

Vergaderjaar 2011–2012

33 000 A

Vaststelling van de begrotingsstaat van het Infrastructuurfonds voor het jaar 2012

Nr. 92

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 15 augustus 2012

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu heeft op 28 juni 2012 overleg gevoerd met minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus van Infrastructuur en Milieu over **het MIRT**.

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

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

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

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

Voorzitter: Van Bommel
Griffier: Israel

Aanwezig zijn twaalf leden der Kamer, te weten: Van Bommel, De Rouwe, De Caluwé, Aptroot, Van Gent, Verhoeven, De Jong, Bashir, Ouwehand, Wiegman-van Meppelen Scheppink en (beiden gedurende een deel van het AO) Kuiken en Monasch,

en minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus van Infrastructuur en Milieu, die vergezeld is van enkele ambtenaren van haar ministerie.

De **voorzitter**: Ik heet iedereen van harte welkom: de leden, de minister en haar medewerkers en uiteraard de toeschouwers. Dit is een bijzondere dag: de minister is vandaag jarig. Dat is het noemen waard. Wij verwachten uiteraard een feestelijke bijdrage van haar in haar termijn. Ik stel een spreektijd van twaalf minuten voor – het mag altijd korter – en een maximum van twee interrupties. Ik probeer de interrupties altijd strak te houden. Liefst geen lange monologen, maar gerichte vragen naar aanleiding van de inbreng van de leden.

De heer **De Rouwe** (CDA): Voorzitter. Ik dank u voor de ruime spreek-tijden. Ik hoop dat wij het vandaag allemaal volhouden. Ik begin met felicitaties voor de minister. Wie jarig is, trakteert. Ik ben dus heel benieuwd wat de minister de Kamer kan bieden ten aanzien van de wensenlijsten die vandaag aan de orde komen, maar laten wij maar eens bekijken hoe ver wij komen.

Er zijn veel infraprojecten in dit land. Wij ontvangen daarover veel mails en berichten van alle provincies en gemeenten die zichzelf groot vinden en ambities hebben, ook nu de budgetten niet meer zo groot lijken als zij weleens leken. Dit betekent wel dat wij hier en daar een pas op de plaats moeten maken.

Ik begin met een ander lijstje dat onlangs verscheen, het fileranglijstje. Daarop stond Nederland op een tweede plaats. Bij het voetballen teken je daarvoor, maar bij de files zou je graag willen dat je er in de eerste ronde uit lag. Dat is niet het geval. België heeft nog meer files, maar afgezien daarvan staat Nederland op het punt van de files nog altijd ver bovenaan. Dat is een slecht bericht. Daarvan zegt de CDA-fractie dat dit niet de ambitie kan zijn. Ik begin met een open vraag voor de minister: wat zou, eventueel in een volgende periode, haar ambitie zijn? Op welke plaats zou Nederland moeten komen te staan? Vindt de minister dat dit met het huidige MIRT-programma kan of moeten wij bakens verzetten? Wat het CDA betreft, gaan wij door met investeren in infrastructuur, met het beter benutten van de bestaande infrastructuur en met experimenten om mensen uit de auto te halen en om te kijken of dingen slimmer kunnen. Onze fractie denkt dat wij alle modaliteiten op de weg, op het water, in de trein en in de luchtvaart echt keihard nodig hebben om Nederland vooruit te helpen. Wij kiezen daarom niet selectief voor alleen de auto of alleen het spoor. Daarom is het CDA een radicale middenpartij, zou ik haast zeggen.

De regio's hadden één gemeenschappelijk punt, namelijk de btw. Wij krijgen steeds meer berichten dat er bij het ministerie wordt geschoven – ik ga niet zeggen: gesjoemeld – op het punt van de btw. Er wordt ineens btw in rekening gebracht. Op de provincies komt dat over als een korting voor hen ter hoogte van het bedrag dat zij ineens bij moeten boeken. Kan de minister ons bijpraten over wat daarover is gezegd, wat er op dat punt wellicht is veranderd en wat de achterliggende gedachte is? Hoe verhoudt dit zich tot de bijdragen aan de provincies of gemeenten? Krijgen zij inderdaad minder of is er sprake van verwarring?

Wij kennen vele wegen en ook heel veel waterwegen in dit land, maar we kennen in dit land gelukkig steeds minder bruggen op snelwegen. In de

afgelopen jaren zijn op tal van plaatsen rijksbruggen op rijkswegen vervangen door aquaducten. In mijn eigen gebied is er de hier vaak genoemde N7 bij Sneek. De vorige keer is ook gesproken over de A6, de brug over de Scharsterrijn. Op al die trajecten staat inmiddels 130 km/u in de planning. Zoals bekend denken wij daar genuanceerd over: als het kan, moet je het doen, maar je moet het wel fatsoenlijk doen. Is het echter nog wel van deze tijd om op rijkswegen bruggen te hebben waarbij iedereen ineens op de rem moet trappen? In de nieuwe gemeente Súdwest-Fryslân is een initiatief gestart om te kijken of er in plaats van de rijksbrug, die daar grote hinder oplevert voor de bevolking en de automobilisten, een aquaduct kan komen. De gemeente heeft het Rijk een brief geschreven waarin wordt verzocht om te stoppen met investeringen en met de aanbesteding voor het vervangen van die brug. De minister heeft laten weten dat zij de geluidsproblematiek wil aanpakken. Dat deel ik met de minister, maar ik vraag haar om zowel met de gemeente als met de provincie in het najaar te bekijken of wij daar een «meerslag» kunnen maken: kunnen wij van die puist een parel maken door de geluidsproblematiek tegen te gaan én de doorstroming te bevorderen? Als alle partijen willen bijdragen, hoeven wij die brug niet telkens op te lappen en de brugwachters te betalen en kunnen wij toe naar een gebiedsontwikkeling. Daarop krijg ik graag een reactie van de minister.

De minister wil eind 2012 een voorkeursbeslissing nemen over het opwaarderen van de Twentekanalen. Laat duidelijk zijn dat het CDA graag wil blijven investeren in de binnenvaart en de kanalen, die wij keihard nodig hebben. De binnenvaartondernemers zitten te springen om handel te voeren en wij zitten erom te springen om vrachtwagens van de weg te halen en vervoer over het water te stimuleren. We hebben genoeg water, terwijl je van asfalt niet altijd genoeg hebt. Ik vraag de minister hoe zij het inmiddels ontstane achterstallig onderhoud wil inlopen. Neemt zij ook daar eind dit jaar een besluit over?

Ook de ligplaatsvoorzieningen voor de binnenvaartsector keren terecht steeds terug in dit overleg. Het gaat er niet alleen om dat je goed kunt vervoeren. Het gaat er in onze ogen ook om dat je ruimte hebt voor gezinnen om even op adem te komen, de kinderen bijvoorbeeld naar het schippersinternaat te brengen en boodschappen te doen. Dat hoort er allemaal bij, net zoals de voorzieningen langs de weg voor truckchauffeurs van belang zijn. Voor binnenvaartgezinnen is dit vaak nog veel belangrijker, omdat daar ook een sociaal familieleven bij hoort. Daarom vraag ik opnieuw aandacht voor de knelpunten in de ligplaatsvoorzieningen. Ik vraag de minister wat de stand van zaken is ten aanzien van de motie die de CDA-fractie hier twee jaar geleden over heeft ingediend. Kunnen wij op dit punt een slag maken en wat is de stand van zaken? Ik ga door naar Flevoland, naar de ontsluiting van Airport Lelystad. De CDA-fractie is voorstander van het verder ontwikkelen van onze luchtvaart. De regionale luchthavens, zoals Maastricht, Groningen, Lelystad, natuurlijk Eindhoven en wat ons betreft in de toekomst ook gewoon weer Twente, passen daar heel goed in. De heer Alders heeft dit voorjaar een positief advies gegeven over de ontwikkeling van Airport Lelystad. Wij gaan de luchthaven landzijdig en luchtzijdig ontsluiten. Ik meen dat wij gisteren even hebben gesproken over de luchtzijdige benadering, waarbij de staatssecretaris aangaf dat hij dit najaar met een luchtvaartvisie komt over de ruimte daarboven. Hier zit de minister die gaat over de ruimte daaronder, dus over de infra. Wat is de stand van zaken? Wat gaat de minister doen om ervoor te zorgen dat Lelystad de beloofde ontsluiting krijgt?

Dan de A2 in Limburg. De heren Aptroot en De Jong hebben met mijn collega Koopmans een motie ingediend over het verbreden van de A2. Wij zijn erg tevreden over het resultaat en geven de minister en de provincie een oprecht compliment voor het feit dat zij er samen uitgekomen zijn. Chapeau! We hebben nog wel een vraag. In de brief van de minister staat

dat de startdatum niet is aangegeven. Klopt het dat de uitvoering start in 2020 en kan de minister dit opnemen in de volgende stukken? Kan er een datum komen, zodat wij duidelijker weten wanneer wij starten? Hoe eerder hoe beter.

Om de treinverbinding tussen Heerlen en Aken te verbeteren, zijn investeringen in de infra nodig. De minister heeft over de financiering principeafspraken gemaakt met de regio. Kan de minister aangeven wanneer die afspraken echt bekrachtigd worden? Voor de verbinding van Venlo en Mönchengladbach zijn ook aan de Duitse zijde investeringen noodzakelijk. Daarom vraagt de CDA-fractie of de minister bereid is om bij haar Duitse collega aan te dringen op wederzijdse investeringen en op een wederzijdse goede planning.

Wij hebben al vaker aandacht gevraagd voor de VEZA-boog en ik wil dit spoortraject ook nu weer even noemen. Dit spoortraject is van groot belang voor Zeeland, Noord-Brabant en veel mensen die daar in de buurt wonen. In het debat over het basisnet is hieraan al aandacht besteed. De minister heeft toen aangegeven dat zij bij het MIRT zou laten weten hoe het precies zit met betrekking tot de opname in het MIRT en de kosten.

De heer **Bashir** (SP): Net als de heer De Rouwe heeft ook de SP ambities ten aanzien van het spoor en de genoemde spoorlijnen. Is de heer De Rouwe het met de SP-fractie eens dat het goed zou zijn om een resultaatverplichting op te nemen, zodat die lijnen gerealiseerd worden, en om ook in de concessie een resultaatverplichting op te nemen, zodat er op die lijnen gereden gaat worden?

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik laat even in het midden welk middel je hiervoor kiest. Daar kun je een hele discussie over voeren, maar het doel van dit soort overleggen over het MIRT en over het jaarverslag, dat wij gisteren behandelden – daarbij waren overigens weinig oppositiepartijen vertegenwoordigd; de SP was er trouwens wel bij – is om de minister verantwoording te laten afleggen over wat zij doet, over haar ambities en over de vraag of die ambities gerealiseerd worden. Dat zijn de momenten om aan de minister te vragen wat er is beloofd en toegezegd. Als de heer Bashir bedoelt dat wij erbovenop moeten zitten, dat wij de ambitie hoog moeten houden en dat wij de minister aanspreken op de getoonde resultaten, ben ik het met hem eens. Als dat gepaard moet gaan met extra analyses of extra instrumenten, hebben wij het over het middel. Over het doel verschillen wij niet van mening. Met een resultaatverplichting in de zin van «er moet zoveel vervoerd worden» ben ik altijd een beetje voorzichtig, want hier in Den Haag of bij het ministerie zitten geen knoppen waar een vrachtautootje of een binnenvaartschip op staat en waarop je kunt drukken om ineens vrachtauto's uit het ministerie te laten rollen die automatisch gaan vervoeren. Dat moet de markt zelf gaan doen. Het enige wat het Rijk kan en moet doen, is ervoor zorgen dat de faciliteiten geboden worden en dat er een goede infrastructuur is. Daarover kunnen wij elkaar altijd de hand schudden. Ik zeg ook tegen de SP dat we moeten blijven investeren. Als ik zie hoe gemakkelijk de SP soms wil bezuinigen op infra, zeg ik: jongens, pas op, voordat je het weet, zijn wij die vrachtwagens en schepen echt allemaal kwijt. We moeten dat blijven doen, ook in economisch moeilijke tijden. Ik had het over de VEZA-boog. Uit de brief blijkt dat de kosten waarschijnlijk tussen 170 mln. en 215 mln. zullen bedragen. De precieze kosten zijn niet bekend, omdat het ministerie die niet heeft laten uitrekenen vanwege het ontbreken van een noodzaak. De boog is voor drie provincies van groot belang: voor Zeeland, voor de Zeeuwse havens, en ook voor de Belgische zijde. Nu moeten de goederentreinen eerst door Roosendaal of Kijfhoek om gerangeerd te worden. Dat betekent dat ook treinstellen met gevaarlijke stoffen twee keer langs Roosendaal moeten en ook langs de Drechtsteden. Dat willen wij allemaal liever niet. In dat

verband vraag ik opnieuw aandacht voor de VEZA-boog en voor een optimale afvoer van goederen via het spoor, ook in de richting van onze zuiderburen. Wat is de stand van zaken? Is de minister nog in overleg met de zuiderburen? Zouden we misschien tot een package deal kunnen komen, omdat er wel meer infravraagstukken voorliggen?

