrang geef aan reistijdverkortingen boven gezondheid. Ik heb al eerder gezegd dat ik altijd binnen de grenzen van de milieunormen en veiligheid blijf. Bij de milieunormen wordt ook het gezondheidsaspect meegenomen. Dat is daarin verdisconteerd. Naar aanleiding van de uitspraak van de rechter zal ik bezien hoe dat er volgens hem al dan niet goed genoeg in verdisconteerd zit. Ik moet binnen twaalf

weken reageren op de uitspraak van de rechter. Dat zal ik doen. Ik zal de uitspraak ook bestuderen met het oog op gevolgen ervan voor andere besluiten en projecten, zoals D66 en GroenLinks vroegen. Daar zal ik meteen naar kijken.

Er is gevraagd hoeveel de rechtszaak gekost heeft. Wij zijn veroordeeld tot het betalen van de proceskosten, die € 2.000 bedroegen. Over de subsidie van Buitenlandse Zaken waar de heer De Graaf over sprak, is mij niets bekend. Ik weet niet waarom Buitenlandse Zaken deze groeperingen subsidieert en of die subsidie hiervoor bedoeld is of voor andere projecten. Volgens mij verstrekt Buitenlandse Zaken alleen projectsubsidies.

De heer **De Graaf** (PVV): Het punt is dat het wel zo is, ook al is het niet bekend bij de Minister. Het is natuurlijk wel een apart verhaal dat het ene ministerie een club sponsort die het andere aanklaagt en het beleid frustreert. Kan de Minister daar een visie op geven? Wat vindt zij daarvan? Is zij bereid om met de Minister van Buitenlandse Zaken te gaan praten om er in elk geval voor te zorgen dat er na dit jaar geen subsidie meer die kant op gaat?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: In dit land is iedereen vrij om te zeggen wat hij wil. Ik geloof dat de PVV daar ook sterk aan hecht. Ministeries moeten altijd goede afwegingen maken over welke organisaties zij subsidiëren en welke niet. Ik zei al dat ik niet weet om welke redenen Buitenlandse Zaken deze groeperingen subsidieert. Meestal doet het dat projectgebonden. Ik vind niet dat als een club een budget krijgt voor een bepaald project, van die organisatie geëist kan worden dat zij nooit meer iets tegen de overheid mag doen of haar mond erover moet houden. Dat hoort nu eenmaal bij de democratie. Dat is mijn visie erop.

De heer **De Graaf** (PVV): Dat ben ik eens met de Minister. Ik hoor nu dat het wat hoongelach veroorzaakt aan mijn rechterzijde, maar dat leg ik naast mij neer. Het blijft natuurlijk wel ridicuul dat je subsidies geeft om uiteindelijk je eigen beleid te laten frustreren. Wij zijn het er ten principale mee oneens dat er überhaupt subsidie die kant op gaat. Vandaar ook dat ik de Minister vraag of zij bereid is om er in elk geval voor te zorgen dat die subsidies gaan stoppen.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Dan begrijp ik de vraag iets beter. De heer De Graaf wil gewoon niet dat er subsidie naar die organisaties gaat. Dat is wat anders dan de vraag of zij bezwaar kunnen maken of niet. Nogmaals, ik weet niet om welke redenen deze subsidies door Buitenlandse Zaken worden gegeven. Ik denk dat de heer De Graaf die vraag daar aan de orde moet stellen. Ik heb zelf al mijn subsidies tegen het licht gehouden de afgelopen jaren. Ik heb de subsidies fors teruggebracht, tot een niveau waarvan ik denk dat wij er met zijn allen achter kunnen staan. De heer De Graaf kent onze subsidielijsten, dus hij heeft dat kunnen zien. Ik denk dat hij bij Buitenlandse Zaken moet gaan vragen waarom er subsidie aan deze organisaties wordt gegeven. Misschien zit er een heel goed verhaal achter.

Mevrouw Van Tongeren vroeg hoe ik omga met de groeiscenario's en de specifieke prognoses voor 2015. Ik had de groeiscenario's hier omdat die vooral over luchtkwaliteit gaan. Het gaat om de termijnen waar de beslissingen feitelijk uitwerking op hebben. Voor het NSL 2015 gaat het om de vraag welke groeiscenario's we dan hebben en waar onze luchtkwaliteitsmaatregelen dan aan moeten voldoen. Het blijkt dat wij onze besluiten voor deze korte termijn het beste kunnen baseren op de trendprognose. Die is het nauwkeurigst voor de korte termijn. De

trendprognose geeft aan dat ik voor de korte termijn moet uitgaan van het lage groeiscenario.

Bij de vraag of ik al dan niet een weg ga aanleggen of verbreden – dat is een ander vraagstuk – gaat het om een veel langere termijn. Die wegen moeten namelijk langjarig robuust aangelegd kunnen worden. Daarvoor wil ik geen gebruik maken van die kortetermijnsenario's. Daarom hanteren wij daarbij het zogenaamde «zichtjaar» 2030. Voor die besluiten gebruik ik de bandbreedte van het lage en het hoge groeiscenario voor die wegen. Als ik besluit om in een weg te investeren die tussen het lage en het hoge groeiscenario zit, zorg ik ervoor dat alle milieumaatregelen voldoen aan het hoge groeiscenario voor het geval er zoveel wordt gereden dat dit hoge scenario wordt gehaald. Ik reken in het NSL op de langere termijn met een hoog groeiscenario. Zo garandeer ik dat de echt noodzakelijke maatregelen voor de langere termijn altijd worden genomen, maar voorkom ik tegelijkertijd dat voor de korte termijn, dus voor de doorrekening van NSL 2015, onnodige maatregelen worden genomen terwijl bekend is dat het niet klopt. Die korte termijn kunnen wij immers zien. Dat is wat wij doen.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Ik dank de Minister voor de beantwoording en voor de brief. Het blijft een feit dat de wet zegt dat de Minister moet rekenen met het worstcasescenario. In haar tekst staat echter letterlijk dat zij het worstcasescenario heeft verlicht door het naar beneden bij te stellen. De metingen die daar zijn gedaan, liggen allemaal schrikbarend hoog. Ik had een verontruste Minister verwacht, een Minister die zich zorgen maakte over de gezondheid van de omwonenden, niet een Minister die het allemaal in de statistieken wat bijtrekt zodat zij op de korte termijn geen maatregelen hoeft te nemen voor de luchtkwaliteit en op de lange termijn al haar asfalt kan aanleggen.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik zeg juist dat ik voor de lange termijn het worstcasescenario, het hoogste groeiscenario, hanteer. Ik weet overigens niet zeker of dat het worstcasescenario is, maar ik zorg ervoor dat het hoogste groeiscenario wordt gehanteerd. Voor het NSL moet je ieder jaar berekenen en bekijken of je voldoet of niet. Daarvoor gebruik je de actueelste cijfers. Mevrouw Van Tongeren heeft mij net de hele tijd om de oren geslagen met cijfers waaruit blijkt dat het allemaal niet zo heel hard groeit tegenwoordig. Voor het invulling geven aan NSL 2015 om te zien of wij voldoen, kunnen wij gewoon dat lage groeiscenario gebruiken. Als het gaat over de aanleg van wegen op de lange termijn, gebruik ik het hoogste groeiscenario. Ik vind dat ik mij daarmee goed gedraag. Ik houd ook rekening met de niet te voorspellen toekomst door de ergste variant te kiezen, om het zo te zeggen, wat betreft luchtkwaliteit. Voor de nabije toekomst, waar ik kan zien wat de ontwikkelingen zijn, kies ik het reële scenario.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): De Minister heeft het over de korte termijn. Als je maatregelen wilt nemen voor de luchtkwaliteit, heb je ook een flinke aanloop nodig. De wet zegt dat de Minister het zwaarste scenario moet toepassen. De Minister geeft toe dat zij dat zwaarste scenario verzacht, zodat zij het waarschijnlijk net haalt. Zou zij niet vanuit zorg voor de omwonenden, waar ik haar helemaal niet over hoor, gewoon het scenario zoals het er was moeten toepassen? Moeten er niet fysieke metingen worden gedaan om de waarnemingen van de Minister te staven? Die vallen namelijk ook stelselmatig vuiler uit dan haar berekeningen.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Er is het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit, dat uitgaat van een langere termijn om maatregelen te nemen om de normen te halen. Er wordt

gezegd dat we in 2015 voldoen aan bepaalde eisen en hoe wij daar moeten komen. Dat wordt uitgevoerd met alle verschillende spelers die eraan meedoen. Dat NSL bestaat uit berekeningen, maar uiteindelijk ook uit metingen. Hetzelfde geldt voor wegen. Wij berekenen eerst wat wij denken dat het zal worden, maar wij meten ook. Als uiteindelijk blijkt dat het niet klopt, kunnen wij dingen bijstellen. Wij moeten elkaar hier niet voor de gek houden. Wij proberen steeds binnen de wettelijke normen te blijven. Dat geldt ook voor het NSL. De Staatssecretaris is daar heel intensief mee bezig. Ik maak daar ook deel van uit, want ik ben een van de vervuilende factoren wat betreft de infrastructuur. De industrie en de veeteelt zijn dat ook. Het NSL kijkt dus lange tijd vooruit. Het is niet zo dat als ik vandaag een laag groeiscenario signaleer voor de weg, wij daar vandaag de specifieke maatregelen op gaan nemen. Wij zijn de afgelopen jaren al bezig geweest met die maatregelen, sinds Minister Peijs in 2005 haar hele programma moest stilleggen omdat bleek dat er problemen waren. Door haar is dat NSL tot stand gekomen. Vanaf dat moment wordt er al aan gewerkt. Sindsdien wordt gestreefd naar vermindering van de uitstoot en naar vermindering van geluidsoverlast op al die terreinen. Dan wil ik nu overgaan naar de binnenvaart, de fiets en de varia. Daarna ga ik ook nog in op de verschillende regio's, want de gedeputeerden die nog aanwezig zijn willen dat vast graag horen.

De heer Smaling vroeg waar wij staan met de binnenvaart. Hij vraagt ook om aandacht voor onder ander de kleine schepen, de ligplaatsen, de loopbruggen en de wachttijden. De moeilijke situatie van de binnenvaart is mij natuurlijk bekend. De heer Smaling zei al dat hij weet dat ik de binnenvaart een warm hart toedraag, maar ik geloof dat hij de temperatuur nog wat wilde verhogen. Op 3 december hebben wij algemeen overleg over de scheepvaart. Dan kunnen wij hier wat dieper op ingaan. Ondanks de bezuinigingen blijf ik investeren in het vaarwegennet en in de binnenhavens. In het huidige MIRT, dat loopt tot 2028, heb ik geen vaarwegprojecten geschrapt en zorg ik voor goed onderhoud. De belangrijkste knelpunten op de rijksvaarwegen worden in de periode tot 2020 aangepakt. De vragen en de problemen zitten vooral bij de wat grotere binnenvaartschepen. Er is vandaag een brief uitgegaan over de binnenvaart, die bij het komende algemeen overleg over de scheepvaart kan worden besproken. Die brief gaat over de Belgische aanvraag voor de crisismaatregelen.

Het is belangrijk dat ik doorga met de investeringen. Er zat een knelpunt bij de sluisen. Daar was ook sprake van een bezuiniging. Ik heb een deal gemaakt met alle regio's. In een aantal regio's wordt die nog verder uitgewerkt, zoals in Brabant en Port of Twente. Ik laat de Kamer nog dit jaar weten wat de exacte afspraken zijn. In 2014 ga ik het nieuwe bedieningsregime inregelen. Dat betekent dat alle roosters van het personeel worden aangepast. Ik monitor de gang van zaken en pas zaken aan als de wachttijden te lang worden. Dat heb ik afgesproken met de sector, zoals ik in het begrotingsoverleg al heb gezegd.

De heer De Rouwe vroeg naar de sluisen bij Lemmer en Weurt. De capaciteitsknelpunten bij de sluisen in Lemmer en Delfzijl zijn mij bekend en blijken ook uit de NMCA. De prioriteit ligt bij de huidige MIRT-projecten. De resterende investeringsruimte voor vaarwegen tot 2028 is zeer beperkt. Ik wil de ruimte die er nog is, reserveren voor risico's in het MIRT-programma. Dat betekent dat ik eigenlijk geen ruimte zie voor het aanpakken van deze nieuwe knelpunten. Ik zal mij in het lopende MIRT maximaal inspannen om te komen tot zo efficiënt en sober mogelijke oplossingen. Ik zal inzetten op verbetering van informatie-uitwisseling om de capaciteit optimaal te benutten. Daarnaast zal ik maximaal inzetten op het verkrijgen van TEN-subsidies (Trans-Europees Netwerk). Ik hoop met deze aanpak te komende jaren meer ruimte te krijgen voor het aanpakken van nieuwe knelpunten na 2020, zoals de sluisen bij Lemmer en Weurt.

Mevrouw De Boer vroeg wat ik ga doen aan de vertraging bij de studies over vaarprojecten als gevolg van capaciteitsgebrek. Er hebben zich in het verleden vertragingen voorgedaan als gevolg van de capaciteitstekorten, maar op dit moment zijn er geen studies van vaarwegprojecten waarbij sprake is van vertraging als gevolg van capaciteitstekorten. Die studies zijn wel getemporiseerd als gevolg van de recente bezuinigingen, maar niet meer als gevolg van capaciteitsgebrek.

Dan kom ik bij het Breddiep, een onderwerp dat door veel sprekers is genoemd. Ik wil de Kamer even iets breder meenemen. Het Havenbedrijf Rotterdam heeft het Breddiep ook bij mij aangekaart. Het heeft gezegd dat het de helft wil betalen en dat het ook wil voorfinancieren. Dat lijkt een mooi aanbod. Vervolgens moet je je erin verdiepen als Minister. Onze analyse is eigenlijk dat er in eerste instantie sprake is van een capaciteitsprobleem van het Hartelkanaal. Dat is ook de voorkeursroute van de schepen. Het Hartelkanaal is onder beheer van het Havenbedrijf Rotterdam, dus dat is zelf verantwoordelijk voor een oplossing op dat punt. Het Havenbedrijf Rotterdam zegt vervolgens dat als wij nou gewoon het Breddiep gaan uitdiepen in plaats van het Hartelkanaal, het daaraan best iets wil meebetalen als het Rijk de andere helft doet en dat wij dan uiteindelijk goedkoper uit zijn. Nu wil ik best praten over een oplossing waarbij je goedkoper uit bent, maar eigenlijk zou het Havenbedrijf het Hartelkanaal moeten doen. Daar zijn veel hogere kosten aan verbonden. Het verschuift het probleem nu eigenlijk naar het Breddiep en van daaruit komen de kosten ineens bij het Rijk te liggen. Ik zeg het maar gewoon zoals ik het interpreteer.

Het is prima als het Havenbedrijf Rotterdam denkt dat het langs een andere weg op een goedkopere manier kan, maar dan kan het wat mij betreft ook de volledige kosten voor het Breddiep betalen. Dat is nog steeds vele malen goedkoper dan het aanpakken van het Hartelkanaal, dat zijn verantwoordelijkheid is. Ik ben nog in gesprek met het Havenbedrijf om hieruit te komen. Ik wilde het echter even helder zeggen. Het gaat niet om onwil om iets aan het Breddiep te doen. Het is een vraagstuk dat voor ons niet noodzakelijk was, maar dat doordat men het Hartelkanaal niet wil aanpakken in een keer terechtkomt bij het Rijk. Ik vraag de Kamer mij wat tijd te geven om met het Havenbedrijf Rotterdam in gesprek te gaan. Ik zie dat het wel vaker wil bijdragen aan allerlei oplossingen en het lijkt mij goed dat het dat ook op deze plek doet. Ik zal de Kamer in het voorjaar informeren over de uitkomsten van die gesprekken.

De voorzitter: Ik zie dat de heer Bisschop een vraag heeft.

De heer **Bisschop** (SGP): De Minister is mij net voor, want ik wilde naar de termijn vragen.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:** In het voorjaar dus. Er is gevraagd of ik de versobering van de loopbruggen en de wachtplaatsen ongedaan kan maken. Ik heb een bezuiniging te realiseren op beheer en onderhoud. De versobering van de loopbruggen en de wachtplaatsen heb ik intensief met de sector besproken. Ik heb ook hun zorgen heel goed gehoord. De sector heeft mij erop gewezen dat wij rekening moeten houden met plekken die vanwege de sociale contacten nodig zijn, waar men eraf moet kunnen. Er zijn bepaalde plekken nodig in verband met het goed kunnen bereiken van de haven. Ik begrijp de sociale functie. De plaatsen waar de loopbruggen weg kunnen, heb ik geïnventariseerd. Ik heb ook met de sector afgesproken dat die zelf plekken aangeeft waar loopbruggen weg kunnen. Vanuit de sector is mij namelijk aangegeven dat er op sommige plekken loopbruggen zijn die helemaal niet worden gebruikt. Pas als het einde van de levensduur in zicht komt, is dit aan de orde. Ik ga ze dus niet tussentijds weghalen. Ik versober dus wel, maar ik houd ook wel degelijk rekening met de belangen van de sector.

Als het te diep ingrijpt op de belangen van de schippers, dan zal ik het niet doen, zo heb ik hun gezegd.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Ik had ook nog iets gezegd over eb en vloed.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Daar kom ik nu op. Dat gaat over de buispalen. Bij Terneuzen vervang ik een derde van de steigers aan het einde van de levensduur niet. Daarvoor komen buispalen terug. Voor twee derde komen er dus wel steigers terug. Daar kan gewoon worden aangemeerd. De veiligheid mag natuurlijk niet in het geding komen. Daar houd ik ook rekening mee. Buispalen worden echter wel vaker gebruikt. Ze staan bijvoorbeeld ook bij Hansweert. Daar is ook eb en vloed. Voor zover wij weten, kan dat dus ook gewoon. Nogmaals, ik houd ook rekening met de veiligheid, dus als ergens blijkt dat het niet kan, dan zullen we het met behulp van een steiger moeten doen.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Ik heb nog één aanvullende, kleine vraag. De voorkeur van de sector zelf gaat uit naar die andere werken. Die zouden moeten terugkomen. Misschien is het goed om nog eens met de sector te overleggen over de vraag waar wat het best zou kunnen. Ik heb de wijsheid niet in pacht, maar het is wel een sterke wens vanuit de sector zelf.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Een steiger is altijd aantrekkelijker dan een buispaal, omdat je dan meer plek hebt om eraf te kunnen. We moeten echter ook bezuinigen. Ik moet overal op bezuinigen, dus ook op dit soort kleine dingen. De jaren van «we vinden makkelijk nog wel ergens een potje» zijn voorbij. Ook op dit soort kleine uitvoeringsdingen moeten we bezuinigen. Een derde van de steigers wordt omgeruild voor buispalen. We houden rekening met de veiligheid. Twee derde van de steigers wordt vervangen en komt dus weer terug. Voor zover ik weet worden buispalen ook op andere plekken waar eb en vloed is, gebruikt zonder dat dat een probleem oplevert.

Voorzitter. Ik had nog een vraag van de heer Bisschop over de vrij eroderende oevers. Het leuke is dat ik uit alle overleggen die ik met de sectoren heb, ook altijd weer dingen terugzie in de vragen van de Kamerleden. Dat is goed. Dan kunnen we ook zien dat iedereen consistent is. Wat we doen met de vrij eroderende oevers, is ook weer in het kader van de Kaderrichtlijn Water. Aan de ene kant hebben we natuuropgaves en aan de andere kant hebben we vaarroutes. Dat moet je allemaal maar een beetje met elkaar zien te combineren. Ik kijk iedere keer zorgvuldig naar de effecten op de scheepvaart en de sector. Dat doe ik ook bij de volgende tranche van de Kaderrichtlijn Water. Ik laat het programma echter wel gewoon doorlopen, omdat ik ook in het kader van de Kaderrichtlijn Water tempo moet houden. Wat dat betreft liggen er ook Europese opgaves en Europese normen. Ik moet wel laten zien dat ik ermee bezig blijf. Bij alle voorgaande trajecten heb ik ook gekeken naar de doorgang voor de scheepvaart en naar de veiligheid. Als we dachten dat het op een bepaald punt ook wel op een andere manier kon, hebben we het ook op een andere manier vormgegeven. We zijn nu ook creatief met de sector aan het bekijken of je half onder water wel beschotting kunt hebben en daarboven niet, zodat de natuurontwikkeling daar kan plaatsvinden. We blijven kritisch meekijken, maar we hebben meerdere opgaves tegelijkertijd in het ministerie. Dit is er één van.

De heer **Bisschop** (SGP): Mijn vraag voorkomt misschien een tweede termijn. Ik kan mij die druk voorstellen, maar ik hecht ook zeer aan het zorgvuldig monitoren van de effecten op langere termijn. Dan kan ik me ook voorstellen dat je, om te voorkomen dat je verkeerde of nadelige maatregelen neemt, juist een pas op de plaats maakt. Daarop was mijn

pleidooi gericht. Laten we eerst eens bekijken wat de eerste twee rondes hebben opgeleverd, wat de effecten daarvan zijn, voordat we opnieuw de spade in de oever steken of, beter gezegd, de sloopkogel op de oever zetten.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik houd de vinger al nauwkeurig aan de pols. We monitoren dus ook datgene wat hoort bij de voorgaande tranches. Ik heb er laatst nog met de sector over gesproken. Er waren één of twee plekken waar we toch andere maatregelen hebben genomen, omdat we dachten dat het daar misschien effecten zou hebben. Het is echter tot nu toe voor ons duidelijk dat het op de andere plekken gewoon kan. We blijven ook monitoren. Als ik de derde tranche uitstel, krijg ik een ander probleem, want dan zegt Brussel dat ik de Kaderrichtlijn Water niet goed uitvoer en dat ik aan de slag moet om die vrij eroderende oevers te realiseren. Ik ga dus door, houd de vinger aan de pols, zorg ervoor dat het de vaarroute niet belemmert en kijk ook nog met de sector naar creatieve oplossingen die «en-en» kunnen doen.

Ik ga over naar de fiets en de varia. De vraag was, althans zo heb ik hem begrepen, of ik een toekomstagenda wil opstellen voor fietssnelroutes. Ik draag fietsen een warm hart toe. Dat geldt ook voor de elektrische fietsen, waarvan we er één miljoen in Nederland hebben. Ik heb er met de Fietzersbond hard aan gewerkt om dit soort fietssnelroutes goed op de agenda te krijgen bij de decentrale overheden. Ik vind echter niet dat het Rijk een voortrekkersrol moet spelen bij het verder uitwerken van die mogelijke fietssnelroutes. Ik heb dat al vaker gezegd. Ik heb er een aantal gesubsidieerd. Die heb ik samen met de Fietzersbond geïdentificeerd. We hebben toen echter ook nadrukkelijk gezegd dat het aan de decentrale overheden is om er dan ook zelf mee verder te gaan. Dat hebben ze nu ook gedaan. Ze hebben ook een rapport opgesteld waarin ze dat laten zien. Ik ben heel blij dat ze hun verantwoordelijkheid hebben genomen. Dat betekent niet dat ik het fietsgebruik niet wil stimuleren, want vanuit het programma Beter Benutten zet ik stevig in op het stimuleren van fietsen. Het zou best eens kunnen dat in de toekomst vanuit Beter Benutten nog eens een fietssnelroute zal worden bekostigd, al gaat het dan om traditionele infrastructuur en is het geen onderdeel van de Beter Benutten-oplossingen. Ik wil nu echter niet ineens de fietssnelroutes overnemen van de decentrale overheden om die vervolgens in het MIRT een plek te geven. Ik wil dit laatste wel doen als de decentrale overheden zelf zeggen dat ze de fietsroutes in het MIRT een plek willen geven omdat die deel uitmaken van de gebiedsagenda's. Projecten zullen in het vervolg aan de kaders van het programma Beter Benutten moeten voldoen. Wat betreft de toekomstagenda voor snelfietsroutes zie ik voor mezelf vooral een faciliterende rol. Denk daarbij aan het stimuleren van kennisuitwisseling en innovatie, het aanreiken van instrumenten en het bijdragen aan een goede evaluatie van de routes.

