

Vergaderjaar 2009–2010

32 123 A

Vaststelling van de begrotingsstaat van het Infrastructuurfonds voor het jaar 2010

Nr. 79

¹ Samenstelling:

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

² Samenstelling:

Leden: Van Gent (GroenLinks), Van der Staaij (SGP), Poppe (SP), Snijder-Hazelhoff (VVD), ondervoorzitter, Depla (PvdA), Van Bochove (CDA), Koopmans (CDA), voorzitter, Spies (CDA), Van der Ham (D66), Van Velzen (SP), Vietsch (CDA), Aptroot (VVD), Samsom (PvdA), Boelhouwer (PvdA), Roefs (PvdA), Neppérus (VVD), Van Leeuwen (SP), Jansen (SP), Van der Burg (VVD), Van Heugten (CDA), Ouweland (PvdD), Bilder (CDA), Wiegman-van Meppelen Scheppink (ChristenUnie), Linhard (PvdA) en De Mos (PVV).
Plv. leden: Vendrik (GroenLinks), Van der Vlies (SGP), Polderman (SP), Remkes (VVD), Jacobi (PvdA), Pieper (CDA), Koppejan (CDA), Ormel (CDA), Koşer Kaya (D66), Leijten (SP), Schreijer-Pierik (CDA), De Krom (VVD), Vermeij (PvdA), Waalkens (PvdA), Vos (PvdA), Zijlstra (VVD), Langkamp (SP), Gerkens (SP), Elias (VVD), Schermers (CDA), Thieme (PvdD), Algra (CDA), Ortega-Martijn (ChristenUnie), Smeets (PvdA) en Agema (PVV).

Vervolg samenstellingen op pagina 2.

VERSLAG VAN EEN NOTAOVERLEG

Vastgesteld 16 december 2009

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat¹, de vaste commissie voor Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer², de vaste commissie voor Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit³, de algemene commissie voor Wonen, Wijken en Integratie⁴ en de vaste commissie voor Economische Zaken⁵ hebben op 14 december 2009 overleg gevoerd met minister Eurlings van Verkeer en Waterstaat en staatssecretaris Huizinga-Heringa van Verkeer en Waterstaat over **het MIRT 2010**.

Van het overleg brengen de commissies bijgaand stenografisch verslag uit.

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

De voorzitter van de vaste commissie voor Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer,
Koopmans

De voorzitter van de vaste commissie voor Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit,
Atsma

De voorzitter van de algemene commissie voor Wonen, Wijken en Integratie,
Van Gent

De voorzitter van de vaste commissie voor Economische Zaken,
Timmer

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

³ Samenstelling:

Leden: Van der Vlies (SGP), ondervoorzitter, Schreijer-Pierik (CDA), Atsma (CDA), voorzitter, Poppe (SP), Waalkens (PvdA), Snijder-Hazelhoff (VVD), Jager (CDA), Ormel (CDA), Koopmans (CDA), Van der Ham (D66), Van Velzen (SP), Samsom (PvdA), Van Dijken (PvdA), Neppéus (VVD), Jansen (SP), Jacobi (PvdA), Cramer (ChristenUnie), Koppejan (CDA), Graus (PVV), Zijlstra (VVD), Thieme (PvdD), Dibi (GroenLinks), Polderman (SP), Elias (VVD) en Linhard (PvdA).

Plv. leden: Van der Staaij (SGP), Mastwijk (CDA), Ten Hoopen (CDA), Luijben (SP), Tang (PvdA), Bilder (CDA), Biskop (CDA), Pieper (CDA), Koşer Kaya (D66), Van Leeuwen (SP), Eijsink (PvdA), Depla (PvdA), Kant (SP), Blom (PvdA), Ortega-Martijn (ChristenUnie), Van Heugten (CDA), Brinkman (PVV), Ten Broeke (VVD), Ouwehand (PvdD), Vendrik (GroenLinks), Lempens (SP), Dezentjé Hamming-Bluemink (VVD) en Van Dam (PvdA).

⁴ Samenstelling:

Leden: Van Gent (GroenLinks), voorzitter, Van der Staaij (SGP), Arib (PvdA), Poppe (SP), Weekers (VVD), ondervoorzitter, Dijsselbloem (PvdA), Depla (PvdA), Van Bochove (CDA), Koopmans (CDA), Van der Ham (D66), Vietsch (CDA), Sterk (CDA), De Krom (VVD), Algra (CDA), Verdonk (Verdonk), Jansen (SP), Ortega-Martijn (ChristenUnie), Wolbert (PvdA), Van der Burg (VVD), Van Heugten (CDA), Bouchibti (PvdA), Jasper van Dijk (SP), Thieme (PvdD) en Fritsma (PVV).

Plv. leden: Dibi (GroenLinks), Timmer (PvdA), Kant (SP), Blok (VVD), Bouwmeester (PvdA), Kraneveldt-van der Veen (PvdA), Haverkamp (CDA), Bilder (CDA), Pechtold (D66), Willemsen-van der Ploeg (CDA), Blanksma-van der Heuvel (CDA), Meeuwis (VVD), Neppéus (VVD), De Wit (SP), Voordewind (ChristenUnie), Heijnen (PvdA), Zijlstra (VVD), Van Haersma Buma (CDA), Leerdam (PvdA), Ulenbelt (SP), Bosma (PVV) en Karabulut (SP).

⁵ Samenstelling:

Leden: Van der Vlies (SGP), Schreijer-Pierik (CDA), Vendrik (GroenLinks), Ten Hoopen (CDA), Spies (CDA), Van der Ham (D66), Van Velzen (SP), Aptroot (VVD), Smeets (PvdA), Samsom (PvdA), Timmer (PvdA), voorzitter, Irrgang (SP), Jansen (SP), Biskop (CDA), ondervoorzitter, Ortega-Martijn (ChristenUnie), Blanksma-van den Heuvel (CDA), Van der Burg (VVD), Graus (PVV), Zijlstra (VVD), Besselink (PvdA), Gesthuizen (SP), Ouwehand (PvdD), Vos (PvdA), De Rouwe (CDA) en Elias (VVD).

Plv. leden: Van der Staaij (SGP), Jan Jacob van Dijk (CDA), Sap (GroenLinks), Van Vroonhoven-Kok (CDA), Aasted Madsen-van Stiphout (CDA), Koşer Kaya (D66), Ulenbelt (SP), Blok (VVD), Boelhouwer (PvdA), Kalma (PvdA), Kraneveldt-van der Veen (PvdA), Karabulut (SP), Luijben (SP), De Nerée tot Babberich (CDA), Wiegman-van Meppelen Scheppink (ChristenUnie), Atsma (CDA), Dezentjé Hamming-Bluemink (VVD), Bosma (PVV), Meeuwis (VVD), Van Dam (PvdA), Gerkens (SP), Thieme (PvdD), Heerts (PvdA), Algra (CDA) en Weekers (VVD).

Stenografisch verslag van een notaoverleg van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat, de vaste commissie voor Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, de vaste commissie voor Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit, de algemene commissie voor Wonen, Wijken en Integratie en de vaste commissie voor Economische Zaken

Maandag 14 december 2009

Aanvang 16.00 uur

Voorzitter: Jager

Aanwezig zijn 8 leden der Kamer, te weten:

Aptroot, Boelhouwer, Cramer, Van Gent, Jager, Koopmans, Roefs en Roemer,

en de heer Eurlings, minister van Verkeer en Waterstaat, en mevrouw Huizinga-Heringa, staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat.

Aan de orde is de (voortzetting van de) behandeling van:

- de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 15 september 2009 over het MIRT Projectenboek 2010 (32123-A, nr. 3);
- de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 10 november 2009 houdende beantwoording van vragen door de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat inzake het MIRT (32123-A, nr. 10);
- de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 30 november 2009 over uitkomsten Bestuurlijke Overleggen MIRT, najaar 2009 (32123-A, nr. 19);
- de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 8 december 2009 met de schriftelijke beantwoording van de vragen gesteld in eerste termijn van het notaoverleg MIRT op 7 december 2009 (32123-A, nr. 72);
- de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 3 juli 2009 ter aanbieding KiM-rapport Mobiliteitsbalans 2009 (31305, nr. 141);
- de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 31 augustus 2009 over verankering MobiliteitsAanpak in beleid (31305, nr. 150);
- de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 13 oktober 2009 over de kabinetsreactie op "De Randstad altijd bereikbaar" en "Acupunctuur in de hoofdstructuur" (31305, nr. 155);
- de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 6 oktober 2009 over de evaluatie Meerjarenprogramma Ontsnippering (MJPO) (29652, nr. 3);
- de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 3 november 2009 over aanbieding derde voortgangsrapportage over de Kabinetsambities Spoor (29984, nr. 204);

- de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 13 juli 2009 over toezegging MIRT-behandeling en stand van zaken motie-Koopmans - Sporendriehoek Noord-Nederland (27658, nr. 45);
- de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 20 oktober 2009 over directe treinverbinding van Groningen naar Maastricht (29984, nr. 203);
- de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 29 september 2009 houdende beantwoording van vragen van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat, vragen van het lid Cramer over de spoorlijn Breda-Utrecht gesteld tijdens het notaoverleg MIRT en beantwoording van vragen van de leden Cramer en Samsom over de spoorverbinding Breda-Utrecht (29984, nr. 202);
- de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 14 juli 2009 over de voortgangsrapportage Groot Onderhoud Hoofdwegennet eerste kwartaal 2009 (31700-A, nr. 121);
- de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 29 september 2009 over wijziging standpunt N61 Hoek-Schoondijke (27739, nr. 5);
- de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 14 oktober 2009 over standpunt over de wegutbreiding N18 Varsseveld-Enschede (32123-A, nr. 7);
- de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 13 juli 2009 over de voortgangsbrief Draaischijf Nederland (pakketstudies Ring Utrecht en Driehoek) (31089, nr. 54);
- de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 4 november 2009 over Randstadbesluiten: Noordvleugel Utrecht (31089, nr. 56);
- de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 30 juni 2009 over deelonderzoek Verkeer, onderdeel uitmakend van de Trajectnota/MER voor de A4 Delft-Schiedam (30561, nr. 15);
- de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 25 juni 2009 houdende antwoorden op vragen van de commissie over het rapport van Vrienden van Amelisweerd en de Natuur- en Milieufederatie Utrecht (NMU) (31700-A, nr. 99);
- de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 3 september 2009 over de A4 Delft-Schiedam (context van dit besluit, in relatie tot het brede pakket van maatregelen op het gebied van mobiliteit in de regio) (30561, nr. 17);

- de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 3 september 2009 over standpunt A4 Delft-Schiedam (30561, nr. 16);
- de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 12 oktober 2009 met een reactie op de motie-Agema over het Schelde-Seinekanaal (32123-A, nr. 5);
- de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 28 september 2009 over het aanbestedingsbeleid Rijkswaterstaat (29385, nr. 55);
- de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 16 juni 2009 over het verzoek om een reactie van de minister van Verkeer en Waterstaat op het artikel in Cobouw "Ideeënloket infrastructuur werkt niet" (31700-XII, nr. 70);
- de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 25 november 2009 inzake de aanbieding van de Nationale Mobiliteitsmonitor 2009 (29644, nr. 94);
- de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 17 november 2009 over Randstadbesluiten: Metropoolregio Rotterdam-Den Haag en Holland-Rijnland (31089, nr. 58);
- de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 11 november 2009 over de Zuidelijke Ringweg Groningen fase 2 (32123-A, nr. 11);
- de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 12 november 2009 over het plan van aanpak van de Nationale Markt en Capaciteitsanalyse (NMCA) (31305, nr. 163);
- de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 13 november 2009 over de beantwoording van vragen over het begrotingsonderzoek VenW 2010 en de reactie op de motie van het lid Koopmans over een goedkoper businessmodel voor de Nationale Databank Wegverkeergegevens (32123-XII, nr. 9) (32123-XII, nr. 10);
- de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 30 november 2009 over het jaarverslag Randstad Urgent ("Doorpakken met Randstad Urgent") (31089, nr. 66);
- de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 2 december 2009 over goedkeuring Ontwerp Tracé Procedures (OTB) A74 (32123-A, nr. 70);
- de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 4 december 2009 over eindresultaat Spoorse doorsnijdingen tweede tranche (32123-A, nr. 71);
- de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 4 december 2009 over de beleidsbrief nieuwe stations (31801, nr. 7);
- de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 4 december 2009 met de reactie op een aantal toezeggingen gedaan tijdens het AO Spoor van 24 september 2009 (29984, nr. 208);
- de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 7 december 2009 over de stand van zaken van de aangehouden motie-Vendrik/Koopmans inzake de N65 (32123-A, nr. 73);
- de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 8 december 2009 over de realisering van wegprojecten via de Wro (2009D62759);
- de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 8 december 2009 met het antwoord op de gewijzigde motie-Cramer/Roefs (31700-A,

- nr. 117) om de viaducten Regge 2 en Kruidenwijk op spoorcorridor Zwolle-Almelo dubbelsporig uit te werken (2009D62761);
- de brief van de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer d.d. 10 december 2009 met het plan van aanpak MIRT-Verkenning Randstad Sleutelprojecten (31089, nr. 68);
- de brief van de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer d.d. 14 december 2009 over de toezeggingen notaoverleg MIRT (32123-A, nr. 76);
- de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 11 december 2009 met het Planstudiebesluit zeetoeegang IJmond (2009D63728);
- de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 11 december 2009 met het Besluit gebiedsontwikkeling Twente (31936, nr. 17);
- de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 14 december 2009 met de beantwoording van vragen over de stand van zaken van het Nieuwe Sleutelproject Breda (2009D63964), en over:
 - de motie-Koopmans/Roefs over de RijnGouwelij-West (32123-A, nr. 21);
 - de motie-Koopmans c.s. over infrastructuur tussen regio's met krimp en regio's met hoge druk (32123-A, nr. 22);
 - de motie-Roefs/Koopmans over het centrumproject Emmen (32123-A, nr. 23);
 - de motie-Van der Staaij over scheepvaartwegen in en rond Natura 2000-gebieden (32123-A, nr. 24);
 - de motie-Wiegman-van Meppelen Scheppink over transparantie in het selectieproces van verkenningen in beleidsagenda's (32123-A, nr. 25);
 - de motie-Wiegman-van Meppelen Scheppink c.s. over een analyse in de NMCA van de inpassingskosten van rijksinfra op regionaal en lokaal niveau (32123-A, nr. 26);
 - de motie-Wiegman-van Meppelen Scheppink over de MKBA-systematiek (32123-A, nr. 27);
 - de motie-Vendrik over verschillende varianten van het verlagen van de maximumsnelheid (32123-A, nr. 28);
 - de motie-Vendrik over een klimaattoets waarbij per (MIRT-)project wordt aangegeven hoeveel uitstoot ermee gemoeid is (32123-A, nr. 29).

De **voorzitter**: Ik heet iedereen van harte welkom, in het bijzonder de minister en de staatssecretaris. Aan de orde is het vervolg van het notaoverleg van 7 december 2009. De vragen van de fracties in eerste termijn zijn door de bewindspersonen van Verkeer en Waterstaat schriftelijk beantwoord. Het debat met de minister van VROM en de minister voor WWI is op 7 december afgerond. Vandaag wordt er alleen nog met de minister en de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat overleg gevoerd. Wij starten met de tweede termijn van de Kamer. Indien de leden moties willen indienen, moeten zij dat in deze termijn doen. De spreektijden zijn bekend bij de fracties. Er gelden twee interrupties per fractie in deze termijn en zeven interrupties per fractie in de termijn van de regering.

De heer **Boelhouwer** (PvdA): Voorzitter. Een punt van

orde. Wij hebben een uitvoerige schriftelijke beantwoording gekregen. Ik kan mij voorstellen dat elke fractie nog wel enkele puntjes heeft waarop zij graag enige toelichting wil hebben. Zonder die toelichting zijn de fracties gedwongen om hierover moties in te dienen, die zij in de tweede termijn van de regering vervolgens weer moeten intrekken. Licht het niet meer voor de hand om een paar verhelderende vragen te mogen stellen aan de regering, in aanvulling op de schriftelijke antwoorden?

De **voorzitter**: Mijn voorstel is drie minuten extra per fractie waarin om eventuele verduidelijking gevraagd kan worden.

De heer **Koopmans** (CDA): Voorzitter. Ik denk dat de heer Boelhouwer hier een punt heeft. Ik denk voor een mogelijke derde termijn echter aan niet meer dan twee minuten. Het gaat dan om één motie of zo. Het is immers onzin om alles voor die derde termijn te bewaren. Bij sommige zaken is het echter net te bot om daarover direct een motie in te dienen. Bij andere zaken geldt: ik heb het antwoord gezien, ik snap het, maar ik ben het er niet mee eens en dien toch een motie in. Die verdeling wil ik kunnen maken. Die kan heel nuttig zijn.

De heer **Roemer** (SP): Voorzitter. Ik kan mij daar alleen in vinden als de derde termijn louter en alleen dient om alsnog een motie in te kunnen dienen die in tweede termijn achterwege is gebleven.

De **voorzitter**: Daar gaat het mij ook om. Waar aarzeling bestaat en overwogen wordt om een motie in te dienen, bestaat de mogelijkheid om in de tweede termijn een vraag te stellen. Op die punten bestaat vervolgens de mogelijkheid om nog een motie in te dienen in derde termijn.

Ik geef het woord aan de heer Koopmans voor zijn 29 minuten.

De heer **Koopmans** (CDA): Voorzitter. Ik dank de bewindslieden voor hun schriftelijke antwoorden op onze vragen in eerste termijn.

Ik wil allereerst nog even ingaan op de NMCA. Ik zit daar toch een beetje mee. De NMCA lijkt een beetje op een kroeg waar ik vroeger vaak kwam. Er stond een bord "morgen gratis bier". Dat vond ik een goed idee. Een dag later kwam ik er weer en hetzelfde bordje stond er weer. Toen wij de NMCA met elkaar bespraken, vonden wij het fantastisch dat wij dit allemaal van elkaar wisten en dat goede analyses zijn gemaakt. Op mijn aandringen is van de Mobiliteitsvisie nog een Mobiliteitsaanpak gemaakt. Daarna kregen wij weer de NMCA. De PvdA heeft recentelijk gezegd dat zij eigenlijk van mening is dat de nota Mobiliteit herschreven moet worden. Dat kan best, maar dat doen we dan in een volgende kabinetsperiode, want het staat niet voor niets in het regeerakkoord. Voor je het weet, blijven we alleen maar bezig met vergezichten. Van vergezichten is een ding helder en dat is dat ze allemaal vrij ver liggen. De CDA-fractie wil dat er knopen doorgehakt worden. Dat zeggen we ook in relatie tot de motie-Koopmans/Samson, waarin wij het MIRT verlengen. Daar maken wij ons toch zorgen over en daarom zijn we achteraf erg blij met de motie – hoewel ik de motie niet heb medeondertekend – van mevrouw Wiegman, die de vorige keer is ingediend. Daarin spreekt zij uit dat de criteria helder moeten worden op grond

waarvan wordt besloten tot nadere prioriteitsstelling in het MIRT. Wij willen hier herhalen dat wij het van belang vinden dat de Kamer in een vroeg stadium bij die prioriteitsstelling van het MIRT betrokken wordt. Ik zou daarover ook een harde toezegging van de minister en de staatssecretaris krijgen.

De duidelijkheid op de antwoorden met betrekking tot de N-wegen is een andere dan waarop ik gehoopt heb. Onze conclusie is toch dat van geval tot geval wordt vormgegeven aan verdere invulling van die weg. Er zijn geen nationale criteria over geformuleerd in de antwoorden. Over de baten en de lasten begrijp ik de antwoorden van de minister wel, maar ik begrijp tegelijkertijd dat er in tal van regio's onduidelijkheid is. Wil de minister voortaan bij elk project vooraf helder maken of er een baten-lastenbijdrage aan de orde is en niet tijdens een project? Dat geeft elke keer gedoe en – erger nog – gezeur, waarbij dat gezeur ook nog terecht is.

Wij hebben gevraagd of er vanuit Verkeer en Waterstaat geld naar het OostvaardersWold of het Wieringerrandmeer gaat. Het antwoord is ontkennend, maar klopt dat antwoord wel? Er gaan natuurlijk ook BDU-middelen naar de provincies Noord-Holland en Flevoland. Kan de minister bevestigen dat er geen geld gaat naar de aanpassing van de N240 of de situatie bij de brug bij de A7 vanuit de BDU-middelen? Hoe zit dat? Laat nog maar eens helder zijn dat wij dat niet willen. De BDU-middelen zijn namelijk bedoeld voor aanpassingen van de weginfrastructuur en niet voor ruimtelijke ontwikkelingen die het OostvaardersWold en het Wieringerrandmeer beide zijn.

Dan zit ik nog steeds met het punt van de natuurcompensatie. Ik heb de drie bewindslieden gevraagd om daarop te reageren. In de schriftelijke beantwoording las ik dat de minister van VROM erop terug zou komen. Het antwoord van de minister van VROM was dat zij het voor één jaar heeft bekeken voor haar eigen ministerie. Ik heb dus geen antwoord gekregen van de bewindslieden van Verkeer en Waterstaat en WWI. Misschien was de tijd te kort. Ik zou het kabinet toch willen vragen om dit uitgebreid en precies te onderzoeken en de Kamer daarover te rapporteren. Wij willen echt weten hoe het zit in 2007, 2008 en 2009 en misschien is het voor 2010 ook al te voorzien. Wat gaat er per project naar natuurcompensatie? Wij willen dat precies weten om daar een oordeel over te kunnen vellen.

Het antwoord op onze vraag over de wettelijk noodzakelijke inpassingsmaatregelen is onduidelijk. De minister geeft aan dat hij het niet precies kan laten weten. Hij heeft het over de noodzaak ervan als gevolg van wet- en regelgeving. Ik denk dat bij de besluitvorming, ook vanwege de financiering en het steeds nijpender tekort aan middelen, scherper moet worden aangegeven wanneer wij aan bovenwettelijke voorzieningen doen. Dan kunnen wij een scherper debat hebben met de regio's over de vraag wie wat betaalt.

Over het Programma Hoogfrequent Spoor hebben wij één vraag gesteld en daar is een heel A4'tje aan antwoord op gekomen. Dat antwoord heb ik extra goed gelezen. De minister heeft veel begrip voor de problemen die dreigen te ontstaan voor bijvoorbeeld Bostel. Wij hadden Vught al genoemd. De toezeggingen die de minister doet in het antwoord gaan alleen over de spoorveiligheid, maar daar maakte ik mij het minst zorgen over. Dat is in dit land immers goed geregeld. Wij maken ons meer zorgen over de leefbaarheid. Het moet

niet het Programma Hoogfrequente Sluiting van spoorwegovergangen worden. Daarom dien ik de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de minister de aanpak van de N65 en de A58 bundelt in één startbeslissing;

overwegende dat een groot deel van de problemen in en rond Vught niet alleen betrekking heeft op de verkeersafwikkeling maar ook op het feit dat Vught door rijksinfrastructuur gevierendeeld wordt;

verzoekt de regering, in een separate studie naar aanleiding van de projecten N65, A58 en het PHS concreet in te gaan op de wijze waarop de negatieve effecten van de infrastructurele vierdeling van Vught kunnen worden verminderd,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Koopmans en Roefs. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund. Zij krijgt nr. 33 (32123-A).

De heer **Koopmans** (CDA): Daar moet ik nog twee dingen aan toevoegen. Ik ga er ten eerste van uit dat die startbeslissing voor de N65 binnen een maand of drie genomen wordt. Dat wil ik nog even specifiek van de minister horen. Ten tweede merk ik op dat dit een voorbeeld is van hoe de problematiek van de PHS valt. Daarom heb ik ook nog een volgende motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat het MIRT-project Programma Hoogfrequent Spoor (PHS) tot een forse verhoging van het aantal treinbewegingen zal leiden;

overwegende dat in een aantal plaatsen, zoals Vught en Boxtel, de stedelijke kern doorsneden wordt door één of meerdere spoorlijnen;

overwegende dat de stedelijke bereikbaarheid en de leefbaarheid in dit soort kernen met de huidige dienstregeling al onder druk staat doordat de overwegen in deze kernen al zeer frequent gesloten zijn;

verzoekt de regering om bij de nadere invulling van het project PHS expliciet in te gaan op het behoud van de stedelijke bereikbaarheid en de stedelijke leefbaarheid en concrete voorstellen te doen om deze ook na invoering van PHS op een aanvaardbaar niveau te houden,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Koopmans en Boelhouwer. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund. Zij krijgt nr. 34 (32123-A).

De heer **Koopmans** (CDA): Mijn volgende motie is meer algemeen, maar tegelijkertijd ook specifiek. Er is een tekort aan geld. Dit blijkt ook voortdurend tijdens dit overleg. Daarom heeft de fractievoorzitter van het CDA tijdens de algemeen politieke beschouwingen aandacht gevraagd voor de tweede westelijke oeververbinding. Ik heb daarvoor in eerste termijn ook al aandacht gevraagd. Daarom de volgende motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

verzoekt de regering, te starten met de voorbereiding van de aanleg van een tweede westelijke oeververbinding in een publiek-private samenwerking met de regio Rotterdam en het Havenbedrijf waarbij de financiering geschiedt door de inzet van een versnellingsprijs (tol),

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Koopmans en Aptroot. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund. Zij krijgt nr. 35 (32123-A).

De heer **Koopmans** (CDA): De reactie van het kabinet over de N23 is teleurstellend. Ik heb vorig jaar een motie over de N23 ingetrokken nadat de minister een heel eind met mij was meegegaan. Hij schrijft nu echter dat de N23 landelijk geen hoge prioriteit heeft vanwege het sterke regionale karakter.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Voorzitter. Het is nu een beetje een rommeltje in mijn stukken. Excuses daarvoor, maar ik wil nog een vraag stellen aan de heer Koopmans over de N65, als u mij dat toestaat.

De **voorzitter**: Als de heer Koopmans dat ook toestaat?

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Dat dacht ik wel. De heer Koopmans weet natuurlijk nog als de dag van gisteren dat de leden Vendrik en Koopmans eerder een motie hebben ingediend over de N65 en die later hebben aangehouden. De crux was dat er bij de inpassing niet alleen rekening zou worden gehouden met de verkeersaspecten, maar ook met de leefbaarheid- en milieuaspecten. Wij hebben nu een wat onbevredigend antwoord van de minister ontvangen. Ik mag toch aannemen dat dit aspect voor de heer Koopmans nog steeds boven aan zijn lijstje staat, ondanks de andere motie die hij nu heeft ingediend? Ik zal er straks nog een vraag over stellen, maar het lijkt mij belangrijk dat de heer Koopmans dit ook nog even tegen de minister zegt, want samen staan wij sterker.

De heer **Koopmans** (CDA): De opvattingen die de CDA-fractie vorig jaar had, heeft zij dit jaar ook nog.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Dat is nieuws en ik ben blij ...

De heer **Koopmans** (CDA): Dat is geen nieuws, mevrouw Van Gent. Ik meen het oprecht in dit geval. Mijn naam staat nog steeds onder de motie-Vendrik/Koopmans die door de heer Vendrik naar aanleiding van de opmerkingen van de minister later is aangehouden. Ik heb dit nog eens specifiek voor Vught in een motie vastgelegd, omdat daar sprake is van grote problemen. Dit betekent niet dat ik een andere beweging zou willen maken met betrekking tot de N65.

Het antwoord van de minister over de noodbrug in de N65 lijkt positief en terecht, maar daarna volgt er een lijstje van wensen dat bij mij de vrees oproept dat die brug van € 150.000 die de gemeente Haaren heeft bedacht uiteindelijk wel 1,5 mln. zal kosten. Ik heb vorige keer al gezegd dat dit lijstje waarschijnlijk door de lokale commandant van Rijkswaterstaat is opgeschreven. Het is niet de bedoeling dat die brug zo duur wordt. De minister schrijft dat de fietstunnel in Vught over drie jaar klaar is. Dat is prima en iedereen in de regio juicht dit toe, maar men zou toch graag zien dat het in de komende drie jaar ook wat veiliger wordt op dat kruispunt waar wij met zijn allen hebben gestaan. Ik heb al gezegd dat ik mijn motie over de N23 heb aangehouden. Nu schrijft de minister in zijn antwoord dat die weg een sterk regionaal karakter heeft. Wij geloven ook in de robuustheid van die weg in relatie tot de A1. Wij geloven ook heel sterk in juist de economische bijdrage die deze weg kan leveren aan dit gebied. De huidige bijdrage van 13 mln. voor wat de minister "één kraal" noemt, is naar mijn mening wel een heel magere ketting. Ik heb daarom samen met mevrouw Roefs een amendement opgesteld waarin wij 22 mln. erbij doen. Daardoor wordt de ketting iets interessanter. Tegelijkertijd zeggen wij de minister – ik hoop niet dat ik dit opnieuw in een motie moet vastleggen – dat wij ook de rest willen. De minister moet er in de komende twee jaar de tijd voor nemen om dit goed te regelen, tot aan de begroting voor 2012. Wij willen deze zaak geregeld hebben, overigens onder het voorbehoud dat de 180 mln. die de regio zelf heeft gereserveerd, paraat gehouden kan worden voor deze weg.

Het antwoord op onze vraag gesteld over de TEN-subsidie is een beetje onduidelijk. De minister wil voor 36 mln. twee weefvakken toevoegen aan de A1 en een fly-over realiseren. Hij zegt echter dat hij pas een subsidieaanvraag kan indienen als scope, urgentie en kosten helder zijn. Waarom ook in dit geval wachten op NMCA, zoals de minister schrijft? Ik vind dit echt een voorbeeld van "morgen gratis bier". In de LMCA hebben wij al over de urgentie van deze weg kunnen lezen. De vraag of de TEN-subsidie voor de A74 is aangevraagd, is nog niet beantwoord. Dat antwoord ontvang ik graag alsnog in tweede termijn.

Vervolgens een opmerking over de N35, een weg die zoals bekend binnen onze fractie royale aandacht heeft. Ik zag vandaag in de Stentor dat collega Van Hijum daar behartigenswaardige dingen over heeft gezegd, die ik nu herhaal. Het is goed dat de minister een concrete planning heeft gegeven voor het traject Zwolle-Wijthmen. Er leven in de regio nog wel zorgen of er

genoeg capaciteit is voor de uitwerking van het gedeelte Wierden-Nijverdal. Kan de minister garanderen dat de capaciteit die nodig is voor de N35 wordt vrijgemaakt? Wij willen niet pas besluitvorming in 2012, maar eerder, in 2011. Als de capaciteit een probleem is, kan die worden ingehuurd in de regio. Men kan het samen doen met de regio, maar in elk geval mag de capaciteit geen reden zijn om later te starten, want het geld ligt klaar. Wij hebben crisis in dit land. Via de Crisis- en herstellwet zijn wij bezig met eigen projecten en via het Voorjaarsakkoord hebben wij besloten om gelden eerder te besteden. Voor dit project ligt het geld klaar. Laten wij er dus voor zorgen dat het uitgegeven kan worden. Voor het ontbrekende deel Wijthmen-Nijverdal willen wij een impuls geven. Om die reden is in het door mevrouw Roefs en mijzelf ingediende amendement op stuk nr. 31 5 mln. opgenomen voor een studie. Daarmee zetten wij dit project op de agenda en zeggen wij dat dit een eerste stap is. De studie moet gemaakt worden en wij gaan ervan uit dat de rest, als de studie klaar is, geregeld wordt.

De minister heeft de motie over de RijnGouwelijn al eerder ontraden. Nu heeft de staatssecretaris ook nog geschreven dat een kosteneffectieve exploitatie pas mogelijk is vanaf 15.000 reizigers per dag. Om die reden wil zij pas geld uittrekken voor het deel naar Noordwijk zodra ook daar sprake is van 15.000 reizigers per dag. Heeft de staatssecretaris dit criterium ook gebruikt bij het uitdelen van de gelden voor decentraal ov, zoals de trams in Amsterdam-West? Vervoeren die ook allemaal meer dan 15.000 reizigers? Graag ontvangen wij een antwoord op deze vraag. Geldt dat ook voor het laatste stukje? Het zijn wel leuke criteria, maar de staatssecretaris gelooft toch niet dat ook tussen de laatste twee stations van die lijn 15.000 mensen in de tram zitten? Natuurlijk niet! Wij zeggen dus tegen de staatssecretaris en de minister: gewoon doen, want die motie is echt fantastisch, ook voor u, want de minister van Financiën moet immers de portemonnee trekken. Ik begrijp daarom niet dat de minister en de staatssecretaris niet veel enthousiaster zijn over onze motie.

Wij vinden dat de minister te voorzichtig blijft opereren ten aanzien van de RijnlandRoute. Wij snappen dat hij redeneert – ik hoor het de minister bijna zo zeggen – potjandorie, voor deze weg leg ik er al 422 mln. bij. Daarmee lijkt de minister toch te suggereren dat het voor een deel een regionale weg is. De RijnGouwelijn-West is voor een deel de N11-West, een weg die oorspronkelijk een rijksweg is. Deze weg is echter van nationale importantie.

Bij Valkenburg, Rijnsburg, Katwijk en Leiden leggen wij een enorme woningbouwopgave neer. Deze opgave is half zo groot als die van Almere, maar bij Almere roept zo'n beetje iedereen in de Kamer dat er miljarden bij moeten. De RijnlandRoute is een vergelijkbaar project, maar ondanks de forse bijdrage van de minister – waarvoor overigens dank – kan die niet ongefaseerd worden aangelegd. Ik zou graag zien dat met behulp van de exploitatie en de middelen van het GOB een ongefaseerde aanleg mogelijk wordt. Het is prima dat wij nu een eerste stap zetten, maar het is niet genoeg. Mevrouw Roefs gaat hierover dan ook een interessante motie indienen. Overigens heb ik in concept ook een heel interessante motie van de heer Van der Staaij gezien, een motie waarin eveneens wordt aangedrongen op een ongefaseerde aanleg.

Het is goed om van de minister te horen dat Rijkswaterstaat de plannen van de gemeente Den Haag voor de A12, het VCP, gaat doorrekenen. Overigens zou ik zelf liever spreken over een Verschrikkelijk Chaotisch Plan. Is het mogelijk dat deze analyse voor 1 maart gereed is? Ik heb verder in het vorige overleg al gezegd dat dit project een voorbeeld is van een project waarbij een gezamenlijke aanpak ontbreekt. Ik kan daarvan nog een voorbeeld geven.

Ongetwijfeld net als mijn collega's ben ik bestookt door mensen die betrokken zijn bij het Nieuw Sleutelproject Breda. De NS doet daar weer eens ingewikkeld over een station. Overigens doet de NS ook hier, geheel ten onrechte, of het zijn station is. De NS denkt namelijk dat alle stations van de NS zijn! Misschien moeten wij het hierover nog maar eens in een algemeen overleg hebben, maar ik blijf het vreemd vinden dat de NS doet alsof het zijn stations zijn, ook al zijn die stations met gemeenschapsgeld gebouwd. Die stations zijn helemaal niet van de NS. Die stations zijn van ons allemaal! Het kan dan ook niet dat de NS probeert om fietsen uit stations te houden.

Bij de integrale aanpak van het NSP Breda is zo'n beetje iedereen betrokken, maar toch zegt de NS: wij willen er geen fietsen in hebben. De NS probeert zelfs een gootje tegen te houden. Gekker moet het echt niet worden. Ik heb hierover een interessant mailtje ontvangen en ik overhandig dat mailtje graag aan de eerstverantwoordelijke: de minister van VROM. Ik ben bang dat zij er niet vrolijk van zal worden.

De minister van VROM is ook verantwoordelijk voor de geluidsschermen bij Vleuten. Ik heb daarover een vergelijkbare mail ontvangen. Omdat de minister er niet is, kan ze niet op dat mailtje ingaan. Het is echter een ander voorbeeld van niet-integrale problematiek: als die schermen 100 meter worden verplaatst, zou iedereen tevreden zijn en als dat niet gebeurt, zijn heel veel mensen ongelukkig.

Ik wil de voorzitter vragen om ook deze mail aan de minister te doen toekomen.