In Noord-Brabant speelt ook altijd nog het nachtnet. Dat is niet alleen van belang voor veel jongeren, zodat zij 's avonds nog een beetje kunnen reizen en – dat moet ik ook eerlijk zeggen – ook op stap kunnen. De provincie Noord-Brabant heeft daar altijd het belang van ingezien en vindt het de moeite waard om daarin te investeren. Het Rijk heeft altijd gezegd: dat moeten wij nog maar zien en dat kunnen wij niet betalen. Daarom heeft de provincie de afgelopen jaren die rekening betaald. Het mooie is dat de provincie inmiddels ziet dat die rekening steeds kleiner wordt. Daarmee krijgt de provincie dus gelijk over het nut en de noodzaak van het nachtnet. Ik vraag de minister om daarvan kennis te nemen en om te bekijken of dit kan worden meegenomen in de concessie. Het verschil is nog maar klein. Laten wij de slag maken en dit in één keer meenemen in plaats van allemaal verschillende rekeningen of provincies die zich hiermee bemoeien. Kan de minister dit dus meenemen in een concessie? Ik vraag ook aandacht voor de internationale treinverbinding tussen Breda en Antwerpen. De minister heeft vaker aangegeven dat de Beneluxtrein gaat stoppen. Daarvan is de hele Kamer zich bewust, maar de minister heeft ook aangegeven dat zij gaat zoeken naar een oplossing. Daar zit het perspectief. Hoe staat het met de oplossing? Is er al een alternatief voor de Beneluxtrein?

Mede namens de provincie vraag ik aandacht voor de aftakking van de A59 en de zogenaamde Eftelingroute. Als je de echte naam van die weg noemt, weet niemand waar die ligt, maar als je het «de Eftelingroute» noemt, weten heel veel – met name jonge – mensen waar die weg ongeveer ligt. Dat is die lange weg naar dat mooie park. We weten dat dat park heel druk wordt bezocht en dat die afslag veel te verduren heeft. Kan de minister aangeven of dit knelpunt al is opgelost?

De **voorzitter**: U hebt het over een mooie lange weg, maar ik hoop dat de lange weg inmiddels aan zijn einde komt, want u hebt nog één minuut.

De heer **De Rouwe** (CDA): Dan moet ik slim gaan interrumpen en dan moet ik even schakelen, maar dat zal ik doen.

Wij hebben vaak aandacht gevraagd voor de N23, de A6, de A8 en de A9. Kan de minister een update geven over het overleg met de regio?

De N35 is niet onbelangrijk. Ook die is hier al heel vaak genoemd. Wij blijven onverkort inzetten op verbetering van de N35. Wij hebben er kennis van genomen dat het budget voor het traject Wierden-Nijverdal op dit moment niet overeenkomt met de geraamde kosten. Wij vragen de minister om het tempo erin te houden, om dit binnen de Crisis- en herstelwet te houden en om ook bij Nijverdal te kijken of er twee gelijkvloerse kruisingen kunnen worden aangelegd. Mijn fractievoorzitter wil ook graag weten hoe het staat met de verkenning met betrekking tot de N35, want hij gaat daar aanstaande dinsdag op werkbezoek. Kan hij de minister dan complimenteren?

Heeft de minister naar aanleiding van de motie-Slob/Omtzigt over de werkzaamheden aan het spoor tussen Hengelo en Enschede al de uitkomsten van het onderzoek en gaat zij die motie ook uitvoeren?

Mijn fractie heeft aandacht gevraagd voor het knooppunt bij Hoevelaken van de A28. Iedereen is het erover eens dat daar iets moet gebeuren. De omwonenden zijn bang voor geluidsoverlast. Kan de minister in het kader van de SWUNG-wetgeving aangeven dat het geluid aan de zijde van Nijkerk onder de 65 decibel blijft?

Over de Ring om Utrecht zou ik zeggen: doorzetten!

De **voorzitter**: Ik moet u onderbreken, want u gaat nu over de tijd heen. Misschien nog één slotzin.

De heer **De Rouwe** (CDA): Of krijg ik een interruptie over de Rijnland-Route? Nee? Dat is jammer. Dan wordt dat mijn laatste onderwerp. Gisteren heeft de Provinciale Staten van Zuid-Holland een belangrijk besluit genomen over de RijnlandRoute. Ik snap de overwegingen van de provincie en ik vind die redelijk en billijk. Ik zou wel aandacht willen vragen voor Voorschoten en Wassenaar. Een goede, fatsoenlijke inpassing, wellicht een geboorde variant, is ook gisteren genoemd. Ook over het ontzien van het groen zijn gisteren opmerkingen gemaakt. Ik zou van de minister een toezegging willen vragen. Zou de minister de moties die daar gisteren zijn ingediend, onder andere door mijn eigen partij, hier vandaag bij wijze van spreken al kunnen overnemen?

De **voorzitter**: De VVD-fractie heeft twee woordvoerders afgevaardigd. Ik heb begrepen dat de twaalf minuten spreektijd worden verdeeld en dat mevrouw De Caluwé kiest voor drie minuten.

Mevrouw **De Caluwé** (VVD): Voorzitter. Ook ik begin met felicitaties aan de minister voor haar verjaardag. Dat zal zij vanmorgen nog vaker horen.

Mevrouw **Kuiken** (PvdA): Namens ons allemaal!

Mevrouw **De Caluwé** (VVD): Gelet op het belang van de binnenvaart, de beschikbare capaciteit en de ontlasting van de wegen wil ik graag een aantal knelpunten op dat vlak bespreken. Mijn collega van het CDA heeft al gesproken over de Twentekanalen. Het is fijn dat de minister zo voortvarend is opgetreden inzake de stremming door de kapotte sluis bij Eefde. Ik heb twee vragen over het uitbaggeren en het verbreden van de Twentekanalen. Is de minister het met de VVD-fractie eens dat in ieder geval de knelpunten van de Twentekanalen zo spoedig mogelijk moeten worden vrijgemaakt voor de binnenvaart door verbreding en uitbaggering op die plekken en is de minister voornemens om het achterstallig onderhoud weg te laten werken?

Ik ga nu naar de vaarweg Harlingen-Kornwerderzand, de Boontjes. Kan de minister aangeven wat de status is van de planstudie inzake de Boontjes en waarom dit meer tijd vergt dan oorspronkelijk was voorzien?

De sluis bij Delfzijl is een knelpunt in de regio. Er wordt allang over gesproken, maar de sluis is nog niet in het MIRT te vinden. De sluis moet op enig moment verlengd en verbreed worden. Heeft de minister al zicht op een mogelijke tijdlijn met betrekking tot het project inzake de sluis bij Delfzijl?

In april 2012 heeft de VVD-fractie ten aanzien van de Afsluitdijk de mogelijkheid van een naviduct geopperd. Staatssecretaris Atsma is hierover kort geleden met de regio in overleg gegaan in het kader van de MIRT-ronde. Overweegt de minister het naviduct in de planstudie te betrekken, zodat voor de langere termijn alle mogelijkheden met bijbehorende financiële consequenties kunnen worden onderzocht, temeer omdat een naviduct een aanzienlijke verbetering van de vervoersdoorstroming over de weg oplevert?

Het project voor de capaciteitsuitbreiding van de ligplaatsen tussen Amsterdam en Lemmer wordt op basis van de prioritering in de structuurvisie gefaseerd ingevoerd. De oplevering wordt verwacht in de periode 2021–2023. Ziet de minister vanwege de te verwachten sterke groei van de binnenvaartsector op dit traject door de uitbreiding van de Eemshaven en in verband met het feit dat dit een investering van slechts 6 mln. betreft, eventueel mogelijkheden om dit project naar voren te trekken als er geldelijke middelen beschikbaar komen, bijvoorbeeld als er elders een financiële meevaller is?

De sluis bij Grave wordt vaak als uitwijk gebruikt als de sluis bij Weurt eruit ligt. Dat schijnt regelmatig te gebeuren. Daardoor ontstaan capaciteitsproblemen, maar de sluis bij Grave heeft slechts één kolk. Hoe denkt de minister over deze problematiek? Is zij voornemens om een verkenning naar een mogelijke uitbreiding van de capaciteit van de sluis bij Grave op te nemen in het MIRT?

Er is al eerder gewezen op de mogelijke gevolgen van het ontstenen van de Maasoevers. De minister heeft eind vorig jaar aangegeven dat zij Deltares een onderzoek zou laten verrichten naar de gevolgen voor de scheepvaart. Ik heb begrepen dat het onderzoek inmiddels heeft plaatsgevonden. Kan de minister aangeven wanneer zij de onderzoeksresultaten verwacht en wanneer zij een besluit neemt over het al dan niet vrij laten eroderen van de oevers?

De heer **Aptroot** (VVD): Voorzitter. Ik feliciteer de minister dubbel: natuurlijk met haar verjaardag, maar vooral met het feit dat zij in slechts ruim anderhalf jaar waanzinnig veel heeft bereikt; dat is een nog grotere felicitatie waard.

De N35 is voor een deel aangepakt; het traject Zwolle-Wijthmen is gereed. Nu moet het traject Nijverdal-Wierden aangepakt worden. Wij hebben begrepen dat er nog discussie is over projectkosten en btw. Wij vragen de minister om nog een keer met de provincie en de gemeenten om de tafel te gaan zitten. Zou zij nog een ultieme poging kunnen doen en zou zij ons kunnen toezeggen dat zij probeert om komend najaar met de provincie en de gemeenten met het definitieve voorstel te komen?

De doortrekking van de A15 naar de A12 is heel hard nodig voor de hele Nederlandse economie en voor het beperken van de overlast in de hele regio tussen Arnhem en Nijmegen. Ons probleem was de overlast bij Groessen. Wij hebben gezegd dat wij de voorkeur geven aan de combivariant boven de oorspronkelijke noordligging. De minister heeft nu een nieuwe variant aangedragen: een verlegde en geheel verdiepte ligging bij Groessen, 100 meter van de wijk Diesveld en 6 meter verdiept in plaats van 3 meter. Die twee varianten vinden wij prima. Wij zijn het met de minister eens dat wij zouden kunnen bekijken of de meerkosten bij de aanbesteding kunnen worden terugverdiend. Wanneer krijgen wij het vervolg te horen?

De aanpak van de A27 is prima. De minister heeft aangekondigd dat zij zal bekijken of het knooppunt Hooipolder toch kan worden aangepakt binnen het budget. Wanneer krijgen wij daar informatie over? Die informatie krijgen wij graag.