Een aantal leden vroeg naar de veiligheid van fietsers op kruispunten en het SWOV-onderzoek. De heer Elias, bijvoorbeeld, vroeg of ik bereid ben om te bekijken of er in overleg met decentrale overheden extra aandacht aan kan worden geschonken. Het verzoek past in de aanpak die ik met gemeenten heb afgesproken en die ik afgelopen week op het Nationaal Fietscongres ook heb benadrukt. Ik heb de gemeentes gevraagd om dit jaar een plan van aanpak voor de fietsveiligheid op te stellen. Ik heb inmiddels een kaart waarop staat aangegeven welke gemeentes dat al hebben gedaan en welke gemeentes wat dat betreft nog een beetje moeten worden aangejaagd. Ik heb aan een aantal burgemeesters en een commissaris van de Koning gevraagd om mijn ambassadeur te zijn op het gebied van de fietsveiligheid en om gemeentes te stimuleren en te prikkelen om daaraan prioriteit te geven. Ik ondersteun de gemeentes daarbij door onder andere het beschikbaar stellen van resultaten van wetenschappelijk onderzoek, zoals dat van de SWOV. Voor elke gemeente

is het natuurlijk maatwerk, maar ik ben er, ook al is het wat verder weg, dichter op gaan zitten, juist ook door de discussie over verkeersveiligheid, de gewonden en de vraag wat je er als Minister nog aan kunt doen. Op het Nationaal Fietscongres waren natuurlijk een heleboel mensen die allang het fietsen tot hun grote liefde hebben verklaard. Daar zaten dus de believers al. Er waren echter ook een heleboel gemeentes, zo was te zien op het plaatje, die nog wit waren en niet groen. Ik hoop dat zoiets toch werkt. Uiteindelijk zie je dat dat ertoe leidt dat ze een zeker gevoel krijgen dat ze niet voldoen, dat de raadsleden er dan ook wat meer op gaan toezien en dat er dan op gemeentelijk vlak meer aandacht voor de fietser komt. De heer De Graaf heeft ook gevraagd naar het SWOV-onderzoek en vroeg daarbij of ik Gelderland als pilot wil aanwijzen. Ik ben niet voor een pilot in één provincie. Ik ben meer voor een pilot met de fietsveiligheidsaanpak in heel Nederland. Ik wil dat ze eind dit jaar klaar zijn met hun actieplan. Dat geldt dus ook voor Gelderland.

Ik ga over naar de varia. Gevraagd is of ik bereid ben om te kijken naar een verhoging van de maximumsnelheid op alleen de langere trajecten. Mijn beleid is: sneller waar het kan, langzamer waar het moet. Dat doe ik binnen de grenzen van veiligheid en milieu. Daarbij oordeel ik ook over de lengte van de trajecten. Tijdens de begrotingsbehandeling heb ik al gezegd dat ik niet het uitgangspunt deel dat we alleen op langere trajecten de snelheid verhogen. Het gaat er namelijk om dat we zo snel mogelijk naar het totaal van de langere trajecten gaan en dat we mensen moeten laten wennen aan de trajecten voor 130 km/u. Het trager invoeren omdat je bepaalde stukken niet kunt doen, vind ik ongewenst. We kijken natuurlijk wel naar de lengte van de trajecten. Voor één kilometer ga je het niet doen. Waar het kan, willen we het zo snel mogelijk invoeren, zodat er ook zo snel mogelijk een stabiel beeld ontstaat. Nu zitten er ook al gaten in. Als je dus langer wacht, namelijk tot je alles kunt doen, dan houden we die gaten heel lang. Sneller doorwerken is beter. Verder heb ik de Kamer beloofd om binnen een halfjaar te komen met meer duidelijkheid op dat vlak.

De heer Smaling vroeg of er niet veel eerder dan in 2030 van alles en nog wat verandert als gevolg van de nieuwe technologieën. We weten nog niet wanneer er werkelijk massaal automatisch geleide auto's rijden. Tot die tijd zitten we met een situatie waarin je met traditioneel en meer innovatief verkeer te maken hebt. Ik heb dat ook gezien. Ik heb in die auto's gezeten. Je rijdt met een paar auto's die met elkaar communiceren, maar er rijdt ook heel veel gewoon verkeer op de weg. Als er dus een auto tussen komt waarmee je niet kunt communiceren, moet je weer overschakelen naar je oude systeem. Het duurt dus nog wel langere tijd voordat dit effecten gaat hebben. Je hebt echt wel wat massa nodig. Daarnaast is me het volgende opgevallen. Als je in de derde auto zit, dan begin je al iets tussen de lijnen te bewegen. Er werd gezegd: als je in de vijfde auto zit, dan word je helemaal zeeziek. Ook op technologisch vlak valt er dus nog wel het een en ander te verbeteren. Aan de andere kant: je weet nooit hoe snel de ontwikkelingen gaan. Ik zei het volgens mij tijdens de begrotingsbehandeling al: in 2007 kregen we de eerste smartphone en nu hebben we er allemaal een. Met dit soort technologieën gaat het natuurlijk ook snel. We moeten dus snel bekijken hoe we onze regels met betrekking tot de wegen daarop aanpassen en hoe we ervoor zorgen dat we weten dat mensen goed genoeg zijn opgeleid om het ook te kunnen. De mensen bij wie ik instapte, zeiden: je kunt het met je gewone rijbewijs. Toch moet je wel even een beetje oefenen met de nieuwe technieken. Het zal ook effecten hebben op de wegen zelf. Wat gebeurt er straks? Hebben we al die borden langs de weg dan nog wel nodig? Hebben we überhaupt nog 130 km/u-borden nodig? Of komt het straks allemaal in de auto te staan, per plekje? Dat gaat dus allemaal zijn effect hebben en wij proberen er zo dicht mogelijk op te blijven zitten om te kunnen inspelen op de nieuwe technologieën, zodat je die ook echt kunt toepassen.

Waarom was de A12 afgelopen zaterdag afgekruid? Op zaterdag heeft er een ongeval plaatsgevonden op het traject Woerden-Gouda, ter hoogte van Bodegraven, hectometerpaal 35,480. Ik voel me net een nieuwslezer. Daarbij zijn tijdelijk rijstroken afgekruid geweest. Rijkswaterstaat gaat wel na of de plusstrook hier ook permanent kan worden opengesteld, zodat er bij toekomstige ongevallen wat meer ruimte is.

De heer **Elias** (VVD): Ik wil even toe naar het serieuze dat onder deze vraag lag. Ik ga de Minister natuurlijk niet naar de Kamer roepen voor iedere strook die wordt afgesloten. Je weet er als automobilist op dat moment niets van. Daar zit de ergernis bij veel automobilisten. Ik hoorde net allemaal gesnuif aan de linkerkant toen ik die vraag stelde, maar automobilisten vinden het wél interessant om te weten. Er is niets meer van te zien dat er een ongeluk is geweest, je staat alleen maar vast in de file en je weet van z'n leven niet wat er in hemelsnaam aan de hand is. Je denkt dus: er is niks aan de hand, het is zomaar afgesloten, wat is dit hier voor idioterie? Daarover moeten we eens serieus nadenken.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Deze opmerking is al eerder gemaakt, onder anderen door de heer Elias bij de begrotingsbehandeling. Zo meteen komen we ook nog bij de omleidingsroutes. De vraag van de PvdA en de VVD daarover zie ik ook een beetje in die trend. We moeten bekijken of we die informatie via TomTom en dergelijke kunnen leveren. Misschien is het voor partijen of bedrijven een interessante businesscase om die info te leveren. Ik kan niet precies zien op welk moment het gebeurt, maar soms is bij wijze van spreken de auto net weggesleept en moet de verkeerscentrale nog even bekijken of het veilig is om het rode sein weer op groen te zetten. Ik kan het gewoon niet inschatten. Ik heb hier zelfs tijdstippen staan, maar die hoef ik, denk ik, niet te noemen. We moeten blijven zoeken naar manieren om de automobilist zo goed mogelijk van informatie te voorzien. Dat leidt tot minder ergernis en tot minder wangedrag, bijvoorbeeld als mensen toch lekker nog even over die strook rijden omdat ze niets zien. Het is dus een goed idee.

De heer **Elias** (VVD): Er zit ook een zekere analogie met de NS in. Een paar jaar geleden hebben we vastgesteld dat mensen dingen snappen als je hen sneller informeert. Ook in het bedrijfsleven proberen veel mensen hun klanten veel beter te informeren als er iets misgaat. De automobilist is ook zo'n klant. Ik begrijp heus wel dat we niet om de 200 meter een bord kunnen neerzetten dat door zestien mensen moet worden ingevuld. In zijn algemeenheid vraag ik aandacht voor dit punt. Ik ben blij dat de Minister dat toezegt.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Daar ben ik het mee eens. We zijn in de afgelopen jaren ook al bezig geweest met de Minder Hinder-projecten om de automobilisten wat vaker te vertellen wat er precies aan de hand is, waarom ze langzamer moeten rijden of waarom ze moeten omrijden. Het blijft alleen lastig om op heel actuele situaties goed in te spelen, omdat onze systemen zich nog niet voor al dat soort dingen lenen: alle actuele informatie kan er nog niet meteen op staan. Aangezien nieuwe technologieën volgens mij mogelijkheden bieden om het op een andere manier te doen, zal ik bekijken of TomTom – ik mag geen reclame maken – of een ander bedrijf daar iets mee wil. Gevraagd is of ik dan ook een plan van aanpak wil opstellen om beter te anticiperen op het inzetten van omleidingsroutes bij ongelukken. Dat plan van aanpak is er al. Vijf jaar geleden is gestart met CAR (Coördinatie Alternatieve Routes). Daarbij wordt onderscheid gemaakt tussen lokale, regionale, bovenregionale en internationale omleidingsroutes. Voor de lokale omleidingen zijn alle U-routes inmiddels voorzien van borden. De

mogelijkheden van omleidingen op het onderliggende wegennet zijn beperkt, omdat de wegcapaciteit daarvan uiteraard een stuk kleiner is dan die van de snelwegen. Daarom is ook afgesproken dat omleidingen bij voorkeur via de rijkswegen verlopen. Voor de omleidingsroutes zijn scenario's uitgewerkt. Hinder en de omleidingsmogelijkheden zijn altijd afhankelijk van de plek en het incident. RWS werkt ook via allerlei programma's, zoals FileProof, Beter Benutten en MobiliteitsAanpak, al langere tijd aan het optimaliseren van regionale samenwerking. Het samen gebruiken van het rijkswegennet en het regionale wegennet staat daarbij centraal.

Er is gevraagd of het regionale bedrijfsleven financieel kan bijdragen.

Mevrouw **Kuiken** (PvdA): Ik heb nog een vraag over de omleidingsroutes. Het is vijf jaar geleden gestart en we hebben niet het gevoel dat het werkt. Hoe komt dat?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Er zijn borden boven de weg waarop je de omleiding te zien krijgt. Ik gaf net aan dat die vooral over de rijkswegen gaat, omdat het onderliggende wegennet er onvoldoende ruimte voor biedt. Ik weet niet wat mevrouw Kuiken wil. Wil ze meer zien?

Mevrouw **Kuiken** (PvdA): Dit verzinnen wij niet zelf, behalve dan dat we ermee worden geconfronteerd dat we – de heer Elias wat meer dan ik – op de weg stilstaan. De ANWB, die veel contacten met automobilisten heeft, is een van de belangrijkste spelers in dezen. De ANWB heeft aangegeven dat het nu onvoldoende is en – dat is dat andere punt – dat de informatie niet openbaar is, waardoor hij er niet actief over kan informeren. Ik zoek naar iets meer dan alleen de woorden «we zijn ermee bezig en het is goed». Dat wordt zo niet ervaren, noch door ons, noch door een belangrijke partner als de ANWB. Waar zit het gat?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik zeg mevrouw Kuiken toe dat ik of mijn mensen sowieso met de ANWB om de tafel zullen gaan zitten om te horen waar de bond nog hiaten ziet. Ik weet dat nu alle wegbeheerders op regionaal, provinciaal en nationaal niveau samen nagaan hoe ze die informatie voor elkaar kunnen ontsluiten. Ik zeg ook toe dat dat verder wordt uitgewerkt, zodat meer omleidingswegen kunnen worden benut dan alleen de wegen van het rijkswegennet. Met andere woorden: ik ga opnieuw bekijken hoe we hier een verdere verbetering kunnen maken.

Mevrouw **Kuiken** (PvdA): Wanneer, uiteraard na overleg et cetera, krijgen we de informatie hierover teruggekoppeld?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik weet niet of we nog specifiek mobiliteits-AO's hebben, maar als die er niet zijn, dan zeg ik dat het in februari is. Ik denk dat er in het voorjaar weer een AO is. Is dat goed?

Ik kom op het aansluitingenbeleid. Er is gevraagd of ook bedrijven kunnen meebetalen aan bijvoorbeeld nieuwe aansluitingen. Daarbij werd Zeeland genoemd. Dat probleem is inmiddels opgelost. Maar goed, het werd ook in bredere zin gevraagd. In het algemeen juich ik toe dat bedrijven financieel bijdragen aan verbetering van de publieke infrastructuur, maar met nieuwe aansluitingen ga ik altijd terughoudend om. Er bestaan enkele voorbeelden van aansluitingen die door bedrijven zijn gefinancierd, bijvoorbeeld de afslag naar de High Tech Campus in Eindhoven. Ik wil het ook doen, maar als een aansluiting de doorstroming beperkt, als de doorstroming er erg onder gaat lijden, dan doe ik het natuurlijk niet. De afslag Goes op de A58 is inmiddels geregeld.

Ook mevrouw Van Tongeren vroeg naar zelfsturende auto's. Daarover heb ik al een antwoord gegeven.

Mevrouw Kuiken vroeg of gelet op de standaardinnovaties de eisen aan tunnels niet te rigide zijn. Natuurlijk is er spanning tussen enerzijds innovatie en anderzijds het werken met standaarden. We hebben daar eerder, bij de behandeling van de tunnelwet, ook al over gesproken. We hebben gekozen voor enige stabiliteit, zodat gedurende een project niet opeens aan allerlei nieuwe eisen hoeft te worden voldaan, maar het moet wel flexibel blijven. Iedere vijf jaar wordt er daarom geëvalueerd en daarbij kunnen de vernieuwingen en innovaties worden meegenomen. Iedere vijf jaar is er dus een evaluatie en dan kunnen nieuwe innovaties worden toegevoegd.

Ik kom, tot slot, op het licht en de ledlampen op snelwegen. Bij de vervanging van armaturen wordt gekozen voor ledverlichting als de investering binnen tien jaar wordt terugverdiend, wat vaak het geval is. Het tempo waarin het wordt uitgerold, verschilt van object tot object, want het heeft te maken met het moment van vervanging. Ook als ledverlichting wordt toegepast, zal die volgens een nieuw verlichtingsregime aan en uit worden gezet, omdat er nog steeds moet worden bespaard op de kosten van de verlichting. De mogelijkheid van een dynamisch systeem wordt momenteel onderzocht bij een fietspad in Brabant. Een aantal bureaus die we daarover hebben gesproken, gaf aan niet helemaal te weten of het wel zo veilig is, omdat een automobilist zo'n licht dat met hem meebeweegt, best wel eng vindt. De woordvoerder van de ChristenUnie, of misschien was het mevrouw Van Tongeren, vroeg daarnaar. We werken dus door naar ledverlichting. Als we zo veel besparen dat we alles aan kunnen zetten, dan kan die vraag altijd weer aan de orde komen. Als we op sommige plekken het licht prima, dus zonder veiligheidsrisico's, uit kunnen laten, dan kunnen we dat ook gewoon zo laten.

Ik ga naar de regio's, als eerste naar Oost-Nederland. Er is gevraagd of ik op het traject Deil-Valburg op de A15 mobiele filedetectie wil realiseren. In het kader van het programma Meer Veilig bekijken we of een lokaal filedetectiesysteem mogelijk is. Tegelijkertijd onderzoek ik in het kader van het actieprogramma Beter geïnformeerd op weg, waarover ik de Kamer onlangs heb geïnformeerd in het kader van ITS, of innovatieve alternatieven effectief zijn. Rijkswaterstaat vraagt de markt om innovatieve alternatieven voor te dragen die passen binnen het actieprogramma. Bedrijven hebben tot maart 2014 de tijd om alternatieven uit te werken. Zodra de uitkomsten bekend zijn, neem ik een beslissing. De discussie gaat vooral over «in-car»- versus wegkantssystemen.

De **voorzitter**: Mevrouw Kuiken wil een vraag stellen.

Mevrouw **Kuiken** (PvdA): Ik houd mijn vraag toch nog heel even aan.

De **voorzitter**: Dan vervolgt de Minister haar betoog. Overigens mik ik erop dat de beantwoording van de Minister en de Staatssecretaris samen om uiterlijk 15.45 uur is afgerond. Er is ook nog een tweede termijn. Het lijkt me dat dat gaat lukken, maar het is maar dat u het weet, Minister.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik zal snel doorpraten.

De heer Smaling gaf aan dat het doortrekken van de A15 naar de A12 niet zijn voorkeur heeft. De verbinding van de A1 met de A30 heeft zijn voorkeur. Echter, het doortrekken van de A15 naar de A12 is belangrijk voor de robuustheid van het hoofdwegennet. Bovendien zorgt die verbinding ervoor dat het onderliggende wegennet minder wordt belast. De leden De Rouwe en Smaling hebben gevraagd naar de N35. Ik verbeter die weg nu al stapsgewijs. Ik investeer niet alleen in de N35 maar ook in

de A1. We hebben afgesproken om het A35-tracé Almelo-Wierden te realiseren. Een deel daarvan wordt nu gerealiseerd. Dat betreft het Combiplan Nijverdal. Een ander deel, Zwolle-Wijthmen, bevindt zich in de planstudiefase. Ten aanzien van een ander deel van het tracé, Nijverdal-Wierden, voeren we samen met de regio een verkenning uit. Voor het laatste deel is ook een MIRT-onderzoek uitgevoerd. Ik ga het niet allemaal herhalen, want het staat allemaal ook in het MIRT. Gevraagd werd of het dan niet meteen zonder gelijkvloerse kruisingen kan worden gerealiseerd. Nee. Er is voor Nijverdal-Wierden een taakstellend budget van 80 miljoen vastgesteld. In het algemeen overleg MIRT heb ik 10 miljoen extra toegezegd. De regio doet dat ook. Het budget is nu dus 100 miljoen. Hiervoor kan het alternatief versoberd worden aangelegd. Ongelijkvloerse kruisingen bij Nijverdal passen niet binnen dat budget, want daardoor zou het nog 40 tot 60 miljoen duurder worden. De regio doet nu onderzoek naar zelffinanciering voor één ongelijkvloerse kruising. Als die oplossing van de regio is gevonden, zullen we haar opnemen als onderdeel van de scope.

De heer Smaling gaf aan dat de aansluiting van de A1 op de A30 een echt knelpunt is geworden. Uit de recente NMCA blijkt dat dit in 2030 geen reistijdknelpunt zal zijn, ook niet bij een hoog groeiscenario.

Ik kom op de Lochemsebrug. Onder leiding van de stadsregio Twente voeren de gemeenten, de provincie Overijssel en het Rijk nu een MIRT-onderzoek uit naar de problematiek van de bruggen over de Twentekanalen. De Lochemsebrug maakt daarvan deel uit. De gemeenten en de provincie Overijssel hebben als wegbeheerders een belangrijke rol in dit proces. In een bestuurlijke stuurgroep bespreken we de problematiek. Ik verwacht dat de uitkomst van het MIRT-onderzoek in het voorjaar van 2014 beschikbaar komt. Dan zal ik ook de Kamer daarover informeren.

Ik ga naar Noord-Nederland. Daarover is maar één vraag gesteld, en wel door de PVV. Het betreft het alternatief noordwest voor de zuidelijke ringweg van Groningen. In onze optie is de route noordwest geen alternatief voor de zuidelijke ringweg, omdat deze onderdeel is van het landelijke netwerk A7 Drachten-Groningen-Winschoten. In dat opzicht is een noordwestelijke route om Groningen als alternatief alleen in theorie denkbaar. Het traject zou ook langer worden en in dat geval dus ook nog duurder uitpakken.

De heer **De Graaf** (PVV): Ik heb twee opmerkingen. In de eerste plaats: is de Minister bekend met het feit dat op het stuk dat nu zal worden aangepakt, 80% van het verkeer lokaal is? Iedereen die daar een stukje om de stad heen wil, gaat bijvoorbeeld via het Vrijheidsplein en maakt dan gebruik van die route. In de tweede plaats: als die noordelijke ringweg wordt aangelegd, wordt er juist een half miljard bespaard in plaats van dat het duurder wordt. Kan de Minister daarop nog reageren? De manier waarop dit project nu wordt verkocht, ook in Groningen zelf, is als volgt: er komen van die leuke daken over de N7 en daarop komen dan bomen te staan – nou, die bomen worden niet hoger dan tweeënhalve meter – en er is nog het heel aanlokkelijk perspectief dat het zo prettig wandelen is naar het kerkhof. Dat argument wordt daar gebruikt, ook in de politiek. Maar ik kom daar niet zo graag heel vaak. Wat ons betreft hoeft dat er niet te komen en ook wat betreft een heleboel inwoners niet. Ik krijg dus graag een wat uitgebreidere reactie op de twee vragen die ik eerder heb gesteld, in het licht van wat ik daarna zei.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Dat er veel lokaal verkeer op ringwegen rijdt, is altijd zo. Dat geldt voor alle steden. Dat is juist om te voorkomen dat het allemaal binnenstedelijk doorsteekt. Het helpt vaak ook bij het oplossen van specifieke luchtkwaliteitsproblemen. Dat weten we. Waarom is het duurder in onze optiek? Dat is omdat we op

rijkswegenniveau nog steeds wel een opdracht hebben. Verder maakt het ook deel uit van het rijkswegennet. De heer De Graaf doet alsof er helemaal niets meer hoeft te worden gerealiseerd behalve dat stuk naar boven, maar uiteindelijk moet het ook rondom de A7 en dergelijke worden aangepakt. Daarom wordt het project uiteindelijk duurder en langer in onze optiek. Ik houd me overigens verre van de motiveringen van de lokale politiek om het te verkopen. Wij hebben vooral gekeken of er een knelpunt is en of we dan moeten helpen om dat op te lossen.

Ik ga door naar Brabant. Ik heb gezien dat de PVV het geld van Groningen naar Brabant wil overbrengen. Ik ga de gestelde vragen langs. De N65 Vught-Helvoirt heeft een barrièrewerking. Zijn we daar de fietsers vergeten? Een aantal fracties hebben die vraag over de fietsers en wandelaars ingebracht. Het wegnemen van de barrièrewerking is juist het doel van de verkenning betreffende de N65. In het kader van die verkenning ben ik in gesprek met diverse organisaties, waaronder de Fietzersbond. Deze heeft, samen met enkele andere organisaties, een notitie over de N65 opgesteld. Ik zal de ideeën uit hun visie bekijken en die toetsen op kansrijkheid. We zullen deze organisaties ook weer uitnodigen voor de binnenkort te houden klankbordbijeenkomsten. Ze hebben vroegtijdig hun wensen ingebracht, maar het project is nog niet zover. Het de Kamer geschetste beeld als zou de fietser vergeten zijn, is niet aan de orde. Je moet echter wel bekijken wat je in het totaalplaatje wel kunt realiseren en wat niet. De genoemde organisaties zitten echter gewoon nog aan tafel.

De heer Elias vroeg of ik iets kan zeggen over het GOL. Voor de heer Elias is het namelijk nog verwarrend. Wat mij betreft is er geen verwarring. Ik zal de provincie Noord-Brabant helpen met dit project waar ik kan, maar zonder geld te geven. Dat heb ik ook bij voorbaat al aangegeven. De provincie refereert aan het B&O-budget. Het budget voor beheer en onderhoud ligt echter meerjarig vast in het DBFM-contract. Dit is weer zo'n afkorting; het staat voor Design Build Finance Maintain. Dat hebben we gewoon nodig voor de wegen en bruggen daar. Dat zit ook in die contracten. Daarnaast weet ik dat de provincie Noord-Brabant hoopt op groot onderhoud. Dat is daar echter niet nodig, dus er is ook geen geld voor gereserveerd. Daarom kan ik geen B&O-budget, dat niet vrij beschikbaar is, inzetten in die regio, zoals de provincie wil. Zoals ik in de brief aan de Kamer heb geschreven, heb ik verder ook bekeken hoe we bijvoorbeeld de afrit zodanig kunnen aanpassen dat we dat project niet in de weg zitten. Ik schuif graag bij aan tafel als ik kan helpen, maar qua geld zit het er even niet in.