De **voorzitter**: Ik zal ervoor zorgen dat beide mailtjes naar de minister worden doorgestuurd.

De heer **Koopmans** (CDA): Voorzitter. De N381, de weg van gedeputeerde Adema. Ik begrijp waarom de minister erop wijst dat het een provinciale weg is. De provincie heeft voor deze weg inmiddels 140 mln. beschikbaar gesteld, maar desondanks is het volgens de minister aan het provinciebestuur om deze weg nog verkeersveiliger te maken. Ik denk dat het goed is dat de minister samen met de provincie beziet of een herschikking...

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Voorzitter! Een verhelderende vraag. Gaat het om de centrale as?

De heer **Koopmans** (CDA): Die weg bedoel ik niet, want die wordt al op een goede manier aangelegd. Mijn vraag aan de minister is of het mogelijk is om daarvoor met de regio toch iets te vinden, vanuit de BDU-middelen of wat dan ook. Het zou jammer zijn om 140 mln. uit te geven zonder het echt verkeersveilig te maken. Zijn daar gezamenlijke prioriteitstellingen in mogelijk?

De **voorzitter**: Het woord is aan mevrouw Roefs. Zij

heeft samen met de heer Boelhouwer 39 minuten spreektijd.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Voorzitter. Ik dank de bewindslieden voor de snelle beantwoording van de vragen die in eerste termijn gesteld zijn. Het zal u echter niet verbazen dat de PvdA-fractie nog niet helemaal tevreden is. Allereerst is er op twee vragen geen antwoord gekomen. Ik heb geen reactie gezien van de minister op het uitblijven van de ondertekening van het OTB A74 door minister Cramer. Ook heb ik geen antwoord gekregen van de staatssecretaris op mijn vraag over de niet voor 2012 in te zetten middelen voor de fietsenstallingen bij stations.

Overduidelijk blijkt dat ongelooflijk doorgepakkt wordt bij het realiseren van nieuwe infrastructuur. Wie had het eigenlijk over een kabinet zonder daadkracht? Niet bij deze minister. Er worden heel wat akkoorden gesloten met de regio en de uitvoering wordt versneld aangepakt. Wel wordt duidelijk dat wij geen eenduidige afspraak hebben over wat wettelijke en bovenwettelijke inpassingen zijn en wie daarvoor de portemonnee moet trekken: het Rijk of de regio. Alle projecten op een rijtje zettend, kan ik er geen lijn in ontdekken. Er wordt ook wel gezegd dat je dat eigenlijk niet moet willen omdat het in het overleg met de regio's ook een spel van geven en nemen is. Ik hoor graag hoe de minister daarover denkt.

In diverse AO's over de A74 heeft de minister gezegd dat hij de situatie ruimhartig zal bekijken. Betekent "ruimhartig" bovenwettelijk? Komt hij ook met geld over de brug? Wij hebben daar nog vragen over. Uit de zienswijze van Venlo zal blijken dat deze gemeente zich vooral zorgen maakt over de geluidsoverlast met name in de wijk Meulenveld. Daar is geen enkele geluidswering voorzien in tegenstelling tot de overkant van de Zuiderbrug waar de Molenbossenflat beschermd wordt met een geluidsscherm van 8 meter. Ook de situatie van het gedeelte de Boekend/Zaarderheiken aan de Blerickse kant zou wel eens zorgwekkend kunnen zijn. Ik dien daarom de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de minister van VenW heeft toegezegd, de inpassing van de A74 ruimhartig te benaderen;

constaterende dat in het OTB slechts voorzien is in geluidswerende voorzieningen aan de kant van de Molenbossenflat, zijnde een geluidsscherm van 8 meter;

constaterende dat geen voorzieningen zijn getroffen aan de andere kant ten behoeve van de wijk Meulenveld;

constaterende dat tussen de Boekend en knooppunt Zaarderheiken, voor de Blerickse kant geen voorzieningen zijn gepland;

verzoekt de regering, nadrukkelijk kennis te nemen van de zienswijze op het OTB van de gemeente Venlo en de toezegging gestand te doen om de geluidssituatie ruimhartig te bekijken,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Roefs, Koopmans en Aptroot. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund. Zij krijgt nr. 36 (32123-A).

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Voorzitter. Deze motie is expres door de fracties van de PvdA, het CDA en de VVD ingediend omdat morgen bekend wordt dat de gemeentelijke fracties van deze drie partijen het nieuwe college vormen in Venlo.

De **voorzitter**: Volgens mij wordt dat vandaag al bekend.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Voorzitter. Een wat algemener punt betreft het voldoen aan geluidsnormen. Volgens mij hebben wij afgesproken dat als de werkelijkheid anders is dan de modellen aangeven, wij herstelmaatregelen nemen. Ik begrijp dus niets van de reactie op mijn vraag over de situatie bij de A59. Nu kan het ministerie laten zien dat als normen overschreden worden, er opgetreden wordt. Vindt de minister de metingen van de provincie Brabant wellicht niet afdoende? Is hij het ermee eens dat uitgezocht moet worden waarom de modellen in dit geval niet voldeden? Ik dien op dat punt de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat er op de A59, vanwege geluidsoverlast, inmiddels overgegaan is tot snelheidsverlaging naar 100 km/u, hoewel dat volgens de berekeningsmodellen niet nodig zou zijn;

overwegende dat metingen door de provincie Brabant aantonen dat in werkelijkheid de normen nog steeds overschreden worden;

verzoekt de regering, kennis te nemen van het onderzoek van de provincie Brabant en te onderzoeken welke passende maatregelen genomen kunnen worden;

verzoekt de regering, te onderzoeken hoe in het geval van de A59, de verschillen tussen het berekende en het daadwerkelijke geluidsniveau te verklaren zijn, en de Kamer voor het eerstvolgende MIRT-overleg daarover te informeren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Roefs, Cramer en Koopmans. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund. Zij krijgt nr. 37 (32123-A).

Mevrouw **Roefs** (PvdA): De RijnlandRoute. Het moet de minister duidelijk zijn dat wij, en met ons veel andere fracties, niets zien in een gefaseerde aanpak. Wij begrijpen dat wij dat op dit moment niet met een motie

kunnen afdwingen, maar wij verwachten wel een gunstige beslissing in die richting bij het volgende landsdelig overleg. Wij vragen de minister om nog eens kritisch te kijken naar het regionale aandeel van het hele project. Het gaat hier om de verbinding tussen de A4 en de A44 en niet over de verbreding van de A4 Prins Clausplein. Alle risico's bij de provincie neerleggen, schijnt ook niet afgesproken te zijn bij het landsdelig MIRT-overleg. Wij weten dat provincie, regio en bedrijfsleven nog willen en kunnen bijdragen. Vandaar de volgende motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat er een grote voorkeur bestaat om de RijnlandRoute in één keer aan te leggen;

overwegende dat het project RijnlandRoute meer omvat dan alleen de verbindingsweg tussen de A4 en de A44;

overwegende dat provincie, regio en Rijk het nog niet eens zijn over de toedeling van de ambtelijke kosten en de risicoverdeling;

overwegende dat er nog onduidelijkheid bestaat over de grondexploitatie van voormalig vliegveld Valkenburg;

overwegende dat provincie, regio en bedrijfsleven te kennen hebben gegeven, nog een financiële bijdrage te willen leveren;

verzoekt de regering, bij het volgende MIRT-overleg, voorjaar 2010, te komen met een gedragen voorstel voor de aanleg van de RijnlandRoute in één keer, rekening houdend met het feit dat het hier gaat om een project waarbij de ontsluiting integraal onderdeel uitmaakt van de totale ontwikkeling van voormalig vliegveld Valkenburg,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Roefs, Koopmans en Cramer. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund. Zij krijgt nr. 38 (32123-A).

Mevrouw **Roefs** (PvdA): De ring Utrecht. De PvdA-fractie blijft bij haar verzoek via de reeds aangenomen motie om de Kracht van Utrecht volwaardig mee te nemen in de tweede fase MER. Pas dan worden de plannen uitgebreid doorgerekend. Uit het rapport op hoofdlijnen uit de eerste fase van de MER van Goudappel Coffeng blijkt dat de Kracht van Utrecht beter presteert dan wegvarianten als het gaat om reistijdverlies, het aantal congestiepunten en milieueffecten. Er kan dan beter worden gekeken naar de uitwisselbaarheid van wegenplannen en ov-maatregelen en het geeft inzicht in baten die nu nog niet zijn onderzocht.

In de eerste fase MER zijn de milieuprestaties en de prestaties op het vlak van ruimtelijke ordening niet onderzocht. Wij hopen dat deze in de MER tweede fase

boven tafel zullen komen. Het zou bijvoorbeeld zo maar kunnen zijn dat, als wij ruimtelijk slim inrichten, de tramringlijn die de A12-zone Rijnenburg en Papendorp kan ontsluiten, kostenneutraal kan worden geëxploiteerd. Alleszins de moeite waard dus om te onderzoeken. In de geest van Elverding past het bovendien niet om bij het bepalen van het voorkeursalternatief een grote groep van je te vervreemden. Wij willen dus graag onverkorte uitvoering van de aangenomen motie.

De heer **Koopmans** (CDA): Ik hoor het betoog van mevrouw Roefs, maar wij hebben niet alleen met de geest van Elverding te maken bij dit overleg, maar ook met de geest van Wouter Bos. Alleen de ov-investeringen voor de Kracht van Utrecht bedragen al 6,5 mld. Het is dus de vraag hoe serieus het is om het alternatief erbij te betrekken, volledig op de manier zoals mevrouw Roefs het formuleert.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Of het inderdaad dat bedrag is, valt nog maar te bezien. Er zijn immers heel veel dingen meegerekend die eerder al hadden moeten worden uitgevoerd, bijvoorbeeld de ontsluiting van Leidsche Rijn. Ik noem maar iets als voorbeeld van hoe het niet zou moeten. Ik heb heel bewust gezegd dat er beter kan worden gekeken naar de uitwisselbaarheid van wegenplannen en ov-maatregelen. De vorige keer heb ik al aangegeven dat wij niet zo maar zeggen dat er geen enkele weg moet komen. Ik vind echter wel dat De Kracht van Utrecht duidelijker zou kunnen aangeven of inwisselbaarheid nog mogelijk is en of op sommige plekken kiezen voor ov beter zou zijn, ook misschien wel beter voor het milieu. De motie daarover is ook niet voor niets aangenomen. Wij vinden dus echt dat dit goed in kaart gebracht moet worden. Vervolgens nemen wij daarover een beslissing. Wij hebben het hierbij evenwel gewoon over een voorkeursvariant. De tweede fase van de MER moet dan ook doorlopen worden.

De heer **Koopmans** (CDA): Begrijp ik goed dat u met "inwisselbaarheid" bedoelt dat wat u betreft het budget wel staat?

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Hierover heb ik de vorige keer al gezegd dat wij dit op zich in Nederland een beetje vreemd geregeld hebben. Ik ga er niet zo maar van uit dat wij ergens super veel extra budget vandaan kunnen halen. De vorige keer heb ik ook gezegd: kan het een beetje meer "weg" en een beetje minder "ov"? Eh ... sorry, ik bedoel het omgekeerde. Vandaar dat ik gezegd dat bijvoorbeeld heel goed nagegaan moet worden of de ringlijn met de tram niet een veel betere ontsluiting kan betekenen van het nieuwe gedeelte Rijnenburg dan dat wij daar weer met wegen aan de gang gaan. Voorzitter. Hoewel volgens mij alle fracties hebben aangegeven dat zij wat de N65 betreft geen koppeling wensen met de A67 en de A58, heeft de minister alleen de A67 losgekoppeld. Wij zijn er nu niet zeker van of met die koppeling de gebiedsgerichte aanpak van de N65 wel uit de verf komt. Het gaat namelijk niet alleen over verkeer, maar ook over leefbaarheid, ecologie en economie. Ook gaat het hierbij om een langetermijnoplossing. Het is prachtig dat de tunnel in Vught en de fietsbrug in Haren er komen, maar die vallen dus niet onder een langetermijnoplossing. Daarom hebben wij de motie hierover van het CDA mede ondertekend.

De PvdA heeft ook een amendement mede ondertekend, waarin studiekosten voor de N35 Wijthmen/Nijverdal en de volgende kraal in de N23, de Westfrisiaweg, gerealiseerd kan worden. Wij vinden het heel belangrijk dat wij een goede start maken met de N35. De gewenste duidelijkheid over de A1 en de A1-zone willen wij vastleggen in de volgende motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de capaciteitsuitbreiding van de A1 en de integrale gebiedsontwikkeling van de zone rond de A1 van cruciaal belang zijn voor de ruimtelijk-economische ontwikkeling van het landsdeel Oost;

overwegende dat in het huidige economische klimaat snelheid van besluitvorming door Rijk en landsdeel Oost van groot belang is om met investeringen in infrastructuur en gebiedsontwikkeling de ruimtelijk-economische structuurversterking te bewerkstelligen;

voorts overwegende dat de A1 een belangrijke verbinding vormt tussen de Randstad en het Duitse en Oost-Europese achterland van Nederland;

verzoekt de regering:

- zich maximaal in te spannen om in het voorjaar 2010 een besluit te kunnen nemen over de planstudie A1 tussen Apeldoorn-Zuid en Twente (knooppunt Azelo);
- zich maximaal in te spannen om in het voorjaar 2010 op basis van de dan beschikbare gegevens een voorkeursbeslissing te nemen over de integrale gebiedsontwikkeling van de A1-zone inclusief de capaciteitsuitbreiding Apeldoorn-Azelo,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Roefs en Koopmans. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund. Zij krijgt nr. 39 (32123-A).

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Voorzitter. Tot slot merk ik het volgende op. Aangezien ministers Eurlings en Cramer inmiddels een standpunt hebben ingenomen ter zake van de aanpassing van de N18 Groenlo-Enschede en daarvoor een breed draagvlak bestaat, verzoeken wij de minister, dit gedeelte van de N18 op te nemen in de Crisis- en herstelwet. Vandaar de volgende, laatste motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat er in de Mobiliteitsaanpak voor vijf N-wegen – waaronder de N18 – de ambitie is vastgelegd om deze wegen goed te laten functioneren in een

robuust netwerk en om de wegen daar waar mogelijk op te waarderen naar 100 km/u;

constaterende dat uit de brief van het kabinet over het standpunt N18 van 14 oktober 2009 blijkt dat kabinet en het landsdeel Oost overeenstemming hebben bereikt over het tracé en de financiering van de N18 teneinde de snelheid tussen Groenlo en Enschede te verhogen naar 100 km/u en de verkeersveiligheid tussen Enschede en Varsseveld aanmerkelijk te verbeteren;

overwegende dat met het oog op de economische omstandigheden waarin Nederland zich bevindt, het van het grootste belang is dat investeringen in nationale infrastructuur, zoals de N18, worden versneld;

voorts overwegende dat de N18 aan alle voorwaarden voldoet om aan de projectenlijst van de Crisis- en herstelwet te worden toegevoegd;

verzoekt de regering, de verhoging van de snelheid en de verbetering van de verkeersveiligheid en leefbaarheid van de N18 tussen Groenlo en Enschede naar 100 km/u en de verbetering van de verkeersveiligheid en leefbaarheid van de N18 tussen Groenlo en Varsseveld aan bijlage II, onder onderdeel E, van de Crisis- en herstelwet toe te voegen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter: Deze motie is voorgesteld door de leden Roefs en Koopmans. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund. Zij krijgt nr. 40 (32123-A).

Mevrouw Van Gent (GroenLinks): Ik heb toch wel een vraag. Als ik mevrouw Roefs zo hoor, wordt het wel heel veel scheuren door de polder. Daar komen extraatjes bij. Mevrouw Hamer heeft alleen tijdens de algemene politieke beschouwingen gezegd dat de PvdA-fractie onderwijs boven asfalt verkiest als het gaat om extra geld voor scholen of autowegen. Ik heb begrepen dat de PvdA sinds afgelopen weekend de Partij van de Aanpak is, maar ik hoop toch niet de Partij van het Asphalt. Ik ben dus erg benieuwd waarin de PvdA-fractie gaat schrappen als het gaat om het aanleggen van nieuwe autowegen. Heeft mevrouw Roefs daar nog ideeën over?

Mevrouw Roefs (PvdA): Mevrouw Van Gent was vorige week maandag niet aanwezig, maar toen ...

Mevrouw Van Gent (GroenLinks): Ik ben wel geïnformeerd!

Mevrouw Roefs (PvdA): Oké. Dan heeft mevrouw Van Gent wellicht ook gehoord dat de Partij van de Arbeid heeft gezegd, in het kader van de heroverwegingen absoluut geen moties te zullen ondertekenen die verdergaan dan het jaar 2010. We zijn bezig met het uitvoeren van het MIRT dat al vastligt. Ik heb niet de illusie dat mijn fractie hier erg veel extra wegen ten tonele heeft gevoerd; hooguit zaken die zij wil versnellen. Mevrouw Van Gent was net zeer tevreden over mijn inbreng over de Kracht van Utrecht. Dat zorgt er dus alleen maar voor dat ik dat daarmee heel duidelijk neerzet.

Mevrouw Van Gent (GroenLinks): Toch heb ik nog een vraag. We krijgen straks de brede heroverwegingen. Dan kan het goed zijn dat er min 20% asfalt moet komen. Ik zou dat niet erg vinden. Zo meteen noem ik ook een aantal keuzes. Ja, minister Eurlings denkt ook: ik ga nu even opletten. Als je bijvoorbeeld moet kiezen tussen asfalt en ov, heb je het natuurlijk wel ergens over. Ik hoor graag van mevrouw Roefs of zij kiest voor asfalt, ov of onderwijs. Over dat laatste is mevrouw Hamer zelf begonnen tijdens de laatste algemene politieke beschouwingen. Daarom wil ik graag weten waar de PvdA-fractie in dezen staat. Dan kan minister Eurlings daar een beetje op anticiperen.

Mevrouw Roefs (PvdA): De Partij van de Arbeid-fractie heeft heel duidelijk gezegd dat onderwijs buiten de heroverwegingen moet blijven.

Mevrouw Van Gent (GroenLinks): Dat is flauwekul, want dat heb ik net ...

De voorzitter: Mevrouw Van Gent. Dat was uw interruptie met vervolgvraag.

Mevrouw Van Gent (GroenLinks): Dat heb ik net aangegeven, maar ik krijg gewoon geen antwoord.

De voorzitter: Dat zijn de interrupties en mevrouw Roefs heeft haar antwoord gegeven, lijkt me.

Mevrouw Van Gent (GroenLinks): U moet erop toezien dat er antwoord gegeven wordt.

De voorzitter: Dat heb ik ook gedaan. Mevrouw Roefs geeft aan dat dit haar antwoord is.

Mevrouw Van Gent (GroenLinks): Dat is een waardeloos antwoord, voorzitter! Dat vindt de minister ook. Dat zie ik zo.

De voorzitter: Dan krijgt u straks misschien nog antwoord van de minister. De minister gaat zich in de pauze wellicht onderhouden met mevrouw Roefs, als u dat zo ziet.

De heer Boelhouwer (PvdA): Voorzitter. In de eerste plaats dank ik de regering, ook voor de snelle beantwoording. Het wordt tijd voor felicitaties, want gisteren heeft er voor het eerst een echte hogesnelheidstrein door Nederland gereden. De minister heeft eerder al een proefrit meegemaakt, maar het echte record met echte passagiers is gisteren al gevestigd. Dat is absoluut een felicitatie waard. Ik hoop dat dit ook de aanzet is om andere hsl-plannen die wij hebben en die ook al zo lang op de plank liggen, snel ten uitvoer te brengen. Dan denk ik bijvoorbeeld aan de verbinding tussen Breda en Den Haag en alle andere afgesproken verbindingen. Station Breda is er helemaal voor ingericht. Er zijn dure fly-overs gemaakt om van het hsl-systeem op het Nederlandse spoorwegnet te komen, dat links respectievelijk rechts rijdt. Dat moet ook een keer tot gelding komen en daar moet ook een keer rendement mee gedraaid worden. Dat is hartstikke nodig, dus ik hoop dat het feit dat wij deze felicitaties kunnen uitspreken aanleiding is om het nog beter te gaan doen met de rest.

Ik feliciteer mezelf dan maar even met het feit dat GroenLinks door zijn interrupties heen is. Dat maakt het voor mij een stuk gemakkelijker, maar mevrouw Van Gent is gewoon niet in mij geïnteresseerd. Dat scheelt weer. Reden te meer om mezelf te feliciteren. Een paar punten zijn nog overgebleven, ten eerste de zandmotor. Het antwoord dat de regering daarover geeft, stelt mij niet helemaal gerust. De planstudie bevindt zich in de afrondende fase. Op korte termijn zal er samen met alle betrokken partijen een principebesluit worden genomen over het doorgaan van de zandmotor. Dat kan niet. Wij hebben uitdrukkelijk ook aan de provincie gevraagd om daarin het voortouw te nemen. Daarvoor is veel geld gereserveerd. Dan is dit antwoord over een principebesluit te mager, ook gezien de werkgelegenheid die hiermee gemoeid is. Dit is namelijk opgenomen in de Crisis- en herstelwet als project. Dan kunnen wij niet als antwoord krijgen dat er binnenkort een principebesluit wordt genomen. Ik vind echt dat wij daar in 2010 gewoon mee aan de slag moeten, zoals ik in mijn eerste termijn ook al heb gezegd. Dat is dan de derde termijn die ik mogelijk nodig heb als het antwoord van de staatssecretaris mij niet bevalt. Dan wens ik nog de mogelijkheid te krijgen om hierover een motie in te dienen, om te zorgen dat die zandmotor in ieder geval in 2010 van start gaat.

Mijn tweede punt betreft de trillingen bij het spoor. Ik had samen met mevrouw Neppéus aangekondigd om hiermee dan maar zelf te komen. Het was inderdaad eerder door de Kamer uit de wet gesloopt. Dat blijkt toch een probleem te zijn. De heer Aptroot heeft hierover nu een motie gemaakt, waarin hij aan de regering vraagt om het er maar weer in te brengen en die trillingen ook in beeld te brengen. Die motie wordt ook van harte door de PvdA ondersteund.

Het kanaal Almelo-Coevorden valt onder provinciaal beheer. Wij krijgen als antwoord dat daar bepaalde regels gelden die het varen kunnen belemmeren, maar dat de provincie daarover gaat. Ik hoop in ieder geval ook wel dat de provincie van dat antwoord op de hoogte wordt gesteld door de staatssecretaris, omdat het toch wel heel lastig is als de provincie aanvullende regels gaat formuleren waardoor het efficiënter gebruik van vaarwegen die met ons aller geld zijn aangelegd wordt belemmerd. Graag krijg ik een toezegging daarover van de staatssecretaris.

In de eerste termijn is de positie van Nederland en het Nederlandse wegennet in internationaal verband niet expliciet aan de orde geweest, maar er is wel bij stilgestaan. Collega Koopmans en ik hebben hier nog eens over nagedacht. Vandaar de volgende motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de (Nederlandse) economie steeds meer EU-georiënteerd raakt;

constaterende dat er niet voldoende grensoverschrijdende noord-zuidverbindingen zijn in Nederland;

verzoekt de regering, in overleg met de Vlaamse en

Belgische federale ambtgenoten de mogelijkheden van een goede wegverbinding tussen Tilburg en Turnhout te onderzoeken,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Boelhouwer en Koopmans. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund. Zij krijgt nr. 41 (32123-A).

De heer **Boelhouwer** (PvdA): Voorzitter. Dan nog een kwestie waar ik in eerste termijn al op ben ingegaan en ik was niet de enige. Rivieren en kanalen die door natuurgebieden lopen, geven soms aanleiding tot ingewikkelde procedures. Dat is niet zo handig. Daarom dien ik daarover de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de veiligheid van Nederland van cruciaal belang is voor een bewoonbaar Nederland;

overwegende dat een groot deel van het rivierengebied is aangewezen als Natura 2000-gebied;

overwegende dat de doelen voor waterveiligheid zijn vastgelegd, terwijl de aanwijzingsbesluiten en instandhoudingsdoelen voor Natura 2000-gebieden pas in de tweede helft van 2010 worden vastgelegd;

overwegende dat de eisen vanuit het natuurdossier ertoe kunnen leiden dat de PKB Ruimte voor de Rivier en andere toekomstige waterveiligheidsprojecten niet tijdig kunnen worden gerealiseerd en daarmee het risico ontstaat dat de waterveiligheidsdoelstelling niet op tijd wordt gehaald;

verzoekt de regering om de doelstellingen van waterveiligheid en natuur in het rivierengebied zoveel mogelijk op elkaar af te stemmen en, indien de functies waterveiligheid en natuur conflicteren, de natuureisen te heroverwegen, zodat tijdige realisatie van de waterveiligheidsmaatregelen geen gevaar loopt;

verzoekt de regering voorts, prioriteit te geven aan een goed beheer en onderhoud van de natuur in de uiterwaarden, waarbij de terreinbeheerders van het betreffende gebied primair verantwoordelijk zijn om dit beheer en onderhoud dienstbaar te maken aan het realiseren en behouden van de waterveiligheid,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Boelhouwer en Koppejan. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund. Zij krijgt nr. 42 (32123-A).

De heer **Boelhouwer** (PvdA): Voorzitter. Deze motie is al eerder bij Ruimte voor de rivier aan de orde geweest,

maar het leek me meer voor de hand te liggen om de motie in dit overleg in te dienen.

De heer **Aptroot** (VVD): Voorzitter. Ik dank de regering voor de beantwoording van vorige week. De minister van VROM, de minister voor WWI en de bewindslieden van Verkeer en Waterstaat hebben ons uitvoerig beantwoord. Je krijgt overigens niet altijd het antwoord dat je wilt hebben, maar dat hoort ook een beetje bij het leven. Over de heroverweging kreeg ik het standaardantwoord dat daarbij geen sprake is van taboes. Ik was daar niet erg gelukkig mee, want elke partij maakt wat dit betreft uitzonderingen. Wij vinden in ieder geval dat er niet moet worden bezuinigd op de infrastructuur. Wij vinden het bijzonder dat het kabinet tot nu toe nauwelijks bezuinigingsvoorstellen heeft gedaan, afgezien van die 120 mln. per jaar op de infrastructuur. Wij zijn het daar dus niet mee eens, maar dat is bekend. Ik heb ook gevraagd naar de lightrailssystemen. Er doen zich wat dit betreft allerlei ontwikkelingen voor. Ik noem de RijnGouwelijn. In Utrecht wil men ook vertrammen. In Den Haag wil men het systeem uitbreiden. Daar wordt dus her en der aan gewerkt. Het lijkt ons nuttig dat in die zin sprake is van een stukje regie, zodat er ook onderlinge uitwisselbaarheid ontstaat. Dat is heel belangrijk. Ook moeten er in de toekomst mogelijkheden zijn op het gebied van aansluitbaarheid, connectie. Dat wordt volgens mij nog niet voldoende opgepakt. Daarover dien ik de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat voor de toekomstige mobiliteit in de Randstad investeringen in lightrail noodzakelijk zijn;

constaterende dat er plannen zijn voor uitbreiding en introductie van lightrail in Den Haag, de Leidse regio/ Duin- en Bollenstreek, Rotterdam en Utrecht;

spreekt als haar mening uit dat een Randstad lightrail-toekomstplan nodig is, waarin nadrukkelijk rekening wordt gehouden met een integraal Randstad lightrailstelsel;

verzoekt de regering, voor 1 oktober 2010 de Kamer een lightrailvisie en toekomstplan 2020 voor te leggen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid Aptroot. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund. Zij krijgt nr. 43 (32123-A).

De heer **Aptroot** (VVD): Voorzitter. Ik heb nog een openbaarvervoerpunt. Er is niet ingegaan op onze vraag over het moderne busvervoer zoals dat bijvoorbeeld in Brabant wordt onderzocht: busvervoer met bussen van de bekende Nederlandse fabrikant VDL. Deze fabrikant levert veel in het buitenland. In Nederland wordt het nog niet gebruikt. Wij zien veel in deze hoogwaardige vorm

van busvervoer. Wij vinden in ieder geval dat wij er in Nederland mee zouden moeten starten. Het biedt namelijk aanmerkelijk meer kwaliteit en zal waarschijnlijk ook rendabeler kunnen zijn op drukke routes dan het bestaande busvervoer. Het vraagt veel minder investeringslasten dan railverbindingen en is een goede tussenvorm. Wij willen dat de staatssecretaris, die over openbaar vervoer gaat, met de provincie Brabant gaat overleggen of er niet een proef kan worden gedaan. Is de regering bereid, de provincie Brabant te helpen bij de eerste lijn met nieuw busvervoer?

Evenmin wordt ingegaan op ons verzoek, de provinciale opcenten en investeringen in infrastructuur, wegen en openbaar vervoer naast elkaar te zetten. Tijdens het vorige debat merkte ik, toen ik hierom vroeg, dat de minister enthousiast knikte. Wij willen gewoon inzicht hebben. Dat kan toch gemakkelijk even door iemand bij Verkeer en Waterstaat gedaan worden? Zet de jaarrekeningen 2006 tot en met 2008 en het geschatte resultaat over 2009 en de begroting voor 2010 naast elkaar en kijk dan wat de provincies aan opcenten innen en wat ze daadwerkelijk investeren in wegen en openbaar vervoer. Dit kan nuttige informatie zijn om te beoordelen in hoeverre wij meefinancieren aan provinciale projecten. Er wordt steeds meer meegefinancierd. Overigens helpen de regio's soms aan landelijke wegen mee en helpt de landelijke overheid mee aan provinciale wegen. Wij vinden dat systeem goed, maar het is ook van belang om te weten in hoeverre de provincies hun opcenten inzetten voor investeringen in infrastructuur.

Ik heb gevraagd naar de 1,4 mld. superdividend van de NS. Dit bedrag wordt volledig gebruikt voor het Programma Hoogfrequent Spoor. Volgens eerdere afspraken zou het gebruikt worden voor het aflossen van de leningen, dus voor de schulden die er nog waren. Wij vonden dat terecht. Eigenlijk wordt nu automatisch een afspraak doorgezet dat wat binnen het spoor nu eens niet aan uitgaven maar aan inkomsten is, per se aan het spoor moet worden uitgegeven. De automobilisten zouden heel graag willen dat wat de automobilist opbrengt, ook wordt gebruikt voor de automobilist, dus voor wegen. Dat is echter niet het geval. Wij vinden dan ook dat er met twee maten wordt gemeten. Iedere keer als er opbrengsten zijn, moet je bezien waaraan het geld het beste kan worden besteed. Laten wij over deze 1,4 mld. superdividend van de NS maar een salomonsoordeel vellen: 700 mln. voor het Programma Hoogfrequent Spoor en 700 mln. voor wegen. Dat is gunstiger dan de verdeling van wat de automobilistenbelastingen opbrengen. Immers, daarvan gaat meer naar openbaar vervoer dan naar wegen. Wij denken dat de genoemde verdeling goed is. Ik heb hierover zeven moties die erop neerkomen dat wij 50 mln. besteden aan de N23 Westfriisaweg, 100 mln. aan de voortgang van de verbreding van de A1 en de aansluiting A1-A30, 50 mln. aan de N18 Varsseveld-Enschede die hierdoor A18 kan worden, 100 mln. aan de voltooiing van de A2 in Limburg, 100 mln. aan de A58-verbreding Tilburg-Eindhoven, 200 mln. als eerste reservering voor de A4-Zuid – die vinden wij heel hard nodig – en 100 mln. aan het doortrekken van de A15 naar de A12. Ik zal proberen in hoog tempo de zeven moties voor te lezen.

De heer **Koopmans** (CDA): Wat de heer Aptroot doet, is interessant. Hij gaat in zes regio's proberen de blits te maken. Het is daarom goed om eerst even over de

dekking te praten. De heer Aptroot gebruikt de helft, 700 mln., van het bedrag dat gereserveerd is voor de financiering van het Programma Hoogfrequent Spoor. Hoe betaalt hij dan die 700 mln. voor het PHS? De heer Aptroot heeft zo-even een motie ingediend om lightrail mogelijk te maken. Hoe betaalt hij dat? Hij heeft verder een amendement ingediend om geld weg te halen bij de HSA, waardoor zij omvalt. In feite is dit dus een "HSA failliet"-amendement. Hoe betaalt de heer Aptroot de rekening daarvan, ongeveer 2 mld.? Ik ben benieuwd naar de manier waarop hij deze optelsom van zijn moties gaat betalen.

De heer **Aptroot** (VVD): De optelsom is heel makkelijk. Ik heb inderdaad een amendement ingediend: 250 mln. voor de IJmeerbrug, de Rotterdamsebaan Den Haag, ondertunneling Bergsche Bos A13-A16 en 75 mln. voor de RijnlandRoute. Dat is conform onze tegenbegroting. Wij hebben een bedrag weggehaald bij Ontwikkelingssamenwerking, dat overigens hoger is dan dit bedrag. Dat gebruiken wij voor een deel voor lastenverlichting, tekortreductie en 250 mln. conform onze tegenbegroting voor extra investeringen in wegen in deze vier projecten. Wat betreft het amendement dat de heer Roemer mede namens de VVD heeft ingediend over HSA, zijn wij het niet eens met de bedragen die aan HSA zijn toegezegd – er is laatst niet voor niets een televisieprogramma over geweest – omdat wij vinden dat niet voldoende is aangetoond dat de High Speed Alliance een financieel probleem heeft en anders zou omvallen. Zij heeft overigens twee heel sterke aandeelhouders: de NS en Air France/KLM. Wij vinden dat die hun verantwoordelijkheid moeten nemen. Er is een grote garantie voor de eerste tekortjaren afgesproken. Laten wij eerst maar eens kijken hoe dat gaat. Wij vinden het dus voorbarig om daaraan al veel geld uit te geven. Er is niet voldoende geld voor wegen. Je moet dus steeds afwegen. Als er 1,4 mld. aan superdividend van de NS, wat niet normale inkomsten is, beschikbaar komt, vinden wij het heel gek om eenzijdig te zeggen dat alles naar het spoor moet en zal gaan, terwijl er geen reële afweging is of het geld gebruikt wordt voor openbaar vervoer of wegen. Wij vinden het heel verstandig om de helft te gebruiken voor de wensen voor het spoor en de helft voor de wensen voor de wegen. Dan is niemand tevreden, want dan krijgt niemand alles wat hij wil. Het is een kwestie van faseren, maar dan is het wel op een verstandige manier verdeeld.

De heer **Koopmans** (CDA): Dat was een heel lange tekst, maar het was geen antwoord op mijn vraag. Ik vroeg namelijk heel simpel hoe heer Aptroot het Programma Hoogfrequent Spoor betaalt. Of zegt hij dat wij de uiteinden, bijvoorbeeld Zwolle of Eindhoven, maar niet gaan bereiken? Dat zou het gevolg zijn van het ontbreken van 700 mln. aan middelen daarvoor. Hoe betaalt hij lightrail en het faillissement van de HSA, wat het gevolg is van het amendement? Dat waren de vragen.

De heer **Aptroot** (VVD): Het faillissement van de HSA is nooit aangetoond, want wij hebben de cijfers niet op tafel gekregen. Ik vind dat alles dus heel voorbarig. Voor lightrail willen wij een plan. Dat zal ongetwijfeld geld gaan kosten als wij ambitieuzer willen zijn. Nu verdelen wij echter geld dat er in 2010 is. Wij vinden het heel verstandig om dat voor en wegen en spoor steeds weer af te wegen. Tot 2020 en bijna tot 2028 hebben wij

allerlei gelden belegd. Wij vinden het heel gek om voor een modaliteit, het spoor, in een keer 1,4 mld. extra te bestemmen, terwijl je voor wegen weer moet schrapen. Wij vinden dat beide modaliteiten moeten worden gefaseerd. Wegen worden nu eenmaal gefaseerd. Wij kunnen daar iets versnellen. De wensen van het spoor zullen dan in vergelijking met wat de regering voorstaat, iets minder snel worden ingevuld, maar het jaar daarop kijken wij dan weer. Wij vinden het niet reëel dat autobelastingen ook worden gebruikt voor openbaar vervoer en allerlei andere doelen, maar dat een superdividend van de NS wordt gebruikt om in een keer alle wensen die nog voor het spoor openstaan, in te vullen. Het is echter een kwestie van kiezen. Wij vinden de achterstand op het gebied van wegen minstens zo groot als de achterstand op het gebied van spoor. Daarom is het verstandig om aan beide een deel van het superdividend te besteden.