De N50 tussen Ens en Emmeloord krijgt twee maal twee rijstroken. Heb ik het goed begrepen dat wij kunnen rekenen op een tracébesluit in 2013? Gisteren hebben de Provinciale Staten van Zuid-Holland het besluit genomen dat de RijnlandRoute, de verbinding tussen de A44 en de A4, er komt. Die is al tientallen jaren nodig. Het is goed dat de provincie een knoop heeft doorgehakt. Het besluit is conform de eerder door de VVD geformuleerde eis van twee keer twee rijstroken. Ik wil namens de VVD-fractie wel zeggen dat ik grote bewondering en respect heb voor de burgers die een alternatief hebben ontwikkeld, de Churchill Avenue. In het begin zijn zij op een onprettige manier afgescheept. Uiteindelijk is er serieus naar gekeken. Het alternatief haalt de eindstreep niet, maar er zit veel energie in van burgers. Ik vind dat zij dit heel knap hebben gedaan. Dit heeft ertoe bijgedragen dat er steeds beter is gekeken naar een goede inpassing van de RijnlandRoute. Wij onderstrepen de keuze voor Zoeken naar Balans, want dat is, ook op de langere termijn, een betere verkeersoplossing. De inpassing was wel een nadeel. Er is het een en ander verbeterd: bij Maaldrift de aansluiting onderlangs in plaats van bovenlangs, bij de Stevenshof verdiept, in Voorschoten is de tunnel verlengd van 600 meter naar 950 meter. Er is veel gebeurd, maar wij hebben toch nog een zorg. Onze zorgen en onze prioriteit gaan uit naar de inpassing in

Voorschoten. Dat is voor ons het meest knellende punt. In de Provinciale Staten is gesproken over dit tracé, maar dan met een boortunnel onder Voorschoten. Die tunnel kan nog flink worden verlengd, zodat die pas ten noorden van het spoor boven de grond komt. Dat betekent dat in Voorschoten de overlast eigenlijk is verdwenen, zodat er geen huizen hoeven te worden gesloopt en zodat inwoners, de sporters en de volkstuinen worden ontzien. Dit zou enkele tientallen miljoenen meer kosten. Wil de minister het door de gedeputeerde toegezegde onderzoek, de quick scan, steunen? En wil zij ook meedenken en eventueel eigen expertise inzetten om te bekijken of die oplossing in dit provinciale project uiteindelijk realiseerbaar is? Wanneer kan de Kamer hierover informatie krijgen? Verder kijkt de provincie nog naar een nog wat betere inpassing bij de Stevenshof en het ruimtebeslag bij Bio Science Park Leiden. Wij vinden dat allemaal prima; kijk naar verbeteringen, maar wij steunen de keuze. Onze prioriteit is: kijk vooral of er in Voorschoten kan worden gekomen tot verlenging van de tunnel.

Wij vinden de voorstellen over de A4-passage goed. Die is nodig voor de toegankelijkheid van Den Haag, Rijswijk en het Westland. Wij hopen dat dit inderdaad in 2015 van start kan gaan.

Een project dat wij natuurlijk steunen maar dat na de zomer wel weer aan de orde komt, is de Nieuwe Westelijke Oeververbinding. Ook de A13/A16 vinden wij een zeer nodig project.

In Noord-Brabant is het project inzake de N65 qua voorbereiding eigenlijk gereed, mede door een motie die ik heb ingediend. Wij begrijpen nu dat er nog discussie is over het btw-misverstand. Wij willen dat het project doorgaat. Denkt de minister dat zij er met de provincie en de gemeenten uit gaat komen? Dat willen wij wel. Dan maar sprokkelen voor de laatste euro's, maar dit moet wel zo doorgaan.

Met betrekking tot de A2 Vonderen-Kerensheide sluit ik mij aan bij wat collega De Rouwe heeft gezegd. Twee maal drie rijstroken is hartstikke goed. Wat ons betreft, komen die er zo snel mogelijk.

Over het spoor heb ik genoeg gezegd. Wij vinden dat er eerst duidelijkheid moet zijn over de conclusies van de onderzoeksrapporten over ERTMS voordat wij grote investeringen doen. Wij vinden wel, zoals al eerder is gezegd, dat de grensoverschrijdende treinverbindingen prioriteit moeten hebben. Wat ons betreft, kunnen die in de concessie voor het hoofdrailnet worden opgenomen.

Tot slot ga ik in op interessante ontwikkelingen op het punt van het RRAAM, het Rijk-regioproject Amsterdam-Almere-Markermeer. Het is goed dat al die voorbereidingen doorgaan, want er komt straks weer behoefte aan woningen. De economie gaat op enig moment aantrekken. Het is goed dat wij de potentie van deze forse groei van Almere dan klaar hebben liggen. Het nieuwe is dat er een marktuitlevraag is gedaan. Op het punt van de IJmeerverbinding zei ProRail dat het precies wist hoe het moest en dat het 4,5 mld. à 5 mld. zou kosten. Er is een marktuitlevraag geweest. Drie ingenieursbureaus zijn met voorstellen gekomen waaruit bleek dat het 2 mld. kost, dus ongeveer 50% à 60% minder. Dat is de toekomst. Nadat ik daartoe een verzoek had gedaan – de minister heeft dat verzoek overgenomen – heeft ook de Werkmaatschappij Markermeer-IJmeer een marktuitlevraag gedaan, want er moet fors worden geïnvesteerd ten behoeve van de waterkwaliteit. Van tevoren was het budget geschat op 600 mln. Nu zeggen de ingenieursbureaus dat het voor 300 mln. kan, terwijl het er zelfs nog beter op wordt. Zij zeggen zelfs dat het mogelijk is dat dit hun bijna niets kost, terwijl toch al onze doelen worden bereikt, als zij nog wat meer ruimte krijgen en werk met werk kunnen maken, bijvoorbeeld door het water verder te verdiepen en het zand te verkopen. Wij vragen de minister of zij bereid is om voor zo veel mogelijk projecten niet meer van die dichtgetimmerde bestekken te laten maken door ProRail en Rijkswaterstaat, maar gewoon te zeggen: dat is de oplossing die wij willen en dat is het probleem; laat het bedrijfsleven maar komen. We zien

nu dat zo'n marktuitlevraag een paar ton kost aan kosten voor de ingenieursbureaus. Wij willen dus veel dingen bereiken met een marktuitlevraag. Je kunt dat «een ingenieursprijsvraag» noemen. Dan krijgen wij in de praktijk betere oplossingen voor veel minder geld. Wil de minister een brief naar de Kamer sturen waarin zij aangeeft dat er bij elk project een marktuitlevraagtoets komt, zodat van tevoren wordt bekeken of het op deze betere manier zou kunnen?

De **voorzitter**: U bent keurig binnen de tijd.

Mevrouw **Kuiken** (PvdA): Voorzitter. Ik moet eerst mijn beklag doen over de verkiezingsretoriek van de VVD. Het is bekend dat zij 3 mld. gaat bezuinigen op ontwikkelingssamenwerking, maar ik vind het erg laag bij de grond om te suggereren dat daarmee door de heer Charlie Aptroot een cadeautje kan worden weggegeven aan auto's en wegen doordat het op die manier bezuinigde geld daaraan kan worden gegeven. Ik had beter van hem verwacht, maar het is zoals het is; zo kennen wij hem weer.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Hij heeft daar maling aan, hoor.

Mevrouw **Kuiken** (PvdA): Ja, dat weet ik.

Het is belangrijk dat wij in Nederland blijven investeren in wegen en infrastructuur. Onze economie en onze leefbaarheid vragen om een goed systeem van spoor, water en wegen, maar juist in tijden van krapte – er komt immers niet meer geld bij – moeten wij goed bekijken hoe wij met het geld omgaan. De PvdA-fractie vindt dat een visie over hoe je dat op de juiste manier doet, ontbreekt. Daar heb ik twee concrete voorbeelden van. Ten eerste de Noordvleugel. Onze rapporteur van de commissie, Sharon Dijksma, heeft al aangegeven dat het nog maar de vraag is in hoeverre de visie achter de oorspronkelijke Schaalsprong Almere nog overeind staat. Oorspronkelijk was de gedachte om de Noordvleugel ook internationaal te herpositioneren. Inmiddels lijkt deze visie versmald tot het formuleren van een woningbouwopgave en het aanleggen van infrastructuur. Dit betekent eigenlijk dat het middel wordt verheven tot doel. Dat kan toch niet de bedoeling zijn? Ook aandacht voor de maatschappelijke kosten-batenanalyse ligt voor de hand. Door de beperkte scope – men waardeert vooral reistijdwinst – komen varianten op voorhand slecht uit de verf. De Kamer heeft eerder een motie-Wiegman aangenomen waarin gevraagd werd om het instrument van de maatschappelijke kosten-batenanalyse inhoudelijk te verbeteren. Ik vraag de minister op welke wijze invulling is gegeven aan die motie.

Een gebrek aan visie zien wij ook ten aanzien van de Zuidvleugel. Enkele zaken, zoals de Nieuwe Westelijke Oeververbinding, zijn inmiddels controversieel verklaard. Voor de A13/A16 is gevraagd om geen onomkeerbare stappen te nemen. De PvdA wil graag investeren in de Zuidvleugel, omdat dat belangrijk is, maar niet als een soort houtje-touwtje-project, waarbij wij ongeveer per stukje bekijken wat het meeste oplevert. Er moet sprake zijn van een integrale visie: wat zijn voor het totale gebied, van Den Haag tot de Maasvlakte, de beste oplossingen en hoe kunnen wij die het fatsoenlijkst inrichten?

Enige visie blijkt wel uit het puntjes- en sterretjesoverzicht dat wij van de minister hebben gekregen. Voor haar liggen de grootste prioriteiten bij trajecten, wegen, spoorwegen en waterwegen die doorgang moeten krijgen. Daarbij missen wij de keuze waar de minister voor gaat en de afweging die zij daarbij maakt. Ik zou graag een nadere brief ter toelichting van de minister krijgen waarin wordt aangegeven hoever die trajecten inmiddels zijn in het besluitvormingstraject; dat kan niet in dit debat. Voor welke trajecten is al daadwerkelijk geld uitgegeven en vastgelegd voor aannemers en welke trajecten kunnen nog worden gestopt? Het is belangrijk om te weten welke keuzes straks worden

gemaakt, ook met het oog op de bezuinigingsopgave van de minister. Ik wil dus graag van de minister weten in hoeverre zij op deze punten al keuzes heeft gemaakt. Samengevat: het is goed dat de minister heeft aangegeven waar haar prioriteiten liggen, maar in welke fase van het traject zitten die projecten?

Collega's hebben al gewezen op het grapje van de btw. Zo kan iedereen zich rijk rekenen. Je geeft de regio Brabant bijvoorbeeld 100 mln. voor de N65 en dan zeg je achteraf: sorry, we waren vergeten dat daar nog btw over gerekend moest worden. Dan blijf er slechts 84 mln. over. Ik sluit mij aan bij de daarover gestelde vragen. Waarom deze rekenkundige trucs en geen eerlijk verhaal tegen de regio's, zodat zij op voorhand kunnen weten voor welk bedrag zij wegen en trajecten kunnen aanleggen?

Ik wil heel specifiek ingaan op het spoor, de wegen en een aantal watertrajecten. Het moge duidelijk zijn dat de PvdA zeer veel waarde hecht aan zo weinig mogelijk bezuinigen op het spoor. De veiligheid en de capaciteit, maar ook de robuustheid van het spoor en het ov-netwerk staan onder druk. Het is belangrijk dat wij daar juist in gaan investeren in plaats van daarin verder te gaan snijden. Wanneer het debat met de commissie Spoor, waaraan ik zelf leiding heb gegeven, na het reces zal worden voortgezet, zal daar nader over gesproken worden.