Mevrouw Kuiken heeft gezegd dat de PvdA kritisch staat tegenover de Ruit Eindhoven. Ze vraagt zich af of het geld niet beter ergens anders kan worden ingezet. Ik kijk er anders tegen aan. Ik zie de Ruit Eindhoven als een project waarvan ik nut en noodzaak zeker inzie. Dat deel ik ook met de regio. De bestuurders hebben unaniem een positief advies gegeven om dit project te starten. Dat is overgenomen door de Provinciale Staten van Noord-Brabant. Het project is van belang om verkeer uit de stedelijke omgeving te trekken en daarmee ook de leefbaarheid binnen de steden te vergroten. Het zorgt ook voor een robuuster wegennet. De MKBA voor het voltooiën van de Ruit is ook niet negatief. Daarnaast vind ik het geen behoorlijk bestuur om na zoveel jaar terug te komen op een besluit, een besluit dat sinds februari 2010 in een overeenkomst is vastgelegd.

Daarom wil ik het budget niet inzetten voor andere projecten. Natuurlijk zijn de A58 en de A67 ook belangrijke wegen. Daarom is er voor de A58 in mei ook een verkenning gestart. De A67 is met name voor het goederenvervoer een belangrijke weg. Uit verkeersanalyses blijkt echter dat zich daar tot 2030 geen bereikbaarheidsknelpunt voordoet. Omdat er mogelijk toch andere knelpunten zijn, ben ik een MIRT-onderzoek gestart om te bekijken welke belemmeringen kunnen worden opgelost en welke kansen kunnen worden gecreëerd, zonder meteen naar investeringen te kijken.

Voor de A27 loopt er op dit moment een onderzoek naar wat ik kan realiseren binnen het bestaande budget. Daarop wil en kan ik nog niet vooruitlopen. Met het realiseren van de genoemde projecten en de uitgevoerde projecten op de A2 en het nog te starten MIRT-onderzoek Kennis A2 draag ik, denk ik, heel goed bij aan het versterken van de Brainport.

Het A27-project Houten-Hoopolder is vertraagd. De fractie van de ChristenUnie vroeg of ik ervoor kan zorgen dat er geen verdere vertraging optreedt in de plannen voor de verbreding van de A27. Natuurlijk had ik liever eerder willen starten met het wegwerken van het verkeersknelpunt op deze weg. Ik heb echter door de bezuinigingen keuzes moeten maken. Ik zal me ervoor inspannen om de verdere uitwerking van het project zo snel mogelijk voort te zetten. Begin 2014 zal ik een besluit nemen over het voorkeursalternatief, op basis waarvan het OTB wordt opgesteld. Ik heb er ook voor gezorgd dat het budget voor de voorbereiding van de realisatie voor 2019 beschikbaar is, zodat de daadwerkelijke start in 2019 kan plaatsvinden.

De heer Bisschop vond het schrappen van verzorgingsplaatsen langs de rijksweg A67 geen goed idee.

De **voorzitter**: Mevrouw Kuiken wil interrumperen, maar misschien is het goed om eerst het verhaal over de regio's af te maken en de interrupties dus nog even op te sparen.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: De bezuinigingen op de infrafondsen maken het nodig om scherpe keuzes te maken. Daarom was ik ook genoodzaakt om dit project te schrappen. Ik ben wel gestart met twee goederencorridor-MIRT's. De A67 maakt daar ook deel van uit. Ook daarvoor zoek ik de belemmeringen en kansen voor het goederenvervoer zonder meteen aan grote investeringen te denken, maar wie weet komt dit onderwerp dan ook weer op.

De PVV vroeg met welke groeiscenario's ik rekening heb gehouden bij de A67. Uit de Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse (NMCA) blijkt dat er noch bij een lagegroei-scenario, noch bij een hogegroei-scenario een knelpunt is op de A67.

Gesuggereerd is om het budget dat overblijft uit de goedkopere oplossing van de ring Groningen te investeren in de A67 naar Venlo. Bij de bezuinigingen is het project op de A67 niet uitgesteld maar geschrapt. Voor mij is de A67 geen bereikbaarheidsknelpunt en valt deze daarmee buiten de sfeer van de NoMo-doelstellingen. Een heleboel andere wegen en wegtrajecten zijn dat wel en zouden nog eerder op de lijst komen. Ik zal de ring om Groningen überhaupt wel realiseren, maar als er dan geld over is, zal ik dat geld niet allereerst in het genoemde traject stoppen.

De stand van zaken met betrekking tot Zaarderheiken is als volgt. Ik heb afgelopen vrijdag hierover een brief naar de GS van Limburg gestuurd. Ik heb daarin aangegeven dat ik 2,4 miljoen bijdraag aan de oplossing. Ik kom op de wagonbewegingen bij Chemelot. Volgens mij hoort dit bij de Staatssecretaris.

Gevraagd is of ik wil toezien op de arbeidsomstandigheden van onderaannemers. RWS sluit een contract met de hoofdaannemers en deze weer met de onderaannemers. Er is dus geen rechtstreekse relatie tussen RWS en onderaannemers. Alle aannemers moeten voldoen aan de eisen op het terrein van de arbeidsomstandigheden. De Inspectie SZW houdt daar toezicht op. Wij zullen de hoofdaannemers steeds weer zeggen dat ze het goed moeten doen met de onderaannemers. Minister Asscher is langs andere wegen ook heel actief bezig met dit onderwerp.

Ik kom bij Zeeland. Ten aanzien van de afslag Goes heb ik in dit MIRT-overleg de afspraak gemaakt dat ik het zal financieren. Het gaat om een bedrag van 8 miljoen.

Bij de Westerscheldetunnel zou er een probleem met de vennootschapsbelasting zijn. Als Europa daarmee komt, dan kan dat inderdaad invloed hebben op de toekomstige kasstromen van de provincie Zeeland. De provincie heeft externe expertise ingeschakeld om de gevolgen nader in beeld te brengen. De Staatssecretaris van Financiën heeft in zijn brief van 21 mei 2013 over belastingheffing voor overheidsbedrijven aan de Kamer gemeld dat hij de gevolgen van het EU-voorstel voor medeoverheden zal inventariseren en de Kamer over het verdere verloop nader zal informeren.

De **voorzitter**: Daarmee hebben we Zuid-Nederland gehad?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik heb nog iets over de Zuidvleugel en over de Noordvleugel. Dan ben ik klaar.

De **voorzitter**: Dat is de Randstad. Is er nog een vraag over Zuid-Nederland? Ja. Eerst mevrouw Kuiken, dan mevrouw Dik-Faber.

Mevrouw **Kuiken** (PvdA): Ik heb nog een vraag over de Ruit Eindhoven. De Minister zegt dat alle bestuurders akkoord zijn. Nee, de bestuurders hebben voorlopig nog geen nee gezegd. Ze hebben wel een heel pakket aan aanvullende eisen op tafel gelegd. Die moeten allemaal nog worden onderzocht. Verder is de MKBA niet positief. Ze is negatief. Dat wordt ook onafhankelijk met een second opinion bevestigd. Ik krijg hierop graag een reactie.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik zit steeds met de bestuurders aan tafel in MIRT-overleggen. Daar dringen ze wel aan op de Ruit Eindhoven. Ik weet niet of mevrouw Kuiken dan met andere bestuurders heeft gesproken. De MKBA voor het vervolmaken van de hele ring is positief. Nee, het is andersom. De MKBA voor het stukje waar het hier om gaat, is positief. Voor het vervolmaken van de hele ring is zij negatief. Dat is het verschil.

Mevrouw **Kuiken** (PvdA): Dat klopt. Het hangt af van de cijfers waar je van uitgaat. Het gaat echter over het hele project en ook de hele financiering van het Rijk gaat over het hele project. Ik ben me ervan bewust dat enkele bestuurders, die hier ook op de tribune aanwezig zijn, zeer warm lopen voor dit project. Dat snap ik vanuit hun optiek ook wel. Het gaat echter om de vraag of we rijks gelden dan besteden aan wat prioriteit heeft. Ik wil dat we flink kunnen temporiseren ten gunste van andere trajecten. Dat is logischer. In een tijd van bezuinigen en de juiste prioriteiten stellen, is het heel aannemelijk om dit project voorlopig nog even in de ijskast te zetten ten gunste van de andere door mij genoemde trajecten, trajecten die zeer nuttig en noodzakelijk zijn voor de bereikbaarheid van juist Brabant en Zuid-Nederland.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Het gaat om een regionaal project. Tegelijkertijd is het ook van belang voor de rijks wegen, omdat het gaat over de Brainport Eindhoven, die als een zeer belangrijk economisch centrum voor ons wordt gezien. Ik spreek met bestuurders. Zij geven hun prioriteiten aan in zo'n MIRT-overleg. Als zij zelf geen steun hebben of als zij andere prioriteiten willen stellen, dan hoor ik dat ook. Over dit project is overigens geruime tijd geleden al besloten en men zegt dat men er nog steeds achter staat. De Kamer is uiteindelijk de laatste die mag bepalen waar ik mijn budget aan uitgeef. De Kamer kan er anders in zitten. Ik vind zelf dat nut en noodzaak van de Ruit Eindhoven, op de A67, wel zijn aangetoond, onder andere met het oog op een goede ontsluiting van de Brainport, ook in samenhang met andere projecten. Ik sta er dus inhoudelijk achter. Dit geef ik mevrouw Kuiken hierover mee.

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie): Ik wil ook even reageren op de ruit bij Eindhoven. Voor mijn fractie staan nut en noodzaak zeker niet ter discussie. Ik heb wel de rapporten gelezen die over de ruit bij Eindhoven verschenen zijn: de second opinion over de MKBA en de tussenevaluatie van de Commissie voor de m.e.r. Mij valt op dat er in flinke, grote stappen getrechterd is naar de variant die nu voorligt. Waarom zijn eerdere varianten, bijvoorbeeld die met een tunnel waarop door de gemeenteraad van Eindhoven wordt aangedrongen, al zo snel afgefallen? Daar wordt nu de vinger bij gelegd.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Dan moet ik terug naar de tijd voordat ik hier zat, want in februari 2010 is de voorkeursbeslissing al genomen. Ik heb begrepen dat die varianten toen vanwege kostenperspectieven zijn afgefallen.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Volgens mij is de aanpak die de PvdA nu voorlegt, heel zinvol. Laten we eerst kijken naar de dingen die in die regio een bewezen probleem zijn. Er staan rond brainport Eindhoven dagelijks files, zeker onderlangs. Die zouden we kunnen oplossen als we het geld daar als eerste besteden. Dat wil niet zeggen dat we niet op termijn alsnog dat geld voor een ruit uittrekken. Dat geld blijft in de regio, maar laten wij het besteden waar grote knelpunten zijn. We weten dat er op de A67 en de A58 echt problemen zijn. Die zouden wat mijn fractie betreft voorrang moeten krijgen op de ruit.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Als je andere problemen oplost met je budget, is het budget gewoon weg. Er zijn analyses gemaakt in het verleden, capaciteitsanalyses waaraan MKBA's ten grondslag liggen. Er is een voorkeursbeslissing genomen in 2010. De Kamer mag altijd zeggen dat ik iets uiteindelijk niet moet doen, maar nogmaals: ik sta er inhoudelijk achter. De regio wil het zelf ook zo. Er zitten bestuurders van verschillende kleuren bij mij aan tafel bij zo'n MIRT-overleg. Ik vraag met regelmaat of men anders wil prioriteren dan men in het verleden gedaan heeft – ik weet immers dat de wensen groot zijn – en dan zegt men nee. Het is een heel weloverwogen keuze van Brabant om deze verbinding te willen. Het is ook een weloverwogen keuze van ons om die verbinding te willen. Ik sta daar gewoon achter. Andere problemen zoals de files waarover mevrouw Van Veldhoven het heeft, kunnen we misschien oplossen met Beter Benutten. Nu het budget besteden aan andere oplossingen betekent dat je in de toekomst die ruit niet krijgt.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): De Minister zei zelf ook dat ze nog enige ruimte heeft. Ik geloof dat zij over een budget sprak van 1,2 miljard tot 2028. Dat de ruit definitief van tafel is als die er nu niet komt, lijkt mij wat kort door de bocht. Ik zie niet in waarom dat zo zou moeten zijn. Natuurlijk moet je wel een nieuwe discussie voeren over de vraag waar je dat geld dan aan besteedt. Ik hoor de Minister regelmatig zeggen dat er nog ruimte is en dat er ook nog plannen zijn voor nieuwe projecten. Natuurlijk ben ik zeer geïnteresseerd in wat de Minister denkt te kunnen realiseren met Beter Benutten. Ik hoop ook dat ze de Kamer daarover wil informeren. Vooralsnog vind ik dat niet in strijd met het verzoek om de middelen prioritair op die plek in te zetten.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ja, er zijn nog middelen voor de toekomst. We hebben echter ook net de discussie gehad dat de projecten waarover al een voorkeursbeslissing is genomen, vaststaan. Daarover was mevrouw Van Veldhoven het met mij eens. Over dit project is al in 2010 een beslissing genomen. Ik vind het niet getuigen van behoorlijk bestuur als wij hierover achteraf een ander besluit nemen dat niet eens in overeenstemming is met wat de regio zelf wil. Ik wil er

toch op wijzen dat we samen afspraken maken en spelregels hebben. Een besluit is uiteindelijk een besluit. Voor alle projecten die nog niet zo ver zijn, kun je besluiten het anders te doen – de Kamer kan altijd zeggen: laten we het anders doen – maar in dit geval zou ik dat heel erg in strijd vinden met alle andere afspraken die we gemaakt hebben.

Mevrouw **Kuiken** (PvdA): Natuurlijk getuigt het van behoorlijk bestuur om vast te houden aan reeds genomen besluiten. Wij nemen in de Kamer echter besluiten als alle informatie boven tafel is. Op het moment dat er hernieuwde MKBA's beschikbaar komen – MKBA's die pas later openbaar worden – en men nog volop in overleg is over de manier waarop de ruit tot stand moet komen omdat er alternatieven zijn afgefallen en de regio allerlei wensen heeft om er een project aan toe te voegen waarvoor het draagvlak nog niet definitief is, vind ik dat de Kamer nog niet over de definitieve vorm heeft gesproken en dat zij dus nog steeds het recht heeft om het op een andere manier te willen doen wanneer belangrijke randvoorwaarden – doet de weg wat hij moet doen en is er draagvlak voor? – lijken weg te vallen.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik zei al: de Kamer heeft altijd het laatste woord over uitgaven. Tegelijkertijd probeer ik aan te geven dat je in het kader van behoorlijk bestuur over en weer verwachtingen hebt. Mevrouw Kuiken heeft kennelijk informatie dat er minder bestuurlijke steun ontstaat. Ik heb dat aan tafel in ieder geval niet meegekregen. Ik zit natuurlijk in het MIRT-overleg en daar proef ik volledige steun voor het onderwerp. Het belangrijkste is dat ik denk dat er een goede inhoudelijke bijdrage is geleverd. Daarmee is ook de rijksbijdrage gerechtigd. Ik kan niet zeggen wat de Kamer wel of niet moet doen. Ik kan alleen maar aangegeven dat ik er als Minister achter sta. Dan wil ik overgaan op de Zuidvleugel en de Noordvleugel. Over de Blankenburgtunnel hebben wij al vaak gesproken. Er is gevraagd of de inpassing nog steeds staat. Dat is het geval. Dat gaat om de extra inspanningen die door CDA, PvdA en anderen waren afgesproken in de voorgaande periode: de tunnelbak, zal ik maar zeggen. De heer De Rouwe hoeft zich geen zorgen te maken dat we daarop terugkomen. Velen hebben een voorkeur voor de Oranjetunnel. Ik heb al heel vaak uitgelegd waarom wij die optie minder gunstig vinden. Ik zal gezien de tijd nu de korte versie geven. Het heeft ermee te maken dat de Blankenburgtunnel verkeerstechnisch meer oplost dan de Oranjetunnel en ook een stuk goedkoper is.

Ik kom op de kanteldijk of coupurekering. Dat gaat om een beweegbare wand of sluisdeur versus een andere variant. Een kanteldijk beschermt het achterland tegen overstromingen in het geval de tunnel zodanig beschadigt dat er heel snel water in loopt. Die kanteldijk fungeert dan eigenlijk als een ringdijk rond de tunneluitgang en beschermt het achterland. Deze oplossing heeft een faalkans die vergelijkbaar is met die van een dijk, de primaire waterkering. Het alternatief is een beweegbare kering, bijvoorbeeld met een schuif die de tunnel af kan sluiten. Wij zijn echter van mening dat een beweegbare kering met de huidige stand van de techniek een hogere faalkans heeft dan een primaire waterkering. Daarom hebben we de kanteldijk als uitgangspunt genomen. De afdekking van de gevolgen van mogelijke overstromingen door marktpartijen hebben wij niet overwogen omdat het gaat om een moeilijk te bepalen financieel risico. Het gaat ook om niet-materiële schade.

Er is gevraagd of ik wil toezeggen dat de Aalkeetlandtunnel dieper wordt aangelegd zodat in het groengebied de zeer gewaardeerde Vlaardingse vergezichten ongemoeid blijven. Vanwege de kwaliteit van het gebied heb ik gekozen voor een hoogwaardig ingepast tracé, deels verdiept aangelegd in aansluiting op de A20. Ook komt er een landtunnel tussen de spoorlijn en de Zuidbuurt. Er komen extra middelen voor de inpassing uit

de motie-Kuiken. Die zet ik allemaal in voor de hoogwaardige inpassing. Ik investeer in totaal 255 miljoen. Conform de uitwerking in de rijksstructuurvisie komt de Aalkeetlandtunnel ongeveer 2 meter boven het maaiveld uit te steken. Uit de zienswijze komt de wens naar voren om de tunnel verder te verdiepen. In de verdere planuitwerking zal ik onderzoeken welke optimalisaties mogelijk zijn binnen het taakstellend budget. Kan ik garanderen dat de Oranjetunnel van de baan is? Ik ben niet voornemens om «m aan te leggen. Dat heb ik in een eerder overleg in april ook al aangegeven. Hoe het in de verre toekomst gaat, kan niemand voorspellen.

Er is gevraagd of ik bereid ben te kijken naar de robuustheid van de A13-A16 in relatie tot de Portway. Dat ben ik niet. Ik verwijs hiervoor graag naar mijn recente brief aan de vaste Kamercommissie voor Infrastructuur en Milieu. De Portway voldoet niet aan de projectdoelstellingen en is niet binnen het budget te realiseren. Het is geen in overweging te nemen alternatief. Na aanleg van de A13-A16 is bovendien sprake van een alternatieve route voor de A13-A20. Met de Portway is dat niet zo. Het feit dat de A13 zo goed zal worden benut dat er sprake is van een RC-knelpunt betekent niet dat het netwerk niet robuuster wordt. Er is wel sprake van een te lange reistijd in de spits. Bij een calamiteit op de A20 vormt de A13-A16 ondanks dat het alternatief.

De heer **Smaling** (SP): Het is misschien onbegonnen werk, maar toch. Ik vraag me af of wij nu gezellig worden bijgepraat, of dat er toch nog een opening is om de Minister de richting op te krijgen dat de Blankenburgtunnel geen goed idee is. Dan kunnen we de Oranjetunnel wat verder in de tijd zetten zodat die niet bekostigd hoeft te worden. Dan kunnen we 850 miljoen overhouden om allerlei andere knelpunten, bijvoorbeeld bij Eindhoven, aan te pakken. Eventueel kunnen we daar ook de noordtak van financieren. Is die flexibiliteit helemaal niet aanwezig? Zitten we te luisteren naar iets wat al helemaal is voorgekookt? Gaan we straks naar huis en is het business as usual? Of zit er toch enige flexibiliteit in de geest bij de Minister?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik heb het nu even kort gehouden, want wij hebben hier eerder uitgebreid over gesproken. Alle voor- en nadelen van de verschillende varianten zijn de revue gepasseerd. Ik weet dat de SP heel graag de Oranjetunnel wil. De heer Smaling zegt dat ik 850 miljoen bespaar als ik de Blankenburgtunnel niet aanleg. Als ik echter wel de Oranjetunnel aanleg, moet ik er nog 600 miljoen bij optellen. Het wordt dus alleen maar duurder. Qua capaciteit is de Oranjetunnel gewoon minder. Ik weet dat er partijen zijn die het liever anders willen, en dat hebben ze nu ook allemaal gezegd, maar er zijn ook partijen die liever de Blankenburgtunnel willen. Wij hebben al een halfjaar geleden de koppen geteld. Toen is dit besloten en daarmee is het doorgegaan. Als woordvoerders daarop terug willen komen, dan mag dat van mij, maar omwille van de tijd ben ik er nu niet erg uitgebreid op ingegaan. Ik geloof zelf dat de Blankenburgtunnel de beste oplossing is voor de problemen.

De heer **Smaling** (SP): Dit antwoord is duidelijk, al had ik nog hoop. Ik weet dat er vaak over is gepraat – mijn collega Bashir zat er toen bij – maar er komen steeds nieuwe feiten op tafel. Het is geen stilstaand dossier. Er zijn zo veel redenen om het uiteindelijk niet te doen. Ik zou graag de Oranjetunnel wat verder weg in de tijd zetten zodat je nu die lasten niet hebt. In de ogen van de Minister is het misschien een herhaling van zetten, maar heel veel mensen zullen hier verdriet van hebben, en heel veel natuur ook.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Er zijn bij dit project geen nieuwe feiten op tafel gekomen. Bij elke vervolgstap zullen actuele cijfers aan de orde zijn als dat nodig is. Ik weet dat het moeilijk is. Een wegverbinding aanleggen op een plek waar nu nog geen weg is, is veel moeilijker dan het verbreden van een weg, omdat het gewoon veel effect heeft. Daarom hebben wij een ruim budget uitgetrokken voor inpassing. Vanuit natuur- en milieuoogpunt is dat nooit genoeg om de schade die vanuit die optiek wordt geleden weg te nemen. Aan de andere kant zitten we in dit land met een combinatie van activiteiten. We willen van A naar B. We willen dat onze economie draait. We willen ook groen hebben. We proberen dat allemaal zo goed mogelijk te combineren. Daarom leggen we nu de Blankenburgtunnel aan met een aantal inpassingen die ervoor zorgen dat het landschap zo veel mogelijk gespaard wordt. Ik denk dat het een goede zet is om dat te doen. Ik sta daarachter. Er zijn nu geen nieuwe gegevens, dus is er voor mij ook geen reden om nu tot een ander besluit te komen.

Dan kom ik op de Noordvleugel. Er is gevraagd of de ring rond Utrecht vertraagd is. Er is geen sprake van uitstel van de verbreding van de A27. De planning is geactualiseerd naar aanleiding van de controversieelverklaring uit 2012 en het onderzoek van de commissie-Schoof. Ik heb de Kamer in maart 2013 gemeld dat ik alsnog een MKBA ga maken voor de verbreding van de A27 naar aanleiding van de commissie-Schoof. In die MKBA wordt ook het hoge en lage groeiscenario doorgerekend conform de leidraad. Volgens de planning is dit in het voorjaar van 2014 klaar. Omtrent de Noordelijke Randweg Utrecht (NRU) heerst bij sommigen de angst dat het draagvlak verdwijnt door vertraging. Hoe kunnen wij ervoor zorgen dat het draagvlak blijft? De gemeente Utrecht en de provincie Utrecht zijn verantwoordelijk voor die noordelijke randweg. Ik lever de financiële bijdrage. Die heb ik inderdaad vanwege de bezuinigingen achteruit moeten schuiven. Ik heb de regio aangegeven dat er misschien nog wat te schuiven valt met fase 2 van de Ring Utrecht en de regio zou ook gaan kijken naar de mogelijkheden van voorfinanciering. We hopen zo de vertraging met elkaar wat te kunnen beperken.

De heer Smaling vroeg of het niet goedkoper is om eerst de NRU aan te pakken, want dat zou 800 miljoen schelen. Hij vroeg ook om de Merwedeburg bij Gorinchem aan te pakken. We hebben dat onderzocht. Opwaardering van de NRU lost het verkeersprobleem aan de oostzijde van de stad Utrecht niet op, zelfs niet als je er een snelweg van zou maken.