De heer **Koopmans** (CDA): Ik trek de conclusie dat de VVD een streep zet door Eindhoven en Zwolle als eind van het Programma Hoogfrequent Spoor. Beide krijgen de hartelijke liberale groeten vanuit de Groen van Prinstererzaal.

De heer **Aptroot** (VVD): De heer Koopmans mag concluderen wat hij wil. Je kunt dan ook zeggen dat hij de zeven projecten die wij willen, niet mogelijk maakt. Het is een kwestie van kiezen. Ik accepteer dat kennelijk de heer Koopmans zegt dat die 1,4 mld. extra geheel naar het spoor moet. Hij moet dan maar beseffen dat wij zeggen dat van die 1,4 mld. extra 700 mln. naar het spoor gaat en 700 mln. naar de wegen, omdat er op beide gebieden noden zijn. Het jaar daarop zien wij dan weer. Nergens gaat een streep doorheen. Het is echter waar dat de wens blijft staan als het komende jaar het geld er niet voor is. Dan moet worden gekeken hoe in het jaar of in de jaren daarop in de wens kan worden voorzien. Ik kom toe aan mijn moties.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de N23 Westfrisiaweg van Alkmaar naar Zwolle een belangrijke bijdrage kan leveren aan het oplossen van verkeersproblemen, economische groei in de regio kan ondersteunen en een belangrijke aanvullende verbinding zou kunnen zijn voor het drukke wegennet in de Randstad;

constaterende dat er binnen de regio sprake is van groot draagvlak en een bereidheid om financieel bij te dragen;

sprekkende als haar mening uit dat het uit te keren superdividend van de NS van 1,4 mld. niet alleen in spoor geïnvesteerd mag worden, maar juist ook in wegen;

verzoekt de regering om samen met de regio te werken aan de gewenste aanpassing van de N23 en hier 50 mln. van het uit te keren superdividend van de NS voor te reserveren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid Aptroot. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund. Zij krijgt nr. 44 (32123-A).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de A1 en de A1-zone niet alleen van groot belang zijn voor de regionale economie in Oost-Nederland, maar als west-oostcorridor ook belangrijk zijn voor de Nederlandse handel en de Nederlandse economie;

spreekt als haar mening uit dat het uit te keren superdividend van de NS van 1,4 mld. niet alleen in spoor geïnvesteerd mag worden maar juist ook in wegen;

verzoekt de regering om samen met de betrokken regio's te werken aan verbreding van de gehele A1 naar 2x3 rijstroken, de aansluiting A1-A30 bij Barneveld conform het door Rijkswaterstaat voorgestelde plan en hier 100 mln. van het uit te keren superdividend van de NS voor te reserveren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid Aptroot. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund. Zij krijgt nr. 45 (32123-A).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat een A18 van Zevenaar tot Enschede een grote impuls zou geven aan de lokale en regionale economie;

spreekt als haar mening uit dat het uit te keren superdividend van de NS van 1,4 mld. niet alleen in spoor geïnvesteerd mag worden maar juist ook in wegen;

verzoekt de regering om het plan voor aanpassing van de N18 te wijzigen en in te zetten op opwaardering tot een A18 van Varsseveld tot Enschede en hier 50 mln. van het uit te keren superdividend van de NS voor te reserveren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid Aptroot. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund. Zij krijgt nr. 46 (32123-A).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de A2 in Limburg slechts in delen wordt verbreed, terwijl de capaciteit van de gehele weg onvoldoende is om al het verkeer te kunnen verwerken;

spreekt als haar mening uit dat het uit te keren superdividend van de NS van 1,4 mld. niet alleen in spoor geïnvesteerd mag worden maar juist ook in wegen;

verzoekt de regering om samen met de betrokken regio's te werken aan verbreding van de gehele A2 in Limburg naar 2x3 rijstroken en hier 100 mln. van het uit te keren superdividend van de NS voor te reserveren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid Aptroot. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund. Zij krijgt nr. 47 (32123-A).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de A4-Zuid een belangrijke maar ontbrekende schakel is in de hoofdverkeersas Amsterdam-Rotterdam-Antwerpen-Parijs;

spreekt als haar mening uit dat het uit te keren superdividend van de NS van 1,4 mld. niet alleen in spoor geïnvesteerd mag worden maar juist ook in wegen;

verzoekt de regering om de verkenning naar de aanleg van de A4-Zuid in 2010 te starten en verzoekt de regering voorts om 200 mln. van het uit te keren superdividend van de NS te reserveren voor de aanleg van de A4-Zuid,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid Aptroot. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund. Zij krijgt nr. 48 (32123-A).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat om de verkeersproblematiek in de regio Arnhem-Nijmegen aan te pakken, de A15 moet worden doorgetrokken tot de A12, waarbij er een tunnel onder het Pannerdensch Kanaal wordt aangelegd;

spreekt als haar mening uit dat het uit te keren superdividend van de NS van 1,4 mld. niet alleen in spoor geïnvesteerd mag worden maar juist ook in wegen;

verzoekt de regering om 100 mln. van het uit te keren superdividend van de NS te reserveren voor de aanleg van de verlengde A15 en de tunnel,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid Aptroot. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund. Zij krijgt nr. 49 (32123-A).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de A58 een essentiële maar overbelaste transportas is, waar de vrachtwagendichtheid de hoogste is in Nederland en waar de files steeds meer toenemen;

constaterende dat het kabinet dit jaar een startbeslissing zal nemen, maar dat er nog geen financiële middelen beschikbaar zijn;

spreekt als haar mening uit dat het uit te keren superdividend van de NS van 1,4 mld. niet alleen in spoor geïnvesteerd mag worden maar juist ook in wegen;

verzoekt de regering om 100 mln. van het uit te keren superdividend van de NS te reserveren voor de aanpassing van de A58,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid Aptroot. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund. Zij krijgt nr. 50 (32123-A).

De heer **Aptroot** (VVD): Wij zijn tevreden met de toezegging van de minister dat deze maand een besluit wordt genomen over de A67 Eindhoven-Venlo. Dat geldt ook voor de toezegging over het Maas-kruisend verkeer, waarover in 2010 zal worden besloten.

De quick wins op de A67 heb ik al genoemd in eerste termijn. Die zullen voor eind 2012 gerealiseerd worden, zo antwoordt de minister. Dank voor die toezegging. Ik vraag toch of het niet iets eerder zou kunnen. Het gebeurt in ieder geval. Tijd en ruimte zijn er echter. Wat ons betreft dus een beetje versnelling.

Wij horen vaker van andere overheden dat vertragingen soms veroorzaakt worden door capaciteitsproblemen bij Rijkswaterstaat. Wat is de situatie? Is dat zo? Zo ja, hoe wordt dat opgelost? Of loopt het inmiddels volgens strakke schema's?

De aanpak van de N65 moet wat ons betreft integraal. Er is al door collega's over gesproken. Het gaat over doorstroming en ook over verkeersveiligheid en ook de leefbaarheid, met name in Vught. Wij zijn blij dat er een

motie over is ingediend. Wat ons betreft moet de zaak integraal worden bekeken. De minister bekijkt de tijdelijke brug bij Haaren. Wij hebben het lijstje bezwaren gezien. De heer Koopmans sprak er al over. De minister moet het plan voor deze brug voor fietsers en voetgangers bekijken. Wat ons betreft mag hij in januari daarover een positief besluit nemen.

Zojuist heb ik in een motie voorgesteld een eerste bedrag voor de A4-Zuid te reserveren. Is de minister bereid om het komend jaar met de procedures te starten? Het is echt een belangrijke, maar ontbrekende schakel.

De vorige keer was ik duidelijk over de RijnlandRoute en dat ben ik nog steeds. Ik heb begrepen dat er een brede meerderheid voor bestaat. Ik hoor in ieder geval hetzelfde geluid van het CDA en de PvdA: geen deeloplossingen. Als we het doen, moeten we het goed doen en moeten we het in een keer aanleggen. Via een motie trekken we er extra geld voor uit. Het kan niet zo zijn dat we inderdaad deeloplossingen hebben die op termijn ook nog verloren geld betekenen.

Met groot enthousiasme heb ik de motie van de heer Koopmans medeondertekend over de tweede westelijke oever in Rotterdam. Die moet er echt komen en als het Havenbedrijf heeft aangeboden die zelf te aan te leggen, moeten we die kans met beide handen grijpen.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Er zijn inmiddels 46.000 handtekeningen bij de VVD binnengekomen tegen de kilometerheffing: "Kilometerheffing, no way!" De mensen die dit ondersteunen, willen dus niet betalen voor de weg en het gebruikmaken ervan. Het verbaast mij dan ook heel erg dat de VVD ineens besluit om tol te heffen. Zij wil geen spitsheffing en geen basistarief heffen, maar doet wel aan tolheffing. Hoe legt de heer Aptroot dat uit aan al die mensen die juist getekend hebben omdat ze blij waren dat ze bij de VVD niets hoeven te betalen voor de kilometers?

De heer **Aptroot** (VVD): Als dat misverstand nog bij mevrouw Roefs leeft, leg ik haar dat graag uit. Overigens zijn die 46.000 handtekeningen er inmiddels 61.500 geworden en dat gaat nog gewoon door. Ik raad mevrouw Roefs aan regelmatig de stand op te nemen, want onze actie loopt goed. Overigens betalen mensen allang voor gebruik, want 60% van wat je aan de pomp betaalt, is natuurlijk accijns. Onze actie van de kilometerheffing is een actie zowel op basis van privacy als op basis van het feit dat mensen meer gaan betalen. Het is een idioot systeem met 3,8 mld. aan aanloopkosten. Dat vinden wij allemaal niet zinvol. Als er een mogelijkheid is om via private partijen enorm te versnellen – zoals we in Zeeland hebben gezien met de Westerscheldetunnel – door volstrekt nieuwe verbindingen aan te leggen die ook enorme versnelling betekenen voor de gebruikers terwijl zij ook nog de oude route kunnen kiezen, vinden wij het interessant om het door die private partijen te laten aanleggen. Zij krijgen een concessie, een overeenkomst dat zij 20 jaar tol kunnen heffen. Daarna vervalt het aan de Staat, maar daarmee kunnen wij wel iets realiseren wat anders misschien nog tien of vijftien jaar zou duren. Daarbij gaat het niet om bestaande wegen, want daar betalen die mensen al voor. Vanochtend heeft de krant over het voorstel van collega Koopmans en mij bericht en tot nu toe zijn de reacties uitsluitend zeer positief. Mevrouw Roefs is de eerste die er wat moeilijk

over doet. Iets wat anders misschien in 2028 gerealiseerd kan worden, kan nu misschien in 2016 voor elkaar zijn. Dat is twaalf jaar eerder. Dat is een geweldige oplossing.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Alsof dat laatste niet mogelijk zou zijn met de kilometerheffing. Ik vind dat de heer Aptroot de mensen in Nederland helemaal voor de gek houdt. Hij doet alsof hij tegen kilometerheffing is en tegen extra inkomsten en vervolgens wil hij gewoon even tol heffen. Dat slaat echt helemaal nergens op, mijnheer Aptroot. Ik vind echt dat u de mensen een rad voor ogen draait.

De heer **Aptroot** (VVD): Ik ben verbaasd, want mevrouw Roefs suggereert dat de kilometerheffing extra geld betekent, terwijl de minister elke keer zegt dat er geen euro extra binnenkomt en dat meer mensen minder gaan betalen dan het aantal mensen dat meer gaat betalen.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Tol is extra geld.

De heer **Aptroot** (VVD): Mevrouw Roefs heeft gelijk. Tol is extra geld gedurende bijvoorbeeld een periode van 20 jaar. Je kunt het ook korter of langer afspreken. Dat is inderdaad extra geld, maar dan wordt er ook iets extra geleverd wat volgens de huidige investeringschema's zelfs tot en met 2020 en straks tot en met 2028 niet zou kunnen. Wij zijn inderdaad van mening dat de nood van het veel te krappe wegennet zo hoog is dat wij van de gelegenheid gebruik moeten maken als wij op een aantal plekken in Nederland een volkomen nieuwe verbinding kunnen aanleggen die een enorme versnelling geeft en die de automobilist een extra keuzemogelijkheid geeft. Ik vind het jammer dat de PvdA alleen lasten wil verhogen, maar niet tegelijkertijd nadenkt over nieuwe manieren om extra infrastructuur in Nederland te krijgen.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Het is toch wel een merkwaardige redenering. Op het bestaande wegennet is de nood zo hoog dat er iets aan moet worden gedaan met kilometerbeprijzing, maar de VVD geeft "niet thuis". Het is dus te verkopen dat op de bestaande wegen de files blijven staan en dat er een nieuwe tolweg komt waarvoor je moet betalen. Als die tunnel overigens aangelegd wordt binnen het rijksprogramma, zou hij geen extra wegenbelasting kosten, maar zou hij passen binnen het normale betalingspatroon. Het blijft een buitengewoon merkwaardige opmerking. De heer Aptroot kan wel heel grote woorden gebruiken, maar laat hij nu eens ingaan op de argumenten zonder terug te blazen over dat systeem waar hij klaarblijkelijk een hekel aan heeft. Laat hij gewoon eens ingaan op de argumenten.

De heer **Aptroot** (VVD): Het belangrijkste argument is dat er voor zo'n extra tunnel tot 2020 al geen ruimte is binnen het MIRT; misschien zou het kunnen rond 2028. Het is een dramatisch knelpunt. Als wij automobilisten een extra mogelijkheid kunnen bieden, dan doen wij dat. De suggestie komt vanuit het bedrijfsleven in de Rotterdamse regio, onder aanvoering van het Havenbedrijf. Als het bedrijfsleven het zelf wil doen en bereid is te investeren in het wegennet en te betalen voor het rijden, dan is dat een goede, extra mogelijkheid bovenop de gelden die nu worden besteed aan de wegen.

De VVD doet overigens als enige voorstellen om extra in het wegennet te investeren; ik zie van de heer Cramer en de coalitiepartijen helemaal geen voorstellen hiervoor. Integendeel, vanaf 2011 gaan zij bezuinigen op de wegeaanleg, dan gaat er 120 mln. van het budget af. Met de heroverweging ben ik er niet gerust op dat het niet nog meer wordt. Wij bieden een extra mogelijkheid en voor dat extraatje zijn automobilisten kennelijk bereid om te betalen. De kilometerheffing is alleen betalen om in de file te kunnen staan.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Dat is ronduit een leugen van de VVD. De kilometerheffing is er binnen de Nota Mobiliteit bij gekomen om ervoor te zorgen dat zij de problemen oplost. Daar komen wij bij de behandeling van het wetsvoorstel nog wel op terug. De heer Aptroot geeft aan dat je beter op het bestaande wegennet stil kan blijven staan, ook al is dat een groot punt. Dat vindt hij dan niet zo erg als één zo'n nieuwe weg naar voren halen en wel een oplossing voor het probleem vinden. Dat is een merkwaardige keuze.

De heer **Aptroot** (VVD): Dat klopt helemaal niet. Als de heer Cramer een beetje had opgelet, had hij een amendement van ons gezien, waarmee wij beogen dat het komend jaar 250 mln. extra in het wegennet wordt geïnvesteerd. Dat amendement is gedekt vanuit ontwikkelingssamenwerking, kijk maar in onze tegenbegroting. De heer Cramer moet een beetje serieus naar de tegenbegroting kijken. Dat hij het er niet mee eens is, is iets anders, maar het is wel gedekt. Zelfs D66 wil op ontwikkelingssamenwerking bezuinigen, ik meen 300 mln. Dat is wat minder dan wij, maar zelfs die partij begint het een beetje te begrijpen.

In de tegenbegroting van de VVD wordt 250 mln. extra uitgetrokken. Met de voorstellen die ik net heb ingediend, wordt 700 mln. extra geïnvesteerd. De VVD beoogt dus komend jaar 950 mln. extra te investeren in het wegennet en dat is nog niet voldoende. Daarom grijpen wij zo'n aanbod van het bedrijfsleven om met private middelen een tweede westelijke oeververbinding in Rotterdam aan te leggen graag aan. Dat komt er dan ook nog eens bovenop. Zo blijft Nederland mobiel en niet door mensen een kilometerheffing en een spitsheffing te laten betalen waardoor zij als ze naar hun werk moeten, tegen betaling in de file staan.

Voor de IJmeerverbinding geldt wat ons betreft hetzelfde als voor de RijnlandRoute: eerst bewegen, dan bouwen. Ik denk ook aan de RijnGouwelijn, hoewel die voor ons wat minder prioriteit heeft. Wij vinden het echt heel belangrijk dat er mogelijkheden zijn voor ontsluiting bij nieuwe bouwlocaties. Die zijn er in Valkenburg, de regio Leiden en de Duin- en Bollenstreek volop. Dat moet ook gelden voor de IJmeerverbinding. Wij moeten ervoor zorgen dat mensen mobiel kunnen zijn, voordat wij grote, nieuwe bouwlocaties aanleggen. Wij zouden graag zien dat de regering bevestigt dat wij daar strak aan vasthouden.

Wij zijn tevreden met de beantwoording van de vraag over de zuidelijke ringweg van Groningen. De start daarvan is in 2014. Het stemt ons ook tevreden dat het knooppunt Joure wordt aangepakt. Dat zou een oplevering in de tweede helft van 2014 betekenen. Wij hopen dat er her en der wat versneld kan worden. Wij zijn niet tevreden over de N18. Wij vinden dat dit een rijksweg moet worden, waarop men 100 km/u kan rijden.

Dat hebben anderen ook al gezegd. Wij zouden graag zien dat de N18 onder de Crisis- en herstelwet wordt gebracht. Daar hebben collega's al een voorstel voor ingediend.

Ik heb samen met de heer Roemer een amendement over HSA opgesteld. Ik heb al gezegd dat wij niet bereid zijn om de begroting fors aan te passen, zoals in feite is gebeurd, om de High Speed Alliance vermindering te geven, dit jaar en de komende jaren, omdat er naar onze mening te weinig inzicht wordt verschaft in de financiële situatie van HSA.

Tot slot nog een opmerking over de overlast op het spoor. Ik heb eerder mede namens de SP-fractie een motie ingediend waarin de regering wordt gevraagd om de overlast langs het spoor te laten meten en zo nodig aan te pakken. Die motie kreeg geen meerderheid. Ik was blij toen vorige week hetzelfde onderwerp door mevrouw Roefs werd aangekaart. Ik heb toen al gezegd dat ik de motie zal aanpassen. De minister toont zich in zijn antwoord begripvol, maar afwachtend. Daarom heb ik opnieuw een motie opgesteld over de overlast langs het spoor. Ze luidt als volgt.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat met het intensiever gebruik van het spoor er klachten zijn over geluid en trillingen langs het spoor;

constaterende dat er geen normen zijn voor trillingen veroorzaakt door treinvervoer;

spreekt als haar mening uit dat er voor trillingen langs het spoor normen moeten worden opgesteld;

spreekt als haar mening uit dat een inventarisatie moet worden gemaakt van spoortrajecten waar bebouwing dicht langs het spoor ligt en sprake is van substantiële klachten van omwonenden;

spreekt voorts als haar mening uit dat voor deze trajecten moet worden gemeten of sprake is van overtreding van geluidsnormen en trillingsnormen;

verzoekt de regering, normen te stellen voor trillingen;

verzoekt de regering, een inventarisatie en metingen te starten in 2010, te beginnen met de IJssellijn;

verzoekt de regering, op basis van de resultaten zo nodig aanpassingsplannen op te stellen als geluid en/of trillingen de normen overschrijden;

verzoekt de regering voorts, de Kamer daarover regelmatig te informeren, onder andere in de stukken behorende tot de begrotingscyclus,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden

Apdroot, Roemer, Roefs en Van Gent. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund. Zij krijgt nr. 51 (32123-A).

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Voorzitter. Mijn collega Vendrik heeft in eerste termijn gesproken en nu heb ik de grote eer, de tweede termijn van hem over te nemen. Ik maak nog een aantal opmerkingen namens mijn fractie.

Als het gaat om het MIRT en over het MIRT zou de brede heroverweging nog wel eens een goede vriend van GroenLinks kunnen worden. Ik wil positief beginnen vandaag. Geef ons een bijltje en wij kappen met liefde 20% weg uit dit MIRT aan in onze ogen overbodige asfaltprojecten die de bereikbaarheid niet verbeteren, landschappen naar de knoppen helpen en de klimaatproblemen vergroten. Ja, minister Eurlings, ik ben blij dat u er weer helemaal bij bent. Wij halen zelfs moeiteloos het dubbele – dit zou de minister en de staatssecretaris toch moeten aanspreken – zodat wij flink kunnen investeren in mooi openbaar vervoer. Dit laatste zeg ik natuurlijk vooral in de richting van de staatssecretaris.

Het is ongehoord wat Rijk en provincies over de balk smijten bij de investeringen. De A4 Midden Delfland, de A13-A16, het doortrekken van de A15, de centrale as, waarbij je ook nog de vraag kunt stellen of je in krimpgebieden wel in dit soort zaken moet investeren, de buitenring Parkstad Limburg en de RijnlandRoute. Ik bespaar probleemloos, ik herhaal "probleemloos", dik 5 mld. Al dit asfalt is voor de fractie van GroenLinks niet in beton gegoten. Ik hoop dat dit ook voor andere fracties geldt.

De minister en de staatssecretaris moeten ook meedoen aan de brede heroverweging. Wat staat daarbij voor hen voorop: het openbaar vervoer of het asfalt? Zij moeten nu niet komen met het slappe antwoord: beide. Ik was al bang dat het daarop zou uitdraaien. Zo'n slap antwoord wil ik niet. Ik wil een antwoord dat een keuze met zich brengt. Daar zijn de bewindslieden anders ook wel toe in staat.

Het antwoord van de minister op de motie-Vendrik over de Kracht van Utrecht bevalt mijn fractie nog niet helemaal. In die motie wordt gevraagd om een doorrekening van de Kracht van Utrecht in de tweede fase van de MER. Mevrouw Roefs heeft zich ook in hartstochtelijke woorden uitgelaten over die aangenomen motie Doorrekenen als volwaardig alternatief. Ik waardeer dit in haar en die motie staat onverkort vast.

De fractie van GroenLinks ziet de RijnlandRoute niet zitten, zoals ze al eerder heeft aangekaart. Los daarvan vinden wij het een verstandige lijn van de minister om het project bij gebrek aan geld gefaseerd aan te pakken. De suggestie van collega Koopmans in eerste termijn om grof geld weg te kapen bij minister Bos in tijden van economische recessie, vind ik ongehoord. Daarom dien ik de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de MER-procedure voor de RijnlandRoute nog niet is afgerond;

overwegende dat de MER-procedure tot doel heeft, het milieu een volwaardige plaats te geven in de besluitvorming over ruimtelijke projecten en daarmee tot een meer verantwoorde keuze tussen alternatieven te komen;

verzoekt de regering, pas een definitieve tracékeuze te maken als alle gegevens uit de MER-procedure beschikbaar zijn,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 52 (32123-A).

Mevrouw Van Gent, u sprak de heer Koopmans aan. Mag hij daarop reageren?

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Liever niet, maar u bent hier de baas.

De heer **Koopmans** (CDA): Ik begrijp best dat mevrouw Van Gent dat liever niet wil, want zij maakt een vergissing. Ik heb een motie ingediend over de RijnGouwelijn-West, een ook door haar fractie geweldig bejubelde tramlijn. In de motie wordt niet gesproken over de RijnlandRoute. De greep in de kas van de heer Bos is voor een tramlijntje...

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Oké. Mooi.

De heer **Aptroot** (VVD): Nee, nu volhouden!

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ik ben heel bij met de correctie van de heer Koopmans. Ik geef dat eerlijk toe. Ik heb dat verkeerd doorgekegen.

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

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Niks "maar". Punt.

De heer **Aptroot** (VVD): Geen greep uit de kas dus.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Nee. Ik ben dolblij dat het niet klopt. Dat neemt niet weg dat de zojuist door mij ingediende motie onverkort van kracht blijft. Misschien wil de heer Koopmans daar nog eens goed naar kijken.

De **voorzitter**: Ik zie dat ook de heer Van der Staaij een vraag heeft.

De heer **Van der Staaij** (SGP): Mijn vraag gaat niet over een greep uit de kas, maar over de RijnlandRoute als zodanig. Mevrouw Van Gent zei dat zij de RijnlandRoute eigenlijk niet ziet zitten, maar ik neem aan dat ook de GroenLinks-fractie graag een oplossing wil voor de problematiek van het verkeer vanuit de richting Leiden en omgeving. Dat is toch echt een ramp. Het alternatief van het regionaal verkeer door de stad heen, met alle gevolgen daarvan voor de luchtkwaliteit in de stad, is hopelijk geen oplossing die door mevrouw Van Gent als een aansprekend alternatief gezien wordt.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ik weet dat er over de nu voorgestelde plannen voor de RijnlandRoute ook in Leiden pittige discussies gevoerd worden, ook binnen

kringen die mij welbekend zijn. Ook de GroenLinks-fractie in de Tweede Kamer is niet voor die plannen. Ik gaf zojuist al aan dat een gefaseerde aanpak op zichzelf verstandig is, maar dat wij wel vinden dat er eerst een volledige MER-procedure gevolgd moet worden, zoals ik in mijn motie heb aangegeven. Dat is tot nu toe onvoldoende gebeurd, dus zoals het plan er nu ligt, zijn wij er niet voor. Het volgen van een MER-procedure moet de heer Van der Staaij toch aanspreken, want op die manier kan heel nauwkeurig bekeken worden of gekozen wordt voor de beste oplossing, gelet op de luchtkwaliteit. Ik reken in dezen dan ook op de steun van de heer Van der Staaij.

De heer **Van der Staaij** (SGP): De SGP-fractie is in ieder geval een sterk voorstander van een niet-gefaseerde aanpak, juist omdat de verkeersproblemen aangepakt moeten worden. De GroenLinks-fractie voert het procedurele argument aan dat nog een MER-procedure moet worden doorlopen, maar er moeten ook nog allerlei andere procedures doorlopen worden. Het is mij echter nog niet helder wat nu de politieke keuze van de GroenLinks-fractie is. Is zij wel of niet voor een stevige opwaardering van de weginfrastructuur aldaar?

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Voor zover ik begrepen heb, zijn er verschillende keuzes mogelijk voor het tracé en voor de oplossing van de problematiek. In mijn motie vraag ik om daar een goede MER-procedure op los te laten, zodat wij de beste oplossing kunnen kiezen, waarbij tevens tegemoetgekomen wordt aan de bezwaren van de heer Van der Staaij – dat zijn ook de bezwaren van de GroenLinks-fractie – op het vlak van de luchtkwaliteit, de beste inpassing en dergelijke. Dat is iets wat ons bezighoudt. Het plan dat er nu ligt, krijgt binnen onze fracties de handjes nog niet op elkaar. Ik neem aan dat de minister nog terugkomt op de befaamde motie Koopmans/Vendrik over de N65. De Noord/Zuidlijn. In eerste termijn is hierover uitvoerig gediscussieerd. Omdat ik krap in mijn tijd zit, dien ik onmiddellijk mijn motie hierover in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende het onderdeel van het advies van de commissie-Veerman met daarin het advies door te gaan met de aanleg van de Noord-Zuidlijn en een extra risicoreservering van 500 mln. op te nemen;

overwegende de waarde van de Noord-Zuidlijn voor de regio, de Randstad en dus Nederland;

overwegende dat de staatssecretaris heeft aangegeven, in overleg te gaan met de gemeente Amsterdam;

verzoekt de regering, met voorstellen te komen hoe de gemeente Amsterdam te ondersteunen in het volbrengen van de adviezen van Veerman en de aanleg van de Noord-Zuidlijn,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Van Gent en Vendrik. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.
Zij krijgt nr. 53 (32123-A).

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Voorzitter. De GroenLinks-fractie is niet tevreden met het antwoord van de minister dat de kilometerheffing meegenomen gaat worden in de zogenaamde NMCA. Dat is in onze ogen niet genoeg. Ik wil natuurlijk ook dat de spitsheffing als volwaardig beleidsinstrument wordt meegenomen. De minister zegt dat niet toe en daarom ben ik wel gedwongen om de volgende motie in te dienen.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de spitsheffing een bruikbaar instrument is om wegcapaciteit effectiever te gebruiken;

verzoekt de regering, bij de Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse de gehele kilometerheffing in de berekeningen mee te nemen, dus zowel de basisheffing als de spitsheffing,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Van Gent en Vendrik. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.
Zij krijgt nr. 54 (32123-A).

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Voorzitter. Ik krijg zojuist te horen dat ik mijn poot strak moet houden bij de RijnlandRoute. De heer Koopmans schijnt het wel eerder te hebben gesuggereerd, maar ik wil het toch eerst teruggelezen hebben. Ik ga het dan ook opzoeken. Ik hoor om mij heen zeggen dat hij op zijn schreden is teruggekeerd: wat is hij toch een goed mens!
Voorzitter. Het is en blijft een schande hoe de minister de gemeenten Schiedam, Vlaardingen en Delft de A4 Midden Delfland door de strot heeft geduwd. Hij kan blijven verwijzen naar de eendjes in de poelen, maar het is en blijft een feit dat flatbewoners ...

De **voorzitter**: Mevrouw Van Gent, ik onderbreek u. Ik verzoek de mensen in het publiek hun protestuitingen te beëindigen. Zo niet, dan schors ik de vergadering en laat ik hen verwijderen.
Ik zie dat er niet aan mijn verzoek tegemoet wordt gekomen. Ik schors de vergadering en verzoek de leden en de mensen aan mijn rechterzijde om de zaal te verlaten.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Voorzitter. Ik verwees zojuist naar de opmerking van de minister naar de eendjes in de poelen.

Minister **Eurlings**: Dat is toch zeker prachtig.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Het is zeker prachtig, maar tegelijkertijd krijgen de flatbewoners over honderden meters geen tunnel voor hun neus maar een weg. Door te salderen komt de herrie bovendien ver uit boven de afspraken uit het convenant. Natuurlijk loopt dit uit op een rechtszaak en ik hoop dat de Raad van State de minister dan een fikse tik op zijn vingers geeft. De bewoners zullen het dan wel weer hebben gedaan, maar ik hoop toch dat de minister niet de gemakzuchtige weg kiest om een kritische Raad van State vervolgens weg te zetten als een orgaan dat zich te veel met politiek bezighoudt. Dat zou onzin zijn, want het is duidelijk dat deze weg niet nodig is en bovendien ook nog eens op een slechte manier wordt uitgevoerd.

De **voorzitter**: Het woord is aan de heer Roemer voor zijn 13 minuten.

De heer **Roemer** (SP): Voorzitter. Ik dank de bewindspersonen voor de beantwoording in eerste termijn, waarvan verreweg het grootste deel schriftelijk is afgehandeld. Via deze weg dank ik ook de bewindspersonen die er vandaag niet bij kunnen zijn.

In de commissie praten wij er nog over door, maar ik merk nu alvast op dat de bespreking van de "R" van het MIRT niet is wat die zou moeten zijn naar de mening van de SP-fractie. Mijn fractie mist een integrale benadering, niet alleen van de gebiedsontwikkeling, maar ook van het hele mobiliteitsvraagstuk. Wij praten zeker nog door over het beter en anders aanpakken daarvan volgend jaar. Een ander onderwerp waarover wij de komende tijd nog komen te spreken, betreft de kilometerheffing. De beantwoording is niet duidelijk op het punt van de spitstarieven, als die er komen, maar laten wij daarvan alsnog even uitgaan. De Wet kilometerprijs stelt dat het geld van de spitstarieven gebruikt gaat worden om de knelpunten op de weg in het gebied op te lossen. De minister antwoordt dat dit integraal in het infrastructuurfonds komt. Hoe vallen die twee opmerkingen met elkaar te rijmen en welke van de twee is waar? Wie gaat het tarief bepalen? Ik ging ervan uit dat het kabinet daarover gaat, maar volgens het kabinet mag de regio het tarief bekend maken. Mag de regio bekend maken wat het kabinet besloten heeft of zit het anders in elkaar? Ik heb deze vraag ook in eerste termijn gesteld, maar het antwoord daarop is niet gegeven. Ondertussen verwacht de Amsterdamse wethouder dat de spitstarieven in februari bekend worden gemaakt. Is dat een vertraging? Kan de minister daar helderheid over geven?
De SP-fractie ziet graag dat in de komende jaren flinke stappen worden gezet in het stad- en streekvervoer. Het ontbreekt op dit punt aan inzicht waar de BDU-gelden daadwerkelijk aan besteed worden. Er wordt een heleboel geld gegeven aan provincies en stadsregio's. Wij kunnen hier maar moeilijk achterhalen waaraan dat precies besteed wordt. Het zou goed zijn om daar beter inzicht in te krijgen. Ik dien daarover de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat er onvoldoende zicht is op de manier waarop BDU-gelden worden ingezet voor infrastructuur en openbaar vervoer;

verzoekt de regering om bij het verstrekken van BDU-gelden heldere prestatieafspraken te maken met decentrale overheden en hierover te rapporteren aan de Kamer,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter: Deze motie is voorgesteld door het lid Roemer. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund. Zij krijgt nr. 55 (32123-A).

De heer Roemer (SP): Voorzitter. De vorige keer is al helder geworden dat wij geen voorstander zijn van de RijnGouwelijn. Wij zijn voor goed openbaar vervoer in de regio maar niet op deze manier. In plaats van dit project, kiezen wij voor busbanen. Een tramverbinding zal alleen oost-west gaan en behoorlijk veel geld kosten. Door te werken met busbanen kan er ook vanuit Valkenburg een noord-zuidverbinding komen, wat veel nuttiger is omdat veel mensen in Den Haag werken. De gemeente Noordwijk zit ook niet te wachten op de RijnGouwelijn omdat daardoor alleen maar een tragere verbinding ontstaat. De gemeente heeft liever een goede busbaan naar Schiphol. Daarnaast is mijn fractie voorstander van verdubbeling van het spoor tussen Leiden en Alphen aan den Rijn. Kortom, mijn fractie kiest voor openbaar vervoer in de regio, maar voor andere projecten dan voorgesteld door het kabinet. De minister geeft aan op een later moment te komen met de uitkomsten van gesprekken met Zuid-Holland, maar volgens ons kan hij nu al aangeven in de regio dat dit een beter alternatief is. Ik vraag de minister of hij bereid is om dat in de gesprekken te doen.

In relatie tot de A4 Midden Delfland hebben wij een stapje in de goede richting gezet wat de informatieverstrekking betreft. De minister erkent dat de A4 de problemen op het Kethelplein en het Beneluxplein zal vergroten. De A4 zal nog een aanzienlijk aantal investeringen verlangen. Opvallend genoeg komt de minister nu met voorstellen om de mensen uit de auto te halen. Ik ben daar altijd blij mee, maar het is wel een aanvulling op wat steeds over dit project is meegedeeld. Hoezeer ik ook blij ben met de erkenning van de nieuwe overlast die de A4 gaat veroorzaken, vind ik dat de minister daar rijkelijk laat mee komt. In de vijfde Trajectnota is dit namelijk niet vermeld. Daarmee is een onvolledige keuze voorgelegd in de inspraak. Mijn vraag aan de minister is of hij bereid is deze fout te herstellen door deze onvolledigheid op te nemen in zijn Trajectnota en hiervoor vervolgens weer inspraak toe te staan. Door de Crisis- en herstelwet, mocht die in de Eerste Kamer worden aangenomen, kan de Raad van State deze fout niet herstellen. Daarom zouden wij dat moeten doen. Ik doe dat met de volgende motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de regering erkent dat door de aanleg van de A4 Delft-Schiedam het drukker wordt bij de Beneluxtunnel, op het Kethelplein en op het Beneluxplein, maar dit niet vermeld stond in de vijfde Trajectnota;

verzoekt de regering, deze constatering op te nemen in een aangepaste trajectnota,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter: Deze motie is voorgesteld door het lid Roemer. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund. Zij krijgt nr. 56 (32123-A).