Over het openbaar vervoer heb ik een aantal specifieke vragen, ten eerste over het HOV Holland-Rijnland. Men is voornemens om vijf autotunnels aan te leggen. Dat is een soort deal geweest met de lokale SP voor steun aan de RijnlandRoute. Wij willen graag van de minister weten of hieraan ook een risico-inschatting ten grondslag ligt en of er een heel bewuste keuze is gemaakt over waar die autotunnels, als zij er allemaal moeten komen, moeten komen en op welke trajecten. Dit betekent immers dat er eigenlijk geen geld overblijft voor alternatieven op het punt van het openbaar vervoer.

Zowel vanuit Limburg als vanuit Noord-Brabant en Oost-Nederland is terecht aangegeven hoe belangrijk het is dat het internationale treinverkeer niet stil komt te liggen, maar dat wij daar juist extra in gaan investeren. Dat is ook in het belang van onze economie. Collega De Rouwe heeft daar al de nodige vragen over gesteld. We hebben het dan over Antwerpen, Luik, Düsseldorf en Aken. Ik krijg daarop graag een reactie van de minister.

Ik vraag ook aandacht voor het nachtnet. In de Provinciale Staten van Noord-Brabant is afgelopen week een motie aangenomen om het nachtnet tot 2015 voort te zetten. Niet alleen de stappers, maar ook de mensen die gebruikmaken van bijvoorbeeld het traject naar Schiphol, hebben belang bij een nachtnet. Dat hoort bij een belangrijk economisch gebied, zoals Eindhoven. Daarom hoor ik graag van de minister of zij voornemens is om het nachtnet op te nemen in de concessie na 2015. Er zijn al vragen gesteld over de VEZA-boog. Bij die vragen sluit ik mij graag aan.

Ik ga nu in op enkele wegen, allereerst op de RijnlandRoute. De PvdA is ervan overtuigd dat een verbinding en een oplossing voor dat gebied nodig zijn, want de huidige situatie is zowel voor de economie als voor de mensen die daar wonen, niet goed. Wij zien natuurlijk het liefst dat de Churchill Avenue er komt. Dat moet dan wel de variant zijn die de beste oplossing biedt voor de bewoners van het gebied en de verkeersopstoppingen, ook op de lange termijn. Daarom heb ik hierover twee vragen. Het lijkt nu een beetje alsof het besluit over de RijnlandRoute gisteren, «in het oog» van dit debat, met stoom en kokend water is genomen. Is de minister bereid om een second opinion te vragen voor de overgebleven knelpunten? Een van die knelpunten is: is de Churchill Avenue daadwerkelijk een goede oplossing voor de verkeersproblematiek of niet? Op dat punt zijn er nog steeds enkele vraagstukken. De tweede vraag is: als de RijnlandRoute al doorgaat, hoe wordt Voorschoten dan aangepakt? Komt daar een boortunnelvariant of niet?

De PvdA-fractie is voorstander van het doortrekken van de A15. We hadden natuurlijk het liefst een tunnel gezien, maar wij zien ook dat een open aanbesteding, die wij het liefst hadden gezien, helaas extra kosten met zich zou meebrengen. Dat neemt niet weg dat wij er nog steeds in geloven dat, als er een brug komt, combivariant 2 echt de beste oplossing is. Wij zouden op dat punt graag een open houding van de minister zien om die tracévariant mogelijk te maken via een open aanbesteding. Daarop krijg ik graag een reactie van de minister.

Nog een kleinere vraag over de N18. Er is discussie over de doortrekking bij Haaksbergen. Men wil graag een verdiepte ligging. Ik wil graag van de minister weten welke kosten daarmee zijn gemoeid en of die mogelijkheid open wordt meegenomen in dat traject.

De heer **Bashir** (SP): De PvdA-fractie heeft zich net als de SP-fractie met betrekking tot de verlenging van de A15 altijd ingezet voor een tunnel. Nu laat mevrouw Kuiken die tunnel eigenlijk lopen, want zij zegt dat, als er een brug komt, combivariant 2 moet worden aangelegd. Waarom zet zij niet gewoon in op die tunnel? Laten wij ervoor zorgen dat bijvoorbeeld via een open aanbesteding gekozen wordt voor een tunnel in plaats van voor een lelijke brug waar mensen nog generaties lang last van zullen hebben.

Mevrouw **Kuiken** (PvdA): Die open aanbesteding zie ik graag, als die financieel haalbaar is, maar tegelijkertijd geef ik de minister aan dat, als die open aanbesteding er niet komt, combivariant 2 absoluut op tafel moet liggen.

De heer **Bashir** (SP): De PvdA geeft dus, net als de SP, de voorkeur aan een tunnel. Wij willen natuurlijk liever niet dat de A15 doorgetrokken wordt, maar als dat wel gebeurt, vinden wij dat er een tunnel moet komen. De PvdA zegt echter: als er ook geen tunnel komt, dan maar een brug. Dat is toch weer twee stappen verder. Laten wij er nu op inzetten dat de minister voor die tunnel gaat, bijvoorbeeld via een open aanbesteding.

Mevrouw **Kuiken** (PvdA): Ik heb hier een motie-Dijsselbloem. Daarmee hebben wij gepleit voor het doortrekken van de A15. Het liefst zouden wij een tunnel willen en als dat niet lukt een brug, maar dan wel met de beste inpassing. Als die tunnel nog steeds haalbaar is door een open aanbesteding, heeft dat dus uiteraard mijn steun. Als dat niet haalbaar is, gaan wij voor een brug met de best mogelijke inpassing. Ik stap nog even over op het water, te beginnen met de zeesluis bij IJmuiden. Ik zeg het maar even heel kort door de bocht: wij zijn niet helemaal overtuigd van de noodzaak van het naar voren halen van dit project. Wat is daar precies het doel van? Moet het een grote containeroverslag worden en hoe verhoudt dit zich tot de Tweede Maasvlakte? Ook met betrekking tot de zeesluis bij Terneuzen hebben wij twijfels, vooral omdat de Nederlandse bijdrage aan het kanaal erg groot is. Waarom is die sluis precies nodig? Nederland moet 140 mln. bijleggen en daarnaast nog 150 mln. voor aanpassingen en dergelijke. Ik krijg hierop dus graag een toelichting van de minister. Welke relatie heeft dit bijvoorbeeld met de Hedwigepolder? Hebben wij nu bij allerlei projecten last van de wrijving met België over de Hedwigepolder? Ik denk ook aan de hsl, die maar niet van de grond komt, en aan de VEZA-boog, die wordt geblokkeerd. En nu is er weer de sluis bij Terneuzen. Ik zie dus een groot aantal knelpunten en ik krijg daarop graag een reactie van de minister. Mijn collega Lutz Jacobi is vorige week nog bij de sluis bij Eefde geweest. Ook over de noodzaak van die sluiskolk hebben wij twijfels, evenals over de wijze waarop dit wordt ingepast. Ik wil graag de toezegging van de minister dat wij nadere informatie over deze sluis krijgen voordat daarover een definitief besluit wordt genomen.

Bij de infrastructuur hebben wij ook oog voor de fietser en de wandelaar. Dus go, go, go voor de snelfietspaden, maar ik wil ook een pleidooi houden voor de wandelaars. Zij zien steeds vaker dat er in het MIRT en bij keuzes die worden gemaakt, helemaal geen oog meer is voor de wijze waarop wandelaars nog gebruik kunnen maken van een gebied. Wil de minister ook de belangen van de wandelaars – kunnen zij nog over een snelweg oversteken? – als een integraal onderdeel opnemen in het MIRT? De wandelaar is nu vaak een stiefkindje, maar ruimtelijk beleid gaat juist om integrale afwegingen en oplossingen.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Voorzitter. Bij het MIRT geven allerlei partijen ons altijd boodschappenlijstjes: wat is belangrijk, wat moet niet gebeuren, wat moet wel gebeuren en wat moet meer prioriteit krijgen? Dat is op zich een heel interessant spel, maar het wordt natuurlijk nog interessanter omdat wij vlak voor verkiezingen staan. Verschillende partijen laten daarom met hun inzet zien hoe zij tegen een aantal zaken aankijken. We hebben onlangs ook nog het Lenteakkoord gehad. Sommigen noemen dat «het Kunduzakkoord»; het maakt mij niet uit hoe het heet, want het gaat natuurlijk om de inhoud. Een enigszins onderbelicht onderdeel van het Lenteakkoord, dat ons goed bevalt, is het inboeken van een bezuiniging van 430 mln. op het Infrastructuurfonds. Het is opvallend dat de minister daar niet op ingaat in haar brief ter voorbereiding van dit debat. Zij geeft daarin ook niet aan dat er is afgesproken dat die korting voor het overgrote deel, namelijk voor 400 mln., gevonden zal moeten worden bij wegen en dat het openbaar vervoer buiten schot blijft. GroenLinks zat daar niet voor niets bij aan tafel. Wat dat betreft, kan ik beloven dat het Lenteakkoord nog maar een voorproefje is van het verkiezingsprogramma van GroenLinks; daar kom ik straks nog op terug. In het Lenteakkoord staan ook extra middelen voor het openbaar vervoer. Ook dat lijkt mij goed nieuws en dat is ook hard nodig. De minister geeft aan dat er na 2014 5 mld. bezuinigd moet worden op het Infrafonds. Voor mijn fractie is dat op zich geen slecht nieuws. Ik heb in deze commissie jaar in jaar uit gepleit voor een aanpak waarbij wij bezuinigen op wegen, verstandig investeren in het openbaar vervoer, inzetten op flexibele werktijden, waarvoor ik een initiatief heb lopen met mijn collega van het CDA, de belastingvrije reiskostenvergoeding afschaffen – niet voor het openbaar vervoer – en autokilometers beprijzen. Op die manier kan het Infrafonds echt een stuk krimpen, zonder rampen voor de bereikbaarheid. Kan de minister mij trouwens eens voorrekenen hoeveel minder files er komen door het afschaffen van de belastingvrije reiskostenvergoeding? Ik denk dat het ministerie daar al flink aan heeft zitten rekenen. De minister wil de keuze welke projecten geschrapt moeten worden, overlaten aan een volgend kabinet. Dat lijkt natuurlijk heel democratisch, maar dit is een opmerkelijk contrast met de lijn van haar voorganger, oud-minister Eurlings, die met steun van rechts in zijn demissionaire periode nog even een paar miljard euro aan asfaltgeld veiligstelde. Ik was toen tamelijk eenzaam met mijn kritiek dat minister Eurlings daarmee over zijn graf heen asfalteerde, maar nood breekt in dit geval gelukkig wet. We zien ons alweer genoodzaakt om de stofkam flink door al die asfaltprojecten heen te halen. Het is opvallend dat over je politieke graf heen bezuinigen kennelijk minder aantrekkelijk en minder gemakkelijk is dan over je graf heen asfalteren. Ik wil wel alvast een voorschot nemen op de discussie over de vraag welke projecten geschrapt moeten worden en welke niet. De minister heeft ons een overzicht gestuurd van hoe verschillende projecten scoren op de criteria uit haar structuurvisie en de bereikbaarheidsknelpunten in 2028. In die criteria is het belangrijkste aspect naar mijn smaak veel te veel weggemoffeld: wat betekent het project voor natuur en milieu? Dat is hier vandaag nog nauwelijks aan de orde geweest. De leefbaarheid is

weliswaar een criterium in de structuurvisie, maar wordt steeds verdisconteerd met de bereikbaarheid. Die twee zaken versterken elkaar natuurlijk niet per se. Mijn vraag aan de minister is of zij de geleverde lijst kan uitbreiden met aparte scores op het punt van natuur en milieu. De lijst van GroenLinks ziet er in grote lijnen als volgt uit. Handen af van het spoor, want dat scoort beter op het punt van het milieu. Stoppen met alle snelwegen die natuur doorkruisen, bijvoorbeeld de RijnlandRoute, de A13/A16, de brede tunnelbak bij Amelisweerd, de Blankenburgtunnel en de doorgetrokken A15. Kritisch bezien van alle wegverbredingen: zijn die wel echt nodig?