Hoe gaan we bij de A27 en Amelisweerd om met de risico's rond folie en het spoorviaduct? Voor de beheersing van de technische risico's zijn meerdere methoden gevonden. Beheersing van de risico's is een blijvend punt van aandacht. Bij het uitdetaileren van het ontwerp worden ook de bouwrisico's verder in detail bekeken.

Op de vraag over de Merwedeburg zal ik later ingaan, want dat kan ik nu even niet vinden.

Daarmee ben ik aan het einde van mijn beantwoording gekomen.

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie): Ik wil nog even terugkomen op het knelpunt A1-A30 waar ook de SP-fractie naar gevraagd heeft. De Minister gaf aan dat daar tot 2030 geen capaciteitsproblemen te verwachten zijn. De gemeente Barneveld en de beide provincies denken daar echter heel anders over, ook gezien de realiteit van dit moment. Zij vrezen dat het knooppunt A1-A30 overbelast wordt als knooppunt Hoevelaken wordt aangepakt, omdat het als alternatieve route naar de Randstad gebruikt zal worden. Zou het wat dat betreft niet verstandiger zijn om van het knooppunt A1-A30 een volwaardig knooppunt te maken?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Dat gemeenten en provincies iets soms wel als een knelpunt definiëren en wij niet, komt wel

vaker voor. Wij gebruiken natuurlijk altijd onze toetsingsmethode, de NMCA. Ik heb in de MIRT-brief aangegeven dat ik de NMCA ga aanpassen, omdat we nu een langere afstand bekijken. Veel regio's zeggen dat zij niet slecht uit de cijfers komen bij een lange afstand, maar bij een kort stukje zeggen zij wel degelijk een file te hebben. Daarom ga ik het zodanig aanpassen dat ik per kilometer in kaart breng wat de problemen zijn. Ik zal ook de verschillende typen verkeer daarin een eigen zwaarte geven. Economisch verkeer weegt zwaarder dan bijvoorbeeld recreatief verkeer. Die methode gaan we vanaf volgend jaar over het hele land inzetten. We gaan «m nu ontwikkelen samen met de regio's. Ik hoop dat de methode op tijd klaar is. Daarmee kunnen we in ieder geval beter de specifieke kleine knelpunten eruit halen. Het kan zijn dat het daaruit blijkt. Dan wordt het onderkend. Vervolgens gaan we natuurlijk nog steeds over het hele land bekijken wat onze eerste prioriteit heeft. Met heel veel kleine stukjes achter elkaar, moet je nog steeds prioriteiten stellen. Nu komt dat stuk in ieder geval niet uit de cijfers die we voor alle projecten hanteren. De aanpak van de Merwedeburg bij Gorinchem maakt onderdeel uit van de A27 Houten-Hoopolder. Ik verwacht in 2014 voor dit project een voorkeursalternatief vast te stellen.

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie): Ik ben blij dat er een nieuwe toets komt om de verkeersproblemen nauwkeuriger in kaart te brengen. Gaat die toets dit project nog helpen? Is die nieuwe toetsingsmethode in zo'n vroeg stadium gereed dat er toch nog mogelijkheden zijn, wellicht op basis van nieuwe inzichten, om met die nieuwe toets eerst knooppunt A1-A30 aan te pakken en pas daarna Hoevelaken? Dat is namelijk het grote zorgpunt van de regio.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik ga die nieuwe NMCA-methode verder met de regio's uitwerken. Volgend jaar hoop ik die af te hebben en dan passen we «m op het hele land toe. Daarna kunnen we bekijken of we extra dingen gaan doen bij het knooppunt A1-A30 en of dat in een prioriteitenlijstje terecht komt.

De **voorzitter**: Daarmee zijn we aan het einde gekomen van de eerste termijn van de Minister. Het woord is aan de Staatssecretaris.

Staatssecretaris **Mansveld**: Voorzitter. Ik begrijp dat ik dit in achttien minuten moet doen. Dat is een uitdaging die ik graag aanga.

De **voorzitter**: Ik kan u melden dat bijna niemand meer interrupties over heeft. Dat is weer een meevaller voor u.

Staatssecretaris **Mansveld**: Maar u bent de voorzitter. Ik ga mijn best doen. Ik heb van de heer Smaling begrepen dat alle uithoeken op het spoor liefde nodig hebben van het Rijk en dat eigenlijk het hele spoor liefde nodig heeft van het Rijk. Mevrouw Dik begon haar betoog op interessante wijze. Zij zei: het wensenlijstje is lang en er zijn scherpe keuzes nodig. Ik gok dat de leden voor 7 miljard aan wensen hebben geuit in de afgelopen uren. Dat betekent dat er veel ambitie is. Dat is goed, maar de scherpe keuzes zijn inderdaad ook nodig. Dat zullen we in het achterhoofd moeten houden. Ik begin blijmoedig met mijn termijn. Ik heb mijn beantwoording opgedeeld in een aantal blokjes. Er zijn twee algemene vragen gesteld door mevrouw De Boer en mevrouw Kuiken. Daarna ga ik in op het goederenvervoer, het grensoverschrijdend spoor en het decentraal spoor, en via Bleizo kom ik dan bij de overige vragen terecht.

Mevrouw De Boer heeft een vraag gesteld over de regionale vervoerders en over de Lange Termijn Spooragenda en hun betrokkenheid daarbij. Ik heb schriftelijk al iets aangegeven over de betrokkenheid van regionale

vervoerders. Ik denk dat dit belangrijk is. Sinds begin dit jaar voer ik gesprekken met de regionale vervoerders over de beleidsmatige uitwerking van de Lange Termijn Spooragenda. Voor de operationele uitvoering en uitwerking van de Lange Termijn Spooragenda heb ik met de NS en ProRail afgesproken dat zij verbetervoorstellen doen voor hun prestaties op het hoofdrailnet en de hoofdspoorweginfrastructuur. Met ProRail heb ik ook de afspraak gemaakt dat het samen met de goederenvervoerders en FMN intensiever overleg voert. Dit overleg wordt ook benut voor de operationele uitwerking van de Lange Termijn Spooragenda. Ik verwacht dat het proces verdergaat in de loop van de tijd; dat hebben we ook zo afgesproken. Ik wil nogmaals benadrukken dat ik het belangrijk vind dat zowel consumentenorganisaties als regionale vervoerders betrokken zijn bij die Lange Termijn Spooragenda. Daar hebben we het hier ook meermaals over gehad. Ik kijk daar ook nadrukkelijk naar, ook wat betreft de decentrale overheden. Zoals de leden weten, ga ik in ieder geval voorafgaand aan de MIRT-overleggen in de regionale overleggen ook over spoor in gesprek. Daar zijn dan ook de regionale vervoerders, de NS en ProRail bij betrokken.

Mevrouw Kuiken heeft gevraagd naar mijn plannen ten aanzien van de bereikbaarheid van de regio's. Zij heeft ook specifiek naar de regio Schiphol gevraagd. In de regio's zal in vijftien jaar 15 miljard geïnvesteerd worden in fietsparkeren, internationale verbindingen, regionaal spoorvervoer, PHS en OV SAAL. Dat is een breed pakket. In het kader van de Lange Termijn Spooragenda zal bekeken worden wat nog niet is belegd in projecten en naar de manier waarop we dat vorm gaan geven. Daarbij kom ik terug op de vraag hoe de regio's daarbij betrokken worden. Een terechte en ook interessante vraag is de vraag naar Schiphol. Daar kijken we allemaal naar. Hoe zit het met de bereikbaarheid van Schiphol en van de regio waar nog 330.000 woningen gebouwd gaan worden? Er moet voldoende vervoerscapaciteit zijn. Als ik naar mijn portefeuille kijk, zit het met dat vliegen wel goed, maar doelen de leden vermoedelijk op het spoor. Het is belangrijk dat wij daar integraal naar kijken. Als je er in kleine brokjes naar kijkt, dan gaat het niet goed. Dat is ook de reden dat ik in de aanpak van SMASH de luchtkant en de woonkant bij elkaar wil brengen, want waar een vliegtuig vliegt, is geluid, maar tegelijkertijd willen we daar gaan bouwen. Ik probeer dat dichterbij elkaar te brengen. Wat mij betreft zijn het geen aparte trajecten. Ik vind het een heel terechte opmerking dat de ov-kant daarbij ook moet worden meegenomen. De Schipholtunnel en de onderhoudsprogramma's moeten geoptimaliseerd worden. Daar kom ik op terug.

Ik kom op het goederenvervoer. Vrijwel alle fracties zijn nieuwsgierig naar mijn kijk op het onderzoek dat twee provincies in Oost-Nederland presenteren over een parallel spoor langs de N18. Specifiek mevrouw Van Veldhoven heeft gevraagd of ik geen onomkeerbare stappen wil nemen. De Kamer heeft recentelijk een brief van mij gekregen waarin staat dat ik geen besluit zal nemen over het goederenvervoer. Ik heb gezegd dat ik, gehoord de Kamer, de omwonenden en een aantal partijen, de aanvulling op de m.e.r. ook door de inspraak zal laten gaan. Dat betekent dat een aantal omwonenden die gevraagd hebben om wel snel duidelijkheid te krijgen, daarin teleurgesteld zullen worden. Ik vind het echter belangrijk dat er een zorgvuldige beslissing genomen wordt. Daarom heb ik alsnog die inspraak daartussen gezet, om ervoor te zorgen dat het zorgvuldig gebeurt. Ik heb echter ook gezegd dat ik daarna een besluit neem. Die nieuwe spoorlijn langs de A18/N18 is eind jaren negentig al onderzocht. Het ging bij dat onderzoek om een verwacht aantal van 80 tot 100 goederentreinen. Gezien de kosten is er toen van afgezien. Daar is de aanpak van Elverding op toegepast om te bekijken hoe we van iets breeds naar minder opties kunnen. Nu gaat het om veel minder treinen: 18 de ene kant op en 18 de andere kant op. Ik denk dat één goederentrein per uur geen goed argument is voor een investering in een spoorlijn. Op

verzoek van de Kamer is de m.e.r. over de noordtak overigens ook geactualiseerd. Dat is anderhalf jaar geleden gebeurd. Daarin is te zien wat de globale kosten zijn. Die zijn geschat op zo'n 2 miljard tot 2,8 miljard. Als ik kijk naar het aantal treinen dat daar moet gaan rijden en het onderzoek dat daarnaar is gedaan, vind ik het prima dat provincies en het Havenbedrijf onderzoek doen. Ik heb overigens begrepen dat het Havenbedrijf niet gezegd heeft daar geld in te willen stoppen, maar dat het wil meewerken aan het onderzoek. Ik vind het belangrijk dat we, nu we zover zijn gekomen in het traject en die optie ook bekeken is in het verleden, het proces niet weer stopzetten of die optie er weer in zetten en weer vertraging hebben en dat in de m.e.r. meenemen. Ik ben daarover open en duidelijk. Ik denk dat we de goede keuzes moeten maken. Tegelijkertijd kan ik niet tegen een onderzoek zijn dat wordt uitgevoerd door de provincies en het Havenbedrijf. De investering staat wat mij betreft dus niet in verhouding tot het beperkte aantal goederentreinen en het feit dat hier al onderzoek naar is gedaan en dat er al een quickscan is gedaan.

De heer **De Rouwe** (CDA): Is de Staatssecretaris klaar met het blokje over deze route?

De **voorzitter**: Ik stel voor dat we het blokje over goederen even afmaken.

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik ben inderdaad nog met dit onderwerp bezig, voorzitter. Mevrouw Van Veldhoven heeft gevraagd of ik geen onomkeerbare stappen wil nemen. Nee, dat ben ik niet van plan. Ik heb gezegd dat wij in juni na de consultatie een definitief besluit nemen. Het klopt inderdaad dat het gebruik van de Betuweroute is gemaximeerd tot 200 goederentreinen. Daar heeft de heer De Rouwe volgens mij zojuist over gesproken. Duitsland houdt daar ook rekening mee in zijn procedures. De prognoses laten zien dat er in de toekomst op de Betuweroute knelpunten kunnen ontstaan. Om die reden gaan wij na wat in Oost-Nederland mogelijk is om ervoor te zorgen dat de groei van de Maasvlakte ook via het spoor kan plaatsvinden.

De SGP heeft gevraagd of ik wil kijken naar vervoer over water. Er kan nog 9% extra over water; dat is mogelijk. Daarvoor moeten investeringen gedaan worden. Je kunt dan kijken naar Beter Benutten, maar het is ook een keuze die bedrijven zelf moeten maken. Die laatste 9% zal trouwens ook niet de eenvoudigste 9% zijn om om te zetten. We kijken daar wel naar en binnen Beter Benutten zijn al een aantal grote stappen gezet, onder andere met een grote bierbrouwerij. Ik noem maar even geen namen, omdat ik niet weet of dat kan. Dit is wat ik wilde zeggen over de noordelijke aftakking van de Betuweroute en Oost-Nederland. De leden De Boer en Dik-Faber hebben vragen gesteld over de verdiepte ligging bij Vught.

De **voorzitter**: Gaat dat ook over goederen? Of is dat een nieuw onderwerp?

Staatssecretaris **Mansveld**: Nee, dit heb ik ook onder het kopje «goederen» geschaard, evenals de goederenpaden Noord-Nederland en de wagonbewegingen.

De verdiepte ligging bij Vught dus. Er is gevraagd wanneer de m.e.r. gereed is. Dat is ook aan de orde geweest bij de begrotingsbehandeling. In de lopende m.e.r. over Meteren-Boxtel worden diverse varianten voor een verdiepte ligging onderzocht. Deze variantennota zal binnen enkele maanden gereed zijn, dus begin 2014. Daarmee is de verdiepte ligging nog steeds een serieuze optie, maar geen uitgemaakte zaak. Het betreft namelijk een complex project en het proces hangt dus ook samen met de boog bij Meteren. Er is uitgebreide betrokkenheid van burgers en

decentrale overheden georganiseerd. De planning van de procedure is heel ambitieus. Ik zie geen mogelijkheid tot versnelling in die procedure. Ik zie de oproep eigenlijk ook als een wens om wel op volle kracht voort te blijven gaan. De kans om het proces te versnellen, acht ik echter gering, gezien de planning die er al ligt. Het punt van de verdiepte ligging bij Vught zal ook bestuurlijk aan de orde komen in de conferentie over PHS en de Lange Termijn Spooragenda die ik heb met de decentrale overheden.

Mevrouw De Boer vroeg nog naar het gereedkomen van de m.e.r. Die wordt in 2015 opgeleverd voor de variant waarvoor in 2014 wordt gekozen. Eerst wordt dus een keuze gemaakt voor een variant en daarna wordt dan de m.e.r. gemaakt.

Mevrouw De Boer heeft gevraagd naar de twintig goederenpaden door Noord-Nederland. Ook zei ze dat ik niet gereageerd heb op het voorstel over Groningen-Bremen. Er is een standaardpad voor goederen gereserveerd tussen Zwolle en Groningen. Er rijden vandaag de dag gemiddeld enkele goederentreinen per dag, want de vervoersvraag is daar beperkt. Het proces van plannen met vaste paden leidt, zoals bekend, niet tot optimaal gebruik van de paden. Die weg willen we dus niet gaan. Dat is wel een belangrijk verbeterpunt in het aanvalsplan voor het goederenvervoer waaraan door de sector en I en M hard gewerkt wordt. Het relatief beperkte gebruik van goederenvervoer via het noorden komt onder andere doordat de grensovergang in zowel Nederland als Duitsland geen logische route is voor internationaal goederenvervoer vanuit de Randstad naar Noord-Duitsland. In Nederland moeten goederentreinen via de OV SAAL-corridor of de Veluwelijn rijden en daarna door Zwolle en via Assen naar de grensovergang bij Nieuweschans. Ik begrijp de oproep zo dat het belangrijk is dat daarnaar gekeken wordt. Ik denk dat het goed is dat ik met de vervoerders bekijk of dat te gebruiken of te optimaliseren is. Over Groningen-Bremen heb ik met de regio in het BO MIRT afgesproken om de mogelijkheden te onderzoeken. Ook hier speelt het vraagstuk van elektrificatie. Zoals bekend, is grensoverschrijdend spoor een van de speerpunten in het regeerakkoord.

Dan heb ik nog een opmerking over de buisleidingen bij Chemelot. De keuze voor de mobiliteit – spoor of buis? – is in eerste instantie een keuze van het bedrijf zelf. Dat zei ik net ook wat betreft water of spoor. Er wordt al heel veel via buisleidingen afgewikkeld bij Chemelot. Voor het hoofdtransport van chemische stoffen tussen de haven en industrieclusters in binnen- en buitenland is er de Structuurvisie Buisleidingen en er zijn stroken gereserveerd die het mogelijk maken om meer buisleidingen te realiseren. Het is echter aan de bedrijven zelf om die investeringen te doen en om van die ruimte gebruik te maken.

De voorzitter: Dan kunnen er nu vragen gesteld worden over het blok over goederenvervoer.

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik vind dat we het initiatief van de regio inzake de noordtak serieus moeten nemen. Ik heb de laatste verkenning gelezen en daarin werd uitgegaan van de cijfers van de jaren negentig en de kosten van de Betuweroute. Dat is echter al een tijdje geleden. Er is niet gekeken naar de opbrengsten die een andere aftakking kan hebben. De regio geeft bovendien aan mee te willen bewegen. Dat zouden allemaal redenen moeten zijn voor de Staatssecretaris. Zelf heeft zij dit over de gemeenteraadsverkiezingen heen getild om het met de regio te bespreken en aan de Kamer voor te leggen. Er is nu meer tijd door de keuze van de Staatssecretaris zelf, die ik overigens begrijp en waartegen ik ook helemaal geen bezwaar heb. Laten wij die tijd en het initiatief van de regio gebruiken om recht te doen aan de vele vragen en zorgen in dit gebied.

Staatssecretaris **Mansveld**: De suggestie dat we dit over de gemeenteraadsverkiezingen heen tillen, werp ik verre van mij. De keuze is zeer bewust geweest. De eerste keuze was om naar aanvullende informatie te zoeken en verder niets te doen. De uiteindelijke keuze is echter nadrukkelijk geweest om te luisteren naar de omwonenden, naar alle geluiden die er zijn geweest en naar de onrust dat er geen inspraak zou zijn. Over de invulling daarvan heb ik lang moeten nadenken. Dat daartussendoor gemeenteraadsverkiezingen gehouden worden, zij zo. Ik kan moeilijk vragen of men die wil uitstellen. Dat staat totaal los van elkaar. Dat wil niet zeggen dat er meteen meer tijd is om oplossingen te bekijken waar al eerder naar gekeken is. Om allerlei goed gemotiveerde redenen zijn die afgevallen. We hebben in 2012 een quickscan en een update gedaan op verzoek van de Kamer. Daar kwam uit dat het geen gunstig alternatief is. Ik vind het niet zorgvuldig voor het proces dat de heer De Rouwe nu zegt: we hebben een halfjaartje meer, laten we het meenemen. Dan moet er namelijk opnieuw gekeken worden naar een alternatief binnen het m.e.r.-traject. Dat kan jaren vertraging opleveren. Dat is een keuze die ik zeker niet wil maken voor de omwonenden.

De heer **De Rouwe** (CDA): De Commissie voor de m.e.r. heeft geoordeeld dat de m.e.r. niet duidelijk en niet inzichtelijk was. De Staatssecretaris heeft terecht gezegd dat zij die dus zou aanpassen en reacties zou vragen. Dat vind ik fatsoenlijk en keurig. Dat wordt binnen enkele maanden afgerond, dit jaar nog. Laten we de gemeenteraadsverkiezingen maar even laten voor wat ze zijn, maar de Staatssecretaris gaat er wel overheen. Wat doet de Staatssecretaris met het in mijn ogen ruimhartige initiatief van de regio om tot een herberekening te komen? Is de Staatssecretaris bereid om de regio alle relevante informatie te geven? Als de Staatssecretaris zo stellig zegt dat het niet uit kan, dan heeft zij ook niets te verbergen. Is het ministerie bereid om de initiatiefnemers te voorzien van alle benodigde info om die conclusie, dan maar op eigen rekening, te kunnen trekken?

Staatssecretaris **Mansveld**: Als mensen zelf een onderzoek beginnen, vind ik het belangrijk dat zij een eigen onderzoeksvraag stellen en hun eigen stappen zetten. De informatie die er is en die ik beschikbaar kan stellen, wil ik met alle plezier ter beschikking stellen. Het is echter niet zo dat ik voor elke vraag die zij stellen en die ik niet kan beantwoorden op zoek ga naar informatie. Wat er is en wat openbaar is, wil ik verstrekken. Het is en blijft echter een onderzoek van een aantal partijen. Die doen dat op een moment waarvan ik me afvraag of het wel zinnig is. Maar goed, het staat hen vrij. Er gaat geen nieuwe informatie naar de mensen toe naar aanleiding van het advies van de Commissie voor de m.e.r., maar de informatie wordt inzichtelijker gepresenteerd. Ik heb dat ter harte genomen en zal een halfjaar wachten en de inspraak laten lopen. Ik zal wachten met mijn besluit en de inspraak daarin meenemen. Ik ben bereid om die informatie beschikbaar te stellen, maar het blijft een onderzoek van twee provincies en het Havenbedrijf.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Ik heb het in mijn termijn ook al gevraagd. Waarom wordt er niet veel meer gebruikgemaakt van de Betuweroute? Als het noodzakelijk is, kan dat zelfs met routedwang. Dat kan vanuit milieuoptiek bijvoorbeeld met gevaarlijke stoffen. Waarom wordt er zo makkelijk voor gekozen de lasten bij de bewoners in Oost-Nederland neer te leggen en wordt er niet harder onderhandeld met Duitsland? Ik heb mij laten vertellen door de oud-woordvoerder op dit dossier dat Duitsland al in 2003 een fatsoenlijke aansluiting zou hebben op de Betuweroute, maar die is er nog steeds niet. Nu komen de lasten dus bij de bevolking in Oost-Nederland te liggen, terwijl de lusten

inhouden dat de haven nog heel wat meer treinen kan inzetten op de bestaande Betuweroute. Ik begrijp de keuze niet.

Staatssecretaris **Mansveld**: Dat is een terechte opmerking. Wij zullen meer gaan sturen op de Betuweroute, niet alleen met dwang, maar ook met positieve prikkels. We kunnen ook bekijken of milieuvriendelijke treinen andere routes kunnen rijden of met mindere beprijzing. Daarover hebben wij al eerder van gedachten gewisseld. Er is een verdrag gesloten met Duitsland, het Verdrag van Warnemünde, en daarop baseert Duitsland wat het zelf gaat bouwen. Duitsland investeert 1,5 miljard om de Betuweroute door te laten lopen. Uiteindelijk zal ook bekeken worden of er via Oost-Nederland mogelijkheden zijn. Er zijn drie grensovergangen waar we naar kijken. Het maximaal benutten van de Betuwelijn is exact wat wij van plan zijn.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Dat klinkt bemoedigend. Ik hoop dus dat de Staatssecretaris behalve lokkertjes ook routedwang inzet als dat nodig is. Over het verdrag vraag ik nog het volgende. Als ik goed geïnformeerd ben, zou er in 2003 al een betere aansluiting zijn. Die is er niet, dus dan mogen de lasten niet alleen bij de mensen in Oost-Nederland worden neergelegd. Die moeten eerlijker verdeeld worden. Rond de Hedwigepolder had Nederland er immers ook geen moeite mee om heel lang te blijven onderhandelen om ervoor te zorgen dat er voor beide kanten een fatsoenlijke deal uit kwam. Zou dat hierbij dan ook niet veel meer moeten gebeuren? De Betuweroute is hiervoor bedoeld.

Staatssecretaris **Mansveld**: Wij zijn in gesprek met Duitsland over het goederenvervoer. Ik kom daar straks nog op terug in relatie tot de spoortop. Er is goed en intensief overleg en we vinden elkaar makkelijk, maar zoals ik al zei, ligt hieraan een verdrag ten grondslag. We willen het maximale over de Betuweroute leiden en bekijken hoe we aanvullend goederenvervoer grensoverschrijdend kunnen vormgeven. Daar is Oost-Nederland onderdeel van. Ik weet niet of dit een proces is dat we moeten vergelijken met de Hedwigepolder.