De heer Roemer (SP): Ik had nog wat opmerkingen over de N65, maar er zijn inmiddels al vele goede opmerkingen gemaakt. Ik laat het daarbij. Hetzelfde geldt voor de Kracht van Utrecht. De PvdA-fractie heeft er uitvoerig over gesproken. Ik ben het met die inbreng eens. Ik hoop alleen dat, als wij straks tot de conclusie komen dat andere zaken moeten worden geregeld en gefinancierd, die fractie een rechte rug houdt en meedoet om ervoor te zorgen dat die verschuivingen er gaan komen. Ik ga ervan uit dat de minister na dit uitvoerige betoog, dat volgens mij breed gedragen wordt in de Kamer, de aangenomen motie volledig en zonder terughoudendheid uitvoert.

Over tunnels durven wij in Nederland bijna niet meer te spreken na het drama bij de A73. Er komen er echter nog meer en wij moeten er vol ingaan om het zo goed mogelijk te doen. Het mag ons allen niet lam leggen. Niet alleen de Limburgers bij Roermond, maar ook die bij Maastricht hopen dat natuurlijk. Zij krijgen namelijk, als ik het goed heb begrepen, geen filtersysteem bij hun tunnel. Wij vinden dat wel degelijk hard nodig. De weg verdwijnt weliswaar onder de grond, maar de lucht daar blijft vies. Dat kan volgens ons nooit de bedoeling zijn. Vandaar de volgende motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

van mening dat een ondertunneling van de A2 bij Maastricht de overlast voor de omwonenden dient terug te brengen;

overwegende dat via goede filtertechnieken ook de vervuilde lucht afgevangen kan worden;

verzoekt de regering, onderzoek te doen naar de kosten en baten van het afvangen van vervuilde lucht bij de tunnel van de A2 bij Maastricht,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter: Deze motie is voorgesteld door het lid Roemer. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund. Zij krijgt nr. 57 (32123-A).

De heer **Roemer** (SP): Wij hebben in eerste termijn over Maarheeze gesproken. In antwoord op mijn vragen over station Maarheeze herhaalt de minister alleen eerder gemaakte opmerkingen. Daarmee schieten wij natuurlijk niets op. Wij hebben niet veel aan "daar gaan wij niet over" of "wij kunnen er niets mee". Er was sprake van een norm van 1000 in- en uitstappers toen het besluit werd genomen om dan maar de populaire buslijn 173 te laten vervallen. In de gesprekken onderling is steeds naar voren gebracht om het station aan die 1000 in- en uitstappers te helpen. Nu zitten wij in een nieuwe situatie en is deze norm gelukkig niet meer heilig. Wat dat betreft, kan de minister als baas van de NS meehelpen om buslijn 173 gewoon te behouden. Laat het op zijn minst een jaar naast elkaar bestaan, zo zeg ik via de voorzitter ook tegen de mensen in het land die daarover gaan, maar laat de minister en de staatssecretaris hier vooral een handje bij helpen. De Kamer kan dat doen door de volgende motie te ondersteunen.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat er besloten is, buslijn 173 bij Maarheeze op te heffen om te kunnen voldoen aan voldoende nieuwe in- en uitstappers voor het nieuwe station Maarheeze;

constaterende dat de verplichting van 1000 nieuwe in- en uitstappers bij een nieuw station nu losgelaten wordt;

spreekt uit dat het wenselijk is om buslijn 173 te behouden naast een station in Maarheeze;

verzoekt de regering, er bij de stadsregio Eindhoven op aan te dringen dat buslijn 173 alsnog gewoon behouden blijft,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid Roemer. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund. Zij krijgt nr. 58 (32123-A).

De heer **Roemer** (SP): Positieve zaken zien wij rondom stations bij Emmen en Emmen Bargeres. Wij kunnen dat hier gezamenlijk voor elkaar krijgen. Ik reken op het kabinet in dezen. Ik wil nog een enkele opmerking maken over de binnenvaart. De antwoorden van de staatssecretaris over de kasstromen van de vaarwegen bevreemden mij. Vandaar de volgende vraag. Terecht merkt de staatssecretaris overigens op dat in 2016 het achterstallig onderhoud is weggewerkt. Daar gingen en gaan wij nog steeds van uit. Ik zie dit ook nog steeds als een harde toezegging. Mij bereiken echter ook berichten dat dit in het huidige budgettempo dat het kabinet nu voorschrijft, niet gehaald wordt. Kunt u inzichtelijk maken waarom het kabinet denkt dat dit wél gehaald wordt? Een kasschuif in de richting van de jaren 2009 en 2010 klopt inderdaad, maar waarom is dit geld van de periode vanaf

2011 gehaald en niet van de periode vanaf 2016? Dan zouden wij het echt naar voren halen. Graag krijg ik een helder antwoord op deze vraag.

Verder wil ik nog een opmerking maken over de sluis bij IJmuiden. Volgens mij heb ik nu een punt overgeslagen, maar daar kom ik zo op terug.

De **voorzitter**: U hebt nog drie minuten spreektijd.

De heer **Roemer** (SP): Dat ga ik redden. Voorzitter. Op onze vragen over de nieuwe zeesluis geeft u nauwelijks antwoord. U geeft niet aan of u het niet tekenend vindt dat het bedrijfsleven daaraan niet wil meebetalen. Graag verneem ik hierop toch een reactie. Het kabinet geeft evenmin aan in hoeverre er voldoende haventerrein is om een grotere sluis te rechtvaardigen. Ook hierop verneem ik graag nog een reactie. Het kabinet geeft ook niet aan wat de gevolgen hiervan zijn voor de werkgelegenheid. Graag een reactie. Dit maakt voor ons weer precies duidelijk waarom wij voorzichtig met dit besluit moeten zijn. Wij dreigen namelijk weer achter een lobby aan te lopen zonder dat wij voldoende zekerheden hebben. Na de Betuweroute en de Noord-Zuidlijn zouden wij wel beter moeten weten! Wel geeft u aan dat het niet de vraag is of er een nieuwe sluis moet komen. Wanneer komt die er? Bent u bereid, nu eens duidelijk aan te geven waarom een renovatie van de huidige sluis niet mogelijk is zonder de haven jarenlang dicht te doen? U geeft aan dat onderzoek aantoonde dat de sluis anders drie jaar dicht moet. Kunt u dat onderzoek aan ons doen toekomen? Als de vraag is wanneer deze sluis er moet komen, geeft u daar dan zelf ook eens antwoord op. Wanneer moet de sluis vervangen worden? Waarom niet eerder of juist later? Graag krijg ik meer duidelijkheid over dit project, alvorens wij enigszins zouden kunnen denken aan welke steun dan ook.

De heer **Aptroot** (VVD): Er wordt nu gesproken over een schitterende 80 jaar oude sluis. Toch wil ik de heer Roemer de volgende vraag stellen. Wij zijn sowieso voor de nieuwe tweede zeesluis, omdat daar ook bredere en diepere schepen door kunnen. Amsterdam heeft dan echt de beste mogelijkheden om de haven verder te ontwikkelen. Als het echter inderdaad zo is dat bij renovatie de haven van Amsterdam daardoor twee, misschien drie jaar in feite voor alle grote schepen afgesloten is en dus gaat sterven, is het toch gewoon een noodzaak om een tweede zeesluis aan te leggen en dat renoveren eigenlijk helemaal geen optie is, los van de vraag of je dat al dan niet wilt?

De heer **Roemer** (SP): Volgens mij was het de heer Aptroot die in het vorige debat zei: ik doe niet aan "als, dan"-vragen. Nu komt hij min of meer zelf met zo'n vraag.

De heer **Aptroot** (VVD): Dat was ik niet, maar ik vind dit trouwens wel een leuke "als, dan"-vraag.

De heer **Roemer** (SP): Dat snap ik. Ik heb al gezegd dat ik er niet van overtuigd ben. Welnu, ik sluit geen haven voor drie jaar af. Dat is helder, toch? Nogmaals, ik sluit geen haven voor drie jaar af. Dat is hartstikke mooi. Ik ben er echter niet van overtuigd dat wij samen niet heel veel kunnen doen om die periode, als het al nodig is,

kort te laten duren. Het is mij voorts nog niet helemaal helder wanneer het echt noodzakelijk is dat wij aan die mogelijkheid gaan denken. Dit geldt ook voor de minister, want anders had hij allang antwoord gegeven op mijn vragen. Wij hebben dan namelijk ook met tijden te maken. Bovendien kunnen wij de gelden maar een keer uitgeven; ook die voor de zeesluis. Wij blijven dus hartstikke kritisch. De minister is er ook nog niet in geslaagd om ons te overtuigen van de punten die hij heeft aangegeven.

Dan kom ik bij de rijksprojectendienst. Uit het antwoord op mijn suggestie om een rijksprojectendienst op te richten, blijkt dat wij een eind met elkaar mee kunnen denken. Daar ben ik blij om. Toch wil ik een stapje verdergaan dan het kabinet, vooral met het oog op alle projecten van lagere overheden die nogal eens mislopen. Daarom dien ik een motie in om miljardenverliezen bij grote projecten in de toekomst te voorkomen.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat bij veel infrastructurele projecten forse vertragingen optreden, onder andere omdat bij de bouwers vaak veel meer aanwezige expertise is dan bij de overheid en de overheid hierdoor nauwelijks een vuist kan maken;

overwegende dat de belangen van bouwers vaak anders zijn dan die van de overheid omdat de bouwers vooral veel kunnen verdienen aan innovatieve en prestigieuze werkzaamheden;

constaterende dat deze moeizame projectaansturing zich zowel bij de rijksoverheid als bij lagere overheden voordoet;

constaterende dat bij de rijksprojectenacademie er al wel een plek is waar kennis en expertise worden uitgewisseld binnen de rijksdiensten, maar één plek met alle expertise voor alle Nederlandse overheden nog ontbreekt;

verzoekt de regering, met voorstellen te komen voor een rijksprojectendienst met voldoende expertise over bouwtechniek en bouwcontracten om zo minder afhankelijk te zijn van de bouwers,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid Roemer. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund. Zij krijgt nr. 59 (32123-A).

De heer **Roemer** (SP): Mijn laatste onderwerp betreft de HSA. Een rijksprojectenbureau was natuurlijk bij de aanleg van de hsl allang wenselijk geweest, want dat had ons wellicht miljoenen kunnen besparen, maar helaas. Uit rapporten bleek onlangs dat ondersteuning van de HSA door middel van de voorstellen die de minister heeft gedaan, mogelijk verboden is. Los van de vraag of we er blij mee moeten zijn dat Europa zich al dan niet

met ons bemoeit, is het wellicht wel een feit. De HSA zou namelijk levensvatbaar moeten zijn, maar er wordt gewaarschuwd voor continue verliezen. Bovendien zou de noodzaak tot steun een externe oorzaak moeten hebben. De vertraagde bouw van treinen lijkt geen externe oorzaak. De HSA heeft gewoon ontzettend slecht aanbesteed, zoals meerderen hebben gezegd. Wat is de reactie van de minister hierop? Wat gaat hij doen als de Europese Unie deze staatssteun daadwerkelijk gaat verbieden? Zoals bekend, willen wij steun aan de HSA niet ondersteunen. Daartoe hebben wij een motie ingediend. Nu stemmen wij namelijk eenmaal over de begroting voor 2010 en niet over een aantal weken. Zoals de heer Aptroot al zei, is bovendien wel degelijk de vraag gerechtvaardigd of de HSA daadwerkelijk failliet gaat met twee van die moederbedrijven. We hebben lang niet het inzicht gekregen dat wij hadden moeten hebben om hier een oordeel over te vellen. Hoe dan ook, je kunt nog verdergaan. De minister heeft al aangegeven dat het absoluut maar de vraag is of de HSA de afgesproken betalingen überhaupt in de toekomst kan gaan doen. Ook daarover bestaat heel veel twijfel. Je kunt je zelfs afvragen of het wel zo erg is als de HSA failliet gaat. Zeker, we komen geld tekort omdat er niet betaald wordt. Wij weten ook al niet meer zeker of dat ooit betaald wordt. Verder kunnen wij een fout uit de tijd van minister Netelenbos goed maken en het gewoon aan het hoofdspoorwegnet toevoegen.

Ik sluit af. Ik heb gelezen dat de Britse premier Brown graag een snelle verbinding van Londen naar Amsterdam wenst. Wil de minister dat ook? Mij lijkt het een heel mooie kans. Wel geeft Brown aan dat het met een vervoerder mogelijk is om deze verbinding te gaan bedienen. Klopt dat wel? Dit werd bevestigd door iemand van het ministerie. Is het vervoer over de hsl contractueel niet voorbehouden aan de HSA? Is de minister bereid om de HSA te bewegen om vol enthousiasme op het idee uit Engeland te reageren?

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Voorzitter. In mijn zeven minuten spreektijd zal het proppen worden, maar ik doe mijn best. Ik dank de bewindspersonen voor hun uitgebreide schriftelijke beantwoording. Die was verhelderend, al rest er nog een aantal vragen, bijvoorbeeld over de kosten van de oplossing van knelpunten in het ov. Soms kunnen kleine knelpunten relatief goedkoop worden opgelost. Dit spreekt de bewindspersonen in deze tijden van heroverwegingen vast aan. De ChristenUnie-fractie krijgt graag meer inzicht in de knelpunten op het spoor buiten de corridors van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer. Ik heb een drietal moties over knelpunten.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat voor de realisatie van de stations Zwolle-Zuid en Deventer-Noord het spoor tussen Olst en Deventer moet worden verdubbeld;

constaterende dat de spoordijk en de viaducten al geschikt zijn voor dubbelspoor, zodat deze spoorverdub-

beling tegen een relatief lage investering kan worden gerealiseerd;

overwegende dat met dubbelspoor een forse kwaliteits-sprong mogelijk is doordat er aparte sprinters kunnen komen waardoor de reistijd van de intercity Zwolle-Nijmegen-Roosendaal kan worden verkort;

verzoekt de regering, een MIRT-onderzoek te doen naar de spoorverdubbeling Deventer-Olst in relatie tot de opening van de stations Zwolle-Zuid en Deventer-Noord en de versnelling van de bestaande intercity en hierover in overleg te gaan met de provincie Overijssel en om de Kamer binnen een jaar te informeren over de resultaten,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Cramer, Koopmans en Boelhouwer. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund. Zij krijgt nr. 60 (32123-A).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat in de NMCA een integrale analyse wordt gedaan van markt en capaciteit van het gehele mobiliteitssysteem voor 2020 en 2028;

overwegende dat de prioritering van knelpunten ook afhankelijk kan zijn van de kosten en baten van de mogelijke oplossingen;

overwegende dat de quick-scan regionaal spoor een goed inzicht heeft gegeven in de knelpunten, oplossings-richtingen en kosten voor alle regionale spoorlijnen;

overwegende dat een dergelijk inzicht ontbreekt voor die delen van het hoofdnet die geen deel uitmaken van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer;

verzoekt de regering, bij de NMCA een quick-scan te presenteren van alle spoorlijnen buiten de PHS-corridors en daarbij de gegevens uit de quick-scan regionaal spoor te actualiseren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Cramer, Koopmans en Boelhouwer. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund. Zij krijgt nr. 61 (32123-A).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat in de MIRT-verkenning Haaglanden de kwaliteit op de Goudse lijn (Den Haag-Gouda(-Utrecht))

als prioritair vraagstuk is erkend waarvoor oplossings-richtingen moeten worden verkend;

overwegende dat de Goudse lijn twee van de vier grootsteden in Nederland met elkaar verbindt en er hier dus sprake is van een knelpunt van nationaal belang;

overwegende dat deze corridor nog geen deel uitmaakt van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer, terwijl er nu al een capaciteitsknelpunt is en in de toekomst ook op deze lijn een metroachtige dienstregeling wenselijk is met zes intercity's en zes sprinters;

verzoekt de regering, bij het verkennen van de oplossingsrichtingen voor de Goudse lijn in relatie tot het PHS het voortouw te nemen en de Kamer binnen een jaar te informeren over de uitkomsten en de globale kosten van deze oplossingsrichtingen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Cramer en Koopmans. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund. Zij krijgt nr. 62 (32123-A).

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Er is een besluit over de RijnlandRoute dat eigenlijk nog geen besluit is, omdat er nog een fors tekort is. Het integrale denken van het MIRT moet wat de ChristenUnie ook blijken in de financiën. Ik begrijp dat de financiering in deze tijden lastig is, maar de ChristenUnie roept de bewindslieden en de regio op om hier de komende maanden wel uit te komen, want dat is hard nodig, ook voor de regio.

Wij hebben dit jaar uitgebreid gesproken over nieuwe stations. Er wordt al gebouwd, bijvoorbeeld rondom Bleizo en Berkel-Enschot, maar de definitieve besluiten daarvoor moeten nog vallen. Ik denk bijvoorbeeld ook aan het belang van de stations Zwolle-Zuid in het kader van de Hanzelijn, waarover ik al eerder heb besproken. Ik vraag de minister er een tandje bij te zetten en te kijken of er over een halfjaar nieuwe, definitieve besluiten kunnen liggen.

Ik heb nog geen antwoord gekregen op mijn vraag of het klopt dat er nog 40 mln. nodig is om zowel naar Groningen als naar Leeuwarden extra treinen mogelijk te maken. Graag krijg ik in de tweede termijn van de minister antwoord daarop.

De spoorlijn Zwolle-Utrecht wordt meegenomen in de NMCA. Er loopt een planstudie naar een kwartiersdienst Utrecht-Harderwijk, maar de Kamer heeft nog steeds niet het antwoord op de simpele vraag van de motie-Slob uit 2006 ontvangen. Ik heb die vraag vorig jaar nog een keer verwoord. Wat is er nodig om tot een kwartiersdienst van intercity's en sprinters over te gaan tot aan Zwolle? Kan de Kamer hierin komend jaar uiteindelijk definitief inzicht krijgen?

Bij de tekst van het antwoord van de minister over de spitsheffing wil ik toch een kanttekening maken. De ChristenUnie deelt de opvatting niet dat er op voorhand wordt gesproken van communicerende vaten tussen de spitsheffing en de kilometerprijs. Wij zullen dit verder aan de orde stellen bij de behandeling van het wetsvoorstel, maar gezien de stellige beantwoording van de

minister leek het mij goed om op dit punt hier de mening van de ChristenUnie neer te leggen.

De heer **Aptroot** (VVD): De heer Cramer vindt dus dat er inderdaad sprake mag zijn van een spitsheffing die niet volledig van het basistarief af gaat. Hij heeft al eerder iets in een interview gezegd. Toen ik hem daarnaar vroeg, zei hij dat hij verkeerd was weergegeven. Hij vindt dus dat de lasten voor de automobilist wel verder mogen worden opgevoerd bovenop de 1,5 mld. die voor de auto al door dit kabinet per jaar zijn opgevoerd?

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Los van alle bijzinnen, is de spitsheffing op dit moment nog geen actueel onderwerp. Wij hebben al die jaren gezegd: op het moment dat er een nieuw integraal systeem komt, gaan wij in de Kamer daarover de discussie aan. Het is dus een nieuw instrument. Over de uitwerking daarvan zullen wij gaan spreken. Wij kunnen nog helemaal niet zeggen welke invloed dit zal hebben op het tarief, want het is er nog niet. Wij kunnen in die zin ook niet spreken over budgetneutraliteit. Wij gaan die discussie aan, maar ik hecht eraan om op dit moment deze opmerking te maken in relatie tot de beantwoording door de minister.

De heer **Aptroot** (VVD): Ik constateer dat één van de drie regeringspartijen stelt het nog niet te weten wat betreft budgetneutraliteit. Dat wil zeggen dat nu al de deur wordt opengezet voor een extra lastenverhoging voor de automobilist. Dat is precies wat wij al steeds vermoeden, maar de heer Cramer is er ten minste eerlijk over.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Flauwekul. Budgetneutraliteit staat wat mij betreft bovenaan. Dat is ook afgesproken. De discussie over de spitsheffing en de uitvoering ervan krijgen wij nog. Het kan gaan zoals de minister aangeeft, maar wij willen er eerst een inhoudelijke discussie over.

Ik vraag de minister wat betreft de spoorlijn Utrecht-Breda de term "het niet onmogelijk maken" nader uit te leggen. Hoe past dit in de tweede fase van de aanstaande MER? In de westvleugel van de metropoolregio Amsterdam wonen net zoveel mensen als in Almere. Dat hebben wij ook in eerste termijn aangegeven. Ik heb nog geen antwoord gekregen over mijn vraag over de bereikbaarheid van de regio. Daarom dien ik daarover de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de regio Haarlem een bereikbaarheidsprobleem heeft met het oost-westverkeer en er tevens in deze regio een verdichtingsopgave ligt;

overwegende dat het laatste deel van de Zuidtangent door Haarlem nog niet is gerealiseerd en het wenselijk is dat deze succesvolle verbinding wordt doorgetrokken naar de IJmond;

verzoekt de regering:

- de Kamer binnen een jaar te informeren over een

bijdrage aan de uitbouw van de Zuidtangent door Haarlem;

- een MIRT-onderzoek bereikbaarheid en wonen Zuid-Kennemerland te starten met het oog op een eventuele MIRT-verkenning waarin deze opgaven integraal worden opgepakt,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Cramer, Koopmans en Roefs. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund. Zij krijgt nr. 63 (32123-A).

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Voorzitter. Er is veel discussie over projecten, ook wat betreft het regionale ov. Daarbij speelt de prioritering en de beschikbare middelen. Daarover dien ik de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat er in het land veel plannen in ontwikkeling zijn om het regionaal ov te versterken;

constaterende dat deze plannen de beschikbare middelen binnen het budget voor regionale/lokale projecten tot 2020 ver overstijgen;

overwegende dat de regering in de zomer van 2010 een visie op het regionaal ov heeft toegezegd en in dat kader de uitkomsten van de NMCA beoordeelt;

verzoekt de regering, de beperkt beschikbare middelen uit het zogenaamde budget voor regionale/lokale projecten zo efficiënt als mogelijk in te zetten voor de meest kansrijke en effectieve regionale ov-projecten, daarvoor een prioritering aan te geven en voorstellen daartoe te doen bij het uitbrengen van de visie regionaal ov,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Cramer, Koopmans en Boelhouwer. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund. Zij krijgt nr. 64 (32123-A).

De heer **Van der Ham** (D66): Voorzitter. Ik vertrek morgen ook naar Kopenhagen, per trein, maar het leek mij belangrijk vandaag nog hier te zijn. Wij zeggen altijd: een beter milieu begint bij jezelf. Het MIRT is dus een heel mooie aanleiding om te laten zien welke keuzen er worden gemaakt. In onze tegenbegroting hebben wij meer geld voor ov uitgetrokken dan het kabinet. Wij laten onze prioriteiten dus zien. Ook mevrouw Van Gent sprak over de heroverweging en de evaluatie van Schoon en zuinig. In dat kader is het van groot belang dat de investeringen in asfalt en in ov uitdrukkelijk worden overwogen, in die zin dat het groener kan en moet.

Ik heb nog een aantal vragen. Veel vragen zijn schriftelijk beantwoord. Dank daarvoor. Ik ben wat betreft de A4 Midden Delfland zeer benieuwd wat daar de komende jaren mee gebeurt. De minister doet er heel stoer over, in die zin dat het allemaal in kannen en kruiken is, maar volgens mij is de kwestie nog lang niet beëindigd. Er zit nog een enorme staart aan. Onze positie op dat punt hebben wij al diverse keren bepaald.

Dan iets over de RijnGouwelijn en het ov. De staatssecretaris heeft gezegd dat die manier van uitbreiding van het openbaar vervoer qua vervoercapaciteit heel erg betwistbaar is. Wij zijn er lokaal en nationaal voor om daar een verbussing van te maken. Wij zijn benieuwd of de moties die op dat punt een versnelling willen realiseren, het gaan halen. Een en ander moet goed worden afgewogen, ook gelet op de lokale situatie. Er is gereageerd op het gestelde over de A73, Arnhem-Nijmegen. Begrijp ik goed dat die variant helemaal uit beeld is en dat er geen sprake meer is van ideeënvorming rond dat traject?

Dan de planstudie A15. Het klopt dus dat er geen financiering is voor een mogelijke tunnel. Anderen hebben daar ook al op gewezen. Gedeputeerde Van Haaren is bezig een en ander te onderzoeken. Waaruit bestaan de additionele financieringsmogelijkheden precies: gaat het om lokaal geld of om nationaal geld? Waarop wordt nu aangestuurd? Is het mogelijk dat er misschien toch nationaal geld bij komt? In het schriftelijke antwoord wordt dit nog een beetje opengehouden. Kan de minister hierop ingaan?

Dan de A58-A67 en de N65. Waarom maakt het Zeeuwse deel nog steeds geen deel uit van de verkenningen wat de A58 betreft?

Verder heb ik een vraag over het Wilhelminakanaal. De gemeente Tilburg, die fungeert als opdrachtgever van het project, heeft eerder dit jaar besloten dat er een wijziging van het bestemmingsplan nodig is. Door dit besluit is er vertraging ontstaan. Door de regio wordt bezien of er versnellingsmogelijkheden zijn. De resultaten hiervan zijn op dit moment nog niet bekend. Wanneer zullen deze volgens de minister bekend zijn? Krijgen wij hierover een brief? Aangezien er een rare vertraging is ontstaan die volgens ons niet nodig was, dien ik de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat in feite een beslissing over verbreding van het Wilhelminakanaal is genomen, maar dat over de uitvoering van taken nog geen consensus bestaat;

constaterende dat Rijkswaterstaat als beheerder momenteel al bezig zou moeten zijn met het oeverherstel van het Wilhelminakanaal in Tilburg, en dat Rijkswaterstaat weet, op grond van de overeenkomst met de gemeente, waar de toekomstige oevers komen te liggen;

verzoekt de regering, het reguliere onderhoud aan de oevers te starten,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Van der Ham en Boelhouwer. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund. Zij krijgt nr. 65 (32123-A).

De heer **Van der Ham** (D66): Voorzitter. Ik heb een vraag over de directe intercity van Limburg naar Nijmegen via de Maaslijn. In de schriftelijke beantwoording wordt gesteld dat de mogelijke toekomstige ontwikkelingen op de Maaslijn onderdeel uitmaken van de MCA. De planning is dat deze voor zomer 2010 aan de Kamer wordt toegezonden. Ik wil een harde toezegging. Verbetering van deze ov-as is wat ons betreft dringend noodzakelijk. De verbinding is nu niet stabiel genoeg, er is sprake van enkelspoor dat gedeeld moet worden met goederenvervoer.

Dan heb ik nog een opmerking over een andere lijn, de lijn Hasselt-Genk-Maasmechelen. De staatssecretaris onderschrijft het belang van grensoverschrijdende verbindingen. De provincie Limburg is op korte termijn niet van plan de doorkoppeling te realiseren. Het is jammer dat de provincie dit niet als een prioriteit ziet. Immers, gezien de ligging van Sittard en Geleen in het smalste stukje Nederland zijn juist hier oost-westverbindingen naar en van de buurlanden nodig. Aansluiting op het Spartacus-plan van De Lijn ligt dan ook voor de hand.

Over de lightrail tussen Haarlem en Amsterdam via de IJmond heb ik diverse opmerkingen gemaakt. De staatssecretaris geeft naar aanleiding van mijn vraag aan dat een betere verbinding met lightrail tussen Haarlem en Amsterdam via de IJmond in de toekomst mogelijk een punt wordt. Rijk, provincie en gemeente verwijzen naar elkaar, met als grote onbekende de kostenverdeling. Indien op voorhand een indicatie kan worden gegeven, zijn wij een stuk verder. Daarom dien ik de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat er regelmatig onduidelijkheid is bij de kostenverdeling ten aanzien van lightrailprojecten;

constaterende dat provincies vaak uitgaan van een verdeling waarbij de lokale overheid 5% bijdraagt, de provincie 25% en het Rijk 70%;

verzoekt de regering, intensief samen te werken met lagere overheden als het gaat om tracés, modaliteit en infrastructuur van lightrailverbindingen en een leidraad voor kostenverdelingen op te stellen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid Van der Ham. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund. Zij krijgt nr. 66 (32123-A).

De heer **Van der Ham** (D66): Voorzitter. De heer Aptroot heeft al een motie ingediend over lightrail en snelle

verbindingen in met name de Randstad. Echter, ook daarbuiten zijn er allerlei andere verbindingen die wat mij betreft vragen om een doorkijkje naar de periode na 2020, vandaar de volgende motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat het kabinet regio's zoals Arnhem-Nijmegen heeft gevraagd, een toekomstvisie neer te leggen waarin infrastructuur een hoofdrol speelt;

constaterende dat landschapsarchitecten, stedenbouwkundigen en architecten drie ruimtelijke ontwikkelingsbeelden voor de Randstad ontwierpen op verzoek van het kabinet;

verzoekt de regering, een doorkijkje te schetsen van de rol van fijnmazige infrastructuur in Nederland vanaf 2020, waaronder bus-, spoor- en lightrailverbindingen, met daarin onder meer aandacht voor trajecten op historische tracés en voor verbussing van onrendabele spoorlijnen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter: Deze motie is voorgesteld door het lid Van der Ham. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund. Zij krijgt nr. 67 (32123-A).

De heer Van der Ham (D66): Voorzitter. Ik vond de vraag van de heer Roemer over Londen-Amsterdam interessant. Ik sluit mij daar dan ook van harte bij aan. Men weet dat wij tegen de Zuiderzeelijn onder het huidige gesternte waren. Wij hebben echter wel interesse als deze lijn kan worden doorgetrokken naar Hamburg, naar Duitsland dus. Begin dit jaar heb ik een vraag gesteld aan de minister inzake een premier in een van de deelstaten die gezegd heeft, misschien iets te zien in het doortrekken van deze lijn. Wat zijn de laatste ontwikkelingen op dat punt? Ik vraag dit mede in het kader van de opmerkingen die premier Brown over Nederland heeft gemaakt. Misschien zijn er ook nieuwe ontwikkelingen in Duitsland in die richting. Ik verneem graag de stand van zaken.

De heer Van der Staaij (SGP): Voorzitter. Excuses dat ik hier iets later aanschoof in verband met mijn terugkomen van een werkbezoek in Nijmegen.

De voorzitter: Het is u door de gehele commissie vergeven.

De heer Van der Staaij (SGP): Rijdend over de A15 op weg hiernaartoe heb ik bovendien nog een buitengewoon verheugende observatie kunnen doen, ook op het terrein van Verkeer en Waterstaat, zeg ik tegen de minister: er reed een trein over de Betuwelijn. Voorzitter. Dank voor de beantwoording van de vragen die wij vorige week gesteld hebben.

De reactie op mijn ingediende motie inzake Natura 2000 en de binnenvaart vond ik niet helemaal bevredigend. Uiteraard zit de binnenvaartsector bij alle relevante beheerplannen aan tafel zit, maar men ervaart dat de positie van de binnenvaart niet overal voldoende wordt meegewogen, vooral buiten de vaargeulen niet. Vaak lijkt het erop dat beheerders het voldoende achten wanneer de kunstwerken goed zijn beschreven en worden de vaargeulen ten onrechte achterwege gelaten. Mijn motie is dan ook bedoeld als prikkel naar beheerders om binnenvaart goed te beschrijven en als prikkel naar de staatssecretaris om hierop alert te zijn. Ik wil de motie dan ook handhaven.

Op het gebied van onderhoud, onderhoud vaarwegen en voorgenomen kortingen daarop, vonden wij het antwoord ook enigszins cryptisch. Ik heb niet willen beweren dat er sprake zou zijn van een korting op regulier onderhoud. Daar is inderdaad geen sprake van. Het ging echter om een substantiële korting op de inhaaloperatie die in 2016 zou zijn voltooid. Dat is een ander programma. Ook de heer Roemer hoorde ik daar zo-even over. Ik heb dezelfde signalen vanuit de binnenvaartsector dat alle hoofden van afdelingen van de districten van Rijkswaterstaat hebben aangeduid, dat zij niet in 2016 klaar zouden kunnen zijn met de betreffende inhaaloperatie. Zij gaven bovendien aan dat er sprake is van een inhouding van circa 50% op de eerder geprognoseerde meerjarenraming over 2011, 2012 en 2013. De staatssecretaris wees erop dat de budgetten voor 2009 en 2010 zijn verhoogd. Dat is correct. Dat is juist die inhaaloperatie, maar die zou niet ten koste mogen gaan van de budgetten in 2011, 2012 en 2013. Ik vind dat nog steeds een belangrijk punt, dus graag nadere uitleg hierover.

Wat de RijnlandRoute betreft hebben Rijk en regio overeenstemming bereikt over het voorkeursalternatief van de RijnlandRoute. Over dat alternatief hebben wij het al uitgebreid gehad; dat behelst een integrale oplossing en een samenhangend pakket van maatregelen. Hiermee wordt tevens de beoogde belangrijke ontwikkeling van voormalig vliegveld Valkenburg mogelijk gemaakt. Het is dus van groot belang om geen steentjes uit dit uitgebalanceerde bouwwerk te slaan. De inzet moet zijn een integrale, niet-gefaseerde uitvoering van dat voorkeursalternatief van de RijnlandRoute.

De heer Koopmans refereerde bij mijn afwezigheid al aan het feit dat ik daarover een motie had voorbereid. Ik heb inmiddels echter al contact gehad met mevrouw Roefs over de motie die zij zelf heeft ingediend, die door een aantal collega's ondersteund is. Om dat signaal zo breed mogelijk te laten zijn, doe ik er goed aan om af te zien van een eigen motie en met haar toestemming die motie mede te ondertekenen zodat die gewijzigd in procedure kan worden gebracht.

Mevrouw Roefs (PvdA): Voorzitter. Dat lijkt mij uitstekend.

De voorzitter: De motie-Roefs c.s. op stuk nr. 38 is in die zin gewijzigd, dat zij thans ook is ondertekend door het lid Van der Staaij. Zij krijgt nr. 69 (32123-A). De heer Koopmans heeft laten weten dat hij vergeten is om een motie in te dienen. Aangezien hij nog wat spreektijd over had, stel ik voor dat hij de motie voorleest om te zien of er voldoende ondersteuning is voor de indiening van de motie.

De heer **Koopmans** (CDA): Voorzitter. Dank aan u en de collega's dat dit kan. Zonder verdere begeleidende tekst wil ik de volgende motie indienen.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de provincie Limburg in oktober 2008 de bereidheid heeft uitgesproken om de verantwoordelijkheid van het Rijk over te nemen voor de aanpassing van de aansluiting Nuth;

verzoekt de regering, zich in te zetten voor een integrale, duurzame en effectieve oplossing voor de aansluiting van de Buitenring op de A76 bij Nuth, die op draagvlak van de regio kan rekenen, en hierover vóór het MIRT-overleg in juni 2010 aan de Kamer te rapporteren,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 68 (32123-A).

Wij zijn hiermee gekomen aan het eind van de tweede termijn van de Kamer. De minister heeft mij gevraagd, ook vanwege de hoeveelheid moties, om een uur te schorsen. Dat betekent dat wij dus iets uit de tijd lopen aan het eind.

De vergadering wordt van 18.28 uur tot 19.30 uur geschorst.

Voorzitter: Boelhouwer

De **voorzitter**: In afwachting van de voorzitter, die kort bezig is met andere werkzaamheden, beginnen wij weer met de vergadering. Om u en het publiek niet langer te laten wachten, geef ik het woord aan de minister voor zijn antwoord in tweede termijn.