Nu kom ik bij een aantal concrete projecten. Gistermorgen hebben de Provinciale Staten van Zuid-Holland met een minieme meerderheid gekozen voor de slechtst mogelijke variant van de RijnlandRoute. «Zoeken naar Balans» heet die variant eufemistisch, maar de balans is ver te zoeken. Het groen gaat eraan en omwonenden van de weg in Leiderdorp en Leiden zijn zwaar de klos. Bovendien is het openbaar vervoer in de regio het kind van de rekening. Het is logisch dat de regio op haar kop staat en dat maar liefst 27 bewonersorganisaties steeds meer mensen op de been krijgen om tegen dit onzalige plan te protesteren. Het verbazingwekkende van dit verhaal is dat een groep aanhoudende burgers een alternatief voor de weg heeft ontwikkeld, de Churchill Avenue. Hun goed geformuleerde alternatief is te gemakkelijk van tafel geveegd, terwijl zij nog heel wat te zeggen hebben over de vermeende hogere kosten, de verkeersprestaties van hun variant en de milieueffecten. Begrijp mij niet verkeerd: GroenLinks heeft grote bedenkingen bij deze aanstaande investering van 1 mld. en ook nog 153 mln. van het college van GS, die eigenlijk was bedoeld voor openbaar vervoer. Dat is dus een verschuiving van openbaar vervoer naar asfalt. Wij hebben grote bedenkingen bij dit project en de investering van 1 mld., maar bij zo'n bedrag – dit is geen kleingeld – hoeven wij toch niet over één nacht ijs te gaan? Het minste wat de minister kan doen, is een fatsoenlijke doorrekening van het alternatief eisen. Daarop krijg ik graag een reactie van de minister.

Ik kom nu bij de verbrede tunnelbak op de A27 bij Amelisweerd. Meer dan 1 mld. wordt uitgegeven om een betonnen bak, waar nota bene al twee keer zes rijstroken in passen, uit te breiden naar twee keer zeven rijstroken. Weer een stuk natuur weg en nog meer verkeer langs woonwijken. Alsof het geld momenteel voor het opscheppen ligt! Mijn fractie is niet gecharmeerd van dit plan en nog minder van de door de minister gevolgde procedurele aanpak. Zij liet in de Volkskrant optekenen dat de tram naar de Uithof vertraging zou oplopen als de Kamer niet zou opschieten met het besluit over de tunnelbak. Neem me niet kwalijk; dat riekt een beetje naar chantage. Ik wil deze feestelijke dag niet voor de minister verpesten, maar dit kwam bij ons niet echt goed over. Tussen deze twee projecten bestaat geen enkel inhoudelijk verband, procedureel niet en inhoudelijk niet, want bij die snelweg gaat het om verkeer dat rond Utrecht rijdt en bij de tram gaat het om reizigers binnen Utrecht. Ik heb begrepen dat de minister slechts een beschikking hoeft te geven en dat Utrecht dan verder kan met haar eigen procedures voor de tram. Ik vraag de minister heel indringend om op dit punt niet dwars te liggen.

De heer **De Rouwe** (CDA): Het woord «dwarsliggen» werd genoemd. Deze hele inbreng staat volgens mij bol van «dwarsliggen»: alles moet tegengehouden worden en dan wordt de wereld vanzelf beter. Ik denk dat dit buitengewoon naïef is, maar dat ter zijde. Ik wil iets zeggen over Utrecht. GroenLinks en nog een aantal andere partijen – een minderheid in dit parlement – hebben gevraagd om bij Utrecht de boel stil te leggen. Utrecht heeft zelf gereageerd en heeft gezegd: laten we alsjeblieft doorgaan. Neemt de GroenLinks-fractie daar notie van of blijft het bij de eenzijdige benadering van dwarsliggen?

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ik lig helemaal niet dwars als ik een andere mening heb dan de mening van de heer De Rouwe. De heer De Rouwe is niet de baas van Nederland. Het is maar goed dat er ook nog andere meningen zijn in het parlement en daarbuiten. Wij zijn zeer kritisch over die bak bij Utrecht en wij willen gewoon dat die tram voortvarend wordt aangepakt. Dat heeft niets met dwarsliggen te maken; dat is onze mening. Ik heb een vraag gesteld aan de minister. De heer De Rouwe is nog geen minister; ik weet ook niet of hij dat gaat worden. Ik vind dit geen dwarsliggen. Ik kom straks nog even terug op de bijdrage van het CDA, want dat asfalteert maar raak en vervolgens zegt de heer De Rouwe dat Nederland op de tweede plaats van de fileranglijst staat. Al dat asfalteren heeft dus blijkbaar niet tot resultaten of tot verbetering geleid. Je kunt blijven doorgaan op een geasfalteerde oude weg, maar GroenLinks gaat liever door op een vernieuwende weg, met de blik op de toekomst bij het aanpakken van mobiliteit.

De **voorzitter**: Ik ga ervan uit dat wij vandaag niets zullen horen over ministeriële ambities, maar de heer De Rouwe heeft nog wel een vervolgvraag.

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik kreeg de verwensing naar mijn hoofd dat ik de baas van het land of minister zou zijn, maar ik denk dat dat een beetje teneenvaalt.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Maar het is wel verleidelijk, hè?

De heer **De Rouwe** (CDA): Nou, dat weet ik niet. Als de minister zo lekker doorgaat, hoef ik niets anders te doen. De GroenLinks-fractie was, is en blijft aan het dwarsliggen ten aanzien van Utrecht. Zij gaf aanvankelijk zelf aan dat Utrecht ermee wilde stoppen en dat het allemaal niet kon doorgaan. Ik weet inderdaad dat de inpassing soms gevoelig ligt en dat er terecht zorgen zijn over natuur enzovoorts. Laten wij dat verhaal dus niet zwart-wit maken, want die nuance zie ik, maar ik zie ook dat de gemeenteraad van Utrecht – waarin GroenLinks door een behoorlijke fractie is vertegenwoordigd – nu zegt: laten wij alsjeblieft doorgaan. Ik snap dat mevrouw Van Gent dwars wil liggen, maar als zij die brief ziet, kan zij toch niet meer zeggen dat Utrecht iets anders wil? Utrecht pleit er vandaag immers voor om door te gaan. Daarop krijg ik graag een reactie van mevrouw Van Gent.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Dat is de mening van Utrecht. Ik heb hier een aantal vragen gesteld aan de minister, want het is ook een beetje doordouwen en doordrukken. We zullen wel zien hoe dit er uiteindelijk uit komt. Ik wacht het antwoord van de minister dus af.

Ik kom bij het doortrekken van de A15. Het voornemen tot het vernielen van het natuurgebied bij het Pannerdensch Kanaal is een van de dieptepunten van de afgelopen periode. Zoals bekend wil mijn fractie daar sowieso geen weg, maar ik begrijp niet waarom de minister niet bereid is om via een open aanbesteding te bekijken of marktpartijen voor het beschikbare geld een tunnel kunnen aanleggen. De minister acht dit niet realistisch, maar onderbouwt dit niet. Die onderbouwing zou ik wel willen krijgen. Ik wil ook graag weten waarom de minister in januari nog stelde dat een open aanbesteding tot anderhalf jaar vertraging zou leiden, terwijl dat in het AO op 31 mei ineens tweeënhalf jaar was. Ik vind het allebei geen ramp, maar raar is dit wel. Ik heb ook nog een tweede optie. Is de minister bereid om de tolopbrengsten te verhogen, zodat het budget van de tunnel op tafel komt? Als dat ook weer een «njet» wordt, kan ik niet anders concluderen dan dat de natuur de minister te weinig kan schelen. Ook de A13/A16 lijkt mij zo'n droomproject dat helemaal kan worden afgevoerd van de lijst van projecten om zo een fikse slag te maken met de

benodigde bezuinigingen. Net als het doortrekken van de A15 stond deze weg bij de Brede Heroverwegingen – de ambtelijke lijsten met bezuinigingsopties – hoog op het prioriteitenlijstje van te schrappen projecten. Als men op het ministerie al twijfelt aan zo'n weg, waar wacht de minister dan nog op?

Ondanks alle asfalt en het aantasten van de leefbaarheid en het milieu staat Nederland op de tweede plaats van de fileranglijst, zoals de heer De Rouwe al beeldend aangaf in zijn eigen inbreng. Het lijkt mij duidelijk dat het roer om moet. We moeten meer innovatie laten plaatsvinden door thuiswerk, het optimaliseren van verbindingen met het openbaar vervoer en het niet eindeloos subsidiëren van het woon-werkverkeer, zeker als dat niet plaatsvindt met het openbaar vervoer. We moeten komen met realistische prognoses. De verkeersgroeiverwachting bij nieuwe wegprojecten is nog steeds krankzinnig. De minister rekent met het zogenaamde European Coordination Scenario van 40% groei tot 2020, terwijl de toename van het aantal autokilometers van 2000 tot 2010 slechts 9% was. Kan of wil de minister niet met reële prognoses komen?

Ik zei gisteren al in de plenaire zaal dat het een mooi liberaal principe is dat de vrijheid van de een niet ten koste mag gaan van de vrijheid van de ander. Natuurlijk willen mensen autorijden; dat begrijpt GroenLinks ook, maar mensen willen ook een beetje goed kunnen wonen en willen niet al die overlast hebben. Ik denk dat Nederlanders uiteindelijk ook niet willen dat het halve land wordt volgeplempt met asfalt. Wij moeten dus ook zorg hebben voor natuur, milieu en leefbaarheid. Daarom vinden wij echt dat het tijd is voor een ander beleid en dat wij niet moeten doorracen naar een land van asfalt en beton. Wij streven naar een land waar je gewoon fijn kunt wonen. Al die automobilisten hebben ook allerlei andere belangen. Het aanleggen van zo veel mogelijk asfalt in Nederland is echt niet hun enige belang. Wij zijn niet op zoek naar asfaltboeren in de politiek, die zelfs willen asfalteren ten koste van de allerarmsten in de wereld, maar naar vernieuwers die bereid zijn en het lef hebben om een nieuwe weg in te slaan. Dat zouden wij de komende jaren ook met het MIRT moeten doen.

De heer **Verhoeven** (D66): Voorzitter. Afgezien van de verjaardag van de minister is een halfjaar geleden al gebleken dat er geen cadeautjes meer gegeven kunnen worden vanuit het MIRT. De minister heeft een halfjaar geleden ongeveer bij elke vraag gezegd dat daar geen geld voor is. Natuurlijk is het leuk om als minister cadeautjes uit te kunnen delen, bijvoorbeeld de verhoging van de maximumsnelheid, maar de realiteit waarmee wij op dit moment allemaal te maken hebben, is dat het met minder geld moet. Dat geldt ook voor de infrastructuur. Mijn collega Aptroot vindt dat natuurlijk niet zo leuk, want hij wil cadeautjes blijven uitdelen. Hij wil meer zoet, maar hij gaat naar Zoetermeer. We zullen hem op dit punt dus heel erg gaan missen. We hopen dat wij een andere weg durven in te slaan en dat wij het land niet alleen met beton en asfalt vol willen leggen, zeker niet met geld dat bedoeld is voor iets anders, bijvoorbeeld voor ontwikkelingssamenwerking; in die zin sluit ik mij aan bij mevrouw Van Gent.

D66 vindt het nu nodig en verstandig om te bekijken waar het geld dat wij hebben, het best en effectiefst kan worden ingezet. Slim investeren is wat ons betreft het credo, bijvoorbeeld door in te zetten op het Nieuwe Werken, openbaar vervoer en beter benutten. Alleen als het echt nodig is, is D66 voor het aanleggen van wegen.