De heer **Smaling** (SP): Ik maak een aanvulling op de woorden van mevrouw Van Tongeren. Volgens mijn fractie moet er toch een «alle beetjes helpen»-scenario mogelijk zijn. De Betuwelijn zal ooit beter aangesloten zijn op het Duitse net. Ik heb de Staatssecretaris nog niet gehoord over de verbetering van de vaarwegen, die Overijssel al voorstaat. Ik noem de mogelijkheden om het Twentekanaal te verbinden met het Middellandkanaal. Misschien kunnen de routes die nu worden gebruikt ook nog een kleine intensivering hebben. Ik woon zelf in Weesp en ik zie nooit problemen met goederentreinen. Aan de andere kant denk ik aan het m.e.r.'etje dat zich van Zutphen naar het achterland uitstrekt. Die treinen beginnen in Elst naar boven te rijden. Er is een mooi, nieuw station in Arnhem, maar als je er aan de oostkant uit gaat, moeten daar, los van de boemeltjes naar Doetinchem die nooit op tijd rijden, alle goederentreinen langs de Sonsbeeksingel, door Presikhaaf, door Velp, door Rheden, door De Steeg, door Ellecom, door Dieren ...

De **voorzitter**: Uw vraag is?

De heer **Smaling** (SP): ... en dan sta je nog steeds niet voor de brug in Zutphen, terwijl mensen uit Winterswijk ook rechtstreeks naar Apeldoorn willen kunnen. Er komt dus sowieso een heleboel intensivering in die regio, en dan heb ik het nog niet over de gemeente Goor met haar asbestverleden of over een station als Hengelo Gezondheidspark, waar straks tientallen goederentreinen langsrijden. Het is gewoon een gotspe. Ik ken de Staatssecretaris als een fijn, nadenkend mens. Zij vindt dit vast

een lastig dossier. Er moet een «beetje bij beetje»-alternatief zijn waarin vaarroutes of ander spoor de oplossing kan bieden totdat de Betuwelijn goed op het Duitse spoor is aangesloten. Ik hoor daar graag een reactie op.

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik kan de heer Smaling geen gebrek aan passie verwijten, want hij houdt een gepassioneerd verhaal. Ik wil daar een aantal dingen over kwijt. Ja, het is belangrijk dat we bekijken of zaken over het water kunnen. Hoe kunnen we alle modaliteiten beter benutten? Maar dat moet wel mogelijk zijn. Goederenvervoer vindt plaats. We kunnen natuurlijk met zijn allen vinden dat dit niet door Nederland heen moet, maar wij zijn een dichtbevolkt land. We hebben een economie die we willen ontwikkelen en een haven die we goederenvervoer willen bieden naar het achterland en Duitsland. Dat zijn vraagstukken die moeten worden opgelost en daarom kijken we naar verschillende modaliteiten en kijken we ook naar verschillende grensoverschrijdende mogelijkheden. Venlo wordt hierbij natuurlijk ook betrokken. We kunnen echter geen totaal nieuwe sporen gaan aanleggen, dwars door open gebied heen. Ja, dat zou kunnen, maar ten eerste kost dat heel veel geld en ten tweede is het de vraag of het de verstandigste keuze is gezien de hoeveelheid aan goederenpaden. Er wordt dus gekeken naar meerdere grensoverschrijdingen. En ja, het gebeurt dat er goederenvervoer door de bewoonde wereld heen komt. Zo is het ingericht. Goederenvervoer is er nu eenmaal. Dat kunnen we niet helemaal weghalen van het spoor. Tegelijkertijd moet het veilig, goed en zo efficiënt mogelijk gebeuren. Voor de veiligheid hebben we bijvoorbeeld de Wet basisnet. Er wordt dus goed naar gekeken, maar er zullen een aantal dilemma's blijven die we moeten oplossen. Daar moeten we goed naar kijken en dat wil ik graag samen met de Kamer doen op een zo open mogelijke manier.

De **voorzitter**: De heer Smaling, kort.

De heer **Smaling** (SP): Een bepaalde tak van economisch denken weegt hier zo veel zwaarder dan de immateriële lasten die dit mee gaat brengen voor ontzettend veel mensen. Je kunt wel zeggen dat Oost-Nederland minder dichtbevolkt is, maar het gaat erom wie er langs die spoorlijn woont. Als je kijkt naar de lijnen en niet naar het vlak, is het een heel dichtbevolkte regio. De immateriële lasten uit zich ook in productiviteitsverlies, in burn-out, in humeurige mensen, dus in verlies aan productiviteit in regio's als Twente en de Achterhoek, die het toch al zwaar hebben. Ik vraag de Staatssecretaris dus om de afweging goed te maken en hier niet te makkelijk overheen te stappen.

Staatssecretaris **Mansveld**: Dat is een van de redenen waarom ik besloten heb om het project te vertragen, om én de inspraakronde nog een keer te doen én inzichtelijke aanvullende informatie te bieden. In die zin kom ik tegemoet aan de Commissie voor de m.e.r. Ik heb echter gezegd wat ik erover heb gezegd: het is niet te vermijden dat het gebeurt.

De **voorzitter**: Voordat we overgaan tot het onderwerp grensoverschrijdend vervoer heeft mevrouw Dik-Faber nog een laatste interruptie.

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie): Dit is mijn derde.

De **voorzitter**: Excuus, de derde.

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie): Wij zijn zeer betrokken bij het goederenvervoer door Oost-Nederland, maar daar zijn al vragen over gesteld door CDA en SP, dus dat laat ik nu rusten. Ik kan me daar volledig bij aansluiten.

Ik concentreer mij op het Brabantse land. Daar is het leven goed, maar niet in Vught want dat wordt gevierendeeld door spoor en weg. Het goederenvervoer gaat er toenemen van 22 naar 86 of zelfs 166 treinen per dag. Hoe kijkt de Staatssecretaris aan tegen een verdiepte ligging van het spoor door Vught? Ik heb zonet van haar gehoord dat het wel iets is wat zij meeneemt in de afwegingen. Ik hoop dat zij er goed naar wil kijken, want deze gemeente wordt gevierendeeld door onder andere het spoor. Het goederenvervoer neemt enorm toe en de leefkwaliteit staat onder druk. Ik heb daar niet veel meer aan toe te voegen. 26 kilometer geluidswal, dat moeten we niet willen.

Staatssecretaris **Mansveld**: Ja, daar wil ik serieus naar kijken. Ik heb ook aangegeven dat in de lopende MER diverse varianten worden onderzocht voor een verdiepte ligging. Dat is dus ook een serieuze optie. Ik wacht de MER dan ook af.

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie): Ik ben erg blij met dit antwoord van de Staatssecretaris. Ik dring er ook echt op aan om alles op alles te zetten om dit met elkaar te realiseren. Ik ga er nu geen moties over indienen; er zijn in het verleden al veel moties over ingediend. Op internet staat een filmpje van een mevrouw die te maken heeft met de spoorwegovergangen en die elke dag drie kwartier voor het spoor stilstaat. En dan heb ik het over het huidige goederenvervoer van 22 treinen per dag. Dat neemt flink toe, waardoor het spoor zelfs op sommige punten een halfuur tot drie kwartier dicht is. Ik zie dus allemaal noodzakelijkheden om het spoor verdiept aan te leggen.

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik heb geen vraag gehoord. Ik wil nog wel herhalen wat ik heb gezegd.

De **voorzitter**: Mevrouw Van Veldhoven heeft nog wel een vraag. Liefst een korte.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Uit eigen ervaring weet ik dat het leven in Vught nog steeds prima is, maar er zijn natuurlijk uitdagingen. Ik ben blij dat de Staatssecretaris daarnaar kijkt, inclusief de verdiepte ligging. Ik had nog gevraagd of ook het langzamer rijden door het goederenvervoer in Oost-Nederland wordt meegenomen. Verder zou ik de Staatssecretaris willen meegeven dat het een waterbed is. Als we ons best doen om het ergens te verlagen, komt het ergens anders omhoog. Dat is een extra dimensie aan deze problematiek die nog niet zo vaak op tafel is gelegd maar die wel duidelijk zichtbaar is.

Staatssecretaris **Mansveld**: Hier komen een aantal dilemma's samen. Je wilt economische ontwikkeling. Die doet over het algemeen het goederenvervoer toenemen. De vraag is wat het effect zou zijn als we beter zouden benutten of naar water zouden gaan. Dat zijn vraagstukken die op elkaar inspelen. Als er echter economische groei is en het goederenvervoer daardoor toeneemt, brengt dat vraagstukken mee die we moeten oplossen. Waar willen wij het langs voeren? Hoe doen we dat op zo'n manier dat bewoners er het minste last van hebben en het veilig gebeurt? Hoe stuur je dat het beste? Het liefst gaan we over water, maar kunnen bedrijven daarin investeren? Dan komen we weer bij het programma Beter Benutten. Goede ontwikkelingen brengen dus ingewikkelde dilemma's mee, die wij moeten bekijken. Die slaan over het algemeen neer in het MIRT.

Ik weet niet uit mijn hoofd of langzamer rijden aan de orde is, maar rijsnelheden worden inderdaad meegenomen bij het kijken naar overlast. Dat lijkt mij ook logisch.

De **voorzitter**: Daarmee zijn we aan het einde gekomen van het blok over goederenvervoer. We gaan nu door met het blok over grensoverschrijdende spoorverbindingen.

Staatssecretaris **Mansveld**: Kan er een tandje bij op de verbinding Heerlen-Aken? Ik weet niet meer wie het vroeg; ik denk mevrouw Van Veldhoven. Als ik kijk naar het harde werk dat is verricht in het afgelopen jaar, hebben we in ieder geval een belangrijk besluit kunnen nemen, namelijk dat het spoor wordt geëlektrificeerd tussen de grens en Landgraaf. Dat is wat mij betreft een zeer toekomstvaste investering. Samen met de provincie investeren we daar 15 miljoen in. Dan moet er nog gekeken worden of spoorverdubbeling noodzakelijk is en zo ja, voor welke delen. De provincie heeft zeer recentelijk een rapport opgeleverd waarvan de conclusie is dat daar op dit moment nog geen uitspraak over kan worden gedaan omdat er nog aanvullende vragen zijn. Ik denk dat het goed is dat we ons daar weer ten volle op richten en bekijken of we daar antwoorden op kunnen krijgen. De regio en de Duitse partners richten zich nu op een rechtstreekse treindienst tussen Maastricht en Aken waarvan ook de reizigers tussen Eindhoven en Aken profiteren via een overstap in Heerlen. Een intercity tussen Eindhoven en Aken leidt tot een exploitatieverlies van 6 miljoen per jaar. De Duitsers plaatsen gezien deze hoge kosten vraagtekens bij de haalbaarheid van deze rechtstreekse intercity, maar ze houden de optie open. Het is belangrijk dat we ook die lijn openhouden, om te bekijken hoe we daarin verder kunnen komen. Voor mij geldt nog steeds een fiftyfifty kostenverdeling tussen Rijk en regio als uitgangspunt bij een eventueel besluit over eventuele spoorverdubbeling. Ik heb de Kamer gezegd dat ik daarvoor middelen gereserveerd houd. Dat was 23 miljoen en daar is 7,5 miljoen af voor de elektrificatie. De overige 15,5 miljoen is echter nog steeds gewoon gereserveerd voor de aanvullende vragen over de spoorverdubbeling.

Mevrouw De Boer heeft een vraag gesteld over de treindienst Hengelo-Bad Bentheim en Rheine. Ik heb over alle verbindingen overleg met de regio. Ik zal ook dit plan vanzelfsprekend serieus bekijken. Wel zal de Kamer begrijpen wat ik aan het begin van mijn betoog met een glimlach heb gezegd: als ik even optel wat er aan wensen voorbijkomt, gaat het heel snel om veel geld. Wij willen kosteneffectief kijken, dus ik ben heel benieuwd hoe dit plan vorm krijgt. Ik kijk er serieus naar, maar of en hoe we ermee verdergaan, daar kom ik nog bij de Kamer op terug. Ik ga ervan uit dat het het handigst is om dat in een volgend MIRT te doen. Mevrouw Van Veldhoven heeft gevraagd naar de stand van zaken rond Maastricht-Brussel. De stand van zaken op dit moment is dat er sinds december 2011 een stoptrein rijdt, die ook Eijsden bedient. Hierdoor wordt er een verbinding Maastricht-Luik geboden die aansluit op de intercity naar Brussel.

Mevrouw Van Veldhoven heeft ook gevraagd naar het resultaat van de internationale spoortop. Dat was ook een punt van mevrouw Kuiken. Ik voer vaak overleg en ik spring in op wat nodig is aan overleg. Ik heb ook aangeboden om met de noordelijke regio, met Bremen en Hamburg, mee te praten. Ik heb dat ook aangeboden aan Limburg. Ik vind het belangrijk dat de regio's zich ten volle op de grensoverschrijdende spoorverbindingen storten. Daar wonen ook de mensen en daar is het snelle en korte contact tussen gemeenten van over de grens en aan deze kant. Ik heb bijvoorbeeld in januari en juni gesproken met Nordrhein-Westfalen over de Betuweroute en het derde spoor. Ik heb met de heer Groschek gesproken over Arnhem-Emmerich-Düsseldorf. Met België zijn intensieve gesprekken gevoerd over de Fyra. Gezien de ontwikkelingen van het afgelopen jaar zijn dit goede contacten geweest, die hebben geleid tot positieve resultaten. Ik heb tegen de regio's gezegd dat ik het uitstekend vind als zij een spoortop willen organiseren, dat ik erbij zal zijn en dat ik zal zorgen voor de mankracht vanuit Den Haag om het te organiseren. Als

ik zie dat de regio's er behoefte aan hebben dat ik meega naar overleggen met bijvoorbeeld Hamburg of Bremen of de heer Groschek, dan doe ik dat op dat moment en dan dient het ook een concreet doel. Een spoortop is dus leuk, maar ik heb niet de indruk dat de regio's er zelf veel behoefte aan hebben. Op de manier waarop we het nu doen, komen alle onderwerpen in contacten voorbij. Ik ben echter benieuwd wat mevrouw Van Veldhoven ervan vindt, want zij vroeg specifiek naar de spoortop. Ik heb bij het blokje grensoverschrijdend spoor ook de vragen van de heer De Rouwe over de Fyra en het bedrag van 119 miljoen maar even meegenomen. Ik heb in debatten over de Fyra al aangegeven dat we bij de Voorjaarsnota laten weten op welke wijze de 119 miljoen voor de Fyra wordt ingepast in het Infrafonds. Inmiddels heeft mevrouw Van Veldhoven ook vragen gesteld over de onderbouwing van de 119 miljoen versus efficiency en investeringscapaciteit. De antwoorden daarop komen deze week. Het definitieve verhaal na alle gesprekken en de toezeggingen die door Financiën zijn gedaan, komen terug bij de Voorjaarsnota.

De voorzitter: Zijn er nog vragen over de grensoverschrijdende verbindingen?

Mevrouw **Kuiken** (PvdA): De Staatssecretaris zegt duidelijk dat het geld gereserveerd blijft. Wanneer kunnen we in alle redelijkheid een definitief groen licht verwachten, ook in het kader van de nationale concessieverlening?

Staatssecretaris **Mansveld:** Ik hoop in het voorjaar. Ik hoop dat dan duidelijk is hoe het gaat met de spoorverdubbeling. Er is hierover net een onderzoek opgeleverd door de provincie. Als we het tempo erin houden, moet dat uiterlijk in het voorjaar plaatsvinden.

Mevrouw **Kuiken** (PvdA): Dan houd ik het op 1 maart, qua voorjaar. Ik heb namelijk een hekel aan de winter!

Staatssecretaris **Mansveld:** Ik denk bij voorjaar ook altijd aan maart, april. Maart is volgens mij nog winter; april is het prille voorjaar. Ik herinner iedereen eraan dat we ooit een maartmaand hebben gehad met 26°C. Die herinner ik me ook het liefst! Tegen mevrouw Kuiken zeg ik dat het mogelijk moet zijn om het in april te doen, maar dan moet wel de vaart erin blijven en dan moet ook de informatie komen die nodig is. De wens is één, maar de onderbouwing is twee. Het gaat om geld van de belastingbetaler en daar moeten we goed mee omgaan. Dat is mijn verantwoordelijkheid, samen met de regio.

De voorzitter: Dank u wel. We gaan verder met het blok decentraal.

Staatssecretaris **Mansveld:** De heer Smaling heeft gevraagd of ik diverse kleine stations wil bekijken, bijvoorbeeld die tussen Weert en Roermond. In het programma Kleine Stations wordt bekeken welke stations kansrijk zijn en in aanmerking komen voor een bijdrage. Daarbij hoort een bedrag van 80 miljoen, waar nog 50 miljoen van beschikbaar is. Daar kunnen we dus nog bewegingen in maken. De omvang van de vervoervraag speelt daarbij een belangrijke rol, evenals de garantie door de vervoerder. Wat mij betreft, zijn de regio's aan zet als initiatiefnemer om te bezien of er kansen en mogelijkheden zijn. Als dat initiatief er is, is er dus ook nog financiële ruimte.

De heer Smaling vroeg zich af of er voldoende aandacht is voor de regionale lijnen. Met de regio pak ik een aantal regionale spoorverbindingen aan. Er zijn maatregelen uit de quickscan regionaal spoor. In de afgelopen periode zijn reeds een aantal betrouwbaarheidsmaatregelen getroffen. Ook zijn er een aantal in voorbereiding. In het kader van Beter

Benutten regionaal spoor staat ook de aanpak van een aantal capaciteitsknelpunten in de spits centraal, onder andere op de Maaslijn. Hiervoor heb ik ook afspraken gemaakt in het MIRT, om concrete maatregelen op een aantal lijnen door te voeren. Die MIRT's zijn er ook om dit soort onderwerpen op tafel te krijgen. In het oosten en in het noorden van het land zijn inmiddels afspraken gemaakt om extra treinen in de spits mogelijk te maken. Er is zowel een bijdrage geleverd aan de exploitatie als aan de extra treinstellen om ervoor te zorgen dat de regio stappen kan zetten.

De heer De Rouwe en mevrouw Kuiken hebben gevraagd wat ik ga doen voor het afschaffen van de rode diesel. Ik heb al eerder gezegd dat er een fiscale maatregel is genomen. Het is niet goed als een ander departement die vervolgens compenseert via de inhoud. Ik vind echter wel dat er op het moment dat zoiets gebeurt, ook een stap naar voren gezet moet worden. Ik wil bekijken of ik die stap met de regio kan maken. Ik heb bijvoorbeeld gesproken over elektrificatie. Mevrouw Van Tongeren zei even heel snel dat zij wil dat het hele net wordt geëlektrificeerd. Dat kost dan 450 miljoen. Dat is veel geld. Dat was een onderdeel van de opsomming die ik in de gauwigheid maakte. Ik vind het echter belangrijk om met de regio te bekijken of er stappen te zetten zijn. Op een aantal lijnen, bijvoorbeeld Landgraaf-grens en Zwolle-Wierden, gaan we elektrificeren. Ik wil ook kijken naar de gebruiksvergoedingen: kun je daar differentiatie in aanbrengen? Dat is niet zozeer ter compensatie van de rode diesel, maar om de kans te pakken om de stap naar voren te maken en te bekijken of daar winst te behalen is met de regio samen. Dat heeft niet altijd tot blijmoedige reacties uit de regio geleid, maar ik ben hierover wel met alle regio's in gesprek om hierin stappen te zetten. Ik wil daar ook mijn uiterste best voor doen. Waar dat al heeft geleid tot delen van lijnen die geëlektrificeerd worden, wil ik ook gesprekken aangaan met de andere regio's. Dat heb ik inmiddels gedaan in alle MIRT-gesprekken.

Mevrouw Dik-Faber heeft gevraagd of ik bereid ben om bij te dragen aan de elektrificatie van de Maaslijn. Ik zet allereerst met de regio's in op de aanpak van de problematiek van betrouwbaarheid en de capaciteit op de korte termijn, dus de maatregelen in het kader van Beter Benutten. We zijn in overleg met de provincie. Ik heb met de regio afgesproken om ook te kijken naar nut en noodzaak van elektrificatie van de Maaslijn. Ik vind dat een goede stap om te zetten, maar daar hangt ook een kostenplaatje aan. We moeten daar met de regio stap voor stap doorheen.

Mevrouw Dik-Faber heeft mij ook gevraagd om de bereikbaarheid te verkennen van station Barneveld Noord. Zoals mevrouw Dik-Faber weet, wordt Barneveld Zuid gerealiseerd. In 2015 zal dat station in gebruik genomen worden. Als de regio plannen heeft voor een nieuw station Barneveld Noord, dan geldt daarvoor het spelregelkader voor nieuwe stations. Er moet dan dus een vervoerder bereid zijn om het station te bedienen en het moet in te passen zijn in de dienstregeling. Dan ben ik bereid om een bijdrage te leveren.

Ook vroeg mevrouw Dik-Faber naar mijn bereidheid om de Valleilijn op te waarderen. Er worden al diverse maatregelen getroffen. Ten eerste zijn op basis van de quickscan uit 2008 vier maatregelen opgesteld voor verbetering van de betrouwbaarheid. Die zitten in de planstudiefase. Ten tweede wordt in het kader van Beter Benutten regionaal spoor een pakket met vraagbeïnvloedingsmaatregelen onderzocht. Een bekend voorbeeld, dat al een paar keer door de Minister is genoemd, is dat een hogeschool in Twente op een andere manier met de lestijden omgaat. Welke effecten heeft dat op het vervoer? Dat zijn vraagbeïnvloedingsmaatregelen. Ten derde gebruikt de regio 1 miljoen uit de 25 miljoen uit het Lenteakkoord om de ontwikkeling van de Valleilijn voor de toekomst te onderzoeken. Zodra deze studie gereed is, zal de regio ongetwijfeld hierover weer het gesprek met mij aangaan.

De **voorzitter**: Zijn er vragen over het blok decentraal?

De heer **Smaling** (SP): De Staatssecretaris toont zich van haar gulle kant in dit blokje. Dat is fijn om te horen. Ik zou toch nog graag een extra toezegging willen over de Maaslijn, want de aanbestedingsperiode komt er alweer aan. Tegen vervoerders moet dus gezegd worden dat ze elektrische treinen moeten leveren als het ervan zou kunnen komen. In die zin doe ik een oproep aan de Staatssecretaris. Wij hebben klauwen met geld verdiend aan Limburg, maar nu merken we dat er, zeker in het zuiden, armoede, werkloosheid en krimp is. De provincie grenst voor driekwart aan het buitenland. Ik vind het op zijn plaats om Limburg een extra aai over de bol te geven. Het stuk Roermond-Nijmegen is echt de missing link. Ik roep de Staatssecretaris dus vurig op om alles te bespoe-digen wat er gedaan kan worden aan het maken van een volwaardige spoorverbinding tussen die steden.

Staatssecretaris **Mansveld**: Zoals ik zonet al heb gezegd, praten wij met groot gemak over elektrificatie, maar zou het 450 miljoen kosten voor het totaal aantal regio's. Op het moment dat we geld beschikbaar stellen, moet duidelijk zijn waar dat nodig is, waar het iets toevoegt en hoe de regio er zelf in staat. Hoe ziet de businesscase eruit en hoe kijken we er op lange termijn naar? Ik weet niet of Limburg een extra aai over de bol moet krijgen. De heer Smaling heeft mij net verteld dat mijn liefde tot in alle uithoeken moet komen. Dat kan dus niet alleen Limburg zijn. Ik vind het echter belangrijk dat dit soort stappen wordt gezet; dat heb ik al gezegd in antwoord op vragen van de heer De Rouwe over rode diesel. Ik zal dus mijn uiterste best doen, maar er zal onderzoek moeten worden gedaan om te bekijken wat wel en wat niet kan. Zomaar het geld in de elektrificatie van de Maaslijn steken, vind ik niet de goede weg.

De heer **Smaling** (SP): Dat begrijp ik, maar wij praten ook over Cuijk in Brabant en over Nijmegen in Gelderland. Het gaat al over drie provincies, die niet slecht geboerd hebben bij de verkoop van hun energiebedrijf. Ziet de Staatssecretaris toch wegen om gezien die situatie een snelle deadline te realiseren voor de aanbesteding van het spoor en het verdubbelen van de elektrificering? Het lijkt me gezien de condities de moeite waard om ernaar te kijken.