Minister **Eurlings**: Voorzitter. Ik sta samen met de staatssecretaris voor de beantwoording van een behoorlijk aantal vragen. Dit jaar is wat dat betreft een recordjaar. Vorig jaar zijn 208 vragen gesteld tegen dit jaar 250 vragen. Wat dat betreft loopt het aantal sterk op. Of het dezelfde vragen zijn? Dan geven wij hetzelfde antwoord als vorig jaar! Alle gekheid op een stokje, dit betekent dat wij vanavond kort en bondig moeten zijn in de beantwoording. Ik ga dus geen algemene inleiding houden. Het wordt dus nog wel eens wat met deze minister!

Mevrouw Van Gent vraag wat in de heroverweging vooropstaat, of of weg et cetera. Ik maak die keuze niet. De vraag is wat de heroverweging zal zijn. De minister van Sociale Zaken heeft daar laatst iets over gezegd. Anderen hebben dat eerder gedaan. Hoeveel er bezuinigd gaat worden, is nog ongewis. Als er bezuinigd wordt, zal in principe overal naar gekeken worden. Het is dus niet of/of, maar er wordt in den brede naar zaken gekeken. Hoe het ook zei, op een gegeven moment vindt besluitvorming plaats in het kabinet. Dat zal uit en te na

met deze commissie besproken worden, zo die dat wenst. Dit komt dus later terug.

De heer Koopmans en anderen vragen naar de verlenging van het MIRT. Ik begrijp hun ongeduld.

De **voorzitter**: Mevrouw Van Gent wil direct een interruptie aan u besteden.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): De minister voor WWI heeft bij de brede heroverweging een context aangegeven. Hij heeft aangegeven waaraan die heroverweging moet voldoen. Alleen ingaan op het bedrag, of het 30 mld. wordt of 35 mld. of nog een ander bedrag, vind ik te gemakkelijk. Dat ben ik van deze minister niet gewend. Mijn vraag is waar de politieke keuze ligt van deze minister. Welke piketpaaltjes slaat hij? Daar kan hij toch wel antwoord op geven?

Minister **Eurlings**: Mijn piketpalen zijn niet de Haagse beelden van: liever asfalt of liever rails. Die discussie wordt te vaak gevoerd in dit huis. Mijn opgave is het oplossen van problemen. Mijn marsroute daarbij is heel duidelijk. Het is de Nota Mobiliteit die doelen stelt tot 2020, inclusief de MobiliteitsAanpak tot 2028 die door de Kamer wordt onderschreven. Als wij minder geld te besteden zouden gaan hebben, worden wij voor de inhoudelijke vraag gesteld hoe wij de doelen kunnen bereiken. Dat is mijn inhoudelijke kader. Daar gaat het mij om. Ik heb dus geen principiële preprioritering. Het gaat mij om het oplossen van het mobiliteitsvraagstuk. Daar komen wij uit en te na over te spreken. Ik heb daarbij geen dogma's. Dat zou de opdracht alleen maar moeilijker maken.

De heer Koopmans is terecht ongeduldig over de vraag hoe wij verder gaan na 2028. Ik ken en begrijp zijn ongeduld. Wij hebben er een half jaar geleden, na de voorjaarsronden MIRT, over gesproken. Toen is al gezegd dat wij op enkele plekken vooruit zouden lopen. Daarbij is 2035 genoemd. Dat is vandaag door enkele sprekers weer aan de orde gesteld. Intussen hebben wij ook de RijnlandRoute een aanbod gedaan. Voor een behoorlijk deel komt dat uit de nieuwe gelden. Ik kan toezeggen dat de NMCA geen tocht naar Methusalem wordt en dat wij die snel zullen afronden. Ik voel immers het ongeduld. Wij zullen het document ruimschoots voor de begrotingsbehandeling van 2011 op tafel hebben liggen. Dan kan bij de preprioritering van ons en die van de Kamer gesproken worden over het NMCA. Misschien is dan nog niet de begroting ter bespreking. Die moet dan nog geschreven en gedrukt worden. Wij kunnen dan wel spreken over de conclusies van het NMCA, over waar de gaten vallen, waar absoluut geïnvesteerd moet worden en wat prioritair naar voren komt. Dat moet vervolgens door de regering in de begroting van 2011 worden geconcretiseerd op projectniveau. De Kamer kan daar bij de begrotingsbehandeling op reageren. Dat lijkt mij de marsroute van een aantal intensieve debatten gedurende het komende jaar. Daarmee zal het snel komen tot helderheid voor 2028 en daar kan de Kamer mij aan houden. Ik heb eerder toegezegd dat wij zo rap mogelijk die keuzes maken. De Kamer heeft natuurlijk het laatste woord, maar heeft over de NMCA ook haar mening te vormen voordat wij onze begroting gaan schrijven.

De **voorzitter**: Kunt u een concrete datum noemen? Dan leggen we die in concreto vast.

Minister **Eurlings**: De waarnemend directeur-generaal bevestigt mij dat de NMCA op tafel ligt voor het MIRT-overleg in het voorjaar. Dan hebben wij nog een halfjaar tot de begrotingsbehandeling om aan te geven dat het ruim tot zijn recht zal komen.

De heer Koopmans en mevrouw Roefs hebben vragen gesteld over de inpassingsmaatregelen. Ik heb geprobeerd in mijn schriftelijk antwoord aan te geven dat het onderscheid tussen wettelijk en bovenwettelijk niet altijd te maken is, doordat het vanuit het belang dat wij aan een goede inpassing hechten vaak verder gaat zonder dat je tot een 100% uitwerking van het rock bottom voldoen aan wettelijke normen bent gekomen. Je zegt op een gegeven moment met elkaar misschien dat je een stapje extra doet. Bij veel projecten is niet in beeld gebracht welke maatregelen nu precies de wettelijke grens te boven zouden gaan en wat er precies aan euro's bovenop is gekomen. Dat is dus niet altijd helder in beeld. Ik begrijp de vraag en ik moet erop wijzen, dat ik wel scherp ben op dit onderscheid. Enerzijds vind ik inpassing van groot belang, maar anderzijds moet je wel heel helder zijn over wat moet en wat we eventueel extra doen. Als we het extra doen, doen we dat om een goede reden, maar dan is het ook een extra geste. Het mag niet zo zijn dat het extra van gisteren het startpunt van de discussie is van morgen. Ik zeg het even wat cru, maar anders lopen we gewoon vast. Ik zal een fictief voorbeeld geven. Om bij een project aan de geluidsnormen te voldoen, kan een geluidswal worden aangelegd. Echter, om een betere ruimtelijke kwaliteit te bieden, kunnen we ook een scherm neerzetten. Dat is duurder, maar het oogt waarschijnlijk mooier. Bij een scherm kan je ook nog doorpakken met een transparante constructie. Dat kost weer meer. Je kunt er allemaal verschillende gradaties in aanbrenge. Vaak komt het voor dat je tijdens zo'n project direct een scherm plaatst. Dan wordt er samsam wat betaald en dan heb je niet meer helemaal teruggeredeneerd wat muren gekost hadden als we de meest basale muur hadden gemaakt. Ik begrijp de hang van de Kamer naar meer helderheid en ik zeg toe te zullen kijken hoe ik, voor zover mogelijk, het onderscheid tussen echt wettelijk en wat er bovenop komt, inzichtelijk kan maken. Maar het kan dus niet altijd 100%, anders laten we heel veel ambtenaren terugrekenen wat de opties zouden zijn geweest die we niet hebben gekozen. Het is ook in die zin van belang, omdat bij bovenwettelijke maatregelen ook vaak sprake is van cofinanciering tussen Rijk en regio. Niets is belangrijk als de regio niet meefinanciert, zo zei de heer Koopmans. Dat zijn wijze woorden. Wat dat betreft, is het ook in dat kader van belang en dus kom ik er graag met deze toezegging aan tegemoet.

De natuurcompensatie is ook zo'n vraag. Bij aantasting van de natuur kijken we eerst of mitigerende maatregelen kunnen worden genomen, bijvoorbeeld geluidsmaatregelen als – ik kom niet bij de brulkkers – de broedvogels zouden worden gestoord. Dat levert geen mooie jonge kuikentjes op. We compenseren alleen als mitigerende maatregelen echt onvoldoende zijn of als de natuur wordt vernietigd waar dat niet mag. De ehs is vaak genoemd. Van de kosten van natuurcompensatie is tot nu toe geen centrale registratie bijgehouden. Ik wil dus wel doen wat de Kamer vraagt, maar ik vraag de Kamer wel om begrip dat dit een megaklus is. Ik moet er mensen op gaan zetten die per project moeten uitzoeken hoeveel geld ermee gemoeid was. Dat gaat wel enige tijd

vergen. Het is dus even de vraag hoe diep wij erin duiken. Wij zouden ook steekproefsgewijs een totaalbeeld kunnen geven. Ik zal schriftelijk een voorstel doen hoe wij dat doen en hoe lang dat ongeveer duurt. Ik wil het dus graag doen, maar het wordt wel een aardig klusje volgens mijn staf.

De heer **Koopmans** (CDA): Ik denk dat het om vele honderden miljoenen gaat. Daarom is het goed dat het inzichtelijk wordt gemaakt. Ik zou zeggen: laat de projecten in het MIRT gewoon op een rij zetten en laat het ons weten. Het leidt immers tot mogelijke keuzen.

Minister **Eurlings**: Dat is helder. Ik kan alleen niet overzien hoe lang het gaat duren, maar ik kom er graag in een brief op terug. Zo zullen wij proberen te opereren. Je schrikt ervan, maar het is natuurlijk al bijna kerst. Het zal dus begin volgend jaar zijn voordat ik die brief stuur. Daarin zal ik laten weten hoe lang het ongeveer gaat duren.

De heer **Koopmans** (CDA): Als die brief er maar voor de heroverweging is.

Minister **Eurlings**: Dat zal geen probleem zijn, wanneer die heroverweging ook gaat komen. Dat is altijd een beetje fluïde.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Cryptisch!

Minister **Eurlings**: Ik moet oppassen met mijn opmerkingen, begrijp ik. De Kamerleden zijn allemaal erg scherp. Ook is mij gevraagd of ik vooraf helder kan maken of de BLD-bijdrage bij de uitvoering van de projecten aan de orde is. In de kostenraming van projecten waarvan de uitvoering door RWS is voorzien, wordt in beginsel altijd rekening gehouden met een BLD-bijdrage van 20% van de aanlegkosten. Bij projecten waarbij RWS betrokken is, wordt dit in een vroeg stadium gecommuniceerd, zodat hiermee rekening kan worden gehouden bij het reserveren van projectbudgetten. In het MIRT-Projectenboek staat de BLD-bijdrage al bij veel projecten expliciet vermeld op de projectbladen. In die zin wordt er dus veel gecommuniceerd. Nu ga ik in op het gevoel dat het soms gedurende een project toch een verrassing is, zonder aan te duiden waar dat aan ligt. Ik zal de vraag of dit helder kan worden gecommuniceerd graag meegeven aan het team dat onder leiding van de heer Ruijs het functioneren van Rijkswaterstaat als baten-lastendienst evalueert. Ik stel voor dat daarin nader wordt bekeken of de communicatie op een hoger vlak kan geschieden.

De heer **Aptroot** (VVD): De heer Koopmans heeft onder andere die BLD-bijdrage aangekaart. Ik vind het overigens logisch dat Rijkswaterstaat probeert om kosten goed toe te rekenen. Ik zou graag een onderbouwing zien van het percentage van 20. Dat is wel hoog. Ik kan mij voorstellen dat het percentage bij een klein project relatief hoog is, maar bij grotere projecten worden het gigantische bedragen als je daaraan blijft vasthouden. Kan de minister misschien een onderbouwing van dat percentage laten zien? Misschien moeten wij op een andere manier gaan werken.

Minister **Eurlings**: Dat is een heldere vraag. In de schriftelijke beantwoording heb ik aangegeven dat het

percentage vergelijkbaar is met dat van ProRail. Ik zeg dit even voor de duidelijkheid. Ook daar worden die percentages normaal gevonden. Om die vraag ordentelijk door te geleiden, stel ik voor dat de hoogte van het percentage onderdeel van de evaluatie wordt. Dan komt het vanzelf weer bij ons terug. RWS wordt nu doorgelicht, ook de financiën. Dat is volgens mij de plek waar dit thuishoort.

De heer **Aptroot** (VVD): Komt die evaluatie komend jaar?

Minister **Eurlings**: Ja, zeer zeker. Die evaluatie is nu in volle gang.

Dan is gevraagd of er geld van Verkeer en Waterstaat naar het Wieringerrandmeer gaat. Ik kan de heer Koopmans geruststellen en misschien anderen veront-rusten. Het ministerie van Verkeer en Waterstaat betaalt niet mee aan dit Wieringerrandmeer, ook niet door eventuele aanpassing aan de A7 ter plaatse. Over een mogelijke aanpassing van de A7 is wel discussie geweest met de provincie Noord-Holland. De provincie wil een beweegbare brug in de A7. Omdat een lage brug te veel de doorstroming op de A7 verstoort, is voor mij alleen een hoge brug of een aquaduct bespreekbaar. De kosten moeten dan wel geheel voor rekening van de provincie komen. Dat is de discussie die speelt. Maar goed, wij doen veel voor de broedvogels heb ik zojuist al gezegd. Ik wil mijn groene imago niet te veel onderuit schoffelen door dit soort antwoorden.

In antwoord op de vragen over het verkeerscirculatieplan Den Haag en het effect ervan op de A12, kan ik melden dat ik de Kamer hierover naar alle waarschijnlijkheid uiterlijk 1 maart kan informeren. Dus inderdaad in het voorjaar, mijnheer Koopmans.

De A4 Delft-Schiedam. Ik kom bij de bespreking van de moties terug op wat de heer Roemer heeft gezegd over het effect van de verkeersbewegingen op de Benelux et cetera en op de vraag of wij verkeerd zitten in de procedure en die moeten overdoen. Ik kan de Kamer geruststellen, naar mijn stellige overtuiging is dit niet geval, maar ik kom hier zo nog op terug. De heer Roemer kijkt nog niet helemaal gerustgesteld. Kom ik eens een keer met goed nieuws!

Er is gesproken over het feit dat de flatbewoners geen tunnel krijgen en dat de normen nu met saldering moeten worden bereikt. De flatbewoners krijgen wel degelijk een tunnel tussen Vlaardingen en Schiedam. De westelijke rijbaan krijgt een tunnel van 2 km, de oostelijke rijbaan een tunnel van 1650 meter. De geschiedenis is bekend: de tunnelmond van de oostelijke rijbaan wordt aan de zuidzijde met maximaal 330 meter verschoven op een totale tunnallengte van 2 km vanwege de tunnelveiligheidsvoorschriften.

Er wordt geen gebruik gemaakt van saldering om aan de normen te voldoen. Met deze verschuiving van de tunnelmond worden geen normen overschreden. Er wordt aan de eisen van luchtkwaliteit voldaan. Generieke maatregelen ter verbetering van de luchtkwaliteit zijn zoals bekend opgenomen in het NSL. Waar nodig zal ik om de geluidsoverlast te voorkomen, aanvullende geluidsmaatregelen nemen. Dit is de lijn en ik kan daarmee de zorg over de saldering wegnemen.

De Kamer verzoekt de minister in het kader van de verstedelijking van Almere in principe ...

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Voorzitter. Ik wil graag mijn tweede interruptie plaatsen. Die heeft natuurlijk

betrekking op de A4 Midden Delfland. Ik heb begrepen dat er een convenant met Vlaardingen, Delft en Schiedam is gesloten over de inpassing en dat de minister niet alle elementen van dit convenant nakomt. Ik wil drie punten kort nalopen met de minister en als hij op alle drie zegt dat het wel gebeurt, ben ik zelfs tevreden. Het eerste punt is dat Vlaardingen en Schiedam een volledige aansluiting zouden krijgen op de weg. Dit gaat niet door, omdat dit niet past op het Kethelplein. Is dit waar? Het tweede punt is dat er voor het Kethelplein over een stuk van 333 meter geen tunnel komt. Het derde punt is dat er aan het einde van de weg veel meer herrie zal zijn dan eerder is beloofd en afgesproken, omdat die herrie niet wordt gesaldeerd. Ik wil daarover nu opheldering krijgen, want de bewoners zijn hier behoorlijk boos over.

Minister **Eurlings**: Mevrouw Van Gent zou misschien het IODS van 2006 er nog eens moeten bij pakken, want daarin staat dat wij bij de uitwerking aan de geldende regelgeving moeten voldoen. Dat is hier nu net de crux. Volgens de vigerende tunnelveiligheidsvoorschriften kun je zo vlak voor de tunnel niet weven. Daarom hebben wij een aantal aanpassingen voorgesteld. Wij hebben daar open en transparant over gesproken met de IODS-partners. Daarbij lagen er verschillende opties op tafel. Dit heeft gevolgen gehad voor de aanhechting, want ook in het IODS staat dat aan de regelgeving moet worden voldaan. Ik heb mevrouw Van Gent ook niet anders horen beweren. Het kan gewoon niet anders.

Ik heb over het opschuiven van de tunnel over 330 meter op het Kethelplein gezegd dat deze beslissing wordt ingegeven door het feit dat je niet vlak voor de tunnel kunt weven.

Mevrouw Van Gent veronderstelt dat er meer herrie zal zijn dan is afgesproken. Ik heb al gezegd dat wij het geluidsniveau sterk in de gaten zullen houden en dat wij, indien nodig, extra geluidsmaatregelen zullen nemen. Zo is het open besproken. Ik zie de voortgang van deze weg met vertrouwen tegemoet.

De heer Vendrik vroeg tijdens de begrotingsbehandeling om een groene snelweg die misschien wel tot 70 mln. per kilometer mocht kosten. Ik zeg nu: welkom bij de supergroene snelweg, de A4 Midden Delfland, want die kost wel 125 mln. per kilometer. Toen kwam ik op het beeld van die spetterende en spatende eenden. Dit is wel een reëel beeld, mevrouw Van Gent. Dit gaat daar echt gebeuren. Die weg wordt heel goed ingepast. Heel veel mensen in Nederland zullen met enige jaloezie naar die weg kijken.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Misschien komen er wel spetterende eendjes bij kijken, maar ook balende bewoners. De minister begint nu over het IODS 2007, maar het gaat er mij om dat er een convenant is gesloten. Ik heb drie punten aangegeven waar het misgaat met de uitvoering van dat convenant. Ik heb zelfs begrepen dat er ook nog een andere variant bestaat die wel aan de bezwaren tegemoetkomt, te weten een vaart met daaronder een tunnel. Op zichzelf is dat een mooi ontwerp, maar dat vindt de minister te duur. Ik wil weten hoe het precies zit, want de minister heeft ook een deal gesloten met de betrokken gemeenten en daar houdt hij zich gewoon niet aan.

Minister **Eurlings**: Als mevrouw Van Gent wil voldoen

aan het IODS-convenant, moet zij helemaal niet met een vaartvariant komen, want die heeft heel weinig met het IODS te maken.

Er is sprake van een nadere uitwerking, omdat in het IODS-convenant staat dat er aan de geldende regels voldaan moet worden. Ik zou niet willen en niet kunnen ingaan tegen de wettelijke voorschriften voor een tunnel. Wij hebben op de aangegeven wijze gewerkt en naar mijn mening uiteindelijk een goede middenweg gevonden, waarbij wij wel degelijk extra investeren. Het kost ons behoorlijk wat extra geld, maar wij hebben dat ervoor over. Wij constateren dat wij nu de beste optimalisatie gevonden hebben, ook uit oogpunt van het goed omgaan met belastinggeld.

Dat het gevoelig ligt in sommige gemeenten, is mij heel helder. In diezelfde gemeenten zijn echter ook veel mensen die zeggen dat zij de files en het sluipverkeer zat zijn.

Toen wij vlak voor de zomer in het provinciehuis van Zuid-Holland met alle partners bijeen waren, zagen wij de scheiding der geesten. De grote meerderheid van de partners was voor en een kleine minderheid was tegen. Toen ik echter de vraag stelde of men met mij van mening was dat het intensieve proces dat wij jarenlang met elkaar hebben gevoerd uiteindelijk heeft geleid tot een veel beter product, antwoordde iedereen bevestigend. Dat vind ik de meerwaarde. Het blijft altijd een kwestie van optimaliseren, anders zouden wij alle snelwegen in Nederland onder de grond moeten leggen, zodat wij die niet meer zien, horen en ruiken. Dat blijven echter vergezichten die op dit moment zelfs in de Verenigde Arabische Emiraten niet meer te betalen zijn. Er zal altijd sprake zijn van suboptimalisatie. In het IODS-convenant is uitgesproken dat wij altijd aan de regels moeten voldoen. Om die reden hebben wij een en ander nader moeten uitwerken.

Vervolgens een opmerking over de verstedelijking van Almere. De relatie met de IJmeerverbinding kan ik bevestigen. Ik bevestig dat voor verdere verstedelijking van Almere het principe "eerst bewegen, dan bouwen" geldt. Dat brengen wij in praktijk door de projecten wegbreiding SAA en de OV SAAL nu voortvarend ter hand te nemen. Het voornoemde principe betekent natuurlijk niet een op een dat de IJmeerverbinding hoe dan ook zal worden aangelegd. Voor deze verbinding verwijs ik naar de afspraken die het kabinet heeft gemaakt met de regio, die zijn vastgelegd in de RAAM-brief en die door de gezamenlijke werkmaatschappij in de komende jaren nader zullen worden bekeken. Ik ben heel open geweest en heb gezegd dat onze oriëntatie bij de vijf scenario's is dat wij primair kijken hoe wij "west" mogelijk kunnen maken. Dat is een heldere prioritering. Ik heb ook Kamerleden gehoord die zeggen dat wij wel een terugval moeten hebben, misschien de Stichtse Lijnen, maar de prioritering is nu "west". Ik heb ook eerlijk gezegd: als wij de IJmeerverbinding willen aanleggen, moet die een stuk goedkoper worden en veel meer vervoerswaarde hebben. Als wij haar niet zouden kunnen aanleggen, wat ik zou betreuren, is het evident dat wij nog wel naar "west" kunnen, maar dat de mogelijkheden beperkter zijn als men bijvoorbeeld via de Hollandse Brug moet reizen. Dat is gewoon het reële verhaal; reëler dan dat kan ik het niet brengen. Wij zullen zorgen dat wij zo snel mogelijk helderheid krijgen over wat kan en wat niet kan. Daar zal niet alleen de regio, maar ook het Rijk zich voor inzetten.

Mij is gevraagd De Kracht van Utrecht volwaardig mee te nemen in de tweede fase van de planstudie. Ik heb naar mijn overtuiging stevig uitvoering gegeven aan de motie, door dit alternatief al in de eerste fase van de planstudie behoorlijk te onderzoeken. Wij doen dit tegen de achtergrond van de commissie-Elverding, die adviseert in de eerste fase van de planstudie nog maar van één alternatief uit te gaan en de variant dus in de verkenning onderzocht had moeten worden. Omdat wij nu echter al te ver in het project zitten, heb ik gezegd dat wij zo rap mogelijk alles moeten bekijken, zodat wij een stevige discussie kunnen hebben met de regio – dat was een heldere discussie, kan ik zeggen – en moeten proberen om samen met de regio te zeggen: hier kiezen wij voor.

Voorzitter: Jager

Minister **Eurlings**: Vervolgens een inhoudelijke opmerking over De Kracht van Utrecht. Dit alternatief is niet voldoende probleemoplossend. Het gaat uit van mobiliteitsmanagement, het stimuleren van fietsen, carpoolen, telewerken en bijvoorbeeld ook het invoeren van betaald parkeren bij en door bedrijven en de afschaffing van woon-werkvergoedingen. Het gaat verder uit van ov-maatregelen, een netwerk van tramverbindingen, het opwaarderen van bestaande spoorverbindingen en de aanleg van nieuwe spoorlijnen tussen Breda en Utrecht en tussen Utrecht en Almere via de Stichtse Brug. Het gaat echter vooral uit van prijsbeleid, een basisheffing van zeven cent en een spitsheffing van elf cent. Wij komen nog te spreken over het spitstarief, maar iedereen heeft mij al voor de camera horen zeggen: Ik kan de heer Van Woerkom geruststellen dat het niet meer dan tien cent wordt. In de motie wordt met andere woorden uitgegaan van onrealistische waarden. Wat gebeurt er echter als ik de conclusies van De Kracht van Utrecht zou onderschrijven? Dan zou ik dus miljarden in ov moeten steken, de woon/werkvergoeding moeten afschaffen, betaald parkeren bij bedrijven moeten invoeren, een basisheffing moeten invoeren, een spitsheffing moeten invoeren en een onrealistisch hoog bedrag per kilometer moeten hanteren. Maar zelfs dan zou ik volgens de conclusies van De Kracht van Utrecht een gedeelte via de weg moeten oplossen. Het is dus te duur en het lost het probleem onvoldoende op. Laten wij ons toch realiseren wat wij met de regio hebben bereikt! In de regio leefden doembeelden over een nieuwe weg door de Amelisweerd en een doorsnijding van de woonwijk de Leidsche Rijn. Desondanks zijn wij er met de hele regio op een goede manier uitgekomen. Door te kiezen voor innovatie hebben wij tegelijkertijd gekozen voor de minst milieubelastende variant. Want wat doen wij? Wij investeren niet alleen in het openbaar vervoer, maar verbreden ook de tunnelbak bij de Amelisweerd. Die tunnelbak krijgt twee keer twee rijstroken en bovendien overkluizen wij een deel van de weg ten behoeve van een ecoduct, waarover de bewoners van Utrecht stad de Amelisweerd een stuk gemakkelijker kunnen bereiken. Het is echt een optimale variant. Ik ben gehouden om zorgvuldig te besluiten. Dat is de reden dat wij De Kracht van Utrecht diepgaand hebben onderzocht. Ik ben tegelijkertijd ook gehouden om de ellenlange vertragingen in ons land een halt toe te roepen. Ik heb Peter Elverding daarom gevraagd om met een commissie te komen om dat doel te realiseren. Het

zal de Kamer dan ook niet verbazen dat ik bijzonder gemotiveerd ben om nieuwe lange vertragingen bij de aanleg van wegen rond de draaischijf Utrecht te voorkomen. Daar zal De Kracht van Utrecht geen verandering in brengen, want het is klip-en-klaar dat De Kracht van Utrecht geen oplossing biedt voor de problemen.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Voorzitter. Het gaat mij op dit moment helemaal niet om de inhoud. Er is een motie aangenomen waarin staat dat De Kracht van Utrecht volwaardig moet worden meegenomen in de tweede fase. Die tweede fase gaat door en De Kracht van Utrecht moet daarin dan ook gewoon worden meegenomen. Ik onderschrijf overigens heel veel van wat de minister over de uitkomsten van De Kracht van Utrecht zegt. Het is inderdaad heel mooi dat er niet meer wegen nodig zijn. Dat laat onverlet dat de Utrechters en de mensen in de omgeving van Utrecht die hebben ingezet op De Kracht van Utrecht, een antwoord verdienen. Krijgen zij dat antwoord niet, dan blijft het in de lucht hangen. De minister weet dat ook. Hij krijgt dan bovendien geen breed draagvlak voor zijn besluit en daar is hij zeker niet op uit.

De **voorzitter**: En uw vraag?

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Het hoort niet over de inhoud te gaan, maar over het proces. De aangenomen motie spreekt uit dat De Kracht van Utrecht moet worden meegenomen in de tweede fase van de MER. Waarom kan De Kracht van Utrecht daarin niet mee worden genomen? Daar zouden wij toch zeker allemaal, ook de minister, wijzer van worden?

Minister **Eurlings**: Het gaat wel om de inhoud! Als onze studie naar De Kracht van Utrecht een ander beeld had opgeleverd, hadden wij het immers misschien wel zo gedaan. Nu het glashelder is dat het geen oplossing biedt, is het toch echt de vraag welk nut het heeft om De Kracht van Utrecht toe te voegen aan de tweede fase. Als mevrouw Roefs wil dat ik de mensen beter ga informeren, dan pak ik die handschoen graag op. Dat betekent dat ik bereid ben om zo veel mogelijk mensen duidelijk te maken op basis van welke analyse ik tot de conclusie ben gekomen dat De Kracht van Utrecht de problemen onvoldoende oplost. Mevrouw Roefs kan natuurlijk ook vasthouden aan de motie onder het mom dat het een wet is dat een aangenomen motie wordt uitgevoerd. Zij vraagt mij dat dan, ook al hebben wij dit rapport al in de eerste fase bij onze overwegingen betrokken en heeft de commissie-Elverding geadviseerd om het in de verkenningfase te doen. Als mevrouw Roefs volhardt, dan wil ik haar toch het volgende voorleggen. Als ik het in de tweede fase moet meenemen, het echt moet uitwerken tot het niveau van een ontwerp-tracébesluit met een MER en De Kracht van Utrecht als volwaardig alternatief moet meenemen, dan moet er heel veel gebeuren. Het gaat dan niet meer om één planstudie ring Utrecht, maar om ongeveer vijf planstudies spoor, zes planstudies tram en één of meer planstudies voor de tangentiële lijnen. De startnotitie ring Utrecht dekt deze planstudies namelijk niet voldoende; die komen er dus allemaal bij. Nieuwe planstudies vragen om een nieuwe startnotitie. Naar onze eerlijke inschatting zou dat ons anderhalf jaar terugzetten in de

tijd. Ik heb nog geen motie gezien waarin de Kamer vraagt om het project anderhalf jaar uit te stellen. Om die reden heb ik alles wat ik in beeld moest brengen om De Kracht van Utrecht te beoordelen in de eerste fase gedaan; Elverding zei dat dat nog eerder had moeten gebeuren. Als wij nu, in een latere fase, allerlei alternatieven gaan meenemen, dan gebeurt er precies wat wij met Elverding wilden voorkomen. Ik wil graag extra communiceren. Ik zeg daarbij heel simpel: de Kamer is de baas dus als zij met een motie of hoe dan ook wil dat het in de tweede fase moet worden meegenomen ondanks het feit dat er een beeld is, dan is dat helder. Ik ben echter niet aangenomen voor vertraging. Als ik anderhalf jaar moet vertragen op zo'n belangrijk knelpunt in Nederland, dan vind ik dat gewoon niet goed. Het projectteam heeft de hele zomer doorgewerkt op basis van een verzoek van de regio om alles in beeld te krijgen. Er is alles op alles gezet. Alle regionale bestuurders – ik heb met hen aan tafel gezeten – hebben ingestemd met de keuze die wij hebben gemaakt. Wie zijn wij in Den Haag om het proces anderhalf jaar te vertragen als de regio in den brede zegt – je maakt nooit 100% van de mensen tevreden – dat dit de oplossing is? Dat zou niet mijn keuze zijn. Als de Kamer daarvoor wel kiest, dan zeg ik in alle vriendelijkheid: dan hoor ik dat wel.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Volgens mij dateert die motie van een hele tijd geleden. Dat proces had dus al een tijd geleden gestart kunnen zijn. Volgens mij moesten wij sowieso de tweede fase MER doen, dus ik begrijp niet zo goed waarom dat zo eindeloos veel langer zou gaan duren. Volgens mij moeten wij er gewoon voor zorgen dat wij het beste traject eruit halen. In de eerste fase MER is alleen rekening gehouden met het verkeer, niet met ruimtelijkeorderingseffecten en milieueffecten. Ik wil dat echt heel graag doorgerekend hebben. Ik zou graag een tijdsplanning zien want ik wil een heel goede beslissing nemen over de ring Utrecht. Wij zijn al een heel eind op weg; het is zeker geen nachtmerriescenario geworden. Voor de mensen die te maken krijgen met geluidsoverlast, want er zijn genoeg mensen die wel last hebben van een verbreding van de bak bij Amelisweerd, wil ik dat dit goed onderzocht word. Mensen mogen niet met het nare gevoel blijven zitten dat het beter had gekund.

Minister **Eurlings**: Het is mijn stelling, en ik ben daar ook heel helder over, dat het echt goed onderzocht is. Ik wil nog wel eens schriftelijk doen toekomen wat er allemaal onderzocht en in beeld is gebracht. Wij hebben sinds de motie, die een lange tijd geleden tot ons is gekomen, met elkaar de Elverding-erlebnis gehad. Wij hebben ingezet op het voorkomen van eindeloze vertraging door ons aan planningen te houden. Juist daarom hebben wij wat de Kamer heeft gezegd zeer serieus genomen en heeft het hele team doorgewerkt in de zomer. Ik blijf hierbij de goede samenspraak met de regio benadrukken. Ook de regio, het gemeentebestuur en de provincie hebben degenen die u spreekt niet gevolgd en een andere keuze gemaakt. Zij waren tevreden met het niveau van onderzoek. Wij hebben zo snel als dat kon al die informatie in beeld gebracht, juist om te voorkomen dat dit zou leiden tot megavertragingen. Wij wilden echter goed en inhoudelijk kunnen waarderen of het een alternatief zou zijn. De Kamer kan

natuurlijk vragen om hetzelfde nog eens te doen en dat ook juridisch uit te werken. Ik heb gezegd dat dat vijf planstudies spoor, zes planstudies tram en één of meer planstudies voor de tangentiële lijnen zou vergen, los van de onbetaalbaarheid van het plan. Dat zou dus niet mijn keuze zijn. De Kamer moet daarover oordelen. Omdat alles zijn prijs heeft en wij reëel moeten zijn, zeg ik daarbij dat het ook zou leiden tot anderhalf jaar vertraging van het project in Utrecht, minimaal. Zo simpel is het. De Kamer is de baas, dat accepteer ik. Ik ben evenwel aangenomen om zaken ordentelijk, zorgvuldig, maar ook met snelheid door te voeren in dit land. Dit zou dus niet mijn lijn zijn. Ik kan de Kamer een brief doen toekomen, waarin ik nog eens duidelijk aangeef wat wij allemaal hebben onderzocht. Ik denk dat ik het beeld dat wij te weinig hebben onderzocht, kan wegnemen op basis van de inhoud. Ik wil ook een voorstel doen hoe wij mensen die rond de bak van Amelisweerd wonen, nader kunnen informeren over wat er gaat gebeuren en wat de milieukarakteristiek is in de omgeving, want wij hebben breed gekeken naar milieu. Voorts kan ik ook aangeven waarom wij op grond van argumenten tot de conclusie zijn gekomen dat De Kracht van Utrecht geen alternatief is. Misschien kan de Kamer dat in zijn afweging betrekken. Ik zal zorgen dat ik die brief vrij rap toestuur. Dan is de keuze aan de Kamer, maar ik heb de consequenties van een en ander geschetst.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Het is de minister duidelijk geworden dat het voor ons heel belangrijk is om hierop goed antwoord te krijgen. Ik ben bereid om de brief af te wachten, maar ga ervan uit dat wij daarover vervolgens weer van gedachten kunnen wisselen.

Minister **Eurlings**: Prima. Ik zeg u toe dat de brief zo snel mogelijk na het reces bij de Kamer ligt. Ik wil de brief zorgvuldig opstellen, zodat alle feiten goed naar voren komen. Daar waar nodig zullen wij er een nader debat over voeren.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ik moet hier toch even opkomen voor de motie-Vendrik, die met een ruime meerderheid in de Kamer is aangenomen. Het is een motie van 30 juni 2009. De motie is niet gisteren ingediend, die ligt er al een tijdje. Het gaat om zorgvuldig besluiten en geen ellenlange vertragingen. Dat is niet de bedoeling geweest. Het verzoek aan het kabinet was glashelder, namelijk om het als volwaardig alternatief mee te nemen in de MER tweede fase. Ik krijg een beetje de indruk dat de minister daar geen zin in heeft, maar het is wel een aangenomen motie.

De minister zegt dat er breed is gecommuniceerd. Wie is de regio? Met wie heeft hij gesproken? Ik zie iemand heel verontwaardigd doen. Het rapport "De Kracht van Utrecht" is van de Vrienden van Amelisweerd en de Natuur en Milieufederatie. Waarom heeft de minister de motie zo lang laten liggen? Dat had hij niet moeten doen. Hij kan nu wel met een brief komen waarin staat wat er is gebeurd, maar één ding is mij duidelijk: de minister heeft niet gedaan wat de motie vraagt.