Ik begin met een mooie besparingspost in Utrecht, namelijk het niet verbreden van de bak bij Amelisweerd. De minister wil er niet aan dat dit een serieuze optie is en dat dit bovendien veel goedkoper is. De vaste Kamercommissie heeft zelf besloten dat zij op dit punt geen onomkeerbare stappen wil; de heer De Rouwe was op dat punt abuis, want hij had het over «een Kamerminderheid». De minister was boos, als

een stampvoetend kind. Zij zei: als ik niet mijn brede bak krijg, krijgen jullie je mooie tram niet.

De heer **De Rouwe** (CDA): Volgens mij sprak ik inderdaad over een Kamermeerderheid. Ik zou graag van u willen weten waarom dat niet klopt.

De heer **Verhoeven** (D66): Het is misschien een beetje technisch, maar we hebben in dit huis procedurevergaderingen. In de procedurevergadering heeft de commissie besloten om een brief naar de minister te sturen waarin is aangegeven dat er geen onomkeerbare stappen zouden moeten worden gezet. Dat was de correcte weergave. De heer De Rouwe praat de hele tijd alleen over meerderheden en minderheden. Daarmee doet hij net alsof hij nog steeds in het oude, door 76 zetels gesteunde kabinet zit dat alle infrastructuurprojecten in dit land erdoorheen wil duwen, maar die meerderheid is er niet meer. Het leek mij goed om de heer De Rouwe daar nog even op te wijzen.

De heer **De Rouwe** (CDA): Het is voor D66 misschien heel onverteerbaar dat een besluit van een meerderheid altijd telt. Ik zal komende week graag een motie indienen over de A15. Dan zullen we zien of daar een meerderheid voor is.

De heer **Verhoeven** (D66): Die motie over de A15 zie ik met veel genoeg tegemoet, maar ik had het in mijn betoog over de A27 bij de Ring van Utrecht. Misschien is er daardoor verwarring ontstaan.

De heer **De Rouwe** (CDA): Dan doen wij beide en dan zullen we inderdaad zien waar een meerderheid voor is. Ik voorspel u dat er wel een meerderheid voor is. Dat weet u ook; ga dus niet goochelen met getallen. Het hoort gewoon bij de democratie dat de meerderheid beslist. Dat geldt ook voor de A27. U sprak over de commissie. Er waren toen meerdere mensen aanwezig die anders dachten, maar die vertegenwoordigen samen een minderheid in het parlement. De gekozen stelling telt nu eenmaal, en niet iets anders.

De **voorzitter**: Ik stel voor dat de heer Verhoeven zijn betoog vervolgt.

De heer **Verhoeven** (D66): Ik wil eerst kort reageren op de opmerking van de heer De Rouwe.

De **voorzitter**: Heel kort, graag in drie woorden.

De heer **Verhoeven** (D66): Ik ga niet in drie woorden reageren op een vraag van de heer De Rouwe. Ik kies dus zelf de lengte van mijn antwoord, als u dat goed vindt. De Kamer is opgericht voor het nemen van democratische besluiten op basis van meerderheden. Daarover hoeft de heer De Rouwe zich dus geen zorgen te maken. We zullen zien wat er met die motie gebeurt. Zoals altijd wacht ik moties van de heer De Rouwe met heel veel spanning af.

Ik had het over de stampvoetende minister, de brede bak en de tram. Dat zou elke dag ten koste gaan van duizenden studenten die naar de universiteit of hogeschool op de Uithof moeten. Ik heb dus ernstige twijfels over het leggen van deze koppeling. Als wij de tram controversieel hadden verklaard, was de verbreding van de A27 dan ook stop gezet? Ik kan het antwoord wel raden: nee, natuurlijk niet. Misschien heeft de minister echter iets anders in haar hoofd. Ik wil dus dat de minister onverkort doorgaat met de aanleg van de Uithoftram en ik overweeg om op dit punt een motie in te dienen.

Er zijn zorgen over de aansluiting van Hoewelaken op de A28 richting Amsterdam. Gelukkig zijn er enkele opties om deze zorgen te verzachten of zelfs op te lossen. Kan de minister aangeven wat zij hiermee gaat doen en op welke termijn zij de regio en ons meer duidelijkheid kan verschaffen?

Over Vught heb ik geen vragen, maar wel een pluim voor de minister. De D66-fractie heeft in het kader van het MIRT herhaaldelijk aandacht gevraagd voor de situatie bij Vught. Ik ben blij dat de minister die problematiek serieus heeft opgepakt en nu ook een verdiepte ligging van het spoor onder de N65 onderzoekt. Ik ben erg benieuwd naar de uitkomsten, maar ik dank de minister alvast voor haar inzet. Laten wij dit als Kamer goed in de gaten houden.

Ook het grensoverschrijdende openbaar vervoer is altijd een belangrijk punt. De heer De Rouwe heeft al over het nachtnet gesproken. Ik sluit mij daarbij aan. Het is inderdaad goed om te bekijken of het Brabantse nachtnet in de concessie kan. Ik heb wel steeds gezegd dat wij als Kamer niet elk paradepaardje in de concessie moeten wurmen, maar daar kunnen wij het volgende week nog eens over hebben.

De grensgebieden van Nederland zijn niet meer de randgebieden van het land, maar de poort naar Europa en naar internationale samenwerking op het punt van openbaar vervoer. Daar heb ik een aantal vragen over. Voor 21,6 mln. zou een zeer gewenste verbinding tussen Arnhem en Oberhausen kunnen worden opgestart. Als de Provinciale Staten van Gelderland de financiering rond krijgen, is de minister dan bereid om dit initiatief te steunen en om in overleg te treden met haar Duitse collega? Kan de minister verder aangeven wanneer wij eventuele besluitvorming over de verdubbeling en elektrificatie van de spoorlijn Heerlen-Herzogenrath tegemoet kunnen zien? Die aanpassingen zijn nodig voor een goede IC-verbinding tussen Heerlen en Aken. Volgens mij hebben collega's daar al naar gevraagd.

Ook de Nieuwe Westelijke Oeververbinding is controversieel verklaard. De Kamer heeft verzocht om ook op dat punt geen onomkeerbare stappen te nemen. Daar was ook een meerderheid voor. Volgens ons is dit ook een mooie kans om beter te kijken naar alternatieven. Heeft de minister die kans benut of is zij alleen stil gaan zitten om te wachten op een nieuw kabinet?

In het vorige debat is gebleken dat er met betrekking tot de A15 steeds meer steun komt voor het aanbesteden van een oeververbinding in plaats van voor het uitgangspunt dat er een tunnel of een brug moet komen. Daar hebben wij een halfjaar geleden ook voor gepleit. De minister heeft gezegd dat dit allemaal niet kan, omdat er dan tweeënhalf jaar vertraging komt. In haar brief van 16 januari over de A15 stond echter nog dat er sprake zou zijn van anderhalf jaar vertraging in plaats van tweeënhalf jaar vertraging. Dat is dus weer een soort arm of rijk rekenen door de minister en is erg twijfelachtig. Wij zullen volgende week een motie indienen om de open aanbesteding opnieuw op de agenda te zetten. Ik hoorde mevrouw Kuiken daar al iets over zeggen; ik denk dus dat misschien een meerderheid van de Kamer op dat punt samen kan optrekken. Voorzitter, hoeveel tijd heb ik nog?

De **voorzitter**: U hebt nog zes minuten.

De heer **Verhoeven** (D66): Dan ga ik naar iets wat mij zeer na aan het hart ligt, namelijk de RijnlandRoute. Ik heb een jaar geleden, in een debat dat vergelijkbaar is met dit debat over het MIRT, een motie ingediend met het verzoek om een eerlijke vergelijking tussen de verschillende varianten van de RijnlandRoute. Dat was nodig om een echte, goede en eerlijke keuze te kunnen maken. Inmiddels hebben wij de vergelijking van beide varianten binnen. De meningen verschillen zeer over de vraag of die vergelijking eerlijk is. Het traject dat voorafging aan de besluitvorming door de

provincie, verdient allesbehalve de schoonheidsprijs. Ik wijs bijvoorbeeld op de glossy die is uitgegeven ter promotie van een van de varianten, niet toevallig Zoeken naar Balans, de voorkeursvariant van de provincie. De vergelijking is qua uitkomst duidelijk. Het gaat niet om een verschil van € 10 of € 20, maar om een verschil van 200 mln. Er moet echter ook gezegd worden dat de Churchill Avenue veel beter is voor het milieu en de natuur en dat die de leefomgeving bij Voorschoten en Wassenaar in veel mindere mate aantast. Dit is een enorm lastige keuze en een duivels dilemma, maar wij zijn ons ervan bewust dat je uiteindelijk een keuze moet maken. Die verantwoordelijkheid moeten wij als partijen nemen. Je kunt niet eindeloos blijven wachten. De «D» van D66 staat voor «knopen doorhakken en duidelijkheid», want Leiden loopt nu elke avond en ochtend vast en de vraag is wat verder onderzoek en vertraging nog bijdragen aan de besluitvorming en aan de welwillendheid van alle betrokkenen om nog open naar de situatie te kijken.

Het team van de Churchill Avenue heeft een aantal punten genoemd waarop volgens dat team geen sprake was van een eerlijke vergelijking: het proces, de toekomstvastheid, de kosten en de tunnelveiligheid. Vooral de kosten zijn een belangrijk punt. Het gaat daarbij vooral om de apparaatskosten en de onzekerheidsmarge. De provincie rekent alleen de door haar te maken kosten mee, terwijl bij Zoeken naar Balans het Rijk meer zou moeten betalen. Ik wil graag een reactie van de minister op deze punten. Ik weet niet of zij de brief van het team van Churchill Avenue heeft gekregen; zo niet, dan geef ik die graag aan haar door.

Voordat D66 een keuze maakt, is het echt belangrijk dat de minister elke twijfel wegneemt. Daarop baseer ik dan mijn keuze. Als de vergelijking eerlijk is en als de minister eerlijk is over de vergelijking, zal ik ook een eerlijke keuze maken. Ik heb in dat verband nog wel een aantal vragen. Waarom is er een provinciale glossy gekomen met het advies om te kiezen voor Zoeken naar Balans?

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ik wil het even hebben over «het duivelse dilemma» van D66, want D66 heeft gisteren in de Provinciale Staten ingestemd met de RijnlandRoute. Ik wil dus even nagaan waar wij hier vandaag met u nog kunnen komen. Vraagt u nu een beetje voor de vorm nog wat extra informatie over de Churchill Avenue of bent u echt bereid om extra onderzoek te laten plaatsvinden naar die variant? In dat laatste geval kunnen wij op dat punt samen optrekken. Dan houden wij hier niet een soort praatje voor de vaak.

De heer **Verhoeven** (D66): Ik ben mij bewust van de uitslag van gisteren in de Provinciale Staten en van de positie van mijn partij daarbij. Ik praat nu over de afweging die ik aan het maken ben. Ik zal vandaag of volgende week mijn keuze maken. Ik moet nog antwoorden van de minister krijgen. Ik was de vragen net aan het stellen toen u mij onderbrak. Dat was dus uitermate hinderlijk.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ik snap dat het hinderlijk is om iets lastigs uit te leggen. Dat gebeurt mij ook weleens en ik weet dus hoe dat voelt, maar ik wil dit echt heel serieus weten. U weet net zo goed als ik dat het ook voor de initiatiefnemers van de Churchill Avenue van essentieel belang is hoe serieus zij worden genomen. Zij hebben meerdere keren aangegeven dat hun alternatieven niet goed zijn onderzocht en dat er een second opinion zou moeten plaatsvinden. De minister heeft meerdere keren gezegd dat zij daar niet aan begint. Ik wil dus serieus van u weten of de D66-fractie in de Tweede Kamer bereid is om dat extra onderzoek naar de Churchill Avenue als volwaardig alternatief te bekijken. Of is dit een praatje over niets en gaan we gewoon over tot de orde van de dag? Ik zal een motie indienen over deze variant en het is belangrijk om te weten waar u dan precies staat.

De heer **Verhoeven** (D66): Als er één partij in de Tweede Kamer het team van Churchill Avenue en het burgerinitiatief serieus heeft genomen, is dat D66.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Dat heeft niets te maken met ...