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik denk dat de heer Smaling de juiste snaar raakt: hoe kunnen we dat financieren en waar slaat straks de winst neer? Als het goedkoper wordt, waar slaat dan de exploitatiewinst neer? Dat soort dingen moet bekeken worden. Ik ben bereid daar snel over te praten, maar wij moeten dan wel weten wat het oplevert, waar het iets oplevert en hoe we dat in een cofinancieringssituatie kunnen doen. Hoe ziet dat er dan uit? Dat zijn allemaal vragen die beantwoord moeten worden.

De **voorzitter**: Dank u wel. We gaan over naar de laatste twee blokken, te weten Bleizo en overige onderwerpen. Die maken we in één keer af, waarna we bekijken of er vragen zijn blijven liggen.

Staatssecretaris **Mansveld**: Een aantal mensen heeft gevraagd naar het station Bleizo. Komt dat er? Zoals de Kamer weet, heeft een gezamenlijk onderzoek van ProRail, NS en de regio uitgewezen dat station Bleizo alleen inpasbaar is na het nemen van aanvullende maatregelen in infrastructuur en dienstregeling. Deze maatregelen worden gezamenlijk verder uitgewerkt en getoetst. Uiterlijk eind maart kan besloten worden of er een kosteneffectief maatregelenpakket beschikbaar is waarmee station Bleizo kan worden gerealiseerd binnen het beschikbare budget. De inzet van alle partijen is nog steeds om dat mogelijk te maken.

Ik ga nu in op de overige vragen. Mevrouw De Boer heeft gevraagd naar de stand van zaken rond de toegang van mindervaliden tot de trein. Samen met ProRail en NS werk ik aan de uitvoering van het Programma Toegankelijkheid. Ik heb afgesproken om de Kamer er jaarlijks over te rapporteren. Dat gebeurt in maart weer, maar ik kan de Kamer op voorhand zeggen dat het programma wat betreft ProRail op schema ligt, dus de aanpassing van stations door middel van de verhoging van liften en perrons, waarvoor 66 miljoen beschikbaar is. Ook zijn er inmiddels 21 geheel gereviseerde intercitytreinen ingestroomd. Waar het kan, loopt het dus volgens schema. Verder houd ik de vinger aan de pols. Mevrouw Dik-Faber heeft gevraagd of ik bereid ben om te investeren in de brug bij Ravenstein. Op basis van de NMCA Spoor is er gezien de vervoersvraag geen sprake van een knelpunt. Ik zie dan ook op dit moment geen aanleiding om te investeren in deze brug. Mevrouw De Boer heeft gevraagd of Velperbroek niet eerder dan Elst moet worden aangepakt. Zoals in het AO van 8 april is afgesproken, wordt de vrije kruising Arnhem-Velperbroek meegenomen in de Lange Termijn Spooragenda. Ik zal in dat geheel kijken naar deze situatie. Ik zal dan ook ingaan op de planning van Elst en de eventuele toevoeging van de vrije kruising Velperbroek aan het spoorpakket. Mevrouw Dik-Faber merkte op dat er een stip op de horizon nodig is wat betreft het harder dan 200 km/u rijden naar het noorden. De stap naar 200 km/u gaat gepaard met grote investeringen en die zijn op dit moment, gelet op de uitputting van het MIRT tot en met 2028, gewoon niet aan de orde. Wel zal ik aan het eind van het jaar in overleg met de regio een besluit nemen over de robuuste oplossing waardoor de spoorverbinding naar Groningen en Leeuwarden verbetert. Dat is Zwolle-Herfte. Ik heb nog voor de kerstdagen bestuurlijk overleg en ik ga ervan uit dat we er dan uit komen.

Ben ik bereid om de situatie rond Naarden-Bussum aan te pakken? Hierover heb ik op 16 augustus ook Kamervragen beantwoord. De vraag was toen of ik de spoortunnel mee wilde nemen. Ik heb in mijn antwoord aangegeven dat ik geen aanleiding zie om dit plan van de gemeente volledig mee te nemen. Wel zal ik de overwegproblematiek meenemen in het Landelijk Verbeterprogramma Overwegen. De heer Elias heeft gezegd dat de P+R-faciliteiten goed moeten zijn. Dat ben ik geheel eens met de heer Elias, want een goede aansluiting op auto, fiets en regionaal ov is belangrijk. Het doel van de Lange Termijn Spooragenda is ook een goede reis van deur tot deur. Er wordt een groot aantal P+R-plekken uitgerold. Inmiddels zijn er 7.500 gerealiseerd. In totaal wil ik tot en met 2015 op 106 locaties 15.000 P+R-plekken hebben, dit in het kader van het Actieplan Groei op het Spoor. Ik bekijk ook de mogelijkheden voor meer P+R-plekken bij bestaande en geplande nieuwe stations. Een station moet echter wel vaak in bestaand stedelijk gebied liggen om voldoende kansen te bieden. We zoeken dan ook naar een slimme mix van bestaande stations en P+R, want nieuwe stations aanleggen buiten de stad alleen voor P+R is niet eenvoudig, hoewel station Sassenheim daar wel een goed voorbeeld van is. Als de regio en de NS concrete plekken zien en het ook in de dienstregeling mogelijk is, bespreken we het. Ik heb een aanvalsplan P+R, over een structurele aanpak van P+R-beleid toegezegd voor begin 2014. Dan zal dat ook opgeleverd worden. Ik heb goed gehoord wat de wensen van de heer Elias zijn en ik zal bekijken wat in het aanvalsplan meegenomen kan worden.

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie): Er is in de Tweede Kamer een motie aangenomen over 200 km/u op het spoor. Het is heel belangrijk dat we geen investeringen doen die dat belemmeren in de toekomst. Ik heb het over de verbinding naar het noorden en de aanpak van het knooppunt Zwolle-Herfte, maar bijvoorbeeld ook over station Driebergen-Zeist. Het is geenszins mijn bedoeling om de aanpak van dat station te vertragen, want

ik weet hoe groot de knelpunten daar zijn, maar wil de Staatssecretaris ervoor zorgen dat het bij het aanpakken van station Driebergen-Zeist niet onmogelijk wordt gemaakt om daar in de toekomst 200 km/u te gaan rijden?

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik ben niet helemaal op de hoogte van de situatie van het station aldaar, maar het is belangrijk dat de aanpassingen die we doen, toekomstgericht zijn. Ik zal even checken hoe dit zit. Ik kom daar in tweede termijn op terug.

De **voorzitter**: We zijn gekomen aan het einde van de eerste termijn van de Staatssecretaris. Ik dank haar voor haar beantwoording. Ik stel voor dat wij tien minuten schorsen, ook in de hoop dat de leden in die tijd de 25 moties die er volgens geruchten liggen, nog enigszins in elkaar kunnen schuiven. Daar geef ik hun ruim de tijd voor. In de tweede termijn van de zijde van de Kamer sta ik geen interrupties onder elkaar toe, om iets aan tijd te verdienen. Dan kan ik in de termijn van de bewindslieden één interruptie toestaan voor een vraag over een motie door de indiener van die motie.

De vergadering wordt van 16.20 tot 16.32 uur geschorst.

De **voorzitter**: Ik zal de sprekers in de tweede termijn van de Kamer strikt aan de toegewezen spreektijd houden en ook niet toestaan dat zij elkaar interrumperen. Er kan per motie één keer worden geïnterrupteerd, mocht dat nodig zijn.

De heer **Smaling** (SP): Voorzitter. Er is veel gewisseld. Ik heb het woord «asfaltpoester» gebruikt. Daarvan wil ik de laatste lettergreep nog even onder de aandacht brengen. Die staat er echt achter. Het is belangrijk om dat erbij te zeggen, want ik wil niet dat er verkeerde ideeën ontstaan. Er is ook gesproken over de afweging van belangen rond economie, andere waarden van het leven, ecologie en leefbaarheid. Ik snap dat bewindslieden van I en M bij het maken van zulke afwegingen zich eigenlijk permanent in een spagaat bevinden. Het is echter ook een uitdaging om die zaken zo veel mogelijk tegelijk te bedienen. Dat is niet altijd gemakkelijk. Er zijn een paar grote thema's langsgekomen waarbij dit speelde. De Blankenburgtunnel en het goederenspoor door Oost-Nederland zijn daarvan de meest duidelijke voorbeelden. We hebben het ook even gehad over het heffen van tol. De SP heeft een vrij strak standpunt over tol, omdat mijn fractie vindt dat een weg op een gegeven moment van iedereen is. Veel mensen zijn nu eenmaal aangegeven op het gebruik van de weg. Ik denk aan loodgieters en aan hoveniers. Zulke mensen kunnen niet anders dan hun spullen over de weg vervoeren. We zijn niet allemaal communicatieadviseur of interimmanager. Niet iedereen kan thuis een groot deel van zijn werk doen. Niet iedereen heeft de mogelijkheid om buiten de spits te reizen. Daarom hecht mijn fractie erg aan het standpunt dat infrastructuur van iedereen is. Ik dien met het oog daarop de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de plannen voor het heffen van tol op wegen de MKBA sterk negatief beïnvloedt;

overwegende dat wegen voor het algemeen nut worden aangelegd en mensen uit diverse inkomensgroepen op wegverkeer zijn aangewezen;

spreekt uit dat het heffen van tol om nieuwe infrastructuur te bekostigen ongewenst is;

verzoekt de regering, af te zien van het invoeren van nieuwe tolwegen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid Smaling. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.
Zij krijgt nr. 28 (33 750-A).

De heer **Smaling** (SP): Over de scheepvaart wilde ik ook een motie indienen, maar ik ga nu nog even af op het heldere antwoord van de Minister. We zullen ook al snel weer een AO over scheepvaart houden. Dan zullen we ook weer over dit onderwerp spreken. Ik vertrouw op wat de Minister heeft gezegd. Ik vertrouw erop dat zaken zich zo veel mogelijk op een goede manier zullen voltrekken. We zullen zien wie er uiteindelijk de verantwoordelijk heeft voor het Breiddiep en het alternatief waarvan ik de naam nu even kwijt ben. We zullen hier wellicht op terugkomen tijdens het AO over de scheepvaart.
Ik wil nog één motie indienen. Die gaat over de Maaslijn.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de Maaslijn een belangrijke verbinding vormt tussen Roermond en Nijmegen;

constaterende dat elektrificeren en deels verdubbelen van de Maaslijn van groot belang is om een aantrekkelijke verbinding aan te bieden aan de vele reizigers langs dit traject;

constaterende dat de provincie op korte termijn de Maaslijn opnieuw gaat aanbesteden;

verzoekt de regering, op korte termijn zekerheid te geven aan de provincie Limburg over de medefinanciering door het Rijk van het verbeteren van de Maaslijn, zodat dit door de provincie kan worden meegenomen in de aanbesteding,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Smaling, Dik-Faber en De Rouwe. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.
Zij krijgt nr. 29 (33 750-A).

De heer **Smaling** (SP): Ik heb onze partijleider, als reiziger op de Maaslijn, nog niet eens betrokken bij deze motie.
Ik rond af. Mijn kritiek is duidelijk, maar ik heb ook zeker waardering voor de bewindspersonen.

De heer **De Rouwe** (CDA): Voorzitter. Ik dank de bewindspersonen voor de inhoudelijk goede en duidelijke antwoorden. Staatssecretaris Mansveld zei dat de Kamer meer wensen heeft dan financiën. Dat geldt niet voor mijn fractie. Zoals de Staatssecretaris weet, heeft de CDA-fractie een amendement ingediend om miljarden extra vrij te maken voor spoor, wegen en de binnenvaart. Dat amendement is gedekt. Ik ben uiteraard benieuwd of dat amendement misschien nu wel een positief stemadvies van het kabinet kan krijgen.

De binnenvaartbrief waarover de Minister sprak, is volgens mij nog niet binnen. Kan de Minister dat nog even controleren? Volgende week hebben wij hierover een algemeen overleg.

Ik heb nog een vraag die ik in de eerste termijn vergeten ben te stellen. Die gaat over het knooppunt A1/A30. Zojuist is daarover ook al iets gezegd. Daar bij Barneveld wordt het gewoon erg druk. De wegen eromheen worden namelijk opgewaardeerd. Ik noem in dat verband de A12, de A28 en de A1. In de regio Barneveld vraagt men zich af of het er niet té druk wordt. Komt dit punt nog op de agenda te staan bij het ministerie? Kan er bijvoorbeeld een extra stop komen voor de regio-sprinter bij Amersfoort/Apeldoorn?

Ik dien de volgende moties in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat goede multimodale achterlandverbindingen onontbeerlijk zijn voor een goed functionerende Rotterdamse haven, ook per spoor;

overwegende dat de groei van het goederenvervoer over bestaand spoor leidt tot zeer grote overlast voor omwonenden langs het spoor en geen toekomstvaste oplossing biedt;

overwegende dat een Noordtak een duurzame oplossing zou kunnen bieden voor het goederenvervoer per spoor, bijdraagt aan de economische ontwikkeling van de Rotterdamse haven en ook kan leiden tot economische kansen in Oost-Nederland;

overwegende dat het Havenbedrijf Rotterdam en de provincies Overijssel en Gelderland bereid zijn een onderzoek naar mogelijkheden voor een Noordtak te financieren;

verzoekt de regering, samen met het Havenbedrijf Rotterdam en de provincies Gelderland en Overijssel te onderzoeken op welke wijze een Noordtak een oplossing kan bieden voor het goederenvervoer per spoor en tegelijkertijd kansen voor leefbaarheid en economie kan bieden voor Oost-Nederland;

verzoekt de regering,

1. de uitkomsten van dit onderzoek mee te nemen in de besluitvorming over het goederenvervoer in Oost Nederland;
2. bij een positieve uitkomst van het onderzoek in nader overleg te treden met het Havenbedrijf Rotterdam en de betrokken regio's over de financiële consequenties,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden De Rouwe en Dik-Faber. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 30 (33 750-A).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat fietsen bijdraagt aan een gezonde leefstijl;

overwegende dat de fiets een uitstekend vervoermiddel is voor woon-werkverkeer;

constaterende dat fietssnelwegen duurzame en gezonde mobiliteit faciliteren;

constaterende dat de Fietzersbond een toekomstagenda heeft gemaakt voor fietssnelwegen in Nederland;

verzoekt de regering, samen met de verantwoordelijke decentrale overheden de uitwerking van de Toekomstagenda Snelfietsroutes te ondersteunen, zodat maatregelen ten behoeve van het fietsgebruik onderdeel kunnen zijn van het programma Beter Benutten. Daarna kunnen de uitkomsten bij het MIRT-overleg worden besproken,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden De Rouwe, Paulus Jansen en Hoogland. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 31 (33 750-A).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de realisatie van de N35 Zwolle-Wijthmen als gevolg van bezuinigingen opnieuw is uitgesteld naar medio 2015 of eind 2016, met mogelijke uitloop naar 2017;

overwegende dat het uitvoeren van projecten zoals de N35 Zwolle-Wijthmen juist nu een belangrijke impuls kunnen geven aan de economie, werkgelegenheid en bereikbaarheid;

verzoekt de regering, conform de oorspronkelijke planning in 2014 te starten met de realisatie van de N35 Zwolle-Wijthmen,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 32 (33 750-A).

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Voorzitter. Ik dank de bewindspersonen voor hun belangrijke bijdragen aan dit marathondebat dat wij twee keer per jaar met elkaar voeren. Ik dank hen ook voor de heldere antwoorden. Ik heb nog enkele korte vragen en enkele moties. Ik ben blij dat de Minister zegt dat zij de MKBA aan het moderniseren is. Zij heeft niet specifiek geantwoord op mijn vraag of ook de TEEB-systematiek – dit staat voor The Economics of Ecodiversity and Biodiversity – kan worden meegenomen, om ook het belang van natuur als het ware wat meer te kunnen kwantificeren. Op die manier kan dit belang wat makkelijker worden afgewogen ten opzichte van andere belangen. Daarom dien ik de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat in MKBA's bij reistijd vooral wordt gekeken naar voertuigverliesuren in plaats van naar modaliteitsneutrale reistijdwinst;

constaterende dat in MKBA's wel rekening wordt gehouden met aspecten rond de leefomgeving, maar deze een zwakke positie hebben omdat zij moeilijk te kwantificeren zijn;

daarbij overwegende dat systematiek binnen de The Economics of Ecodiversity and Biodiversity (TEEB) hier nuttige handvatten voor kan bieden;

verzoekt de regering, bij de herziening van de OEI-richtlijnen te onderzoeken hoe de MKBA-systematiek op deze punten zou kunnen worden gemoderniseerd,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Van Veldhoven en Dik-Faber. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 33 (33 750-A).

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Ik kom op de gezondheidscheck op ringwegen, naar aanleiding van de uitspraak van de rechtbank van Rotterdam. Daarover heeft de Minister gezegd: ik zal blijven binnen de grenzen van de milieunormen die door de wet zijn gesteld. Zij heeft ook gezegd dat zij daar andere besluiten bij zal betrekken. Ik geef haar in die context graag een steuntje in de rug. Ze heeft namelijk gezegd dat ze dit nog aan het bestuderen is en dat ze nog niet zeker weet of ze het gaat doen. Daarom dien ik de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat in het rapport «Review van het gebruik van economische scenario's bij doorrekening van MIRT-projecten» van CE Delft wordt gesteld dat we op dit moment onder het laagste groeiscenario zitten, terwijl bij sommige projecten is gerekend met het hoogste groeiscenario;

overwegende dat het budget voor infrastructuur doelmatig moet worden uitgegeven;

verzoekt de regering, een quickscan uit te laten voeren voor de grote projecten waarover komend jaar een besluit wordt genomen, om te zien of er knelpunten ontstaan wanneer het laagste groeiscenario nog lager zou uitvallen, en de besluiten over deze projecten uit te stellen tot de nieuwe WLO-scenario's beschikbaar zijn;

verzoekt de regering voorts, wanneer de nieuwe WLO-scenario's er zijn, alle infrastructurele projecten in de planfase opnieuw tegen het licht te houden,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Van Veldhoven, Dik-Faber en Van Tongeren. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.
Zij krijgt nr. 34 (33 750-A).

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Dit was niet de motie die ik had willen voorlezen bij het punt waarover ik het zojuist had. Die motie is de volgende.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat het besluit over de snelheidsverhoging op de A13 bij Overschie moet worden herzien omdat er onvoldoende rekening is gehouden met belangen van omwonenden waar het gaat om geluids-overlast en luchtverontreiniging;

overwegende dat wat voor Rotterdam geldt, waarschijnlijk ook voor andere plekken geldt;

verzoekt de regering, een check uit te voeren op geluid en luchtkwaliteit voor de ringwegen bij steden waar recent de maximumsnelheid is verhoogd, en waar nodig extra maatregelen te nemen om de gezondheid van omwonenden te waarborgen, dan wel de snelheid te verlagen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid Van Veldhoven. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.
Zij krijgt nr. 35 (33 750-A).

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Ik zie dat ik nog ongeveer een halve minuut spreektijd heb. Daarin kan ik een paar korte vragen stellen. Over de risico's bij de A27 heeft de Minister gezegd dat er meerdere technische

oplossingen mogelijk zijn. Kan zij de Kamer op de hoogte houden van de voortgang op dit punt? Welke keuzes worden gemaakt?

Ik ben blij dat de Minister heeft gegarandeerd dat het schrappen van de tol op de A13 en de A16 geen consequenties zal hebben voor de inpassing. Ik ben ook blij met de toezegging van de Staatssecretaris dat ze alsnog een consultatie zal laten houden over de aanvulling op de MER en dat ze ook een verlaging van de maximumsnelheid bij de overwegingen zal betrekken als een mogelijkheid om de overlast voor omwonenden in Oost-Nederland door het goederenvervoer te beperken. Zij zegt ook dat zij met D66 erkent dat als een trein niet langs de ene kant rijdt, hij waarschijnlijk langs de andere kant zal rijden. Als we aan de ene kant een probleem oplossen, creëren we er misschien een aan de andere kant. We moeten deze dingen dus echt in samenhang bezien.

Over het optrekken en weer stoppen heeft de Minister gezegd dat zij binnen een halfjaar met een verduidelijking komt. Ook daarmee ben ik blij. Misschien kan de Staatssecretaris zeggen of zij met haar Belgische collega wil onderzoeken of er op termijn een sneltreinverbinding tussen Maastricht en Brussel kan worden gerealiseerd.

De heer **Bisschop** (SGP): Voorzitter. Ik dank de bewindslieden voor de zorgvuldige en gedegen beantwoording. Het is een beetje een traditie om dit compliment te geven, maar ik geef het elke keer graag.

Over het Breddiep had mijn fractie een motie voorbereid, maar de beantwoording van de Minister heeft ertoe geleid dat wij met vertrouwen de stand van zaken volgend voorjaar op dit vlak tegemoet zien. Als wij in dit stadium een motie zouden indienen, zou zij volgens mij eerder verstorend werken dan dat zij de gesprekken zou ondersteunen. Daarom dien ik de motie op dit moment niet in.

Er is ook gesproken over steigers en bruggen die vervangen worden door buispalen. Ik ben er niet helemaal gerust op of dit voldoende tegemoetkomt aan de behoeften van de sector, maar ook hierbij zegt de Minister: als zich knelpunten voordoen, dan zoeken we een passende oplossing. Als signalen over knelpunten mijn fractie bereiken, zullen de lijntjes voldoende kort zijn om die snel op de in dit verband juiste plaats terecht te laten komen. Daarom zien wij ook op dit punt geen reden om een motie in te dienen. Wij hebben er vertrouwen in dat hieraan op deze wijze goed handen en voeten kan worden gegeven.

De heer **Elias** (VVD): Voorzitter. Ook mijn fractie bedankt de bewindslieden voor vrijwel alle antwoorden. De VVD-fractie is blij met de toezegging over de tol op de A15. Dat is een verstandige toezegging. Wij hebben gesproken over het sneller omleiden bij files. Ik vind dat dit iets krachtiger zou mogen worden opgepakt. Ik zal met genoegen een motie meeondertekenen die mevrouw Kuiken hierover zal indienen.

Er is gesproken over het door commerciële partijen laten meebetalen aan de kosten van afritten. De Minister heeft het in haar antwoord over de voorwaarden in algemene zin gehad. Ik vroeg echter eigenlijk of zij hiervoor echt iets voelt binnen de mogelijkheden die er zijn. Voelt zij iets voor de komst van een «Van der Valkafrit»? Zoiets zou volgens mij voor onze toekomst nuttig zijn. Ik houd mijn opmerkingen hierover nu maar kort omwille van de tijd.

De antwoorden van de Minister over de gebiedsontwikkeling bij de A59 vind ik plausibel. Vanwege de tijd zal ik ook dit nu niet verder uitwerken. Ik ga er wel van uit dat dit nog een keer kan worden besproken in een gesprek tussen de departementen en de provincie. Er ligt onder dit punt immers kennelijk een hardnekkig misverstand.

Ik sta pal achter de antwoorden van de Minister over de Ruit Eindhoven. Dit vind ik een van de belangrijkste punten die ik in de tweede termijn naar voren wil brengen. Een en ander heeft uiteraard te maken met het belang van Brainport Regio Eindhoven. Ik ben overtuigd van het nut en de

noodzaak en ik sta achter de beslissing die eerder is genomen. Dat is de inhoudelijke kant van de zaak. Ik heb ook nota genomen van de vrij scherpe bewoordingen waarin deze zich doorgaans diplomatiek uitdrukende Minister zei dat we in de richting varen van niet erg behoorlijk bestuur als we hier nu een streep doorheen zouden zetten. Van mijn kant geef ik dus alle steun aan de Minister op dit punt.

We hebben het ook gehad over het eens een beetje anders aankijken tegen de P+R-faciliteiten. Daarover heeft de Staatssecretaris gezegd dat P+R wel in bestaand stedelijk gebied moet plaatsvinden. Het is natuurlijk juist de bedoeling om eens te bekijken waar dit buiten het bestaande stedelijk gebied zou kunnen gebeuren. Ik meende dat de Staatssecretaris zei dat er in maart 2014 een nieuw plan zou worden gepresenteerd. Zij zei toe dit idee in dat plan mee te zullen nemen. Ik herhaal met nadruk mijn suggestie dat dit niet per definitie in bestaand stedelijk gebied zou moeten plaatsvinden.