Minister **Eurlings**: Ik heb de motie voor mij liggen. De motie verzoekt de regering niet om het kabinet met anderhalf jaar te vertragen. Juist daarom hebben wij naar aanleiding van de motie in de zomer keihard

doorgewerkt. Er zijn tal van onderzoeken gedaan en er is met tal van mensen gesproken. De opwinding aan mijn rechterzijde is vanwege het feit dat ook met de mensen waarover mevrouw Van Gent spreekt, is gesproken. Er is gesproken met bestuurders. Met wie in de regio is niet gesproken over dit proces?

Het was een heel intensief proces conform Elverding. In de toekomst zal dit echter niet zo laat in het proces gebeuren, maar eerder bij de brede verkenning. Omdat wij nu pas aan het "Elverdingen" zijn, hebben wij het pas in de planstudiefase gedaan, maar dan wel zo snel mogelijk. Anders krijg je precies waarvoor Elverding waarschuwt. Dan vraag je je later in het proces telkens af: had het toch niet deze moeten zijn of die? Dat is wat Elverding zei: daar moet je vanaf.

Wij hebben heel hard gewerkt naar aanleiding van de aangenomen motie en wij hebben duidelijkheid gecreëerd, maar wel voorkomen dat wij minstens anderhalf jaar vertraging oplopen. Dat vinden wij een zo goed mogelijke uitwerking van de motie, maar het is aan de Kamer om daarover te oordelen. Ik zeg wel: everything has its price. Ik als minister wil in ieder geval niet kiezen voor minstens anderhalf jaar vertraging. Ik ben aangenomen om te versnellen en niet om te vertragen. Het gaat wel degelijk om de inhoud. Bij een plan dat miljarden meer kost en dat uitgaat van een prijsbeleid dat niet realistisch is, dat woon-werkvergoedingen afschaft, dat bij bedrijven betaald parkeren gaat verplichten, terwijl er zelfs dan nog asfalt bij moet, durf ik de stelling aan dat het geen alternatief is voor de keuze die wij nu hebben gemaakt. Ik kom op dit punt terug, want ik neem uw zorgen heel serieus. Ik kom begin volgend jaar in januari met een brief, die nader duidt wat er allemaal is gebeurd naar aanleiding van de motie, met wie is gesproken in grote lijnen, waarom wij de keuze hebben gemaakt en hoe wij ons voorstellen dat de inhoud beter kan worden gepositioneerd. Natuurlijk komen daarbij ook de financiën aan de orde. Zo wordt aangegeven hoe dit plan zich verhoudt tot de kosten van De Kracht van Utrecht, waarin alleen al ov meer dan 6 mld. zou kosten. Dat geld is er normaal niet en al helemaal niet in deze krappe tijd.

De **voorzitter**: Ik zie dat mevrouw Van Gent een vervolgvraag wil stellen. Wel wijs ik erop, gezien het aantal interrupties tot nu toe, dat de vergadering duurt tot 21.00 uur, dus nog 50 minuten te gaan. Als ik de interrupties vermenigvuldig met de tijd die wij tot nu toe daarvoor hebben gebruikt, zijn wij vannacht omstreeks 3.00 uur klaar. Ik verzoek de leden hun vragen kort te formuleren; dat geldt voor de minister voor zijn antwoord. Het woord is aan mevrouw Van Gent voor een aanvullende vraag.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ik blijf erbij dat deze motie is aangenomen. Daarin staat: verzoekt de regering De Kracht van Utrecht niet alleen toe te juichen, wat de minister overigens eerder heeft gedaan, maar deze ook als volwaardig alternatief mee te nemen in de MER tweede fase. Dit is een motie van 30 juni 2009, dus die is niet op gisteren gedateerd. De Partij van de Arbeid wil terecht evenals GroenLinks een onverkorte uitvoering van deze motie. Ik heb nog geen enkele "voorstemmer" van deze motie horen zeggen: voer die motie maar niet uit. Nu moet ik echter vaststellen dat de minister dat toch van plan is. Mijn vraag is dan: waarom hebt u dan niet

eerder actie ondernomen? U had gewoon de opdracht om dit volwaardige alternatief mee te nemen in de MER tweede fase. En dat hebt u niet gedaan. Waarom niet?

De **voorzitter**: Het punt lijkt mij helder. Overigens merk ik nog op dat de minister nu al meermalen heeft aangegeven dat hij hierover een brief naar de Kamer zal sturen. Daarover zouden wij met elkaar nog nader kunnen debatteren. De minister kan nu kort reageren op de vraag van mevrouw Van Gent.

Minister **Eurlings**: De Kamer heeft niet alleen deze motie aangenomen, maar de Kamer heeft mij ook in vele moties opgedragen om snelheid te betrachten. De Kamer heeft voorts de Elverding-doctrine overgenomen. Dat zijn dus ook Kameruitspraken. Niemand is gehouden aan consistentie, maar soms botst het en moet je proberen om alle doelen die de Kamer stelt zo goed mogelijk met elkaar te verenigen. Daarom hebben wij naar aanleiding van de motie heel veel extra gedaan. In de zomer hebben wij keihard doorgewerkt. Wij hebben dat wel zodanig gedaan dat het verkrijgen van duidelijkheid geen ellenlange vertraging zou betekenen. Ik ben er naar eer en geweten van overtuigd dat ik daarmee zo goed mogelijk uitvoering heb gegeven aan dat wat werd gevraagd. Als de Kamer nu op basis van de inhoud zegt dat een plan dat vier keer zo duur is – daar hebben wij het nu wel over – en dat het probleem niet voldoende oplost, toch nog maar eens de juridische molen in moet, iets wat Elverding nu juist wilde voorkomen, en dat wij dus tegen Elverding in daardoor het proces ten minste anderhalf jaar gaan vertragen, kan dat een uitspraak van de Kamer zijn en dan zal ik die respecteren. Ik zit hier echter wel als minister, nog wel met enige inhoud tussen mijn oren, om het zo maar te zeggen, om dit soort vertragingen te voorkomen en om op basis van de inhoud zo snel mogelijk goede keuzes te maken. Daarvoor ben ik aangenomen. Maar goed, ik schrijf een brief in januari. Het zal dan aan de Kamer zijn om te bepalen hoe zij er verder mee omgaat. Men moet wel weten dat het z'n prijs heeft. Als de Kamer zegt dat de wegen maar veel later moeten komen, is dat misschien voor de Kamer niet zo schadelijk, maar voor vele anderen in de regio Utrecht zal het wel heel schadelijk zijn.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Het gaat wel om een Kamermeerderheid.

Minister **Eurlings**: De hele regio kende uw motie; ik zat met vertegenwoordigers van de regio aan tafel en niet een persoon daar aan tafel vond dat wij hiermee op een andere manier moesten omgaan. Wat dat betreft, hebben wij mijns inziens een goed besluit met de regio genomen.

Voorzitter. Ik kom te spreken over het kijken naar extra middelen voor het verkeersveilig maken van de N381. Dat is in die zin wel even moeilijk. De achtergrond zal ik aangeven. Men kent de grens; ik noem 112,5 mln. en de grens tussen regionaal en lokaal. Wij passen een beetje op, zeker op deze momenten, om precedenten te scheppen bij het opentrekken van verantwoordelijkheden naar aanleiding van vraagstukken. Dat is nu even de ellende. Normaal gesproken is dit namelijk des provincies. Ik zit daar dus wel mee, omdat het iedere keer aan de orde komt. Dit is daar dan ook een beetje ons

probleem. Het Regionaal Mobiliteitsfonds, waar de regio zeggenschap over heeft, kan hiervoor nadrukkelijk ook worden gebruikt, zo voeg ik eraan toe. Ik schets even ons probleem: wij gaan wel een precedent scheppen, omdat wij normaal tegen iedere andere regio altijd zeggen "de verantwoordelijkheid voor de kleine verkeersveiligheidsmaatregelen ligt bij de lagere overheden, heel helder". Bij Beekbergen worden maatregelen genomen. Waarom wachten op de NMCA voor acties op de A1 en de aanvang van de TEN-subsidie? Als uitvloeisel van de mobiliteitsaanpak van de benuttingsmaatregelen knooppunt A1 Beekbergen hebben wij onlangs een aanvangsbeslissing genomen. Door een weefvak tussen Apeldoorn-Zuid en Beekbergen in beide richtingen en een extra fly-over in knooppunt Beekbergen aan te leggen, wordt de doorstroming bevorderd door het ontvlechten van de verkeersstromen. Het pakket kost 36 mln. Het geld is nu beschikbaar. Dit onderdeel is het meest prioritair. De oplossingen die daarna nodig zijn, zullen blijken uit de lopende verkenning, de integrale MIRT-verkenning A1-zone. Hierover is in het bestuurlijk overleg Oost afgesproken om in het komend voorjaar al tot nadere besluitvorming te komen. Wij zullen daar – het wordt dus hard doorwerken – de vraag rond urgentie en prioriteit mede laten afhangen van de NMCA. Zoals gezegd, ligt die er snel. Die moet er dan gewoon liggen. Dat is dus niet vooruitschuiven. Ik heb wel een aanvraag voor subsidie aangemeld. Ik zal die aanmelding omzetten in een concrete subsidieaanvraag zodra de scope, urgentie en kosten helder zijn. Dit zijn de eisen die Europa stelt. We zullen dus met de NMCA in de hand snel de hand ophouden in Brussel.

Over de doortrekking van de A15, de tunnel en de financiering daarvan het volgende. Voor het project A12/A15 Bereikbaarheid regio Arnhem-Nijmegen is 750 mln. beschikbaar dankzij de bestuursovereenkomst uit 2006. De regio stelt hiervan 112,5 mln. beschikbaar. Dat is weer de grens die ik zojuist noemde. 262,5 mln. zal door tol worden opgebracht – dat was het besluit van toen – inclusief de A12 Ede-Grijsoord. Met de regio zijn budgettaire kaders afgesproken, gebaseerd op een brug. De regio heeft nu de wens geuit om een tunnel aan te leggen, één van de inpassingsvarianten in de Nota MER. Met de extra kosten die hiermee gemoeid zijn is nog geen rekening gehouden. Als daarmee wel rekening was gehouden, was het beschikbare budget by far onvoldoende. Dat zijn gewoon de feiten. Er wordt nu gewerkt aan een exacte invulling van de ontwerpen en van de verschillende alternatieven op basis waarvan een raming wordt gemaakt. Het Regio Combi Alternatief, dus het upgraden van de huidige infra en geen doortrekking, is nog steeds een alternatief in het traject Nota MER. Conclusies hierover zijn er nog niet. Ik ben wel verheugd, te hebben vernomen dat de regio en met name Gelderland, de provincie, momenteel bezig is met het zoeken van additionele financieringsmogelijkheden. Meer details zijn mij hierover op dit moment niet bekend. Men is aan het kijken hoe men meer geld kan vinden. De uiteindelijk benodigde financiering is afhankelijk van de nog te kiezen voorkeursvariant. Die zal bepalend zijn voor onze landelijke bijdrage. Ik houd de Kamer hiervan op de hoogte. Het is in elk geval een proces waar veel drive vanuit de regio in zit.

De heer **Koopmans** (CDA): Doet de minister met deze zinnen ook die 262 mln. versnellingsprijs gestand? Dat is

volgens mij het bedrag dat de minister noemde. Komt dat bedrag er?

Minister Eurlings: We hebben ter zake nog geen ander besluit genomen, dus het staat nog steeds zo in de plannen. Zelfs dan, dus met een tunnel, is het geld verre van voldoende. Dat zijn gewoon de feiten. Dit is het eerlijke verhaal. Ik kom zo snel mogelijk bij de Kamer terug. Dit voorjaar komen we sowieso weer tot een nadere duiding.

De heer **Koopmans** (CDA): Begrijpt de minister dat wij dat gestand doen aan die 262 mln. belangrijker vinden dan de tunnel? Deelt hij die opvatting?

Minister Eurlings: Ik meende uit uw mimiek al op te maken ... Mensen, afkomstig uit onze regio hebben niet meer zo veel met tunnelvisies, alhoewel, de ene tunnel is de andere niet. Hoge vrachtauto's, je krijgt daar soms ... hè? Alle gekheid op een stokje. Wij willen daar gewoon een goede verkeersontsluiting hebben. Wat dat betreft, staat de bestuursovereenkomst uit 2006 gewoon. Die heeft Karla Peijs destijds gesloten. Bij het provinciebestuur bestaat daarover nog steeds veel enthousiasme en ik ben niet iemand die wegloopt van gemaakte afspraken.

Over de Quick Wins A67 merk ik het volgende op. Ik ben bezig met de analyse van de wijziging van de maatregelen. Deze maatregelen bestaan uit infrastructurale oplossingen en dynamisch verkeersmanagement. Na het definitief vaststellen van de maatregelen zullen deze samen met de regio worden ingepland. De maatregelen moeten sowieso op zijn laatst in 2012 zijn gerealiseerd. Wij gaan dus ook snel tot realisatie over. Bij het maken van de planning zal samen met de regio worden gestuurd op zo snel mogelijke realisatie. De uitvoering van de maatregelen is financieel gedekt. Het geld is er dus. Wij kunnen met die maatregelen aan de slag. De verkenning van wat er in de toekomst met de A67 gebeurt, laat niet lang op zich wachten. Ik ben in overleg met de regio om de beslissing volgens de Sneller & Betersystematiek vorm te geven. Ook hier, net als bij de A58 en de N65, gaan wij uit van een gebiedsgerichte aanpak. Die vergt zowel van het Rijk als van de regio een andere werkwijze dan waaraan die tot nu toe gewend waren. Het gaat naast verkeer ook om andere ambities op het gebied van leefbaarheid, ecologie en economie. Tussen die drie bestaat altijd een natuurlijke frictie. Met de regio is afgesproken dat de planning is gericht op het nemen van een startbeslissing al in het komend voorjaar. Dus eerst de kerst, dan het vuurwerk en dan gaan wij hiermee aan de slag. Het gaat dus niet meer lang duren. Dit is een forse opgave. Er zal nog heel veel moeten gebeuren, juist ook vanwege dat gebiedsgerichte karakter, maar ik ga ervoor en ik sta ervoor aan de lat om samen met Limburg en het zuidoosten van Brabant komend voorjaar hier de startbeslissing rond de A67 te kunnen nemen.

Hoe zit het met de A74, tenminste wat de TEN-subsidie betreft? Op dit moment is nog geen subsidie voor de A74 aangevraagd. Begin 2010 komt de nieuwe Europese ronde van subsidieverlening. Ik ben zeer graag bereid om in de komende ronde voor de A74 subsidie aan te vragen. Ik ken het Brusselse enigszins. Ik wil wel de verwachtingen temperen, omdat de kans dat dit in de prioriteitsstelling hoog eindigt niet erg groot is. Ik heb u

vaker gezegd dat Europa vanuit die TEN-middelen met name grensoverschrijdende spoorverbindingen financiert. Maar ook in Brussel geldt: "niet geschoten is altijd mis". Met de tunnel in Maastricht hebben wij toch 15 mln. uit de crisispot van Brussel gekregen, terwijl vooraf misschien ook niet veel mensen dat hadden verwacht. Dus het is altijd het proberen waard. Ik zeg u dus toe dat de A74 in de volgende ronde wordt ingediend.

Wat is nu de verdere lijn rond de A74? Ik heb de term gebruikt "geen kappen, wel koppen". Wij hebben er discussie over gehad dat een kap heel duur en constructief moeilijk is, veel onderhoud vergt et cetera. Ik heb eraan toegevoegd dat ik wel ruimhartig met de regio wil kijken naar wat extra mogelijk is. Wij beginnen dus nu met het ontwerp-tracébesluit, uitgaande van wat wettelijk noodzakelijk is. Samen met de regio kijken wij wat wij daarbovenop nog extra kunnen doen. Ik ga dat proces zeer serieus in. Ik wil niet vooruitlopen op conclusies, want dit doen wij samen met de regio en met de mensen daar. Maar ik wil u wel zeggen dat ik groot vertrouwen heb in de samenwerking, ook met de stad Venlo. Ik hoorde de wethouder van Venlo op L1 Radio zeggen dat hij veel vertrouwen heeft in de samenwerking met de minister om hier samen goed uit te komen en dat hij dat proces dus met vertrouwen tegemoet ziet. Het is een VVD-wethouder, zeg ik tegen de heer Aptroot. Hij spreekt ook namens de PvdA nu daar een coalitie van VVD, CDA en PvdA is. Ik denk dat wij veel aan dat vertrouwen hebben en ik ga er serieus in. Het is een heel belangrijke weg voor de leefbaarheid, de verkeersveiligheid en de economische ontwikkeling van Venlo en omstreken. Wij moeten natuurlijk zorgen dat de weg die er komt dan ook mooi is ingepast. Daarvoor gaan wij heel erg ons best doen.

Staat de leefbaarheid nog steeds bovenaan het lijstje bij de N65, zo vroeg mevrouw Van Gent. Want dat was in de motie-Koopmans/Vendrik van juni 2009 een belangrijke overweging. Het gaat bij de N65 net als trouwens bij de N58 en de N67 om een integrale aanpak, waarbij inderdaad leefbaarheid en ecologie heel belangrijk zijn, maar natuurlijk ook het integrale samenspel met economie, leefbaarheid, bereikbaarheid en verkeersveiligheid. In die zin staan dus de groene waarden heel stevig gemarkeerd, maar bij een wegproject gaat het niet om groene waarden alleen. Het gaat natuurlijk ook om het samenspel met bereikbaarheid, verkeersveiligheid en economie. Dus als ik de motie zo kan interpreteren – en dat kan, want mevrouw Van Gent zei dat wij niet alleen naar de leefbaarheid moeten kijken maar integraal moeten kijken – is dit een nadrukkelijk ja. Kan er begin 2010 een liefst positief besluit liggen over de aanleg van de tijdelijke brug bij Helvoirt? Ik zeg tegen de heer Aptroot, de heer Koopmans en anderen dat er snel duidelijkheid gewenst is. Dat ben ik met hen eens. Ik ben in overleg met de gemeente Haaren. Belangrijk zijn de eisen die wij aan zo'n tijdelijke brug stellen op het gebied van de veiligheid. Daar moeten wij goed uit zien te komen. Geen ruimte voor commandanten, zeg ik tegen de heer Koopmans, die sprak van commandant Rijkswaterstaat. Ik kijk even opzij, maar daar wordt dit niet onderkend. De mensen van Rijkswaterstaat zijn servicegericht, hebben een maatschappelijke antenne en zullen dus proberen om hier snel en goed uit te komen. Daarom kan ik u blij maken, want vanuit deze visie op mijn ambtelijk apparaat durf ik de stelling aan dat januari

2010 mogelijk moet zijn. Daar gaan wij vol voor. Wij komen over de brug.

Waarom maakt het Zeeuwse deel van de A58 nog steeds geen onderdeel uit van de verkenning A58? Voor Zeeland is vooral het stuk tussen de knooppunten Zoomland en Markiezaat van belang. Dat is het stuk waar de A4 en de A58 samenvloeien. Dit stuk is expliciet op verzoek van de provincie Zeeland toegevoegd aan de Verkenning A58. Dat kwam heel sterk in het overleg naar voren. Het Zeeuwse belang wordt daarmee expliciet gemaakt en meegenomen in de verkenning. Voor de bereikbaarheid is vooral het zogenaamde Hoefijzer rond de provincie van belang en niet zozeer de wegen in de provincie zelf. Als het stopt en verstopt raakt, dan gebeurt dat bij de aanhechting. Dat is ook de eerste conclusie van de Gebiedsagenda in wording van Zeeland. Die kwestie moet worden aangepakt, want anders wordt de provincie afgesloten van de rest van het wegennet. Dit is dus op die manier meegenomen.

Hoe moeten wij het niet onmogelijk maken van de toekomstige spoorlijn Breda-Utrecht nader uitleggen? Ik heb de Kamer in september van dit jaar een procesvoorstel gedaan. De toon daarvan was: het niet onmogelijk maken zoeken wij uit in het trechterproces bij de A27. Dat hadden wij afgesproken. Als onderdeel van de nationale markt- en capaciteitsanalyse doen wij ook een KBA voor een toekomstige spoorlijn. Wij kijken in dat kader na hoe een en ander er uitziet. Het trechterproces is naar verwachting februari volgend jaar gereed. Dan kunnen wij de inhoud bespreken, evenals het voorstel van de commissie-Nijpels op dit vlak. Dan kunnen wij een en ander afzetten tegen die andere beelden en vervolgens kunnen wij een voorstel doen. Ik ken de gevoeligheid van het dossier, evenals de grote financiële vraagstukken. Daarom vind ik het het beste om er op die manier mee om te gaan, dus op basis van de inhoud. Februari 2010 duurt zo lang niet meer. Ik wil er dus in het kader van de trechtering op terugkomen. Dan doe ik de Kamer een voorstel.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Dank voor de uitleg. Het komt verder tegemoet aan wat ik vroeg. Ik sprak echter over de MER tweede fase die nu aanstaande is. Speelt het daarin ook nog een rol? Wordt een en ander daarin meegenomen in de zin van het niet onmogelijk maken?

Minister **Eurlings**: Ook die kwestie neem ik heel expliciet mee in het voorstel dat ik in februari doe, met alle plussen en minnen.

Ik kom bij de zeesluis IJmuiden. Ik had en heb de heer Roemer nog niet overtuigd. Hij vroeg waarom het bedrijfsleven niet meebetaalt, of er voldoende haventerrein is voor een grotere sluis, hoe het zit met de werkgelegenheid en of de renovatie niet kan plaatsvinden zonder langdurige sluiting. Ook hij wil een haven niet jarenlang afsluiten. Ook vroeg de heer Roemer wanneer de sluis moet worden vervangen als er niets gebeurt.

Ik begin met de laatste vraag. Onderzoek van Rijkswaterstaat wijst uit dat de sluis, een zeewering die het Rijk moet garanderen, omdat het een zeebescherming is, in 2030 moet zijn vervangen. Rijkswaterstaat is daar zeer helder over. Ik zie dan nog af van het feit dat de sluis al 80 jaar oud is en zeer intensief is gebruikt, ook tijdens de Tweede Wereldoorlog. Toen is er overigens ook schade ontstaan aan de sluis. Ik heb tijdens het Havengildediner

op basis van dit soort constatering, een sluis die al 80 jaar dienst doet en die tot voor kort de grootste sluis van de wereld was, de heer Lely geprezen als iemand die groots en vooruit heeft gedacht. Generaties mensen hebben hun boterham verdiend als gevolg van de investering die toen is gedaan. Op een gegeven moment houdt het echter op, zelfs voor een sluis van ir. Lely. Wat betreft de nieuwe sluis is met de regio afgesproken dat het Rijk de kosten van de vervanging betaalt en dat de regio de kosten van de vergroting van de sluis betaalt. Het ruimtegebruik achter de sluis is voldoende om een verdubbeling van het volume te bewerkstelligen. Dat moet een sluis aan kunnen. Een verdere groei, meer dan een verdubbeling, zal moeten leiden tot nieuwe haventerreinen, maar door intensieve inbreiding zal dit naar verwachting voor 2025 niet nodig zijn.

Het havenbedrijf betaalt wel degelijk mee, maar doet dit indirect door het voldoen van zeehavengeld en erfpacht voor het haventerrein. Meer verkeer met grotere schepen doet deze geldstroom toenemen, zodat de gemeente Amsterdam de meerinkomsten kan inzetten voor de regiobijdrage. Zo komt het geld dus terug. De totale werkgelegenheid is 56.000 banen, waarvan 33.000 direct en 23.000 indirect. Uit onderzoek blijkt dat de directe werkgelegenheid door de komst van de nieuwe sluis met ten minste 5000 banen groeit. Ik heb het dan nog niet over het indirecte effect. In deze wereld van schaalvergroting en globalisering is stilstand bovendien snel achteruitgang. Ik was in Shanghai, waar ik sprak met de directeur van Hutchison Whampoa. Hij zei: als de crisis voorbij is, wil ik investeren in Amsterdam, ik wil nieuwe werkgelegenheid creëren, maar ik moet wel met grote schepen kunnen binnenvaren, want anders kan ik daar geen toekomst bouwen. Je laat dus kansen liggen als grote schepen geen mogelijkheid hebben om de haven van Amsterdam te bereiken.

Ik wil nog iets zeggen over de renovatie. Renovatie betekent dat de sluis onder water moet worden opgeknapt. Ook de bodem zal moeten worden aangepakt. Juist de bodem slijt momenteel hard door de grote, diepstekende schepen. Het droogzetten van een sluis stremt de scheepvaart volledig. In dat geval is er zeker 70% capaciteit minder voor de totale haven. De kosten van het vervoeren van goederen naar Amsterdam langs andere havens overstijgen de kosten van de aanleg op een andere locatie. De indirecte kosten, het wegtrekken van bedrijven omdat ze te veel worden gehinderd door de stremming, zijn hierbij nog niet eens meegenomen. De renovatie van de Noordersluis zou volgens onze overtuiging een kwestie zijn van het paard achter de wagen spannen: hoge kosten, maar een inmiddels ter ziele gegane haven. Dat zouden wij niet willen. Wij denken dan ook dat dit een goede keuze is. Ik vraag de Kamer om bij de afwegingen in het achterhoofd te houden dat wij sowieso de sluis van ir. Lely hadden moeten vervangen. Wij vinden het beter om niet te wachten tot de sluis echt piept en kraakt, maar om deze investering naar voren te halen en de regio de mogelijkheid te geven een vergroting van de sluis te financieren. Wij denken dat dit een veel betere lijn is. Kan ik de regio ervan overtuigen dat buslijn 173 bij station Maarheeze in stand gehouden moet worden? Ik spring even over de modaliteiten heen. Volgens ons beeld is er geen sprake geweest van een ongehoorde druk van de NS om de buslijn te schrappen. Ik heb dit punt eerder ter sprake gebracht. Mocht dat anders zijn,

dan hoor ik het graag. Besluitvorming over de buslijn – ik zei het al eerder – is een decentrale verantwoordelijkheid. De staatssecretaris en ook ikzelf zijn niet in de positie om te gaan interveniëren. Wij zien hier ook geen reden toe. Dit moet beklonken worden door provinciale staten en de verantwoordelijk gedeputeerde.

De heer **Roemer** (SP): Dit dient als voorbeeld in de discussie die wij in de Kamer voeren over de vraag hoe wij omgaan met nieuwe stations en het aantal in- en uitstappers in relatie tot de wegen en het aantal bussen in de omgeving van nieuwe spoorverbindingen. Aangezien de concurrentie tussen de ene modaliteit en de andere in dit project wel heel zichtbaar naar voren komt, hebben wij het als voorbeeld genoemd en er een uitspraak over gevraagd. Wij vragen de minister en de staatssecretaris niet om iets te doen wat niet in hun bevoegdheid ligt. Wij vragen om helder te maken dat de visie op nieuwe stations gewijzigd is en alleen al daarom een signaal af te geven aan de stadsregio, opdat er eindelijk eens anders gedacht gaat worden. Ter plekke verschuilt men zich namelijk heel star achter de regeltjes. Dit zou een mooi voorbeeld zijn van een project waarin de verschillende modaliteiten eens een keer niet met elkaar concurreren. Ik hoop dan ook dat de minister een positief stemadvies over deze motie geeft. Dat zou een goed signaal voor de regio zijn.

Minister **Eurlings**: Het probleem is dat in de motie wordt gevraagd om de buslijn in stand te houden.

De heer **Roemer** (SP): Nee.

Minister **Eurlings**: Ik maak dan nu toch een beetje een hink-stap-sprong, maar laat ik de motie er even bij pakken. De keuze om de buslijn te laten vervallen is gemaakt na goed overleg tussen de decentrale overheden en de Nederlandse Spoorwegen. In die zin staat die los van onze subsidiënorm voor nieuwe stations. Maarheeze krijgt een eigen bijdrage van 2 mln. uit FileProof.

Ik zit met het volgende. Ik wil best, de verantwoordelijkheden in acht nemend, met de staatssecretaris aan de regio laten weten dat dit punt bij u erg speelt en dit nog een keer onder de aandacht brengen. Als de omstandigheden niet veranderen door het laten vervallen van de subsidiënorm, kan ik niet zeggen – ik kan dat sowieso niet omdat het onze competentie niet is – dat er een andere situatie is en dat men er naast heeft gezeten. Het probleem met de motie is toch een beetje dat met de norm van in- en uitstappen de link wordt gelegd met de bus. En het staat daar los van. Daarom heb ik een probleem met het dictum van de motie. Ik wil wel toezeggen dat ik met de staatssecretaris aan de regio wil laten weten dat dit bij u zeer speelt en gevoelig ligt. Ik wil u de reactie van de provincie ook doen toekomen. Het punt is dus dat het echt een provinciale bevoegdheid is. Ik wil daar ook niet in treden. Zij zijn gekozen. De mensen in Maarheeze staan dicht bij hun provinciebestuur, ook qua fysieke afstand, dan bij de Kamer. Ik wil daar dus wel voorzichtig mee zijn.

De heer **Roemer** (SP): In de motie wordt u niets opgedragen wat niet in uw bevoegdheid ligt. Die komt zelfs niet aan de bevoegdheden van de stadsregio. Dat dit nu aangekaart is en dat het niet leeft, heeft alles te

maken met het feit hoe de onderhandelingen destijds zijn geweest. Er zat een enorme druk op wat betreft het aantal in- en uitstappen. Er was de druk dat station Maarheeze niet in de dienstregeling zou worden opgenomen indien buslijn 173 niet zou vervallen. Daarom hoop ik dat de minister de Kamer een positief advies wil geven, want in de motie wordt niets gevraagd wat de minister niet kan waarmaken.

Minister **Eurlings**: Het punt is dat dit echt een bevoegdheid van de stadsregio is. Wij zien dus niet dat de NS ongeoorloofde of ongehoorde druk heeft uitgeoefend. Men heeft daar gewoon de keuze gemaakt. Ik wil wel onder de aandacht brengen – en waardeert u dat nu toch – dat dit in de Kamer, bij u, zeer leeft. Aandringen of afdwingen is echter onzin, want wat is nu aandringen? Is dat dat ik zeg “u hebt stom besloten”? Dat is hun verantwoordelijkheid. Zo hebben wij het geregeld. Ik wil dus onder de aandacht brengen dat het hier leeft. Ik vind het echter een doorkruisen van verantwoordelijkheden als ik bij een stadsregio moet aandringen, in de zin dat men een verkeerde beslissing heeft genomen en dat ik er strengstens op aandrang om de keuze te heroverwegen en anders te maken. Dat vind ik een doorkruisen van bevoegdheden. Ik wil dus onder de aandacht brengen dat het in de Kamer leeft, maar ik zie geen reden om hierin zelf een positie in te nemen.

Ik wil daarbij nog één argument noemen. De stadsregio en de Nederlandse Spoorwegen hebben samen een brief aan ons gestuurd dat men het zo oké vindt. Ik zal een afschrift van die brief graag aan de Kamer doen toekomen, maar daar is de keuze gemaakt en men staat daar nog steeds carrément achter.

De heer **Koopmans** (CDA): Stuur dat dan ook naar de SP-wethouder in Eindhoven. Misschien is dat handiger. Ik vind het zo omgekeerd gaan hier. De SP zit daar in het college. Laat de SP het daar regelen in plaats van de minister op te dragen om iets te regelen waarover hij niet gaat.

De **voorzitter**: Dit is een feitelijke constatering.

De heer **Koopmans** (CDA): Nee, het is een vraag aan de minister.

Minister **Eurlings**: Ik ben altijd voor goed contact tussen partijgeledingen door het land. Ik heb dus niks tegen de opmerking van de heer Koopmans. Ik bied echter aan om aan de regio te laten weten wat er bij de SP-fractie leeft. Ik bied de Kamer tevens aan om haar een afschrift van de brief van de stadsregio en de Nederlandse Spoorwegen te sturen. Ik wil echter geen positie innemen en ergens op aandringen. Ik ontraad de motie dan ook. Dan het spitstarief kilometerprijs. Het heeft geen zin om hier een debat over de kilometerprijs te voeren. Volgens de principes van Nouwen, onderschreven in het coalitieakkoord en zeer krachtig neergeslagen in het wetsvoorstel, vloeien de opbrengsten van het spitstarief en het basistarief naar het infrafonds. Ook geldt er lastenneutraliteit, wat door niemand vandaag is tegengesproken. Dat betekent gelijk oversteken en dat wij heel voorzichtig zullen zijn met het spitstarief. Ik heb dat eerder gezegd. Wij komen hierover nog te spreken. Het betekent dat een euro die met het spitstarief binnenkomt niet meer met het basistarief binnengehaald

wordt. Wij gaan niet meer ophalen. Ik zeg wel, zonder op de discussie vooruit te lopen, dat "niet meer maar slechts anders betalen" voor mij een principe is dat ik niet loslaat. Voor mij is het een conditio sine qua non. Het is de hoeksteen van het voorstel. Ik heb eerder gezegd dat het voorstel er komt als het goed blijft. Als het niet goed blijft, is er geen steun voor. Ik spreek hierbij ook vanuit mijzelf. Dit onderwerp komt vast uit en te na terug in het nieuwe jaar.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ik heb in tweede termijn hierover gezegd dat de berekening voor de kilometerheffing, met basisheffing en spitsheffing, in de Nationale Markt en Capaciteitsanalyse moet worden meegenomen. Dan wordt nog niets besloten over de spitsheffing.

Minister **Eurlings**: De regering komt begin van het nieuwe jaar met een brief hoe wij de jure met het spitstarief zullen omgaan. Die brief is eerder aangekondigd. Dat is ook het moment waarop wij daarover komen te spreken. Die brief zal helder zijn. Ik zeg wel dat de wet al voorschrijft dat het spitstarief geen contra-indicatie voor bouwen mag zijn. Dat staat nadrukkelijk in het voorstel van wet. Wij komen er begin volgend jaar over te praten. Ik weet zeker dat wij nog een aantal keer over dit onderwerp komen te spreken. Wat dat betreft is dat een mooie gedachte, als wij straks de kerstliedjes over vrede op aarde gaan zingen. Laat het ons inspireren!

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Het gaat om de tekst verderop. Mijn vraag is dan ook een andere. Ik heb daarop nog geen antwoord gekregen. Ik wil de sfeer niet verpesten. Ook ik houd van een vredige kerst. Het gaat mij erom waarom dit niet meegenomen wordt in de Nationale Markt en Capaciteitsanalyse. Als de minister mij toezegt dat dit toch gebeurt, gaan ook wij vredig uit elkaar voor de kerst. Wat wil de minister nog meer?

Minister **Eurlings**: Ik reageer dan toch maar even op de motie. Ik kan mij voorstellen dat mevrouw Van Gent die aanhoudt. Er komt een discussie als de brief van het kabinet er is. Ik heb al gezegd dat in het wetsvoorstel staat dat een spitstarief geen contra-indicatie voor bouwen mag zijn. Dat is een heldere positionering. Wij komen daarop terug. Als de motie ter stemming wordt gebracht, loopt mevrouw Van Gent vooruit op de bedoelde brief. Dan moet ik de motie ontraden.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Wanneer komt die brief?

Minister **Eurlings**: Ik neem aan in januari.

Mevrouw **Gent** (GroenLinks): Daarin staat waarom dit wel of waarom dit eventueel niet meegenomen wordt in de analyse?

Minister **Eurlings**: Absoluut. Er komt vrede. Ik zie het gebeuren.

De **voorzitter**: De minister zegt toe erop terug te komen. Het is aan mevrouw Van Gent wat zij met de motie doet.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ik overdenk het nog even, in het licht van de kerstgedachte.

De **voorzitter**: De motie blijft als een soort vredesklokje boven de markt hangen.

Minister **Eurlings**: Ik zal nog meer mijn best doen in het debat!