De **voorzitter**: U hebt een vervolgvraag mogen stellen en het antwoord leek mij duidelijk.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ik denk dat de D66-fractie mijn motie dan gaat steunen.

De **voorzitter**: Nee, we gaan nu naar mevrouw Ouwehand, die ook wil interromperen.

Mevrouw **Ouwehand** (PvdD): Ik wacht de verdere vragen van de heer Verhoeven nog even af. Ik vermoed dat ik daarna wil interromperen.

De heer **Verhoeven** (D66): Dat vermoed ik ook en ik vind dat een zeer verstandige volgorde.

Ik wil echt duidelijke antwoorden op de vijf vragen die ik aan de minister stel. De eerste vraag ging dus over de provinciale glossy. De tweede vraag betreft de aanbestedingskansen: is er rekening gehouden met de kans dat aanbestedingswinst ervoor zorgt dat het verschil tussen beide varianten niet 230 mln. is, maar bijvoorbeeld slechts 50 mln.? Het derde punt heeft betrekking op de aantasting van natuur- en recreatiegebieden. In de MKBA zitten geen natuurschadetekosten. Geeft de MKBA dan wel een evenwichtig beeld? De vierde vraag betreft de prognoses. De verkeerstoeename en de arbeidsgroei lijken sterk te zijn overschat. Er is bijvoorbeeld sprake van een afname van het verkeer in de periode 2005–2010 en niet van een toename, terwijl het aantal arbeidsplaatsen niet is toegenomen met 15 000 maar met 600. Wat is de reactie van de minister op deze cijfers? De laatste vraag betreft de concept-m.e.r. Daarin staat een tabel die aantoonst dat Zoeken naar Balans de problemen helemaal niet oplost. Waarom is die tabel uit de definitieve m.e.r. gehaald? Dat waren mijn vragen.

Tot slot een algemene opmerking over burgerinitiatieven. Ik heb enorm veel respect voor de mensen achter de Churchill Avenue. Dat zijn professionals en burgers die allemaal een baan en een gezin hebben, maar toch offeren zij containers vol tijd op voor hun idee om de omgeving er beter uit te laten zien en een betere vorm te geven. Desondanks hebben zij te maken gehad met een negatieve grondhouding en met weerstand van ambtenaren en het bestuur. Dit is niet het enige burgerinitiatief dat daar last van heeft. Dat is echt onaanvaardbaar. Mensen die een initiatief nemen, verdienen geen ambtenaren, bureaucraten en bestuurders die hen tegenwerken. Dat moet echt afgelopen zijn. In die zin is in dit land nog heel veel verbetering nodig. In plaats van dat Rijkswaterstaat en de provincie meedenken over hoe de variant kan worden verbeterd, worden er steeds nieuwe en soms ook ongefundeerde argumenten tegen de voorstellen ingebracht. Deze burgerinitiatieven krijgen op deze manier geen serieuze kans om zich daartegen te verweren. Dat vind ik echt teleurstellend. Dat moet beter. Bij de afronding van dit debat in de plenaire zaal zal ik volgende week daarom een motie indienen waarin de minister wordt gevraagd om een protocol op te stellen om op een positieve wijze om te gaan met burgerinitiatieven, zodat dit soort situaties in de toekomst wordt voorkomen.

De **voorzitter**: Ook u blijft keurig binnen de tijd. Mevrouw Ouwehand wil u nog interromperen.

Mevrouw **Ouwehand** (PvdD): Ik ben blij dat ik het verhaal helemaal heb afgewacht, want volgens mij maakt D66 deel uit van het provinciebestuur en onder andere ook van het gemeentebestuur in Leiden. Die besturen zijn kennelijk niet zo netjes omgegaan met dit burgerinitiatief. Dat sluit goed aan bij mijn vraag: hoe fundamenteel zijn de principes en de idealen van D66? Ik weet dat D66 werkt aan een initiatief Mooi Nederland, voor een betere bescherming van de natuur, maar ik heb de woordvoerder van de D66-fractie in de Tweede Kamer slechts zijdelings vragen horen stellen over de natuur. We weten onder andere dat de RijnlandRoute, zoals de provincie die nu – met D66 – heeft goedgekeurd – zeer nadelig zal zijn voor de grutto. Het gaat niet goed met de grutto. We weten ook dat de belangrijkste ecologische hoofdstructuurverbinding tussen het duingebied en het Groene Hart wordt doorsneden. Verbindt D66 daar harde consequenties aan? Of vindt D66 dat het met het initiatiefwetsvoorstel waaraan D66 werkt, eigenlijk hetzelfde gaat als nu: als we andere belangen zien, zijn die toch belangrijker dan de bescherming van onze laatste natuur?

De heer **Verhoeven** (D66): D66 vindt de grutto bij uitstek een belangrijk dier, maar D66 is ook een partij die bredere afwegingen maakt dan alleen op basis van het belang van één dier, in dit geval de grutto. Ik wil daar geen grapjes over maken, want de grutto is heel belangrijk. Er zijn echter ook heel veel mensen die uren in de file staan: ondernemers, werknemers van bedrijven, mensen die hun familie willen bezoeken, ouderen die uit hun isolement willen komen en even op bezoek willen bij een vriend of vriendin, loodgieters of tegelzetters die naar klanten moeten. Werknemers en werkgevers verliezen ontzettend veel uren omdat zij vaststaan. D66 kijkt niet alleen naar de grutto, maar maakt een totaalafweging op basis van allerlei verschillende belangen, inclusief de manier waarop wordt omgegaan met de democratische mogelijkheid van een burgerinitiatief. Uiteindelijk maken wij een afweging. Wij zijn ons ervan bewust dat wij met die afweging niet altijd iedereen tevreden kunnen stellen en dat wij soms ook moeten handelen ten koste van een bepaald belang. Zo gaat het nou eenmaal als je in de politiek op verschillende plaatsen actief bent. Ik ben mij ook bewust van onze positie in Leiden en in de Provinciale Staten van Zuid-Holland. Wij zijn een partij die dit land wil besturen om het land zo goed mogelijk te maken. Daarbij moeten wij afwegingen maken.

Mevrouw **Ouwehand** (PvdD): Ik begon niet over de mensenbelangen, want ik wilde expliciet weten hoe D66 tegen de natuur aankijkt. Ik ben vanmorgen nog in die wijk geweest en mensenbelangen houden ook in dat kinderen gewoon buiten willen spelen en recht hebben op gezonde lucht en op voldoende groen in hun omgeving om gezond op te groeien. Op het punt van mensenbelangen staan wij volgens mij dus aan de goede kant van de streep en D66 misschien niet. Ik stelde mijn vraag omdat de natuurwoordvoerder van D66 grote woorden sprak tegen de heer Bleker. Daar was ik het van harte mee eens: bedreigde diersoorten zijn al beschermd in de wet. Nu zegt D66 echter eigenlijk: als het erop aankomt, praten we gewoon Henk Bleker na, want dan maken wij een andere afweging. De feitelijke bescherming van de natuur is voor D66 dus helemaal niet zo hard. Als het erop aankomt, zet D66 een streep door de ehs en door de bescherming van met uitsterven bedreigde diersoorten en verbindt D66 daar geen harde consequenties aan. Is dat wat wij hier moeten concluderen?

De **voorzitter**: Dat laatste is een vraag. Ik wilde net zeggen dat ik geen vraag hoorde. Mijnheer Verhoeven, wilt u kort op de vraag reageren?

De heer **Verhoeven** (D66): Voordat ik op de vraag van mevrouw Ouwehand reageer, heb ik een punt van orde. U bent de voorzitter. U staat voortdurend ellenlange vragen toe om vervolgens tegen de beantwoorder

te zeggen dat er kort moet worden geantwoord. Aan dat spelletje wil ik niet meedoen. Of je stelt een korte vraag en je krijgt een kort antwoord of je stelt een lange vraag en je krijgt een lang antwoord. Dat zijn wat mij betreft de twee smaken.

De **voorzitter**: U mag kiezen of u de vraag wilt beantwoorden. Ik geef u gelijk, want de vragen zijn aan de zeer lange kant. Ik zou graag kortere vragen horen. Dat is dus een goed punt, maar kiest u ervoor om de vraag te beantwoorden of niet?

De heer **Verhoeven** (D66): Om de tijd weer in balans te brengen, zal ik een kort antwoord geven. Mevrouw Ouwehand hield een ellenlang betoog met een zeer vooringenomen mening over de positie van D66 over de natuur en zij vroeg of dat correct was. Ik antwoord daarop: nee, dat is niet correct.

De **voorzitter**: Dat is een duidelijk antwoord. Alvorens ik het woord geef aan de heer De Jong, heb ik een opmerking. De heer Verhoeven had het in zijn betoog over een notaoverleg dat volgende week zou plaatsen. Dat is het notaoverleg over de vervoersconcessie hoofdrailnetwerk, maar dat overleg is uitgesteld tot oktober.

De heer **Verhoeven** (D66): Dat is heel goed nieuws.

De heer **De Jong** (PVV): Voorzitter. Allereerst feliciteer ik namens de PVV-fractie de minister natuurlijk hartelijk met haar verjaardag. Wie jarig is, trakteert normaal gesproken. Aangezien de A2 in Limburg dankzij een PVV-motie wordt verbreed, waarvoor dank, zou ik graag een lekker stukje Limburgse vlaai krijgen. Als dat niet lukt, is een stukje asfalt ook goed, bijvoorbeeld bij de A58 of de A67.

De afgelopen twee jaar heeft de minister met steun van de PVV belangrijke stappen gezet in de oplossing voor de files door het aanpakken van knelpunten, de aanleg van extra asfalt, het verhogen van de maximumsnelheid en het bevorderen van de doorstroming. Helaas komt daar door het Kunduzakkoord nu een eind aan. Daarin is immers besloten om voor 200 mln. per jaar structureel te bezuinigen op de aanleg van wegen. Hierdoor zullen een hoop projecten die nu in de planning staan, sneuvelen of met veel vertraging worden aangelegd. Dat is slecht voor de doorstroming, voor de aanpak van files en dus voor de economie. Wat de PVV betreft, komt daar per 12 september weer een eind aan en gaat de schop weer onverminderd de grond in. Die schop moet immers echt in de grond. Het aanleggen van meer asfalt is noodzakelijk voor een goede doorstroming.

Het is ook bewezen dat het aanleggen van meer asfalt succesvol is. De filezwaarte is in 2011 in het hele land met ongeveer 27% afgenomen, zo meldt de ANWB. Dat is goed nieuws voor de automobilist. Dat mag ook wel een keer, want waar de politiek terecht vaak aangeeft de treinreiziger te willen aanduiden als de «Reiziger» met een hoofdletter «R», komt de automobilist er bij de linkse partijen bekaaid af. Nooit wordt er gesproken over de «Automobilist» met een hoofdletter «A». Alleen als de automobilist weer eens een poot moet worden uitgedraaid, weten de linkse partijen hem te vinden met het vreselijke rekeningrijden, vooral geen aanleg van extra asfalt, vooral geen verhoging van de snelheden, het bestrooien van de snelwegen met flitspalen en noem maar op. De automobilist is bij de linkse automobilistenbashers constant de dupe.

De heer **Aptroot** (VVD): Wat de heer De Jong namens de PVV zegt, klinkt allemaal mooi, maar wij hebben hier recent gesproken over de Nieuwe Westelijke Oeververbinding. Die is essentieel voor de Ruit van Rotterdam en voor de economie. Na een discussie met de minister hebben wij

geregeld dat de tol er voor de personenauto's af ging en dat de bak werd verlengd voor een betere inpassing. Dat waren ook wensen van het CDA en de PVV. Al die wensen zijn ingewilligd, maar met de linkse partijen heeft de PVV daarna besloten dat wij geen besluit meer kunnen nemen en dat de weg voorlopig niet doorgaat. Hoe kan de heer De Jong dit rijmen met dit tranentrekkende verhaal over de automobilist, dat de PVV dus niet waar heeft gemaakt?