Ik heb nog net wat tijd over voor een vraag die nog niet is gesteld en die was blijven liggen. Voor de N33 stelt de regio geld beschikbaar. De provincie zegt dat het voor 78 miljoen kan. Er zou een probleem zijn rond de btw. Ik kan dit verder nu niet uitwerken. Kunnen de bewindslieden toezeggen dat zij dit probleem de wereld uit zullen helpen? Of, als zij het probleem niet kunnen oplossen, kunnen zij ons dan in ieder geval nu duidelijk uitleggen waar het probleem precies zit?

Tot mijn grote verrassing citeerde PVV-collega De Graaf de grote denker Tacitus. Met een knipoog naar de peilingen door Maurice de Hond, die ons regelmatig bereiken, geef ik de heer De Graaf mee dat diezelfde Tacitus overwinningen die door opeenvolgende keizers verkondigd waren, afdeed als historisch ongefundeerde propaganda van deze keizers. Daarmee wilde ik graag eindigen.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Voorzitter. Het spoorgoederenvervoer is het belangrijkste speerpunt van de Lange Termijn Spooragenda. Wij signaleren twee ontzettend belangrijke knelpunten. In eerste termijn hebben wij het al even over Vught gehad. Het zou goed zijn als er meerdere varianten werden meegenomen in een m.e.r.-procedure. De verdiepte variant is een van die varianten. Zo kun je verschillende varianten beter bekijken. Ik verzoek de Staatssecretaris dus om de verdiepte variant deel te laten uitmaken van de m.e.r.-procedure. Als zij daartoe niet bereid is, hoor ik graag wat de reden is.

Oost-Nederland is een ander punt. Ik begreep van de Staatssecretaris dat er 18 treinen gaan rijden over het spoor dat de regionale overheden en Havenbedrijf Rotterdam in gedachten hebben. Ik neem aan dat Havenbedrijf Rotterdam hiervoor geen nieuw spoor gaat aanleggen, want dit is veel te weinig. Ik begrijp het ook niet helemaal. Eerst was er sprake van drie goederenparen, toen van twee goederenparen. Dat betekent toch 72 treinen per dag die door Twente, Overijssel en Gelderland moeten. Dat is heel wat anders dan 18 treinen per dag. Daar zit een heel groot verschil tussen. Ik neem aan dat de regionale overheden en Havenbedrijf Rotterdam dit initiatief niet voor niks starten. Voor 18 treinen kan inderdaad geen nieuw spoor gelegd worden. Het Havenbedrijf heeft gezegd dat het niet meedoet als het onderzoek er ligt, maar ik roep het op om dit wel te doen. Als deze infrastructuur eventueel zou worden aangelegd, is dat toch vooral in hun belang, zeker als je weet dat het Rijk geen geld heeft. Ik zou echter niet zo ver willen gaan als de heer De Rouwe door te zeggen dat het Rijk moet meedoen. Wij juichen het onderzoek van harte toe en zijn benieuwd naar de resultaten, maar het is nadrukkelijk een onderzoek dat door de regio samen met Havenbedrijf Rotterdam wordt gedaan.

Ik kom ook nog even terug op de buisleidingen. Ik begrijp net van iemand dat ik «Camelot» zei, maar ik bedoelde natuurlijk Chemelot. Tijdens de begrotingsbehandeling zei de Minister dat het onderdeel van het beleid is

om te bekijken of buisleidingen kunnen worden meegenomen als onderdeel van de TEN-T, de trans-Europese transportnetwerken. Het gaat er niet om dat het Rijk ze betaalt, maar misschien kan het wel in cofinanciering met het bedrijfsleven. Dit ligt inderdaad bij het bedrijfsleven, maar je zou ook kunnen zeggen dat dit onderdeel is van een trans-Europees netwerk omdat het later per schip weer verder vervoerd wordt en dat het dus ondersteuning van beleid is. Daarom verbaast het mij een beetje dat de bal nu weer bij het bedrijfsleven wordt gelegd. Die hoort daar te liggen, maar waar het mogelijk is, kun je faciliteren. Het scheelt 4.000 tot 5.000 wagonladingen per jaar. Dat is niet niks.

Het onderwerp station Barneveld-Noord is even blijven liggen. Ik benadruk dat de gemeente hier ook erg hard aan trekt. Daar hecht ik aan. Over station Bleizo hebben wij vorig jaar een motie ingediend. Een station werkt ruimtelijk structurerend. Als er nieuwe woonwijken en dergelijke komen, zou ik ook de gemeenten daarin een stem willen geven. Hoe belangrijk vindt de gemeente het dat er een nieuw station komt? Dit geldt ook voor de gemeente Zoetermeer, die hiervoor geld beschikbaar heeft gesteld. Regionale overheden moeten dus kunnen participeren in de besluitvorming.

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie): Voorzitter. Ik dank de Minister en Staatssecretaris voor de beantwoording. Vanwege de tijd dien ik gelijk de moties in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

verzoekt de regering, nu nog geen bestuursovereenkomst voor realisatie van de Ruit Eindhoven te tekenen en nader onderzoek te doen naar eerder afgevalen alternatieven die uitgaan van gedeeltelijke ondertunneling en hierbij nadrukkelijk rekening te houden met (potentiële) natuurwaarden van de ehs en actuele verkeersprognoses;

verzoekt de regering, de Rijksbijdrage voor de Ruit Eindhoven in te zetten voor:

- realisatie stations Eindhoven Acht en Nuenen;
- realisatie verbreding A67 Leenderheide-Geldrop en no-regretpakket A67;
- realisatie eerste fase van een volwaardig knooppunt A27 Hooipolder (klaverturbine of klaversterturbine);
- niet verder uitstellen aanpassing van A27 Werkendam-Scheiwijk, en bij dit project optimaal rekening te houden met een toekomstige spoorlijn Breda-Utrecht en een fietssnelweg Gorinchem-Sleeuwijk Tol toe te voegen;
- versnelde verbreding A58 Eindhoven-Tilburg en Galder-Sint Annabosch,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid Dik-Faber. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.
Zij krijgt nr. 36 (33 750-A)

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

verzoekt de regering, het mogelijk te maken dat Limburg een nieuwe stoptrein voor het traject Weert-Roermond kan meenemen in de aanbesteding voor de regionale spoorconcessie die binnen een paar maanden start,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid Dik-Faber. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.
Zij krijgt nr. 37 (33 750-A)

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

verzoekt de regering, een integrale toekomstvisie te maken voor de spoorlijnen Den Haag-Gouda en Rotterdam-Gouda, zodat deze spoorlijnen weer groeiruimte krijgen, en hierbij mee te nemen:

- mogelijkheden voor snelheidsverhoging;
- inhaal mogelijkheden voor intercity's;
- transferium ten westen van Gouda;
- mogelijkheden voor fasering van realisatie van deze visie,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid Dik-Faber. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.
Zij krijgt nr. 38 (33 750-A)

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de meerkosten van de boortunnel in de Rijnlandroute marginaal bleken te zijn;

verzoekt de regering, ook serieus de variant met een geboorde Blankenburgtunnel te onderzoeken,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid Dik-Faber. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.
Zij krijgt nr. 39 (33 750-A)

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

verzoekt de regering, in Bussum niet te kiezen voor autotunnels onder het spoor die de ruimtelijke problemen niet structureel oplossen en nieuwe barrières veroorzaken, maar toe te werken naar een verdiepte ligging van het spoor en hiervoor zo nodig realisatie uit te stellen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid Dik-Faber. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.
Zij krijgt nr. 40 (33 750-A)

Het woord voert het lid Van Tongeren.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat uit het onderzoek «Uitbreiding snelwegen; nodig of overbodig?» van CE Delft blijkt dat nut en noodzaak van grote asfaltprojecten niet zijn onderbouwd met de juiste cijfers;

overwegende dat de «big five» aan asfaltprojecten (de A9, de A27 bij Amelisweerd, de Blankenbergertunnel, het doortrekken van de A15 en de Rijnlandroute) veel geld kosten, ten koste gaan van natuur en leiden tot lucht- en geluidsoverlast vooromwonenden;

verzoekt de regering met een herberekeningscheck bij het lage groeiscenario te laten zien dat de vijf genoemde asfaltprojecten een positieve opbrengst leveren voor de samenleving,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Van Tongeren, Dik-Faber, Van Veldhoven en Smaling. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.
Zij krijgt nr. 41 (33 750-A)

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat er over de dure Betuweroute nog veel meer goederentreinen kunnen rijden;

constaterende dat goederenvervoer op het reguliere spoor forse overlast geeft voor omwonenden;

verzoekt de regering, ervoor te zorgen dat het goederenvervoer zo min mogelijk rijdt over het reguliere spoor;

verzoekt de regering, geen plannen te maken voor een noordtak totdat is aangetoond wanneer in de prognoses de Betuweroute volledig wordt benut;

verzoekt de regering voorts, zo spoedig mogelijk de flessenhals bij Zevenaar aan te pakken;

verzoekt de regering, indien nodig routedwang toe te passen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid Van Tongeren. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund. Zij krijgt nr. 42 (33 750-A)

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de rechtbank in Rotterdam heeft geoordeeld dat er bij de besluitvorming om de maximumsnelheid op de A13 te verhogen van 80 naar 100 km/u te weinig rekening is gehouden met omwonenden;

overwegende dat de gezondheid van mensen zwaarder weegt dan minimale tijdwinst;

verzoekt de regering, niet in beroep te gaan tegen deze uitspraak en de maximumsnelheid te verlagen naar 80 km/u,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid Van Tongeren. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund. Zij krijgt nr. 43 (33 750-A)
Daarmee bent u aan het einde van uw spreektijd gekomen.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Ik wilde de heer Elias nog een compliment geven omdat hij zich niet heeft laten uitlokken door opmerkingen ter linkerzijde.

De **voorzitter**: Ik hoop dat u dat nu ook niet doet.

Mevrouw **Kuiken** (PvdA): Voorzitter. Ik heb nog tien minuten, dus u kunt er rustig voor gaan zitten, maar ik zal het korter houden. Ik bedank de Minister en de Staatssecretaris voor hun antwoorden. Dank voor de toezegging over de A15 en daarmee voor de verlaging van de tol op dat traject. Ik neem aan dat wij voor het reces nog een brief over de precieze uitwerking krijgen.

Ik heb van de Minister begrepen dat er voor de huidige verkeersveiligheidsproblemen op de A15 Deil-Valburg sowieso een oplossing komt. Zij

bestudeert nog met de regio wat de beste oplossing is. Mobiele filedetectie is een belangrijk onderdeel daarvan. Voor 14 maart wordt hierover een beslissing genomen en die wordt met de Kamer gedeeld. Heb ik dat zo goed begrepen?

Ik kom ook even terug op Heerlen-Aken. Het is voor de regio belangrijk dat zij een signaal heeft gekregen. Uiterlijk in maart of april komt er helderheid en kan er een besluit genomen worden over de verdubbeling. Tot die tijd heeft de regio de zekerheid dat het benodigde geld gereserveerd blijft en dat het besluit kan worden genomen om dat in de concessie mee te nemen.

Tot slot dien ik een motie in namens de heer Elias en mijzelf, omdat ik vond dat de Minister in dezen nog wat aarzelend was.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat omleidingsroutes nog onvoldoende worden gebruikt als alternatief om incidentele verkeersknelpunten op te lossen;

constaterende dat alleen Rijkswaterstaat kan beschikken over informatie over omleidingsroutes en in veel gevallen niet kiest voor het informeren van automobilisten over omleidingsroutes;

overwegende dat toetsing van de bestaande de omleidingsroutes inzicht geeft in de kwaliteit van het netwerk van omleidingsroutes en maatregelen kan genereren om knelpunten in omleidingsroutes weg te nemen;

overwegende dat openbare informatie over de omleidingsroutes gebruikt kan worden door de ANWB en leveranciers van digitale reisinformatie en navigatieapparatuur om automobilisten van real-time informatie over omleidingsroutes te voorzien;

verzoekt de regering, een inventarisatie naar de laatste stand van zaken uit te voeren van het bestaande netwerk, te bezien hoe omleidingsroutes doelmatig kunnen worden aangepast en informatie over omleidingsroutes openbaar kan worden gemaakt, met de ANWB in overleg te gaan en de Kamer hierover te informeren voor het AO Wegverkeer en Verkeersveiligheid van 30 januari 2014,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Kuiken en Elias. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund. Zij krijgt nr. 44 (33 750-A).

Mevrouw **Kuiken** (PvdA): Tot zover mijn bijdrage in tweede termijn. Het is een lange dag geweest en wij gaan niet allerlei dingen herhalen.

De heer **De Graaf** (PVV): Voorzitter. Het mooie van als laatste aan de beurt zijn, is dat je dan een overzicht mag geven. Mij valt op dat er een hoop minder te kiezen valt dan bij vorige MIRT-overleggen. Dat is logisch, want het is crisis, maar daarnaast is de pot ook volledig geplunderd. Daarover hebben wij intussen genoeg gezegd, maar ik merk dat het overleg daardoor stukken minder aantrekkelijk wordt. Dat krijgen wij ook

van anderen te horen. Jammer dat de pot geplunderd is, want anders hadden wij veel meer kunnen doen.

De Minister heeft aangegeven dat de noordwestelijke ringweg rond Groningen duurder zou uitvallen dan de route die nu op het planbord staat. Ik zou graag een schriftelijke berekening van de Minister ontvangen waarin de twee plannen met elkaar vergeleken worden. Ik heb de Minister het plan van de PVV al een keer gegeven. Waar komt volgens haar de duurdere variant vandaan? Ik zou dat graag in de berekeningen zien, zodat wij, dus ook de rest van de Kamer, een eerlijk speelveld hebben om te kunnen beslissen.

Ik heb een paar korte moties.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

verzoekt de regering om alleen tijdens de spits een inhaalverbod voor vrachtverkeer op de A67 in te stellen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid De Graaf. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund. Zij krijgt nr. 45 (33 750-A).

De heer **De Graaf** (PVV): Ik hoop dat de Minister met betrekking tot Groningen dadelijk gewoon zegt dat zij met een berekening komt. De motie zal ik dus voor mij houden, want die kan eventueel ook nog later worden ingediend.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

verzoekt de regering om de Ruit Eindhoven versneld af te maken,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid De Graaf. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund. Zij krijgt nr. 46 (33 750-A).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

verzoekt de regering om de A67 versneld te verbreden,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid De Graaf. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.
Zij krijgt nr. 47 (33 750-A).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

verzoekt de regering om de A58 Breda-Eindhoven met prioriteit te verbreden,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid De Graaf. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.
Zij krijgt nr. 48 (33 750-A).

De heer **De Graaf** (PVV): Ook ik wil de heer Elias een compliment geven. Het is prachtig dat hij ook eens in de uitspraken van Tacitus gedoken is. Dan kunnen wij fantastisch heen en weer tikken. Ik herinner mij dat de PVV bij de laatste verkiezingen negen zetels heeft verloren onder een voortreffelijke leider. Om weer met Tacitus te eindigen: «Als voortreffelijke mensen gestraft worden, neemt hun gezag toe.»

De **voorzitter**: Dank u. Daarmee zijn wij aan het einde van de inbreng van de Kamer in tweede termijn gekomen.

De vergadering wordt van 17.05 uur tot 17.10 uur geschorst.

De **voorzitter**: Het woord is aan de Minister voor haar tweede termijn.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Voorzitter. Ik zal kort en bondig antwoorden. De SP heeft een motie ingediend waarin zij verzoekt om af te zien van tolheffing. Ik ontraad deze motie. Volgens een van de overwegingen in de motie is het niet eerlijk voor rijders met een kleine portemonnee. Bij tolprojecten is er echter altijd een gratis alternatief. Geen tol betekent ook geen A15 of NWO. Ik zag namelijk geen dekking. Nu weet ik dat de SP niet zit te wachten op die A15 en NWO, dus daarom heeft ze waarschijnlijk bewust geen dekking gevonden. Als ik geen tol hef, gaat het niet door. Het is echter wel noodzakelijk dat beide verbindingen er komen.

Het CDA heeft gevraagd of ik alsnog wil reageren op de motie waarin wordt verzocht om 1 miljard vrij te maken. Ik heb dat gedaan bij de begrotingsbehandeling. Korthedshalve verwijs ik dan ook naar de Handelingen.

De binnenvaartbrief is inderdaad nog niet aangekomen. Er stond nog een foutje in de brief. Dat wordt hersteld en dan heeft de Kamer de brief waarschijnlijk morgen in huis.

Over Barneveld vroeg het CDA of het niet te druk wordt en of er specifieke oplossingen aan de orde kunnen zijn, bijvoorbeeld met een regioliijn. Zoals blijkt uit de quickscan RMCA is er geen knelpunt. Dat kan te maken hebben met het feit dat bij dat knooppunt van de A1/A30 een afrit is verdubbeld. Dat is afgelopen vrijdag geopend. Ik ga, zoals gezegd, de systematiek aanpassen. Eind 2014 is bekend of Barneveld alsnog een

knelpunt is en of dit een prioritair belang heeft. Dan bekijken wij ook hoe wij dat probleem kunnen oplossen.

De heer De Rouwe vraagt in zijn motie op stuk nr. 31 over de fiets om de toekomstagenda van de decentrale overheden te steunen door hiervoor aandacht te hebben in het programma Beter Benutten. Ik zie de motie als ondersteuning van beleid en laat haar dan ook over aan het oordeel van de Kamer. In het kader van Beter Benutten zal ik de fietsoplossing meenemen. Dit komt vervolgens terug in het MIRT, waarvan Beter Benutten immers deel uitmaakt. Ik ga ervan uit dat de decentrale overheden het ook zullen inbrengen bij het MIRT.

Ik kom op de motie op stuk nr. 29. Hierin vragen de heren De Rouwe en Van Hijum om de oorspronkelijke planning aan te houden en in 2014 te starten met de realisatie van de N35 Zwolle-Wijthmen. Ik ontraad deze motie. Ik ben samen met de regio bezig met planvorming. Wij moeten dit zorgvuldig doen en dat kost tijd. Ik doe er alles aan om het project in 2016 op te leveren, zoals ook is afgesproken met de regio. Vooruitlopend op de besluitvorming kan ik in 2014 wel beginnen met voorbereidende werkzaamheden, zoals het aankopen van grond. Eigenlijk zijn wij het eens over de einddatum, maar ik kan niet beloven wanneer de schop in de grond gaat. Dat hangt ook af van de gesprekken met de regio. Ik ben wel bereid om alvast voorbereidende werkzaamheden te verrichten.

Ik kom op de moties die de D66-fractie heeft ingediend, te beginnen bij de motie op stuk nr. 33. Hierin wordt gevraagd hoe ik de MKBA-systematiek wil aanpassen. Ook wordt er geconstateerd dat de leefomgeving op dit moment een zwakke positie heeft. Daar ben ik het niet mee eens. De leefomgeving wordt in de MKBA zeker meegenomen, net als in de aanpassing. De indieners vragen mij om de TEEB-systematiek ook te betrekken bij de herziening van de OEI-richtlijnen. De TEEB-systematiek is een systematiek die tien gemeenten samen hebben ontwikkeld om groenblauwe projecten te ontwikkelen. Het is iets wat in ontwikkeling is en niet gebruikt kan worden als algemeen model. Ik wil de motie dan ook ontraden. Als er in de toekomst goede dingen uit komen, zal ik het nooit nalaten om deze een plekje te geven in de MKBA-systematiek.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Stel dat in de motie nadrukkelijk wordt gevraagd om de TEEB-systematiek in de MKBA-systematiek op te nemen. Dan kan ik mij deze reactie voorstellen. Volgens mij wordt in de motie echter gevraagd om te onderzoeken hoe de MKBA-systematiek op deze punten kan worden versterkt. De TEEB-systematiek biedt nuttige handvatten. Met haar opmerking dat zij nuttige dingen wil overnemen in de MKBA-systematiek, geeft de Minister volgens mij te kennen dat de motie feitelijk ondersteuning van beleid is.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik reageerde ook op de motivering: de zwakke positie van de leefomgeving. Ik heb gezegd dat ik het daarmee niet eens ben. Ik weet nog niet wat die TEEB-systematiek precies gaat opleveren. Iets goeds meenemen klinkt heel aardig, maar wie zegt dat een opvolger van mevrouw Van Veldhoven over twee jaar niet zegt: u zou de hele TEEB-systematiek gaan toepassen? Dat is de reden dat ik zo terughoudend ben. Ik kan ook andersom redeneren. Als u mijn woorden opvat als ondersteuning, kunt u de motie immers ook intrekken.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Ik handhaaf de motie graag als gedachtesteun, opdat de Minister dit niet vergeet. Ik zal nog eens overwegen of ik de constatering waaraan de Minister zo veel aanstoot neemt, kan schrappen. Dan resteert: waar het nuttig kan zijn. Het is een vrij uitgebreide systematiek die overigens ook internationaal wordt gebruikt. Het gaat dus wel om iets meer dan tien gemeenten.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: In de motie op stuk nr. 34 wordt verzocht om een quickscan naar aanleiding van het rapport van CE Delft. Ik ontraad deze motie. Een quickscan leidt tot vertraging in de besluitvorming over belangrijke projecten. Er is bij grote projecten altijd sprake van een dynamische omgeving. Politiek betekent ook standvastig zijn. Bovendien is er geen inhoudelijke aanleiding. Ik had gehoopt dat ik de Kamer daarvan had overtuigd. Ook de projecten waarover mevrouw Van Veldhoven spreekt, blijven binnen de bandbreedte van de scenario's van lage en hoge groei die wij nu kennen. Wij actualiseren voor de projecten waarover nog niet definitief besloten is. Ik ontraad het ten stelligste om projecten stil te leggen totdat er een quickscan is uitgevoerd.

De motie op stuk nr. 35 gaat over de snelheidsverhoging bij Overschie. Hierin wordt verzocht om een check uit te voeren op geluid en luchtkwaliteit voor de ringwegen bij steden waar recentelijk de maximumsnelheid is verhoogd, en waar nodig extra maatregelen te nemen om de gezondheid van omwonende te waarborgen, dan wel de snelheid te verlagen. Ik ontraad de motie. Met mijn snelheden blijf ik binnen de grenzen van de milieunormen. Ook gezondheidsaspecten maken daarvan deel uit. Zoals men weet, is er nu een uitspraak van de rechter. Die moet ik bestuderen om te bezien waarop deze precies betrekking heeft. Ik wil sowieso niet al bij voorbaat tot een gezondheidscheck overgaan. Wij gaan er immers van uit dat deze aspecten al in de huidige modellen zitten. Bovendien is het de vraag of de rechter hierover is gevallen of over iets anders.

Mevrouw Van Veldhoven vroeg of wij de Kamer kunnen informeren over eventuele technische oplossingen met betrekking tot de A27. Dat kan. In 2014 presenteer ik mijn keuzes met betrekking tot het ontwerp. Dan ontvangt de Kamer ook een MKBA.

De SGP-fractie had geen vragen, maar alleen opmerkingen, waarvoor dank. Zij wilde ruimte en vertrouwen geven.

De VVD-fractie vroeg of ik iets voel voor commerciële afritten. Ik sta hiervoor open, mits de doorstroming niet belemmerd wordt. Ik vraag mij af of er dan ook een naambordje moet staan, maar ik denk dat het voor het bedrijfsleven mogelijk moet zijn om zelf een afrit te bekostigen die niet ten nadele is van het verkeer.

De heer Elias vroeg verder naar het geld dat de regio beschikbaar wil stellen voor de N33. De provincie Groningen wil het stuk bij de N33 graag verdubbelen. Vanuit het nationale belang ligt daar geen prioriteit. Dat staat ook in het MIRT. De provincie heeft hierop gezegd dat zij dit eventueel zelf wil bekostigen. Daar heb ik nooit problemen mee. Het is een welkome aanvulling als provincies willen meebetalen of zelfs als opdrachtgever willen fungeren. Bij ons staat het niet in de boeken. Wij hebben gezegd: prima, mits u de weg volledig realiseert. Dat betekent: inclusief beheer- en onderhoudskosten tot het moment dat wij zelf het volledige beheer en onderhoud moeten uitvoeren, en inclusief de verplichte btw. Wij moeten net als ieder ander die een weg aanlegt, btw betalen. Ik kan dat niet zomaar wegpoetsen. Ik ben in gesprek met de provincie om te bezien of wij alle informatie boven tafel kunnen krijgen over de kosten. Dan kan de provincie komend voorjaar besluiten of zij dit wil.