Voorzitter. Ik ga over van de weg naar het spoor. Is de bijdrage voor de HSA nu staatssteun en wat als de Europese Commissie dit constateert? De vraag is gesteld wat ik vind van het voorstel van de snelle verbinding tussen Londen en Amsterdam. Volgens onze stellige overtuiging is er bij de HSA geen sprake van staatssteun, allereerst al omdat het gaat om een uitgestelde betaling met rente. De enige faciliteit die wij creëren, is dat het bedrag later met rente kan worden betaald. Een beoordeling door de Europese Commissie is volgens ons dus ook niet aan de orde. Wat betreft de snelle verbinding tussen Londen en Amsterdam vind ik de geluiden vanuit het Verenigd Koninkrijk zeer interessant. Een maand of anderhalf geleden heb ik met mijn nieuwe Engelse collega Lord Adonis – het is zoals het is; het is overigens een zeer erudiet man – in Stockholm hierover gesproken. Lord Adonis zei mij hoe geïnteresseerd het Verenigd Koninkrijk hierin was. Ik heb dat opgepakt en wij zijn daarover in gesprek. Het hoeft niet strijdig te zijn met de HSA-concessie, maar voorwaarde is wel dat er geen binnenlandse reizigers in Nederland met deze verbinding worden vervoerd. Het internationale vervoer is namelijk geliberaliseerd. Internationaal is het liberaal, maar in Nederland is het een concessie. Als je een trein zou laten rijden tussen Amsterdam, Rotterdam, Brussel, Lille en Londen, zou je geen kaartjes kunnen verkopen van Amsterdam naar Rotterdam, maar wel naar Brussel of verder. Dat is de enige restrictie. Ik vind het een interessante gedachte en ik kom er graag op terug als blijkt dat dit verder is uit te werken. Dit is slechts een van de vele uitdagingen, want ook wat betreft Breda-Den Haag zijn wij nog niet bij het eindstation aangekomen. Ik kom er schriftelijk op terug en ik houd de Kamer op de hoogte als er ontwikkelingen in zijn. Ik vind het in elk geval een zeer interessante gedachte van de regering-Brown die wij graag oppakken. Als ik over de regering-Brown spreek, zie ik dat de heer Aptrout een diepe zucht slaakt.

Mevrouw Roefs heeft een motie ingediend over de A59.

De **voorzitter**: Ik stel voor dat de minister de nummers van motie noemt. Ik stel eveneens voor dat geen interrupties meer plaatsvinden en dat alleen vragen ter verduidelijking worden gesteld.

Minister **Eurlings**: Ik ben bezig met de motie-Roefs c.s. op stuk nr. 37. Ons zijn geen verschillen bekend tussen berekende en daadwerkelijke geluidsniveaus, maar ik zal hier induiken. Ik kan de motie in die zin overnemen, dat ik de Kamer voor het eerstvolgende MIRT-overleg hierop nadrukkelijk schriftelijk zal ingaan. In die zin is de motie een ondersteuning van het beleid. De volgende motie heeft betrekking op de A74 en het OTB.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Stuk nr. 36!

Minister **Eurlings**: Kijk toch eens! Dank u wel! Ook deze motie acht ik een ondersteuning van mijn beleid, maar natuurlijk wel onder de voorwaarden dat wij in goed overleg met de regio bepalen wat er al dan niet extra

gebeurt en dat wij de gezamenlijke financiering met de regio en de gemeenten moeten bespreken vanuit het adagium dat je probeert samen te doen wat bovenwettelijk is. Ik zal mijn best doen om goed uit dit proces te komen onder het motto "geen kappen, maar koppen". Ik heb er vertrouwen in, net als de wethouder van Venlo. Dan kom ik bij de motie op stuk nr. 68 van de heer Koopmans en mevrouw Roefs over de aansluiting bij Nuth. Wij zitten in een proces met de provincie Limburg. Ik heb een aanbod gedaan en er is overleg geweest met de regio. Ik beschouw deze motie als een ondersteuning van het beleid om dit proces verder voort te zetten. Het draagvlak is daarbij van belang. Dat geldt ook voor een goede en betaalbare oplossing. Ik ben zeer overtuigd van het belang van de Buitenring Parkstad. De regio heeft krimpproblemen, maar hij grenst aan een Duitse regio die het hartstikke goed doet. Het is dus van belang om de regio beter te ontsluiten en een nieuw soort dynamiek in Parkstad op gang te brengen. Ik beschouw de motie dus als een ondersteuning van het beleid. Wij komen daar in het volgende voorjaar op terug.

De volgende motie is de motie op stuk nr. 33 over de aanpak van de N65 en de A58 gebundeld. Het verzoek aan de regering is om in een separate studie naar aanleiding van de projecten N65, A58 en het PHS concreet in te gaan op de wijze waarop de negatieve effecten van de infrastructurele vierdeling van Vught kunnen worden verminderd. Wij koersen op één startbeslissing over de A58 en de A65 binnen drie maanden. Dat is echt heel snel. Een integrale aanpak is in dit gebied van belang. De ene weg leidt het verkeer naar de andere weg toe. Ik ben bereid om binnen deze integrale aanpak in eerste instantie de focus te leggen op Vught en een analyse en een onderzoek op te starten naar die vierdeling. Bij deze studie zullen wij eventuele vraagstukken op de weg en het spoor betrekken. Ik zie de heer Koopmans knikken. Met deze uitleg zie ik deze motie als een ondersteuning van het beleid. Ik zal dus op die manier procederen.

Dat brengt mij bij de motie op stuk nr. 41 over de goede wegverbinding tussen Tilburg en Turnhout. Aan Turnhout hebben velen van ons jeugdherinneringen, want daar in de buurt reed de heer Bobbejaan Schoepen met zijn grote Amerikaanse kar met "bull horns" voorop door zijn pretpark Bobbejaanland om de jeugd te begroeten. Dat zijn mooie momenten om mee te maken. De economie wordt inderdaad steeds internationaler en Europeser. Dat is goed, want daar vaart ons land wel bij. Het biedt landelijk mogelijkheden en het biedt ook grootse mogelijkheden voor grensregio's. Ik herinner mij een uitspraak van Ruud Lubbers, die ooit zei dat Maastricht niet het eind van Nederland was, maar het begin van Europa. Houd de grensregio's in ere! Wij staan dus positief tegenover het belang van die grensoverschrijdende verbindingen. Het gaat in deze motie om de N12. Ik kan toezeggen dat ik het onderzoek naar deze verbinding zal meenemen in de NMCA. Er zijn op zichzelf goede verbindingen in de regio, maar ik ben bereid om deze weg specifiek te onderzoeken en de prioriteit van deze weg te overwegen binnen het totaal van verbindingen in de regio. Als ik het zo mag uitleggen, zie ik deze motie als een ondersteuning van het beleid.

De heer Roemer heeft een motie over de A2 bij Maastricht op stuk nr. 57 ingediend. Ik ga er een beetje via de hink-stap-sprong doorheen. Het gaat om de tunnel in Maastricht. De belangengroep die knokt voor

filtrertechnieken bij de tunnelmonden heeft een Limburgse naam: de Stichting Klaor Loch, heldere lucht in het Nederlands. Ik heb met de mensen van Klaor Loch een gesprek gehad op de dag dat ik met Eurocommissaris Tajani het startsein heb gegeven voor de voorbereidende werkzaamheden voor de tunnel. De tunnel voldoet aan de wettelijke normen voor luchtkwaliteit. Het NSL ziet erop toe dat wordt voldaan aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit. Wij hebben daar juist voor een tunnel gekozen, omdat het verkeer dat erdoor rijdt, langs en boven de tunnel geen luchtverontreiniging tot gevolg heeft. Uit de kaartjes blijkt dat daar waar er bebouwing is bij de tunnelmonden, de waarden vergelijkbaar zijn met de normale waarden aan de rand van een snelweg. Dit betekent dat er ook aan de tunnelmonden wordt voldaan aan de wettelijke normen voor luchtkwaliteit.

Tijdens de aanbestedingsprocedure voor de A2 Maasricht hebben gerenommeerde marktpartijen in onderlinge concurrentie wensen, noodzaak en mogelijkheden van luchtzuivering onderzocht. Vervolgens heeft geen van de marktpartijen luchtzuivering toegepast om aan de wet te kunnen voldoen. Ik sta dus voor goede luchtkwaliteit. Ik meen dat wij die met dit ontwerp hebben bereikt. Ik wijs erop dat er twee tunnels boven elkaar liggen waardoor er niet één grote open tunnelmond is, maar twee tunnelmonden aan beide kanten. Daardoor wordt de vervuiling verder verspreid. Dit is een goede benadering. Ik weet zeker dat de mensen in de buurt van de tunnel er stevig op vooruitgaan ten opzichte van de huidige situatie. Wij voldoen te allen tijde aan de wettelijke normen. Ik moet deze motie dus ontraden. Als ik bovendien zeg dat ik niet zo in ben voor allerlei technische experimenten bij tunnels, dan zullen de leden begrijpen wat ik bedoel. Daar komt bij dat de persoon die namens de gemeente krachtig heeft bepleit dat er geen luchtzuivering nodig is, wethouder van GroenLinks is, de heer Hazeu. Hij heeft de groene belangen helder op het netvlies staan.

De motie-Roefs/Koopmans op stuk nr. 40 heeft betrekking op de vijf N-wegen. Ik hecht groot belang aan de N18 en ik ben dan ook blij met het brede draagvlak voor het deel Groenlo-Enschede. Ik heb samen met de minister van VROM het standpunt ingenomen dat wij nu zullen doorpakken. Het project voldoet aan de criteria voor opname in bijlage 2. Ik zie deze motie dan ook als ondersteuning van beleid. Ik zeg toe dat ik dit project bij algemene maatregel van bestuur zal opnemen in de Crisis en herstelwet. De begroting lijkt mij daarvoor een goed moment. Laat helder zijn: vanaf nu heeft de regering het voornemen om deze weg in de Crisis- en herstelwet op te nemen zoals wordt gevraagd in deze motie. Ik kan haar dus als ondersteuning van beleid kenschetsen.

De motie-Roefs/Koopmans op stuk nr. 39 heeft betrekking op de A1 en de A1-zone. In het bestuurlijk overleg Oost van dit najaar heb ik afgesproken om in het voorjaar tot nadere besluiten te komen. Het gaat om een gedragen voorkeursoplossing van gedeelde knelpunten. De financiering van deze voorkeursoplossing is daarmee onlosmakelijk verbonden. Ik voer thans overleg met de provincie Overijssel, trekker van de verkenning, over de inhoud van het besluit zonder concessies te doen aan de kwaliteit van de verkenning. Ik zal mij maximaal inspannen om in het voorjaar tot een besluit te komen. Ik zie deze motie als ondersteuning van het beleid. Ten overvloede voeg ik hieraan toe dat mijn voorkeursbeslis-

sing natuurlijk financiering door Rijk en regio is. Die aantekening wil ik nog eens maken, maar dit is altijd het geval.

Ik kom nu aan de gewijzigde motie-Roefs c.s. Ik wil alles wat er is gezegd over de RijnlandRoute krachtig onderstrepen. Het is bekend dat de RijnlandRoute een van de zeven prioritaire projecten in de mobiliteitsaanpak is. Men weet ook dat wij voor de mobiliteitsaanpak extra pecunia beschikbaar hadden ter waarde van een kleine miljard voor die zeven projecten. Ik ben in de regio geweest en heb geprobeerd mij goed in de zaak te verdiepen. Juist omdat ik er zelf van overtuigd ben geraakt hoe belangrijk deze route is voor de ontsluiting van de nieuwe woningbouwlocatie, voor nieuwe economische bedrijvigheid, voor de kansen rond Leiden en ook voor een goede parallelisatie van de A4 en de A44, in het kader van de robuustheid van het netwerk, heb ik geprobeerd heel ver te gaan. Een bedrag van 422 mln., weliswaar beschikbaar te stellen in verschillende fasen, is echt heel veel geld. Dat is bijna een miljard gulden, dus megaveel geld voor een weg die niet was ingeboekt in mijn begroting.

Ik heb gezegd dat ik heb geschraapt, dat ik boven ambtelijke adviezen uit heb geprobeerd genereus te zijn met mijn aanbod en dat ik geen zin had om lang te onderhandelen. Nu heb ik begrepen dat de regio mij dankt voor het financiële bod, maar dat men liever geen fasering heeft. Ook ik heb dat liever niet, maar een feit is dat ik voor de periode tot 2020 nog maar heel beperkt beschik over middelen en dat ik dus een behoorlijk gedeelte na 2020 zal moeten halen. Anders zal ik een of twee projecten van voor 2002 moeten schrappen, zodat er toch middelen vrijkomen. Op een gegeven moment is het geld gewoon op. Het eerlijke verhaal is dat ik tot 2020 rock bottom zit.

Met de regio hebben wij afgesproken dat er zal worden gekeken naar extra financiering. De regio en de gedeputeerde zouden het voortouw nemen en nagaan of er ook bij de andere ministeries iets te halen is. Ik heb veel sprekers gehoord over de grondexploitatie, de ontwikkeling, de betrokkenheid van anderen et cetera. Ik hoop dat het mogelijk is om extra geld te vinden. Misschien ook is een stuk voorfinanciering mogelijk. Ik heb aangeboden om voor de regio iets voor te financieren, samen met anderen. In dat geval kan ik het geld voor de periode 2020-2028 via een voorfinancieringsconstructie al voor 2002 inzetten. Op die manier wil ik creatief kijken naar wat er mogelijk is. Alleen vraag ik nogmaals de aandacht van de Kamer voor het feit dat ik tot 2020 rock bottom zit en ik dus een behoorlijk gedeelte na 2020 moet financieren. Het is gewoon niet anders. Ik zie de ingediende motie als een ondersteuning van het beleid, als ik de motie zo mag uitleggen dat als de gehele financiering geregeld is, er in het voorjaar ook besloten kan worden tot het in één keer aanleggen. Dat is een vrij technische constatering, want als wij de financiering niet geheel geregeld hebben, komen wij in een minder wenselijke situatie terecht. Ook als de financiering op dat moment nog niet rond is, doe ik mijn afspraak gestand. Wij zullen dan weer bij de Kamer terugkomen met de vraag hoe wij het dan moeten doen. Ik wil zo snel als mogelijk is zo veel mogelijk doen, want het belang is mij erg helder. Ik houd de Kamer van een en ander op de hoogte.

Ik heb de hoop dat wij het geld dat wij hebben ingezet misschien eerder kunnen gebruiken. Ofwel wij hebben

een stuk extra financiering nodig – de gedeputeerde heeft gezegd dat hij in overleg met andere ministeries wil onderzoeken welke extra mogelijkheden er op dit punt zijn – ofwel wij hebben een voorfinancieringsconstructie nodig, op basis waarvan wij een gedeelte van het geld naar voren kunnen halen.

De heer **Koopmans** (CDA): Ik vind dit een prima uitleg. Begrijp ik dat de minister daarmee zegt dat hij zijn best doet om in het voorjaar met een voorstel te komen, samen met de regio?

Minister **Eurlings**: Ik doe zeker mijn best, maar ik heb al de goede afspraak gemaakt dat de regio voor een deel het voortouw zal nemen richting de andere ministeries. Waar ik hand- en spandiensten kan verrichten, zal ik dat zeker doen, want ik vind het te prefereren als wij de route in één keer kunnen aanleggen. Dat zeg ik hier heel helder. Ik zeg daarbij wel dat het beeld niet juist is dat wij geld wegwerpen als wij faseren. Hoe sneller wij echter alles aanleggen, hoe beter het natuurlijk is voor de mogelijkheden van de regio. Ik heb niet voor niets gezegd dat de realisering van de route voor mij geen vraag meer is, maar dat de vraag is hoe wij die aanleg mogelijk maken. Ik ben behoorlijk opgeschoven in de goede richting, want hoe meer ik mij in het project verdiepte, hoe meer ik het belang ervan zag voor de brede regio. Dat is ook de reden dat ik veel meer geld ter beschikking heb gesteld dan oorspronkelijk de bedoeling was, namelijk 422 mln.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Houdt de minister daarbij rekening met de overwegingen uit de motie? Daarover valt immers ook nog te praten, aangezien nog lang niet alles duidelijk is.

Minister **Eurlings**: Dat is helder. Die mogelijkheden moeten wij zeker onderzoeken. Wat er in de overwegingen staat, maakt namelijk wel degelijk een extra slag mogelijk.

De **voorzitter**: Voordat ik de heer Van der Staaij het woord geef, doe ik u een ordevoorstel. Deze vergadering staat tot circa 21.00 uur gepland. De minister moet nog een aantal moties behandelen en vervolgens heeft de staatssecretaris nog enige tijd nodig voor haar antwoord en haar reactie op een aantal moties. Wilt u dat wij de vergadering straks schorsen? Zo ja, dan zouden wij bijvoorbeeld vrijdag door kunnen gaan. Of wilt u de vergadering vanavond afmaken?

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Wij moeten ook nog stemmen.

De **voorzitter**: Dan stemmen wij toch volgende week. Gaan wij nu door?

De heer **Aptroot** (VVD): Dat is nog eens een leuk voorstel. Als u morgen nu eens met verve in de Kamer zou verdedigen dat wij hiervoor volgende week terugkomen!

De heer **Boelhouwer** (PvdA): Dat kan helemaal niet!

Minister **Eurlings**: Bij voorbaat dank!

De **voorzitter**: Ik begrijp hieruit dat wij gewoon doorgaan en het vanavond afronden. Dat moet kunnen.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Tot hoe laat wilt u dan doorgaan?

De **voorzitter**: Uiterlijk 22.30 uur.

De heer **Van der Ham** (D66): Waarom niet gewoon 22.00 uur?

De **voorzitter**: De heer Van der Staaij heeft het woord.

De heer **Van der Staaij** (SGP): Dan nu weer de inhoud. De minister zegt dat hij de motie, inclusief de overwegingen, ziet als ondersteuning van zijn beleid. In de overwegingen staat echter dat er een grote voorkeur bestaat om de RijnlandRoute in een keer aan te leggen. Bent u het er dan ook mee eens dat wij alles op alles moeten zetten om nu door te pakken?

Minister **Eurlings**: Ja, maar ik heb al een heel goed bod op tafel gelegd. Verder heb ik met de regio afgesproken dat zij zal bezien of er bij andere ministeries extra geld te halen is. Ik wil de regio daarbij behulpzaam zijn door te bezien of een deel van het geld door voorfinanciering eerder beschikbaar kan komen. Daar gaat het namelijk om. Een behoorlijk groot deel van die 422 mln. komt immers pas na 2020 vrij. Het geld komt met andere woorden niet in een keer vrij. Het ene deel komt al heel snel vrij en het andere heel laat. De periode daartussen moeten wij zien te overbruggen. Dat het beter is om het in een keer te doen, is evident. Het is en blijft echter de vraag of wij dat mogelijk kunnen maken. Als dat niet mogelijk is, moeten wij gaan zoeken naar een terugval-optie. Ik wil het proberen, maar dan wel samen met de regio, want die moet hierover in gesprek met de andere ministeries. Dat staat ook duidelijk in de overwegingen. Zo wordt er gesproken over de grondexploitatie. Ik kan het niet beoordelen, maar de Kamer spreekt zich daar helder over uit. Ik kom hier dus in het voorjaar op terug. Voorzitter. De MER-procedure en de motie op stuk nr. 52. In de integrale verkenning zijn diverse hoofdkeuzes onderzocht. De bestuurlijke voorkeur is zoeken in balans: een RijnlandRoute, goed ingepast en ten zuiden van Leiden. De provincie voert een MER uit naar de RijnlandRoute. Het milieu krijgt daarbij een volwaardige plaats. Ik zie de gedeputeerde knikken en dat is dan ook evident. Op basis van de MER wordt een definitieve beslissing genomen over de exacte ligging en de exacte inpassing van de RijnlandRoute. Als ik de motie van mevrouw Van Gent zo mag uitleggen, dan zie ik haar als ondersteuning van mijn beleid. Als dat geen mooi gebaar is!

De **voorzitter**: Op naar het volgende mooie gebaar.

De heer **Van der Staaij** (SGP): Mevrouw Van Gent zei in de toelichting op haar motie dat het voorkeurstracé waarmee Rijk en regio aan de gang gaan, niet haar voorkeurstracé is. Zij vraagt de minister dan ook in wezen om de hele zaak nog een keer tegen het licht te houden. Dat is wel iets anders dan wat de minister nu zegt. Hij zegt namelijk dat hij uitgaat van de voorkeursvariant, maar nog wel bereid is om naar de details te kijken.

Minister **Eurlings**: Daarom zei ik ook wat ik zei. Ik heb het proces uitgelegd. Ik heb gezegd dat de bestuurlijke voorkeur gericht is op zoeken naar balans. Er vindt nu een nadere uitwerking plaats in een MER waarbij het milieu een volwaardige plaats krijgt. Op basis van die MER zullen de definitieve detailkeuzes rond tracering en inpassing in het landschap worden gemaakt. Als ik de motie zo mag uitleggen dat het om de inpassing van de definitieve tracering gaat, dan is het een ondersteuning van het beleid. Als het anders is en de hele tracering ter discussie moet komen te staan, dan moet ik het aannemen van de motie ontraden. Ik ben blij dat ik die glimlach van zojuist heb geïncasseerd ook al was die niet voor mij bedoeld, want ik ben bang dat daarvan dan weinig meer komt in de rest van de avond.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Het verzoek aan de regering in de motie is glashelder: pas een definitieve tracékeuze te maken als alle gegevens uit de MER-procedure beschikbaar zijn. Dat is mijn punt. Als u mij dat kunt toezeggen, dan wil ik de motie best op uw manier interpreteren. Het is dan wel cruciaal dat u ja zegt op mijn vraag.

Minister **Eurlings**: Zegt u nu: de hoofdkeuze is voorgesteld maar de definitieve juridische keuze vindt later plaats? Of zegt u: ik ben het niet eens met die hoofdkeuze en ik wil eigenlijk een heel andere kant op? In dat laatste geval moet ik het aannemen van de motie ontraden. In het eerste geval kan ik de motie zien als een ondersteuning van beleid.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Het punt is dat dat nog niet duidelijk is omdat de MER-procedure voor de RijnlandRoute nog niet is afgerond.

Minister **Eurlings**: Dan moet ik het aannemen van de motie met spijt in mijn hart ontraden, ook omdat in de Elverding-doctrine het uitspreken van een bestuurlijke voorkeur en het vervolgens daaraan vasthouden een uitgangspunt is. Ik wil blijven "Elverdingen". Ik ontraad dan het aannemen van de motie.

De **voorzitter**: Mevrouw Roefs wil nog een opmerking maken over deze motie.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Heel kort, voorzitter. Volgens mij sluit het een het ander niet uit. Het MIRT-overleg en de uitkomst van de MER ontlopen elkaar volgens mij niet in tijd.

Minister **Eurlings**: Er is een principieel verschil tussen zeggen dat er een bestuurlijke hoofdkeuze is gemaakt en er over de detaillering, in de zin van de inpassing, nog moet worden besloten, en het later in het proces nog eens opnieuw opdissen van de hoofdvraag als doel op zich. Als blijkt dat het niet in te passen is, dan kan de hoofdvraag weer aan de orde komen. Het doel moet echter de uitwerking van de gemaakte hoofdkeuze zijn. Ik bespeur bij de uitleg van de motie te veel dat het een doel op zich is om de hoofdkeuze zelf weer ter discussie te stellen. Dat kwam in het interruptiedebat vrij helder naar voren.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ik wil niet dat hier misverstanden over ontstaan zo tegen Kerst want dat is

allemaal heel naar voor iedereen. De motie is glashelder. De MER-procedure voor de RijnlandRoute is nog niet afgerond. Met de tweede overweging is de minister het helemaal eens. Het verzoek is om pas een definitieve tracékeuze te maken als alle gegevens uit de MER-procedure beschikbaar zijn. Dat kan ook een keuze voor de RijnlandRoute zijn waar wij niet dolenthousiast over zijn. In de motie van de leden Van Gent en Vendrik staat geen definitieve keuze, maar wel een vraag.

Minister **Eurlings**: Ik vroeg in het interruptiedebat van zojuist door, omdat de motie op verschillende manieren te lezen is. Ik vraag of het om de uitwerking van de gemaakte keuze gaat of om het ter discussie stellen van de keuze zelf. In de eerste overweging staat: en daarmee tot een meer verantwoorde keuze tussen alternatieven komen. In het kader van Elverding is het van belang om een hoofdkeuze te maken en met gezwinde spoed, maar wel verantwoord, die hoofdkeuze uit te werken. Dan wordt het eigenlijk definitief want dan is er ook het bewijs dat die hoofdkeuze mogelijk is. Het plaatsen van een heroverweging tussen de alternatieven is niet "des Elverdings". Om die reden ontraad ik het aannemen van de motie.

De motie op stuk nr. 35 gaat over de PPS. Ik beschouw deze motie als een ondersteuning van beleid. Eerst komt er een voorkeursbeslissing over de tunnel; ik onderzoek de mogelijkheden voor realisatie van een nieuwe westelijke oeververbinding bij Rotterdam op basis van private gelden. Wij startten met het programma Randstad Urgent in de Ridderzaal. Ik heb toen gezegd dat wij hopen dat die nieuwe westelijke oeververbinding een schoolvoorbeeld van PPS kan worden. Ik ondersteun deze lijn. Dan kan het zijn dat je de private gelden terugwint middels tol in de tunnel. Tol zal voor een deel de aanlegkosten kunnen dekken. De randvoorwaarde is wel dat de tol niet gaat uitwaaiëren over een breed gebied. Wij hebben eerder in de Kamer de discussie gevoerd over de A4 Zuid. Toen bleek dat de parallelroute Breda-Belgische grens dan ook betold moest worden. Dat vind ik niet uit te leggen. Je kunt alleen tol vragen op een weggedeelte dat geheel of grotendeels niet door publiek geld is betaald. Waar privaat geld is geïnvesteerd, betaal je de weg als gebruiker terug. In die zin zie ik het als ondersteuning van beleid. Wij zijn aan de slag en ik hoop dat er een goed voorstel komt. Ik houd de Kamer daarvan op de hoogte.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Ik begrijp het niet zo goed. Ik zou graag van de minister willen weten hoe de versnellingsprijs, hoe tol een plaats heeft binnen de kilometerheffing. Ik vind dat ik dat eerst moet snappen, voordat ik überhaupt een oordeel kan vellen over deze motie.

Minister **Eurlings**: U weet dat kilometerprijs nooit meer betalen mag betekenen. Het is het op een andere manier betalen van de al bestaande belastingen. Wij hebben nu ook al een tunnel, zoals de Westerscheldetunnel, die met tol wordt betaald. Als het bedrijfsleven zelf het geld op tafel legt waarmee een weg kan worden aangelegd, kun je die als gebruiker terugbetalen. Dan heeft de belastingbetaler die weg zelf nooit betaald. Over de gewone wegen rijd je en daarvoor betaal je wegenbelasting. Met de bpm betaal je nu ook een gedeelte van de lasten van de investering. Die betaal je straks via de kilometerprijs. Dat is iets anders dan het terugbetalen van infrastructuur

die is aangelegd en gefinancierd door het bedrijfsleven. Dat staat conceptueel los van elkaar. Het is wel van belang dat wij het heel zuiver houden. Wij kunnen niet meegaan met constructies waarbij de tol gaat uitwaaiëren over met belastinggeld betaalde wegen, want dat kun je niet uitleggen. Tol is alleen mogelijk op weggedeeltes die gedeeltelijk en voor dat deel zijn betaald met privaat geld. Dat kun je terugbetalen met een bepaald rendement.

De heer **Roemer** (SP): Welke alternatieven biedt de minister de mensen die geen tol willen betalen?

Minister **Eurlings**: Wij hebben een geweldige opgepept wegennet rond Rotterdam. Wij zijn stevig bezig met de A15 en gaan daar in de regio heel veel investeren. Wij hebben die prachtige natuurweg A4 Midden Delfland. Je kunt gemakkelijk tot in Rotterdam komen, via de Beneluxtunnel onder de eendjes door en dan onder het andere water door. Die weg wordt dus ook sterk verbeterd. Dan zijn wij er echter nog niet en daarom is het goed dat met privaat geld extra dingen kunnen gebeuren. Rotterdam heeft heel veel investeringen keihard nodig.

Dan zijn wij bij de A4 Midden Delfland en de motie van de heer Roemer op stuk nr. 56. Ik kan zijn zorgen wegnemen. In de Trajectnota/MER zijn de verkeerseffecten van de aanleg van de A4 volledig in beeld gebracht. Mijn antwoord aan u is nu juist gebaseerd op deze Trajectnota en op de MER. In de TN/MER is te lezen dat de bereikbaarheidsproblematiek in de regio Rotterdam fors onder druk staat. Met de aanleg van de A4 worden dan ook niet alle problemen in de zuidvleugel opgelost. Wij zullen nog meer moeten doen. Het feit dat je nog meer moet doen, wil echter niet zeggen dat je na 49 jaar de eerste kardinale stap niet gaat zetten. Wij moeten na de besluitvorming over de A4 doorpakken en kijken wat er extra nodig is in de regio.

Te zien is dat het drukker wordt in de Beneluxtunnel, op het Kethelplein en op het Beneluxplein. In de Trajectnota/MER is aandacht besteed aan het openbaar vervoer. Daaruit blijkt dat ov-maatregelen alleen geen afdoende oplossing bieden voor de grote mobiliteitsvraag tussen Rotterdam en Den Haag. Wij moeten dus beide doen, ov en weg. Naast de aanleg van de A4 doe ik nu en in de toekomst in de regio forse investeringen in het spoor en het regionale openbaar vervoer. Ik heb de Kamer daarover geïnformeerd in de brief van 3 september 2009. Ik moet de motie op stuk nr. 56 dus ontraden, omdat, nogmaals, de hele beantwoording gebaseerd is op de Trajectnota/MER. Dat hebben wij allemaal in kaart gebracht.

De heer **Roemer** (SP): Ik verschil hierover van mening met de minister. Dat zal waarschijnlijk ook wel naar voren komen bij de Raad van State in die zin dat het zo zeker niet vermeld is als u in de beantwoording hebt aangegeven. Het staat ook niet in de samenvatting van stap 2; daar had het dan al in moeten staan. U krijgt er dus gewoon problemen mee bij de Raad van State. U kunt het wel proberen door te drukken met de opmerking dat het allemaal gaat, dat het er allemaal in staat en dat zogenaamd overal rekening mee is gehouden, maar het zal leiden tot verdere vertraging. Uiteraard ben ik daar alleen maar blij mee.

Minister **Eurlings**: Ik zou zeggen: waarvan akte. Met mijn organisatie heb ik naar beste kunnen en naar eer en geweten de zaak voorbereid. Het is een moeilijk proces. Ik denk wel dat wij de besluitvorming op een goede manier voorbereiden. Wij weten dat het een project is met veel emoties en met een lange geschiedenis. Ik heb gezegd dat, toen wij in het provinciehuis van Zuid-Holland de kring rond keken, is gebleken dat een grote meerderheid van de vertegenwoordigers van organisaties en overheden voor was en dat een minderheid tegen was. Je weet dat er altijd nog een discussie blijft. Ik kan wel zeggen dat wij echt het idee hebben dat wij goed beslagen ten ijs komen. Natuurlijk zal het allemaal wel moeten uitwijzen. Ik herhaal dat ik echt het idee heb dat wij het goed hebben voorbereid. De mensen hebben er keihard aan gewerkt.

De heer **Roemer** (SP): Ik bestrijd dat het op basis van emoties is. Laat ik het zakelijk zeggen: ik heb steeds geprobeerd duidelijk te maken dat de aanleg van de A4 leidt tot problemen elders. Dat zal ongetwijfeld betekenen dat er nogal wat meer extra investeringen nodig zijn om de door de aanleg van de A4 veroorzaakte problemen elders op te lossen. Natuurlijk ben ik te allen tijde bereid om miljarden uit te gaan geven aan de oplossing van allerlei mobiliteitsproblemen, maar dan moet dat ook wel tot oplossingen leiden. Voor mij is helder dat dit project alleen maar zal leiden tot problemen elders. Naar mijn idee komt dat onvoldoende naar voren in de trajectnota's. Ik ben ook bang dat u wat dat betreft zult worden teruggefloten.

De **voorzitter**: Het is helder dat u het beiden niet eens bent.

Minister **Eurlings**: Het is wel een verschil, als je het in die regio zo lang hebt laten verslonzen dat je meer dan een oplossing nodig hebt. De eerste oplossing is wel heel belangrijk. Voor mij is dit geen reden om te zeggen: wij moeten niet met de eerste oplossing beginnen. Wij beginnen dus met de A4 in Midden Delfland. Vervolgens pakken wij door. Het is ook helemaal niet nieuw dat dit nodig is. Als u de oude LMCA bekijkt, ziet u dat in 2020 bij ongewijzigd beleid het verkeer in Rotterdam totaal vast staat. Dat is wel dé economische motor van ons land en dé grootste haven van Europa en die is straks "landzijdig" volkomen onbereikbaar. Dat kan natuurlijk niet.

De onderhavige oplossing is een heel belangrijke eerste stap. Vervolgens zullen wij in de regio nog meer moeten doen om het probleem helemaal op te lossen. Ik denk aan de Tweede Westelijke Oeververbinding. Het feit dat een project niet genoeg is om de enorme problemen op te lossen, maar daaraan wel een belangrijke bijdrage levert, wil niet zeggen dat je dat project niet moet uitvoeren. De enige conclusie die wij kunnen trekken, is dat wij niet met dat project moeten stoppen en dat wij wel met het project moeten doorpakken. Vandaar dat wij bezig zijn met een verkenning Rotterdam Vooruit, waarbij wij integraal bekijken wat wij in de regio nog meer moeten doen na de besluitvorming over de A4 in Midden Delfland.

De **voorzitter**: Ik doe een voorstel van orde. Er zijn nu tien moties behandeld; er zijn nog 25 moties te gaan. Bovendien moet de staatssecretaris nog aan het woord

komen. Ik stel mij dan ook voor dat alleen de indiener van de motie ter verduidelijking nog een vraag stelt en dat de minister kort aangeeft of de motie ondersteuning van beleid is of anderszins.

Minister **Eurlings**: Voorzitter. Ik zal rap nog enkele punten over het spoor behandelen, die zijn blijven liggen. Vervolgens zal ik ingaan op een aantal moties over het spoor. Allereerst de vragen over het spoor. De heer Cramer vroeg of bij stations, zoals BleiZo en Berkel-Enschot, een tandje bijgezet kan worden. Over de financiering van BleiZo voeren wij intensief overleg met decentrale overheden. Voor Berkel-Enschot start ProRail binnenkort een studie. Ja, wij zijn daar inderdaad stevig aan het werk. Wij pakken daar ook door. Is 40 mln. extra nodig voor extra treinen tussen Zwolle en Leeuwarden/Groningen? Dit was ook een vraag. Wij denken van niet; het maakt onderdeel uit van een nadere uitwerking van de motie-Koopmans voor de spoordriehoek Noord-Nederland. Uit mijn hoofd zeg ik dat het hierbij om 160 mln. gaat. In het kader van de voortgang heb ik de Kamer onlangs geïnformeerd over de afspraken uit de MIRT-overleggen.

Nog iets over de kwartierdienst Utrecht-Zwolle, waarover de motie-Slob gaat. Ik kan toezeggen dat wij hier in de NMCA nader op ingaan; de gevraagde informatie kan de Kamer dus snel tegemoet zien.

Over het geluidsscherm in Vleuten merk ik op dat ik heb begrepen dat er in het afgelopen jaar al met ProRail overleg heeft plaatsgevonden over de wens om extra geluidsschermen op deze locatie, de Hamtoren, te plaatsen. Toen is gebleken, zo blijkt uit navraag, dat een geluidsscherm daar niet doelmatig zou zijn. Nu zou een gemakkelijk antwoord zijn: we hebben het bekeken, maar het hoeft niet. Laat ik het anders oppakken. Laat ik controleren of er sinds die studie van toen nieuwe omstandigheden zijn die tot een heroverweging moeten leiden. Als die er zijn, ga ik er opnieuw naar kijken. Daarna bericht ik de Kamer over het idee dat daaruit komt. Als er geen nieuwe omstandigheden zijn, heb ik niet meteen reden om een andere conclusie te trekken dan niet zo lang geleden al getrokken is. Ik bericht de Kamer hier dus nader over.

Over de stand van zaken rond het Nationaal Sleutel Project Breda heeft de heer Koopmans onlangs schriftelijke vragen gesteld. Ik heb ze vandaag beantwoord. Uit de antwoorden blijkt dat dit project het financieel moeilijk heeft. De reden hiervan is met name de verslechterde vastgoedmarkt. De gemeente, de Nederlandse Spoorwegen, ProRail, de provincie, VROM en Verkeer en Waterstaat zijn in een intensief gesprek om na te gaan hoe het project op korte termijn toch kan worden aanbesteed en om daarna met de bouw te kunnen starten. Ik ben het met de heer Koopmans eens dat uitgesloten moet zijn dat de NS met een argument als "het is ons station" goede voorstellen tegenhoudt. Ons beeld is echter dat het gezamenlijk proberen om het project betaalbaar te krijgen, veel meer een rol speelt bij de vraag of er een fietstunnel kan komen als extra wens, waarvoor op dit moment geen dekking is. Het beeld is dus een beetje dat de vraag of wij buiten het budget een fietstunnel kunnen aanleggen, terwijl het gehele project al heel erg moeilijk ligt, in dezen een rol speelt. Ik houd de Kamer graag op de hoogte van de voortgang in het sleutelproject, maar ik herhaal dat het uitgesloten is dat een partij zegt dat een station van haar is. Hoe dan ook,

ik heb veel meer het beeld dat het een financiële kwestie is.

Zijn er ontwikkelingen in Deutschland voor wat betreft het doortrekken van de eventuele Zuiderzeelijn? Nee, die zijn er op dit moment niet. De situatie is nog net zo als ik in schriftelijke antwoorden eerder dit jaar heb aangegeven. Ik wil ook zeggen dat het nogal een verschil is of de door mij zeer gewaardeerde ideeën van Lord Adonis gerealiseerd kunnen worden, want die zijn gewoon dat men over het al bestaande spoor treinen laat rijden. Hier zou je echt over een heel lange afstand een nieuw tracé moeten maken. Zeg echter nooit "nooit". U weet dat ik de ruimtelijke reservering voor het tracé van de Zuiderzeelijn overeind houd. Op de plek waar de Zuiderzeelijn zou komen, gebeurt dus niets anders. Het kan dus altijd nog. Die mogelijkheid houden wij ook gewoon open.

De motie op stuk nr. 34 ...

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Voordat de moties aan de orde komen, merk ik op dat de minister antwoord geeft op mijn vraag over Zwolle-Utrecht. Hij zegt dat die wordt meegenomen bij de NMCA. Die toezegging stond al. Dit is echter niet de uitwerking van de motie. Via de motie heb ik gevraagd om te kijken naar wat er nodig is om kwartierdiensten voor elkaar te krijgen. Dat is volgens mij een specifiekere vraag dan het meer generiek bekijken van de capaciteit die in de NMCA komt. Ik heb gevraagd om een specifieke uitwerking van deze motie.

Minister **Eurlings**: Ik kom zo op de motie terug. Ik probeerde te zeggen dat wij juist deze vraagstelling specifieker in de NMCA willen oppakken en dat wij die daarin van een antwoord willen voorzien. Dan bedoel ik het dus zo specifiek als u het vraagt: de kwartierdiensten. Ik kom erop terug bij de bespreking van de moties.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Het gaat om een al bestaande motie.

Minister **Eurlings**: Sorry, ik ben ook aan reces toe, merk ik vanavond. We nemen die motie integraal mee in de NMCA. Die wordt daarin dus beantwoord. Naar aanleiding van de motie op stuk nr. 34 merk ik op dat stedelijke bereikbaarheid en leefbaarheid inderdaad relevant zijn. Ze worden in de PRS-planstudies mede onderzocht. Wel is een punt dat hiervoor in tegenstelling tot voor veiligheid geen vastgestelde normen gelden. Daarom komt het erop aan om binnen het beschikbare budget van 4,5 mld. te bezien welke mogelijkheden er zijn om negatieve effecten van het langer dicht-zijn van overwegen waar mogelijk te beperken. Het kan ook zijn dat vanuit veiligheidsoverwegingen een overweg ongelijkvloers moet worden. Als ik de motie zo mag uitleggen, karakteriseer ik die graag als ondersteuning van beleid. De mogelijkheden zullen wij in kaart brengen. Daarbij moeten wij natuurlijk wel binnen het budget van 4,5 mld. blijven. Ik zie uw punt namelijk. De heer Koopmans knikt, dus dat is prima. We zullen proberen, daar in die zin voortvarend mee aan de slag te gaan. Nu kom ik toe aan de serie moties, de zevensprong van de heer Aptroot, onder de nrs. 43 tot en met 50. Het probleem dat ik heb met deze moties zit in de dekking. Het superdividend van de Nederlandse Spoorwegen wordt zoals u weet benut om het Programma Hoogfre-

quent Spoorvervoer mogelijk te maken, een nadrukkelijke uitwerking van het coalitieakkoord en het beleidsprogramma waarmee wij metroachtige treinen door het land mogelijk willen maken. Daarvoor hebben wij het geld keihard nodig. Dat wil helemaal niet zeggen dat ergens een volgend superdividend niet op een andere manier kan worden besteed. Ik heb eerder gezegd dat ik heel blij ben dat wij, daar waar de ambitie van 5% nog niet financieel gedekt was bij het vormen van de coalitie, dat extra geld hebben kunnen binnenkrijgen. Ik heb u toen ook gezegd dat het helemaal niet evident is dat die gelden naar verkeer gaan. Dus ik ben blij dat wij dit voor verkeer en vervoer hebben binnengetikt, maar alles is in de toekomst mogelijk. Je zou het ook voor wegen kunnen inzetten, of voor heel andere zaken, zoals met de eerste tranche superdividend Schiphol is gebeurd. De tweede tranche is er niet gekomen, gelet op de slechte marktomstandigheden. Dus dat dit aan vervoer wordt besteed, vind ik een goede zaak. Het maakt het ons mogelijk dat wij dat metroachtige vervoer tot stand gaan brengen. Dit daar nu wegpakken, betekent dus het breken met een voor deze regeringscoalitie zeer belangrijke ambitie. Daarmee gaat dit dus vierkant in tegen het regeringsbeleid. Daarom moet ik deze moties op basis van de dekking ontraden.

De heer **Aptroot** (VVD): Dit geldt volgens mij voor de moties nrs. 44 tot en met 50, want daarvoor is de dekking dezelfde, maar dan blijven er nog de nrs. 43 en 51 over. Motie nr. 43 is wellicht voor de staatssecretaris.

De **voorzitter**: Op motie nr. 43 komt de staatssecretaris terug.

Minister **Eurlings**: Ik heb de moties nrs. 44 tot en met 50 beantwoord, precies.

Ik dacht dat wij nu tot een abrupt einde van mijn bijdrage zouden komen met deze zevenslag, maar dat is niet het geval. Ik heb nog een paar moties liggen. Ik ben nu toe aan de motie op stuk nr. 62 van de heer Cramer, die ik wil zien als ondersteuning van beleid. De Goudse lijn is inderdaad onderdeel van de MIRT-verkenning Haaglanden. In dat kader werken wij oplossingsrichtingen uit. Het doel is om de resultaten van de verkenning eind volgend jaar gereed te hebben en dan met uw Kamer te bespreken. Ook in de Verkenning Rotterdam Vooruit komt de Goudse lijn aan de orde. In die zin is deze motie dus een ondersteuning van het beleid. De motie op stuk nr. 60 van de heer Cramer ligt wat moeilijker, want het MIRT-onderzoek is bedoeld om onderwerpen en projecten uit de gebiedsagenda nader uit te werken. Zo hebben wij het ook met de regio's afgesproken. Deze spoorlijn is niet opgenomen in de gebiedsagenda vanuit de regio zelf in Oost-Nederland, die heel nadrukkelijk ook samen met de decentrale overheden is opgesteld. Ik wil om die gebiedsagenda en de integraliteit waar u terecht voor pleitte echt tot zijn recht te laten komen, nu de gebiedsagenda een leidende rol gaan geven. Maar dat wil niet zeggen dat ik er niets mee kan. Ik wil in het kader van de NMCA deze lijn alsnog serieus bekijken. Als ik de motie zo mag uitleggen dat wij niet een apart MIRT-onderzoek houden maar de motie in de NMCA meenemen, kan ik deze motie beschouwen als ondersteuning van beleid. Maar als wij nu een MIRT-onderzoek gaan doen waarin de gebiedsagenda niet voorkomt, breek ik direct met dat principe en

dan werkt het natuurlijk ook andersom. Als de gebiedsagenda zegt dat wij iets moeten doen, is ook wel gemakkelijk een escape mogelijk om dit niet een op een over te nemen. Dus in die zin hoop ik dat de heer Cramer met de NMCA kan leven. Dan kan ik zijn motie als ondersteuning van beleid zien.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Als de minister toezeft dat hij deze kwestie meeneemt in het kader van de NMCA, dan trek ik de motie in.

Minister **Eurlings**: Ik zeg dat toe.

De **voorzitter**: Aangezien de motie-Cramer (32123-A, nr. 60) is ingetrokken, maakt zij geen onderwerp van beraadslaging meer uit.

Minister **Eurlings**: Ik kom bij de motie op stuk nr. 61. Onze interpretatie van de spoorlijnen buiten de PHS-corridors zou zijn dat hiernaar binnen de NMCA onderzoek naar wordt gedaan, maar het moet wel een beetje behapbaar zijn. Als ik deze kwestie in het kader van de NMCA kan oppakken, wel inhoudelijk dus, maar op een iets globaler niveau dan het overal op korte termijn uitvoeren van quick scans, dan is de motie uitvoerbaar, gelet op de beperkte mankracht. Dan zie ik de motie als ondersteuning van het beleid. Ik zie de heer Cramer knikken. Ik mag de motie dus op die manier uitleggen. Dank daarvoor.

Ik kom ten slotte bij de motie op stuk nr. 51. Van trillingen krijgen wij rillingen, maar dat willen wij niet. Er moet in dit kader namelijk worden gekeken naar een juridisch instrumentarium als normstelling. Die kwestie is vaker opgetuigd met heel goede bedoelingen, maar later werd het een pandemonium met mensen die niets wilden. De motie is dus veelomvattend. Ik verzoek de indieners met het oog daarop de motie aan te houden. Dan krijg ik de mogelijkheid om met mijn collega van VROM te overleggen op dit punt, waarna wij met een gezamenlijke, doorwrochte reactie kunnen komen op de mogelijkheden en bedreigingen. De brief daarover kan ik de Kamer begin volgend jaar doen toekomen. Technisch ligt de kwestie namelijk erg ingewikkeld en daarom willen wij er serieus naar kijken.

De heer **Aptroot** (VVD): Ik begrijp dat de kwestie serieus wordt bekeken. Ik kijk even naar mijn mede-indieners en zie dat ik de motie kan aanhouden. Ik begrijp ook dat wij begin volgend jaar een reactie van de minister krijgen.

Minister **Eurlings**: Ik probeer het snel te doen, maar het wordt januari, februari. Het is technisch veelomvattend. De Kamer krijgt de brief het eerste kwartaal van volgend jaar. Dan komen wij erop terug.

De **voorzitter**: Op verzoek van de heer Aptroot, de heer Roemer, mevrouw Roefs en mevrouw Van Gent stel ik voor, hun motie (32123-A, nr. 51) van de agenda af te voeren.

Daartoe wordt besloten.

Minister **Eurlings**: Daarmee ben ik gekomen aan het eind van mijn bijdrage in tweede termijn.

De **voorzitter**: Dank. Het woord is aan de staatssecretaris.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Voorzitter. Ik begin met de vragen over water en binnenvaart, eerst de vraag van de heer Boelhouwer over het tracé Almelo-Coevorden. De heer Boelwater geeft aan dat de provincie vaarwegbeheerder is, met eigen regels. Hij hoopt dat ik de provincie laat weten dat er geen onnodige belemmeringen voor de scheepvaart moeten worden opgeworpen. In de schriftelijke beantwoording heb ik al aangegeven dat mij wat dat betreft geen problemen bekend zijn. Ik ben bereid om dat na te vragen, maar wat ons betreft ligt er geen probleem.

De heer Roemer heeft een vraag gesteld over het achterstallig onderhoud. Ik heb eerder aangegeven dat dit in 2016 zal zijn ingelopen. Ook de heer Van der Staaij heeft er een aantal vragen over gesteld. Ik kijk daar een beetje van op. Het is mijn beleidsdoel dat het achterstallig inhoud niet pas in 2018 is ingelopen, zoals ik heb aangegeven bij mijn aantreden als staatssecretaris, maar al in 2016. Ik heb de datum dus naar voren gehaald. Dat is mijn doel nog steeds, dus dat gaat gebeuren. De heer Roemer stelde dat er geld van 2011, 2012 en 2013 naar voren is gehaald. Hij vroeg zich af waarom er geen geld van na 2016 naar voren is gehaald. Het geld dat naar voren is gehaald, is ook gebruikt voor het achterstallig onderhoud, maar in verband met de crisis is dat versneld. Het geld was bestemd voor achterstallig onderhoud en daar is het ook voor gebruikt. Dat brengt het tempo van het inlopen van het achterstallig onderhoud niet in gevaar. De heer Roemer heeft het ook over HID's die met wilde verhalen komen. Ik neem daarover contact op, want ook in het veld moet deze kwestie helder zijn. Men hoeft zich echter geen zorgen te maken. In 2016 is het achterstallig onderhoud ingelopen. De heer Boelhouwer vroeg of het principebesluit over de zandmotor niet wat sneller kan worden genomen. Waarom zeg ik niet toe dat een en ander daadwerkelijk van start gaat? Ik sta buitengewoon positief ten opzichte van deze innovatieve manier wat betreft de zandmotor. Wij hebben er goed naar gekeken. Deze week is er een bijeenkomst van de stuurgroep zandmotor waarin alle betrokken partijen, dus Rijk, provincie, gemeente en waterschappen, bij elkaar komen. Nog uitgezocht moest worden of de markt, die de zandmotor moet gaan uitvoeren, inderdaad voor het geraamde budget zou willen werken. Ons marktonderzoek heeft duidelijk gemaakt dat een en ander mogelijk is. Wat mij betreft wordt donderdag besloten dat met de zandmotor gestart wordt. Dit is een principebesluit. De contracten en dergelijke moeten nog volgen. Het principe is: wij gaan starten met de zandmotor. Als het enigszins kan, beginnen wij in 2010, daar is alles op gericht. Ik kom nu bij de moties op het gebied van water. De heer Van der Staaij heeft een motie ingediend waarvan het dictum luidt: verzoekt de regering, de knelpunten rond bestaand gebruik scheepvaart en Natura 2000 te inventariseren en te waarborgen dat bestaand gebruik in en buiten de vaargeulen ongestoord kan blijven plaatsvinden, en de Kamer hierover te informeren. Ik weet niet welk nummer de motie heeft.

De heer **Van der Staaij** (SGP): Het betreft de motie op stuk nr. 24.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Wij hebben hierover eerder gesproken. Ik heb toen gezegd dat de beheerplannen Natura 2000 nog volop in ontwikkeling zijn. Sommige beheerplannen worden vastgesteld door het ministerie van LNV of door de provincie. Ten aanzien van de plannen die ik vaststel, kan ik opmerken dat heel goed rekening wordt gehouden met de belangen van de scheepvaart. Ingeval plannen worden vastgesteld door andere ministeries of door provincies, zijn hier ook medewerkers van V en W bij betrokken. Zij hebben van mij – ik wil dit best nog eens herhalen – nadrukkelijk te horen gekregen: let op de belangen van de scheepvaart. De scheepvaartbranche zit er zelf natuurlijk ook bij. In veel gevallen zit zij ook om de tafel. Zij kan inbrengen wat zij van belang vindt. Deze beheerplannen liggen vervolgens ook nog eens ter inzage met de mogelijkheid tot inspraak. Als ik de motie zo mag lezen dat de heer Van der Staaij de regering nog eens wil prikkelen om toch vooral de belangen van de scheepvaart bij het vaststellen van de beheerplannen niet te verwaarlozen, maar hierop toe te zien en deze zo goed mogelijk te laten meewegen, dan zie ik haar als ondersteuning van beleid. Zegt de heer Van der Staaij dat hij naar de letter een inventarisatie wil, dan moet ik hem zeggen dat dit voor beheerplannen die nog in ontwikkeling zijn een heel lastige opdracht is en bovendien wellicht enigszins contraproductief werkt. Ik lees de motie graag zo dat wij er alert op zijn en dat ik nogmaals de boodschap laat uitgaan: let op de belangen van de scheepvaart.

De **voorzitter**: Ik kom er even tussen. Zo-even werd gesproken over de motie op stuk nr. 24, maar wij hebben geen stuk nr. 24.

De heer **Van der Staaij** (SGP): Het betreft een motie die vorige week maandag is ingediend. Ik heb haar voor mij liggen en zij draagt nummer 24. Naar aanleiding van hetgeen de staatssecretaris zei, wil ik slechts opmerken dat ik mij kan vinden in de interpretatie die zij aan de motie heeft gegeven.

De **voorzitter**: Helder, het gaat dus over de motie op stuk nr. 24 die vorige week maandag is ingediend.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Dan kom ik nu bij de motie-Boelhouwer/Koppejan over waterveiligheid. Dit betreft de motie op stuk nr. 42. Deze motie is besproken bij het AO Ruimte voor de rivier. Ik beschouw deze motie als een signaal dat de indieners de voortgang van waterveiligheidsprojecten als prioriteit zien. Zij vragen aandacht voor beheer en onderhoud in het rivierengebied waarbij waterveiligheid eveneens zwaar moet wegen. Zoals ik eerder al heb aangegeven, onderschrijf ik de strekking van deze motie. Ik zie haar als ondersteuning van beleid.

De heer Van der Ham en de heer Boelhouwer hebben een motie ingediend op stuk nr. 65.

De **voorzitter**: De motie op stuk nr. 65.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Zo-even hadden wij nog nummer 42, nu 65. Ik voel mij een beetje de leider van een bingoavond ...

De heer **Aptroot** (VVD): Er is discussie over de vraag wanneer wij hierover stemmen.

De **voorzitter**: Over de amendementen stemmen wij morgen en over de moties aanstaande donderdag.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: De motie op stuk nr. 65 gaat over het reguliere onderhoud van het Wilhelminakanaal in Tilburg. Het dictum luidt: "verzoekt de regering het reguliere onderhoud aan de oevers te starten". Er is een programmering van Rijkswaterstaat voor dat onderhoud. Daarin is ook het Wilhelminakanaal opgenomen. Er is overleg tussen de gemeente en Rijkswaterstaat. Daarin is de wens geuit om ook tot een vaarwegverbreding in het Wilhelminakanaal te komen. Vanwege de effectiviteit en het niet maken van onnodige kosten is het wel handig om het reguliere onderhoud te laten samenvallen met de verbreding van de vaarweg. Naar die verbreding vindt nog onderzoek plaats. Daarom is daartoe nog niet besloten. Dat is ook de reden van de vertraging bij het Wilhelminakanaal. Het is puur omdat wij het efficiënt willen aanpakken.

De heer **Van der Ham** (D66): Wat kan de staatssecretaris zeggen over de tijdspanne? Misschien kan ik de motie intrekken. Wanneer kan dat besluit verwacht worden?

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Wij moeten op de MER wachten. De gemeente heeft aangegeven dat zij een MER wenst voor de verbreding. Een MER duurt een tot twee jaar. Dat is dus ook de vertraging. Maar ja, het is dat of kiezen voor regulier onderhoud nu en misschien na een of twee jaar een verbreding. Dat laatste is eigenlijk een beetje zonde van het geld.

De heer **Van der Ham** (D66): Dan trek ik de motie op stuk nr. 65 in.

De **voorzitter**: Aangezien de motie-Van der Ham/Boelhouwer (32123-A, nr. 65) is ingetrokken, maakt zij geen onderwerp van beraadslaging meer uit.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Voorzitter. Ik kom vervolgens bij vragen op het gebied van openbaar vervoer. De heer Aptroot heeft geen antwoord gekregen op zijn vraag om innovatieve busconcepten te stimuleren, zoals in Brabant. Ik dacht dat ik in de schriftelijke beantwoording daarop ben ingegaan. Blz. 52 staat hier genoemd. Ik heb daarin ook verwezen naar mijn visie regionaal ov. Die komt in de zomer van 2010. In die visie ga ik met de decentrale overheden in op innovatieve ontwikkelingen, die ook in Brabant plaatsvinden. Daarbij ga ik ook in op de manier waarop wij innovaties kunnen stimuleren.

Mevrouw Roefs heeft een vraag gesteld over fietsenstallingen. Zij zegt dat een aantal projecten waarvoor wel geld is uitgetrokken, in 2012 niet gerealiseerd kan worden en vraagt of dat ruimte geeft voor andere knelpunten. Als je start met de voorbereiding van uitbreiding, doe je dat als er middelen zijn. Die middelen horen dan bij een bepaald project. Als de aanleg van een fietsparkeervoorziening langer duurt dan in eerste instantie gedacht, blijven die middelen ook voor die specifieke parkeervoorziening beschikbaar. Ook bij enige vertraging komt er dus geen ruimte om meer of nieuwe dingen te doen. Ik kom wel, zoals op 19 november in het AO Fietsbeleid ook is besproken, voor de zomer met een bericht over wat nog nodig is om in de periode 2012-2020 te voldoen aan de vraag naar fietsparkeervoor-

zeningen. Dan komt er ook een nieuwe inschatting van de vraag naar deze voorzieningen. In een vervolgprogramma Ruimte voor de fiets ga ik ook in op wat wij hierna nog gaan doen aan fietsenstallingen en de daarvoor benodigde financiële middelen. Wij zitten dus niet stil.

De heer Koopmans heeft in verband met de RijnGouwelijn-West nog gevraagd of ik de norm van 15.000 hanteer voor alle tramprojecten. Ja, ik knikte net ook al. Voor alle tramprojecten hanteer ik die norm. Ik toets namelijk op een positieve MKBA. Met de provincie heb ik de afspraak dat ook het laatste traject Katwijk-Noordwijk vertramd zal worden als aan die norm wordt voldaan. Dat is nu nog niet het geval. Nu noemt de heer Koopmans dat het laatste stukje, maar de totale RijnGouwelijn-West is 15 kilometer en het traject Katwijk-Noordwijk is 7 kilometer. Het is dus niet het laatste stukje, het is bijna de helft. Daarom heb ik met de provincie afgesproken – als er zo'n slechte MKBA is – dat ik positief tegenover die hele lijn sta. Wij nemen ook de motie-Roefs daarbij in ogenschouw, waarin wordt gevraagd om rekening te houden met woningbouw in Valkenburg. Het eerste stuk komt positief uit, juist omdat ik daarmee rekening houd. Dan kom je op 15.000 reizigers per dag. Ik sta positief tegenover de andere helft van de lijn. Die wordt echter pas vertramd als er een beter MKBA ligt.

De heer Koopmans vraagt of de BDU wordt uitgegeven aan ruimtelijke ontwikkeling. Nee, die wordt alleen uitgegeven aan verkeer en vervoer. Er ligt een accountantsverklaring bij de verantwoording van de decentrale overheden. Dat is mijn waarborg dat alleen het geld van de BDU aan verkeer en vervoer wordt ingezet. In de motie op stuk nr. 55 verzoekt de heer Roemer de regering om bij het verstrekken van BDU-gelden heldere prestatieafspraken te maken met decentrale overheden en hierover aan de Kamer te rapporteren. De besteding van BDU is belegd bij decentrale overheden om de besluitvorming neer te leggen waar die hoort. De NoMo vormt het kader daarbij. Ik heb al gezegd dat met een accountantsverklaring wordt bevestigd of de BDU wordt uitgegeven aan verkeer en vervoer. Ik zie op dit moment geen reden om daar overheen nog eens prestatieafspraken te maken met de decentrale overheden. Die worden ook gecontroleerd door de eigen democratische controleorganen over waar zij wel of geen geld in steken. Om die reden ontraad ik deze motie. Ik zeg er nog wel bij dat de BDU ook geëvalueerd wordt. Dat is het moment om nog eens te spreken over mogelijke maatregelen. De motie op stuk nr. 43 van de heer Aptroot combineer ik met de motie op nr. 67 van de heer Van der Ham. De heer Aptroot spreekt over een lightrailvisie en een toekomstplan. De heer Van der Ham heeft het over een fijnmazige infrastructuur, waaronder bus, spoor en lightrail. In mijn schriftelijke beantwoording geef ik aan dat ik in de visie op regionaal ov invulling geef aan mijn visie op lightrail. Die visie gaat niet over één vervoersmodaliteit, maar over alle verschillende vervoersmodaliteiten en over wanneer iets passend en effectief is. Als ik de beide moties zo mag uitleggen dat ik hier bij mijn visie op regionaal ov op terug mag komen, zie ik beide moties als ondersteuning van mijn beleid.

In de motie op stuk nr. 63 verzoekt de heer Cramer de regering om de Kamer binnen een jaar te informeren over een bijdrage aan de uitbouw van de Zuidtangent door Haarlem en een MIT-onderzoek bereikbaarheid en wonen Zuid-Kennemerland te starten. De Zuidtangent

rijdt op dit moment tot in Station Haarlem. Ik deel de mening van de heer Cramer dat het een succesvolle lijn is. De provincie Noord-Holland en de gemeente Haarlem voeren nu een gezamenlijk onderzoek uit naar de ov-ontsluiting van Haarlem en omgeving. Hierin wordt ook de Zuidtangent meegenomen, inclusief een eventuele doorkoppeling naar IJmond. Voor regionale ov-projecten ligt het initiatief bij decentrale overheden. Pas als die een besluit hebben genomen, kunnen zij subsidie aanvragen. Na de keuze van de regio besluit ik over een bijdrage.

Het initiatief voor het MIT-onderzoek bereikbaarheid en wonen Zuid-Kennemerland moet ook door de regio worden voorgesteld. Daarna kan gezamenlijk tot een eventuele MIT-verkenning besloten worden. Ik wacht op de voorstellen van de regio.

Ik verwacht ook hierop terug te komen bij mijn visie op regionaal ov, waarin ik het gehele land in ogenschouw zal nemen en op een en ander meer in detail zal ingaan. Ik vraag de heer Cramer om zijn motie aan te houden tot dat moment.

De voorzitter: Op verzoek van de heer Cramer, de heer Koopmans en mevrouw Roefs stel ik voor, hun motie (32123-A, nr. 63) van de agenda af te voeren.

Daartoe wordt besloten.

Staatssecretaris Huizinga-Heringa: In de motie op stuk nr. 53 verzoeken de leden Van Gent en Vendrik de regering om met voorstellen te komen over ondersteuning van de gemeente Amsterdam bij het volbrengen van de aanleg van de Noord-Zuidlijn. Hierover hebben wij al enkele malen gesproken en in de schriftelijke beantwoording ben ik er ook op ingegaan. De verantwoordelijkheid voor de aanleg van de Noord-Zuidlijn ligt bij de gemeente. Het is een project van nationaal belang en dat is ook de reden waarom er 1,1 mld. door het Rijk aan is bijgedragen. De gemeente volgt de adviezen van de commissie-Veerman. Dat lijkt mij een uitstekende beslissing, maar ik zie geen reden om meer te doen dan ik gedaan heb, namelijk om de expertise van RWS aan de gemeente Amsterdam aan te bieden. Ik zou deze motie dan ook willen ontraden. Het is overigens interessant om te horen dat morgen het rapport van de raadsenquête in Amsterdam wordt gepresenteerd. De motie op stuk nr. 64 van de leden Cramer, Koopmans en Boelhouwer verzoekt de regering de beperkt beschikbare middelen uit het zogenaamde budget voor regionale en lokale projecten zo efficiënt mogelijk in te zetten voor de meest kansrijke en effectieve projecten, daarvoor een prioritering aan te geven en voorstellen daartoe te doen bij het uitbrengen van de visie Regionale OV. Ik zeg dat graag toe en ik zie de motie dan ook als een ondersteuning van het beleid.

De motie op stuk nr. 66 van de heer Van der Ham verzoekt de regering intensief samen te werken met lagere overheden als het gaat om tracés, modaliteit en infrastructuur van lightrailverbindingen en een leidraad voor de kostenverdeling daarin op te stellen. De leidraad voor de kostenverdeling is vastgelegd in de Wet BDU en dat betekent dat de kosten in sommige gebieden tot de BDU-grens en dus voor de regio zelf zijn. De BDU-grens is in sommige gebieden 112 mln. en in andere 225 mln. Komen de kosten daarboven, dan komt het Rijk daarbij in beeld. Gevraagd is hoe de kosten onderling tussen de

verschillende decentrale overheden verdeeld worden als het tot die 225 mln. gaat. Dat is aan hen. Komt het daarboven, dan komt het Rijk in beeld. In de overweging geeft de heer Van der Ham een verdeling van 5%, 25% en 70%. Dat heeft tot de nodige agitatie bij de ambtenaren geleid, maar wij kunnen de verdeling nergens op terugbrengen. Wij herkennen het niet in hoe daarmee wordt omgegaan. Nogmaals, de regels zijn wat mij betreft echt helder. Er is geen reden om die aan te scherpen of te verduidelijken. Om die reden ontraad ik de motie.

De **voorzitter**: Ik heb zojuist begrepen dat nog twee amendementen moeten worden voorzien van een oordeel, namelijk de amendementen op stukken nrs. 30 en 31. Ook moet nog worden gereageerd op de motie op stuk nr. 59.

Minister **Eurlings**: Voorzitter. Het amendement op stuk nr. 30 is ingediend door de leden Roemer en Aptroot. Wat betreft de bestemming is het een sympathiek amendement, maar het probleem is dat de regering de dekking niet kan ondersteunen. We hebben HSA uitstel van betaling verleend vanwege externe omstandigheden. Dat uitstel is echt nodig om HSA de concessie te kunnen laten uitvoeren. Als de HSA zou vallen, komt de overheid er als hoeder van de gelden van de belastingbetaler zonder twijfel slechter uit. Om die reden kunnen wij de dekking van het amendement niet steunen en moet ik het ontraden.

Het amendement op stuk nr. 31 is van de leden Koopmans en Roefs. Ik heb eerder gesproken over de N35 en de N23. Het zijn sympathieke projecten, waarvoor de regering een bepaalde lijn heeft getrokken. Nu wil de Kamer daar een stap extra zetten. Nogmaals, ik vind de bedoeling sympathiek maar uitgaande van de lijn die de regering zelf had getrokken, wil ik het oordeel over de motie aan de Kamer laten. Zoals de Kamer van ons kan verwachten, zullen wij dit amendement met gezwinde spoed uitvoeren, mocht de Kamer het aannemen. Dan hebben wij nog de motie op stuk nr. 59. Ik heb in de schriftelijke beantwoording gepoogd om de positieve kanten van een rijksprojectenbureau op een minder bureaucratische en minder opgetuigde manier te bereiken. Als ik verdere stappen moet zetten dan in het schriftelijke antwoord, dan ben ik toch bang dat de bureaucratie toeslaat. De heer Roemer heeft het op de kaart gezet. Ik zeg graag toe dat ik zal navolgen wat ik schriftelijk heb toegezegd. Ik zal proberen daar wat van te maken. De heer Roemer wil in zijn motie toch een aantal stappen verder gaan. Daarom dien ik aanneming daarvan te ontraden.

De heer **Roemer** (SP): Ik vind het erg jammer dat de minister niet verder kijkt. Hij wil de expertise binnen de departementen zoveel mogelijk combineren. Wij zien dat vooral expertise verloren gaat bij lokale en regionale projecten. Zie bijvoorbeeld de Noord-Zuidlijn. Ik ben het met de minister eens dat het geen bureaucratisch opgetuigd ding moet zijn, maar ik denk dat hiermee voor de overheid in het algemeen, dus niet alleen voor het Rijk maar ook lokaal en regionaal, veel winst te behalen valt. Het is jammer dat de minister dit zo gemakkelijk aan de kant schuift. Wij hebben zoveel voorbeelden waar dit hard gewenst was.

Minister **Eurlings**: Het doel ondersteun ik. Onze wegen scheiden zich echter als er een nieuwe dienst in het leven geroepen moet worden. De vraag is dan wie die dienst gaan bemensen. Hoe krijgen wij die dienst ingevuld? Wat neemt die dienst over van bestaande onderdelen van de overheid? Hoe moet die dienst dan weer goed gaan communiceren met de bestaande delen? De doelstelling is terecht, namelijk de expertise behouden. Ik kijk ook naar de commissie-Ruding en naar wat er qua PPS aan kennisoverdracht moet plaatsvinden. Op tal van andere vlakken moeten wij bureaucratische juridische trajecten voorkomen. Wij moeten elkaar helpen en kennis overdragen. Daar heeft de heer Roemer gelijk in. Ik zou het alleen liever doen vanuit de bestaande organisaties dan dat ik een nieuwe dienst opricht. Daar scheiden onze wegen zich. Ik heb in de schriftelijke beantwoording een toezegging gedaan. Daarmee bereik ik inhoudelijk het gewenste doel. Ik wil geen nieuwe rijksprojectendienst oprichten, maar ik wil wel proberen om dezelfde doelen te bereiken.

De **voorzitter**: Ik stel vast dat er geen behoefte is aan een derde termijn om moties in te dienen. Ik zal de toezeggingen tijdens dit notaoverleg voorlezen.

1. De NMCA zal voor het voorjaarsoverleg over het MIRT in 2010 naar de Kamer worden gezonden.
2. De minister van Verkeer en Waterstaat zal de Kamer in het voorjaar van 2010 een voorstel doen voor de wijze waarop inzichtelijk is te maken welke uitgaven zijn gedaan aan natuurcompensatie in 2007, 2008 en 2009.
3. Uiterlijk 1 maart 2010 zal de Kamer worden geïnformeerd over de gevolgen van het Haagse VCP voor het rijkswegennet.
4. De minister van Verkeer en Waterstaat zal de Kamer in januari 2010 een brief doen toekomen houdende een overzicht van hetgeen is onderzocht in het kader van de eerste fase Planstudie Ring Utrecht en houdende een overzicht van de voorziene milieueffecten en een nadere argumentatie omtrent het niet voldoen van De Kracht van Utrecht.
5. In februari 2010 zal de minister van Verkeer en Waterstaat een nader voorstel doen inzake de wijze waarop de spoorlijn Breda-Utrecht zou kunnen worden gerealiseerd.
6. De minister zal de Kamer een afschrift doen toekomen van de brief van de Stadsregio Eindhoven en de NS inzake buslijn 173 in relatie tot station Maarheeze.
7. De Kamer zal de brief over het prijsbeleid in planstudies waarin ook wordt ingegaan op het spitstarief, in januari 2010 ontvangen.
8. De Kamer zal nader worden geïnformeerd over de mogelijkheden voor uitwerking van het Britse voorstel voor de treinverbinding Londen-Amsterdam.
9. Op de vragen over geluidsscherm Vleuten komt de minister schriftelijk terug.
10. In het eerste kwartaal van 2010 ontvangt de Kamer een nadere reactie op de aangehouden motie-Aptroot c.s. inzake een normstelling voor trillingen door treinvervoer.

Minister **Eurlings**: Voorzitter. Mag ik nog twee opmerkingen maken? De eerste is dat het bij Utrecht-Breda niet gaat om de vraag hoe wij de spoorlijn aanleggen, maar hoe wij de aanleg in de toekomst niet onmogelijk maken. De tweede is dat ik in overleg met Vleuten zal bezien of na de analyse die eerder is gemaakt en die uitwees dat

een geluidsschermbild niet doelmatig is, er inmiddels nieuwe inzichten zijn die ons nu tot een andere conclusie kunnen brengen.
Deze twee kleine aanvullingen maken het iets preciezer.

De **voorzitter**: Ze zijn genoteerd. Ik dank de bodedienst, de beveiliging en de stenografische dienst ervoor dat zij het iets langer hebben volgehouden. De Kamerleden? Tja, die hadden maar een ander vak moeten kiezen. Ik sluit daarmee dit notaoverleg.

Sluiting 22.04 uur.