Mevrouw Dik-Faber heeft over de Ruit Eindhoven een motie ingediend met daarin veel overwegingen. Het komt er eigenlijk op neer dat zij in deze motie op stuk nr. 36 vraagt om niks meer te doen en het geld te gebruiken voor andere projecten. Ik ontraad de motie. Ik heb aangegeven dat ik met de regio afspraken heb gemaakt, ook over de Ruit Eindhoven. Ik heb de regio gevraagd om prioriteiten aan te geven. Men heeft nadrukkelijk prioriteit gegeven aan het versterken van de Brainport, mede via de Ruit Eindhoven. Aangezien de Brainport een van de topregio's is, ben ik akkoord gegaan met de prioritering.

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie): Het is niet mijn bedoeling met de motie geweest om te zeggen dat wij de Ruit Eindhoven niet gaan realiseren. Als je nader onderzoek doet – de commissie voor de m.e.r. heeft dat ook aanbevolen – kun je projecten die op termijn gerealiseerd worden, naar voren halen. Als je projecten zoals de Ruit Eindhoven naar achteren schuift, ontstaat er budget. Ik wil over de projecten best in overleg gaan met de Minister, maar bij mijn weten is die mogelijkheid er gewoon. Als je het ene project uitstelt – in dit geval dus de Ruit Eindhoven – en het andere naar voren haalt, dan kan dat budgettair neutraal. Nogmaals, het is niet mijn bedoeling om te zeggen dat de Ruit Eindhoven er nooit mag komen.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Stel dat je het project Ruit Eindhoven naar achteren schuift en de andere rijksbijdragen naar voren. Die laatste zitten niet in het MIRT. Dat gaat dus altijd ten koste van de rijksbijdrage voor de Ruit Eindhoven. Sommige komen misschien wat verderop in het MIRT aan bod. Dat geldt voor de laatste twee projecten die in de motie worden genoemd. De eerste drie projecten die genoemd worden, zitten er echter niet in. Dan heb je dus geen budget meer voor het realiseren van de Ruit Eindhoven. De consequentie is dan dat realisatie geen doorgang kan vinden, en dat is niet wat ik wil. De motie op stuk nr. 39 gaat over de geboorde Blankenburgtunnel, die tijdens ieder debat over het MIRT weer terugkomt. Ik ontraad deze motie vanwege de verkeersveiligheid. Een geboorde tunnel voldoet niet aan de richtlijnen voor de hellingspercentages. Ik wijs op de externe veiligheid in verband met het bergen van kabels en leidingen en in verband met de waterveiligheid. Er zijn immers risico's verbonden aan deze techniek. Ik kom op de motie op stuk nr. 41 die is ingediend door mevrouw Van Tongeren en anderen.

De **voorzitter**: Mevrouw Van Tongeren moest de vergadering verlaten wegens een andere verplichting, maar haar medewerker luistert mee.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Deze motie gaat over vijf wegenprojecten waarvan men graag een herberekening wil zien op grond van het lagegroeiscenario. Zo kan worden bezien of de projecten een positieve opbrengst voor de samenleving hebben. Ik ontraad deze motie. Al deze projecten zitten binnen het lage- en het hogegroeiscenario. Er is dus rekening mee gehouden. Een nieuwe berekening is dan ook niet nodig.

In haar motie op stuk nr. 43 verzoekt mevrouw Van Tongeren om niet in beroep te gaan tegen de uitspraak van de rechter. Ik zat te twijfelen tussen aanhouden en ontraden. Wij moeten zelf de uitspraak van de rechter nog bestuderen. Mevrouw Van Tongeren vraagt al bij voorbaat om niet in beroep te gaan. Ik kan nog niets zeggen, want ik weet niet eens wat ik met de uitspraak van de rechter zal doen. Ik ontraad deze motie dan ook.

Nadat ik de Kamer heb meegedeeld welke conclusies ik trek uit de uitspraak van de rechtbank van Rotterdam, kan mevrouw Van Tongeren misschien nog eens een dergelijke motie indienen.

De PvdA-fractie heeft gevraagd of zij goed heeft verstaan wat ik zei over Deil-Valburg: ja, dat heeft zij goed verstaan. Verder heeft mevrouw Kuiken samen met de heer Elias een motie ingediend over omleidingsroutes. Ik zie deze motie op stuk nr. 44 als ondersteuning van beleid. Er was al zo'n soort systeem. Ik heb toegezegd in gesprek te gaan met de ANWB. Ik zal ook aan Rijkswaterstaat vragen om het uit te voeren. Als ik vind dat een motie ondersteuning van beleid is, laat ik het oordeel altijd aan de Kamer. PVV-fractie vraagt mij om een brief over Groningen. Die zal ik sturen, met berekeningen. In de motie op stuk nr. 45 vraagt de heer De Graaf verder om een inhaalverbod op de A67. Ik ontraad de motie. De verkeerssituatie op de A67 is immers zodanig dat een inhaalverbod voor vrachtwagens zal

leiden tot kolonnevorming, en vanuit het oogpunt van veiligheid is dat ongewenst.

In de motie op stuk nr. 46 vraagt de heer De Graaf om de Ruit Eindhoven versneld af te maken. Dat doet de regio zelf. Ik lever alleen een bijdrage. Ik heb in ieder geval het pleidooi gehouden om vertraging te voorkomen. Ik moet deze motie ontraden, want niet de regering maar de regio voert de realisatie uit.

Verder vraagt de heer De Graaf in zijn motie op stuk nr. 47 om de A67 versneld te verbreden. Ik ontraad deze motie omdat het geen NMCA-knelpunt betreft.

Tot slot vraagt de heer De Graaf in zijn motie op stuk nr. 48 om de A58 met prioriteit te verbreden. Ik heb de A58 al prioriteit gegeven. Ik weet niet of het nog sneller moet. Dan moet de heer de Graaf zijn motie omzetten in een amendement, met geld erbij. De motie is ondersteuning van beleid, dus laat ik het oordeel aan de Kamer.

Mevrouw **Kuiken** (PvdA): Over de motie op stuk nr. 44 wil ik nog weten of de Minister de Kamer informeert voor het AO Wegverkeer van 30 januari. Indien het antwoord «ja» is, houd ik mijn motie aan.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Dat zal ik doen.

Mevrouw **Kuiken** (PvdA): Dan houd ik hem aan.

De **voorzitter**: Op verzoek van mevrouw Kuiken en de heer Elias stel ik voor, hun motie (33 750A, nr. 44) aan te houden.

Daartoe wordt besloten.

De **voorzitter**: Ik geef het woord aan de Staatssecretaris voor haar termijn.

Staatssecretaris **Mansveld**: Voorzitter. Ik begin bij de moties en vervolgens beantwoord ik nog enkele vragen.

Ik begin bij de motie van de heer Smaling op stuk nr. 29 over elektrificatie en verdubbeling van de Maaslijn. Dat gaat om ruwweg 1 miljard. Dat lijkt mij op voorhand een paar bruggen te ver. Wel onderzoekt de provincie, hierin door mij ondersteund, de elektrificatie. In het voorjaar wil ik hierover graag duidelijkheid. De motie gaat echter veel verder, vandaar dat ik haar ontraad.

Ik kom bij de motie van de heer De Rouwe en mevrouw Dik-Faber op stuk nr. 30. Ik heb al aangegeven dat ik dit onderzoek niet noodzakelijk vind. Het is aan het Havenbedrijf en de provincies Gelderland en Overijssel. Als zij dit willen, wie ben ik dan om daarvan iets anders te vinden? Zij zijn vrij om dit te onderzoeken. Ik heb de Kamer aangegeven hoe ik denk over het proces dat momenteel gaande is. Ik ontraad de motie dan ook.

In haar motie op stuk nr. 37 verzoekt mevrouw Dik-Faber het mogelijk te maken dat Limburg een nieuwe stoptrein voor het traject Weert-Roermond meeneemt in de aanbesteding voor de regionale spoorconcessie. Met instemming van de Kamer is besloten pas na de midterm review naar een eventuele nieuwe decentralisatie te kijken. Ik heb dit goed in mijn oren geknoopt en ik ontraad deze motie dan ook.

De motie op stuk nr. 38 gaat over de spoorlijnen Den Haag-Gouda en Rotterdam-Gouda. Uit de bestaande capaciteitsanalyses blijkt niet dat er capaciteitsknelpunten zijn. Een snelheidsverhoging vergt forse investeringen. Ik ontraad de motie.

De motie op stuk nr. 40 is eveneens ingediend door mevrouw Dik-Faber. Ik heb al aangegeven dat overwogen worden onderzocht in het kader van het programma voor de overwegen. In de eerste helft van 2014 kom ik hierop terug. Ik kan mij voorstellen dat mevrouw Dik-Faber haar motie aanhoudt.

Als zij de motie niet wil aanhouden, moet ik haar ontraden. Wij zijn immers nog bezig met het programma voor de overwegen. De motie op stuk nr. 42 is ingediend door mevrouw Van Tongeren. Het is op zich sympathiek dat goederenvervoer zo min mogelijk over regulier spoor rijdt, maar op den duur zal dat niet voldoende zijn. Ik heb dit eerder bepleit in mijn eerste termijn. Ook een volledig gevulde Betuweroute is niet voldoende. Ik ontraad de motie dan ook. Mevrouw Dik-Faber stelde een vraag over 200 km/u. Zij heeft hierover in het verleden een aantal moties ingediend. In mijn brief van september heb ik al geschreven dat ik hierop zou terugkomen bij de Railmap ERTMS. Dat zal ik ook doen. Ik heb de opmerking van de heer Elias over de P+R-faciliteiten goed gehoord. Hij vindt dat dit niet per definitie in bestaand stedelijk gebied moet. Ik neem zijn opmerking mee. Begin januari kom ik hierop terug in het plan. Mevrouw De Boer vroeg naar de verdiepte ligging. Die wordt meegenomen. Dat is een van de varianten. In de m.e.r. wordt duidelijk hoe die variant zich verhoudt tot de andere varianten. Verder is er gevraagd naar de 18 paden. Dat is één kant op, in totaal gaat het om 36 paden. Dat is per dag, over één pad. Dat is wel heel erg weinig voor de aanleg van een lijn, zoals ik al eerder bepleit heb.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Op de andere lijn zijn er 72 treinen gepland, om het zo te zeggen: twee goederenpaden, dus 2 keer 36. Er is maar één pad. Parallel aan de N18 zouden alle goederentreinen daarlangs moeten. Het zijn er 72 en in de toekomst misschien nog meer. Ik neem aan dat partijen daarvan uitgaan, als ik het zo vrij mag interpreteren.

Staatssecretaris **Mansveld**: Het betreft een verplaatsing van het pad. Het gaat om 36 treinen. We zijn teruggegaan van twee paden naar één pad. Dat is 36.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Het gaat om één pad extra. Er is nu ruimte voor één pad. Voor een pad extra zouden maatregelen genomen moeten worden. Daar is de m.e.r. ook voor, maar in totaal kom je dan uit op 72 treinen. Die zouden wij allemaal moeten verschuiven. Dat lijkt mij althans de bedoeling van de partijen die dit gaan onderzoeken.

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik zal het checken, maar volgens mij gaat het om lagere aantallen. Ik kom hierop terug. Ik kom op de buisleidingen en Chemelot. Ik begrijp inmiddels dat er een relatie ligt met de motie die door de heer Hoogland is ingediend tijdens de begrotingsbehandeling. Ik laat een quickscan uitvoeren naar de modelshiftmogelijkheden voor vervoergevaarlijke stoffen. Ik stel voor dat ik het verzoek meeneem om de mogelijkheden voor Chemelot mee te nemen. Hiermee heb ik alle vragen beantwoord.

De **voorzitter**: Ik dank de Staatssecretaris voor de beantwoording. Er is een aantal toezeggingen gedaan. Als termijn voor de toezeggingen stel ik voor: ruimschoots, uiterlijk een paar weken, voor het algemeen overleg voortgang overleg MIRT in het voorjaar – dat is ergens in mei – behoudens enkele toezeggingen waarvoor wij een andere termijn afspreken.

- De Minister van Financiën stuurt de Kamer een brief over de MKBA-leidraad.
- De Kamer zal nader worden geïnformeerd over de financiële dekking van het besluit van de Minister om het tarief voor de tolheffing op de A15 op een vergelijkbaar niveau te brengen als het niveau bij de Blankenburgtunnel.

- De Minister zal de Kamer zo spoedig mogelijk informeren over de stand van zaken ten aanzien van de bedieningstijden van de sluizen en bruggen en ten aanzien van haar overleg met de regio's hierover.
- In het voorjaar van 2014 zal de Minister de Kamer informeren over het resultaat van haar overleg met het Havenbedrijf Rotterdam over het Breddiep.
- De Minister informeert de Kamer in februari 2014 na overleg met de ANWB over verdere verbetering van de CAR-systematiek.
- De Kamer zal in het voorjaar van 2014 geïnformeerd worden over het MIRT-onderzoek problematiek bruggen Twentekanaal.
- De Minister komt met een brief over de Ring Groningen.
- De Minister komt met een brief over de omleidingsroutes en de informatie daarover naar aanleiding van de motie op stuk nr. 44.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Dat is dezelfde toezegging als die over de CAR-systematiek. De brief over Groningen gaat over het vergelijk tussen het voorstel van de PVV en ons voorstel. Ik wil het even daartoe beperken.

De **voorzitter**: Dank voor deze verduidelijking. Ik ga verder met de toezeggingen.

- De Kamer zal voor maart 2014 worden geïnformeerd over de mogelijkheden voor mobiele filedetectie op de A15 bij knooppunt Deil.
- De Kamer ontvangt in april 2014 de voorkeursbeslissing spoorverbinding Heerlen-Aken.

Heb ik nog een toezegging vergeten?

Mevrouw **Kuiken** (PvdA): Twee toezeggingen: een over Deil-Valburg en een over de omleiding. Voor beide is een eerdere datum dan mei afgesproken: voor de een maart en voor de ander voor het AO Wegverkeer en veiligheid.

De **voorzitter**: Correct.

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik heb een opmerking over de sluisbedieningen. Binnenkort hebben wij het AO Binnenvaart. Het overzicht is voor later toegezegd. Kan de Kamer voor het AO een update krijgen van de regio's waarmee er een deal is? Ik vind het voor het debat wel handig om een actuele tussenstand te hebben.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Dat kan.

De **voorzitter**: Prima. Volgens mij is dat debat volgende week. Zijn er nog andere opmerkingen over de toezeggingen?

Staatssecretaris **Mansveld**: U had het over een voorkeursbeslissing, maar het gaat om de vraag waar wij wel en waar wij niet dubbelen. Het is dus geen voorkeursbesluit.

De **voorzitter**: In ieder geval komt er in april 2014 een brief over de oplossing voor het traject Heerlen-Aken. Daarmee zijn wij gekomen aan het einde van het notaoverleg MIRT. Ik dank iedereen voor zijn geduld.

Sluiting 17.38 uur.

Volledige agenda

1. *MIRT projectenboek 2014 (Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport) Voor wat betreft de niet-watergerelateerde projecten Kamerstuk 33 750 A, nr. 4 – Brief regering d.d. 17-09-2013 Minister van Infrastructuur en Milieu, M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus*
2. *Lijst van vragen en antwoorden inzake de niet-watergerelateerde projecten in het MIRT-projectenboek (Kamerstuk 33 750 A, nr.4) Kamerstuk 33 750 A, nr. 26 – Brief regering d.d. 18-11-2013 Minister van Infrastructuur en Milieu, M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus*
3. *Uitkomsten bestuurlijke overleggen MIRT Kamerstuk 33 750 A, nr. 25 – Brief regering d.d. 18-11-2013 Minister van Infrastructuur en Milieu, M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus*
4. *Groeiscenario's luchtberekeningen NSL en nut- en noodzaak wegenprojecten Kamerstuk 30 175, nr. 190 – Brief regering d.d. 18-11-2013 Minister van Infrastructuur en Milieu, M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus*
5. *Verdeling middelen Infrastructuurfonds en Deltafonds over de verschillende regio's Kamerstuk 33 400 A, nr. 104 – Brief regering d.d. 10-06-2013 Minister van Infrastructuur en Milieu, M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus*
6. *Publieksrapportage Rijkswegennet, 1e periode 2013 Kamerstuk 33 400 A, nr. 102 – Brief regering d.d. 10-06-2013 Minister van Infrastructuur en Milieu, M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus*
7. *Consequenties herstel geluidregister op wegenprojecten Kamerstuk 32 252, nr. 54 – Brief regering d.d. 09-07-2013 Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, W.J. Mansveld*
8. *Voortgangsrapportage en projectenboek Crisis- en herstelwet Kamerstuk 32 127, nr. 170 – Brief regering d.d. 28-08-2013 Minister van Infrastructuur en Milieu, M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus*
- 9.– *Vijfde Voortgangsrapportage van het Groot Project RRAAM (Rijk-Regioprogramma Amsterdam – Almere – Markermeer) (1 januari t/m 30 juni 2013) Kamerstuk 31 089, nr. 104 – Brief regering d.d. 02-10-2013 Minister van Infrastructuur en Milieu, M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus*
10. *Reactie op de aangenomen motie van de leden Kuiken en Elias over een pilotstatus voor het project GOL Kamerstuk 33 750 A, nr. 8 – Brief regering d.d. 27-09-2013 Minister van Infrastructuur en Milieu, M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus*
11. *Uitvoering Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte Kamerstuk 32 660, nr. 59 – Brief regering d.d. 28-10-2013*

Minister van Infrastructuur en Milieu, M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

*12. Aanbieding vastgestelde Rijksstructuurvisie Bereikbaarheid Regio Rotterdam en Nieuwe Westelijke Oeververbinding
Kamerstuk 32 598, nr. 20 – PKB/Structuurvisie d.d. 05-11-2013
Minister van Infrastructuur en Milieu, M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus*

*13. Besluitvorming tol NWO, A13/16 en ViA15
Kamerstuk 33 750 A, nr. 19 – Brief regering d.d. 04-11-2013
Minister van Infrastructuur en Milieu, M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus*

*14. Aanbieding KiM-rapport «Mobiliteitsbalans 2013»
Kamerstuk 31 305, nr. 206 – Brief regering d.d. 29-10-2013
Minister van Infrastructuur en Milieu, M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus*

*15. Voorkeursbeslissing voor het MIRT-project Capaciteitsuitbreiding Ligplaatsen IJssel
Kamerstuk 33 750 A, nr. 5 – Brief regering d.d. 16-09-2013
Minister van Infrastructuur en Milieu, M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus*

*16. Bestuurlijke overeenkomst Rijnlandroute en Startbeslissing verbreding A4 Vlietland – N14
Kamerstuk 33 750 A, nr. 6 – Brief regering d.d. 26-09-2013
Minister van Infrastructuur en Milieu, M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus*

*17. Aanbieding van het formele standpunt over de A13/16
Kamerstuk 33 400 A, nr. 101 – Brief regering d.d. 24-05-2013
Minister van Infrastructuur en Milieu, M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus*

*18. Actualisering webdossier ruimtelijke inrichting
Rapport/brief Algemene Rekenkamer d.d. 26-06-2013
president van de Algemene Rekenkamer, S.J. Stuiveling*

*19. Aquaduct Skarster Rien
Kamerstuk 33 400 A, nr. 107 – Brief regering d.d. 25-06-2013
Minister van Infrastructuur en Milieu, M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus*

*20. Stand van zaken ten aanzien van een mogelijk nieuw station Bleizo
Kamerstuk 29 984, nr. 419 – Brief regering d.d. 27-06-2013
Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, W.J. Mansveld*

*21. Startbeslissingen MIRT Verkenningen A58 en N65
Kamerstuk 33 400 A, nr. 99 – Brief regering d.d. 16-05-2013
Minister van Infrastructuur en Milieu, M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus*

*22. Startbeslissing voor het project Calandbrug
Kamerstuk 33 400 A, nr. 108 – Brief regering d.d. 04-07-2013
Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, W.J. Mansveld*

23. Invulling van de motie Kuiken c.s. betreffende de aanpak van de knelpunten op de A27 Houten-Hooipolder

*Kamerstuk 33 400 A, nr. 110 – Brief regering d.d. 12-07-2013
Minister van Infrastructuur en Milieu, M.H. Schultz van Haegen-Maas
Geesteranus*

*24. Antwoorden op vragen van de commissie over Startbeslissing
Verkenning A2 't Vonderen – Kerensheide
Kamerstuk 33 400 A, nr. 111 – Brief regering d.d. 19-08-2013
Minister van Infrastructuur en Milieu, M.H. Schultz van Haegen-Maas
Geesteranus*

*25. Startbeslissing Verkenning A2 't Vonderen – Kerensheide
Kamerstuk 33 400 A, nr. 100 – Brief regering d.d. 17-05-2013
Minister van Infrastructuur en Milieu, M.H. Schultz van Haegen-Maas
Geesteranus*

*26. Beantwoording op vragen commissie over de Startbeslissingen A58
Eindhoven – Tilburg en N65 Vught – Haaren
Kamerstuk 33 400 A, nr. 113 – Brief regering d.d. 22-08-2013
Minister van Infrastructuur en Milieu, M.H. Schultz van Haegen-Maas
Geesteranus*

*27. Antwoorden op vragen over SAAL uit het algemeen overleg over
RRAAM van 5 september 2013
Kamerstuk 32 404, nr. 68 – Brief regering d.d. 11-09-2013
Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, W.J. Mansveld*

*28. Besluit OV SAAL MT
Kamerstuk 32 404, nr. 66 – Brief regering d.d. 28-08-2013
Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, W.J. Mansveld*

*29. Informatie over ontwikkelingen bij project SAA A1/A6/A9
Kamerstuk 31 089, nr. 103 – Brief regering d.d. 23-09-2013
Minister van Infrastructuur en Milieu, M.H. Schultz van Haegen-Maas
Geesteranus*

*30. Startbeslissing A59 Brug over het Drongelens Kanaal
Kamerstuk 33 750 A, nr. 7 – Brief regering d.d. 27-09-2013
Minister van Infrastructuur en Milieu, M.H. Schultz van Haegen-Maas
Geesteranus*

*31. Informatie over besluitvorming n.a.v. MIRT-onderzoek Noordkant
Amsterdam
Kamerstuk 33 750 A, nr. 12 – Brief regering d.d. 17-10-2013
Minister van Infrastructuur en Milieu, M.H. Schultz van Haegen-Maas
Geesteranus*

*32. Aanbieding Accountantsrapport behorend bij de vijfde voortgangsrap-
portage Rijk-regioprogramma Amsterdam-Almere-Markermeer (RRAAM)
Kamerstuk 31 089, nr. 105 – Brief regering d.d. 04-11-2013
Minister van Infrastructuur en Milieu, M.H. Schultz van Haegen-Maas
Geesteranus*

*33. Vaststelling voorkeursalternatief A1 Apeldoorn – Azelo
Kamerstuk 33 750 A, nr. 15 – Brief regering d.d. 31-10-2013
Minister van Infrastructuur en Milieu, M.H. Schultz van Haegen-Maas
Geesteranus*

*34. Aanbieding Rijksstructuurvisie en overeenkomsten Amsterdam –
Almere – Markermeer
Kamerstuk 31 089, nr. 108 – PKB/Structuurvisie d.d. 20-11-2013*

*Minister van Infrastructuur en Milieu, M.H. Schultz van Haegen-Maas
Geesteranus*

35. Portway Budget 2012

Kamerstuk 33 750 A, nr. 49 – Brief regering d.d. 19-11-2013

*Minister van Infrastructuur en Milieu, M.H. Schultz van Haegen-Maas
Geesteranus*

36. Business Case van het project Brainport Oost

Kamerstuk 33 750 A, nr. 51 – Brief regering d.d. 21-11-2013

*Minister van Infrastructuur en Milieu, M.H. Schultz van Haegen-Maas
Geesteranus*

*37.– Reactie op het verzoek van het lid Van Tongeren om een schriftelijke
toelichting op de uitspraak van de rechtbank Rotterdam inzake de
snelheidsverhoging op de A13 te Overschie*

Kamerstuk 32 646, nr. 39 – Brief regering d.d. 22-11-2013

*Minister van Infrastructuur en Milieu, M.H. Schultz van Haegen-Maas
Geesteranus*