De heer **De Jong** (PVV): Allereerst wijs ik erop dat de heer Aptroot namens de VVD-fractie akkoord gaat met het bezuinigen van 200 mln. op een van de parels voor zijn partij, namelijk op wegen. Er wordt dus gewoon 200 mln. keihard bezuinigd op wegen; dat doet de heer Aptroot. Ik kom straks in mijn tekst terug op de Nieuwe Westelijke Oeververbinding, maar het is goed dat de heer Aptroot dat onderwerp nu naar voren brengt. Tijdens die procedurevergadering heb ik aangegeven dat uit de stukken over de keuze tussen de Oranjetunnel en de Blankenburgtunnel blijkt dat de minister heeft gekozen voor de nauwe kijk op de Blankenburgtunnel. Daarbij heeft zij niet betrokken wat er allemaal nodig is aan extra aanpassingen om de files in Rotterdam en Den Haag daadwerkelijk goed op te lossen. De PVV-fractie kiest ervoor om de schop in de grond te steken om die files in Rotterdam en Den Haag op te lossen en om een tunnel aan te leggen die werkt. Als de minister de berekeningen niet naar voren brengt – zij heeft de varianten niet naast elkaar gelegd, zoals wij eerder hadden gevraagd – willen wij de minister daar de kans voor geven. Wij willen dat de files in Rotterdam en Den Haag zo snel mogelijk worden opgelost. Daar staat de PVV voor. Wij willen een tunnel; laat dat duidelijk zijn. Wij moeten dat ook zo snel mogelijk doen, maar naar onze beleving is de Oranjetunnel er in de discussie onterecht veel slechter uitgekomen dan de Blankenburgtunnel en zijn daar nog heel veel vragen over. De minister kan die vragen in de komende weken gaan beantwoorden, zodat wij in september aan de slag kunnen.

De heer **Aptroot** (VVD): Op dat laatste punt heeft de heer De Jong gelijk: de Oranjetunnel komt er veel slechter uit dan de Blankenburgtunnel en kost ook 1 mld. meer. De minister wil de Blankenburgtunnel. Dat wilden de VVD, het CDA en de PVV ook. Ik begrijp dat de heer De Jong zegt dat die tunnel er gewoon moet komen. Er komt waarschijnlijk een plenaire afronding en ik neem aan dat de heer De Jong dan, als ik – wellicht samen met de heer De Rouwe – een motie indien die uitspreekt dat de tweede Westelijke Oeververbinding er moet komen, zijn woorden zal waarmaken en die motie zal steunen. De Blankenburgtunnel is de beste verkeersoplossing en kost 1 mld. minder.

De heer **De Jong** (PVV): Bij de Nieuwe Westelijke Oeververbinding gaat het om een keuze tussen de Blankenburgtunnel en de Oranjetunnel. In de discussie over de Blankenburgtunnel moet je het ook hebben over de effecten voor de hele regio. Dat is niet gebeurd. Er is niet aangegeven wat je moet veranderen aan alle knooppunten die nog in de rest van Rotterdam liggen. De Blankenburgtunnel wordt vele malen duurder dan de minister hier altijd naar voren heeft gebracht. U zegt nu dat de Oranjetunnel 1 mld. duurder zou zijn, maar de Blankenburgtunnel wordt door allerlei verbredingen, waar ik straks in mijn betoog op terugkom, sowieso 1 mld. duurder. Dat wordt nog veel meer als het onderzoek door de minister wordt gedaan. Daar ben ik van overtuigd. Wanneer je die twee plaatjes goed naast elkaar hebt gelegd, kun je een juiste keuze maken voor al die Rotterdammers en al die mensen in Den Haag die deze files opgelost willen zien. Daar staan wij voor.

De heer **De Rouwe** (CDA): Even voor de goede orde: de heer De Jong zegt nu dat er onderzoeken worden gedaan naar de NWO. Dat heb ik niet

meegekegren. Kan daar duidelijkheid over komen? Dit wordt nu immers gesuggereerd.

De heer **De Jong** (PVV): De heer De Rouwe speelt nu een spelletje. Dat vind ik helemaal niet erg. Wat ik heb gezegd ...

De heer **De Rouwe** (CDA): Nee, u hebt het gehad over onderzoeken die de minister doet.

De **voorzitter**: Ik stel voor dat wij even wachten op elkaar. De heer De Jong geeft nu antwoord.

De heer **De Jong** (PVV): Ik heb zojuist aangegeven – en ik kom daarop terug in mijn betoog – dat de minister de komende weken op pad moet om die twee varianten naast elkaar te leggen. Dat moet zij schetsen. Dat kun je «een onderzoek» noemen of «een kosten-batenanalyse». Dat stel ik voor en dat is wat ik aangeef.

De **voorzitter**: Ik stel voor dat u verder gaat met uw betoog.

De heer **De Jong** (PVV): De PVV kiest wel voor de «Automobilist» met een hoofdletter «A». Weg met die gekke 80 kilometerzones! Verhoog die snelheid en zet de schop in de grond voor meer asfalt! Een schop in de grond is ook hard nodig in de regio Rotterdam/Den Haag. Daar staan de mensen nog altijd veel te lang in de file. De grote problemen met betrekking tot de A4/Midden-Delfland hebben daar een groot aandeel in. Keer op keer werd vanuit het ministerie getracht om deze weg te realiseren, maar liep het spaak bij de Raad van State, omdat de benodigde verkeerskundige onderbouwing niet deugde. Dit heeft zeker voor zestien jaar extra vertraging gezorgd. Gelukkig komt de weg er nu, maar de weg heeft dus wel zestien jaar vertraging opgelopen. Wij willen deze grote vertraging van infrastructurele projecten in de toekomst voorkomen. Bij nadere bestudering van de stukken over de voorkeursvariant van de minister voor de Nieuwe Westelijke Oeververbinding bekwam mij het gevoel dat wij wederom op weg waren naar een lange rit vol jarenlange vertragingen, zoals mijn voorganger Madlener ook moet hebben gedacht over de A4. Er klopt iets niet. Het ministerie van I en M lijkt niet geleerd te hebben van de problemen met de A4 in het verleden. Wederom kijkt men niet verder dan de neus lang is. Er wordt puur gefocust op het aan te leggen tracé en er wordt niet verder gekeken hoe deze additionele verkeersstromen moeten worden opgevangen. De Blankenburgtunnel komt bijvoorbeeld uit op het Kethelplein, net als de A4 Midden-Delfland, waardoor een enorme toename van de verkeersintensiteit ontstaat. Deze is alleen op te vangen door grootschalige ombouw en capaciteitsuitbreiding van het Kethelplein, hetgeen een enorme additionele kostenpost met zich meebrengt. Daar heeft men geen rekening mee gehouden. Dit blijkt ook uit de beantwoording van de feitelijke vragen. Het is de vraag of dit überhaupt op te vangen is, gelet op de beperkte ruimte aldaar. Deze zorg hebben diverse hoogleraren verkeerskunde al geuit bij de aanleg van de A4 Midden-Delfland. Om ervoor te zorgen dat deze broodnodige Nieuwe Westelijke Oeververbinding niet net als de A4 sneuvelt bij de Raad van State en dat het oplossen van de files rondom Rotterdam wederom jaren vertraging oploopt, hebben wij aangegeven de minister de komende weken aan de slag te willen laten gaan om een gedegen onderbouwing te realiseren, zodat ook in Rotterdam en Den Haag de schop in de grond gaat. Wij willen immers de Nieuwe Westelijke Oeververbinding, wij willen de files aanpakken en wij willen een tunnel; laat dat duidelijk zijn. Als alle additionele maatregelen voor de aanleg worden meegenomen, zullen de Oranjetunnel en de A54 er ineens niet meer zo onbetaalbaar uitkomen. Dan zullen die twee tunnels qua kosten

ongetwijfeld veel dichter bij elkaar liggen vanwege minder additionele kosten en aanleg van extra asfalt bij de Oranjetunnel. Bovendien zorgt deze variant voor een betere spreiding van het verkeer vanuit de Rotterdamse haven over de A15, de A20 en de A54. Dat geeft de minister zelf ook toe in de beantwoording van feitelijke vragen over de NWO. Eigenlijk doet hetzelfde probleem zich voor aan de oostkant van Rotterdam, waar de minister de A13/A16 wil realiseren om vooral de noordelijke Ring van Rotterdam te ontlasten. We hebben daar al eerder vragen over gesteld, omdat deze doelstelling met de geplande tolheffing niet of nauwelijks wordt gerealiseerd. Veel mensen zullen dan immers toch gebruikmaken van de overbelaste noordelijke Ring van Rotterdam, de A20. Bovendien blijkt uit de beantwoording van vragen van collega Kuiken dat de A13 vooralsnog alleen tussen Overschie en Rotterdam wordt verbreed. De benodigde verbreding in de richting van Den Haag zit er niet bij. Ook met de extra verkeerdruk op het knooppunt Ypenburg en het Prins Clausplein wordt geen rekening gehouden. De minister wijst in de beantwoording overigens terecht naar de NMCA. Ik heb dat er nog eens bij gepakt en daarin staat duidelijk dat zelfs bij een lage toename de A13/A16, de zojuist genoemde knooppunten, al in 2020 volledig vastlopen. Kortom: bij realisatie van de A13/A16 verplaatsen de files zich naar Den Haag. Dat biedt dus geen structurele oplossing voor de filebestrijding in deze regio, terwijl er een alternatief is dat daar wel in voorziet. Bovendien werd deze oplossing een paar jaar geleden gesteund door de meerderheid van de Kamer, die destijds een motie van mijn collega Madlener aannam die ertoe opriep om de A14 als alternatief te onderzoeken. Die motie is echter nooit uitgevoerd. Althans: daarover is niets naar de Kamer gezonden.

Voorzitter, hoeveel tijd heb ik nog?

De **voorzitter**: Nog vijf minuten.

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

Wel heeft men een onderzoek verricht naar de N14, maar daar verzocht de motie niet om. Een regionaal weggetje biedt natuurlijk ook geen oplossing voor de grote verkeersproblematiek in deze regio. Wij willen dus dat de minister in de komende weken de kosten en de verkeersintensiteiten in kaart brengt, enerzijds van alle door haar voorgestelde projecten – de Blankenburgtunnel, de A13/A16, alle benodigde additionele infrastructuurle aanpassingen, onder meer aan de knooppunten Kethelplein, Ypenburg en Prins Clausplein en de benodigde verbreding van de A13 naar Den Haag – en anderzijds van de Oranjetunnel, de A54 en de A14. Wij hebben van experts begrepen dat dit binnen een paar weken kan worden gedaan. Wij willen het resultaat dus graag voor 1 september ontvangen. Het nieuwe kabinet heeft dan de benodigde informatie om de juiste besluiten te nemen, zodat eindelijk voortvarend aan de slag kan worden gegaan met het aanpakken van de files in de regio Rotterdam en Den Haag.

De tijd die mij nog rest in dit AO, wil ik benutten om stil te staan bij twee zogenaamde regiopakketten, ten eerste bij de Ring om Utrecht en de tramlijn naar de Uithof. Ik las in de krant dat enkele van mijn linkse collega's verbaasd waren over deze koppeling. Ik heb een jaar geleden al mijn twijfel geuit over deze package deal.

De **voorzitter**: U bent aan een nieuw blokje begonnen, maar ik heb de indruk dat mevrouw Wiegman een vraag heeft over het vorige blokje.

Mevrouw **Wiegman-van Meppelen Scheppink** (ChristenUnie): Ja, over de problemen en de vragen met betrekking tot de Blankenburgtunnel. Ik ben benieuwd of de PVV het met mij eens is dat er serieus onderzoek moet worden gedaan naar de boortunnelvarianten.

De heer **De Jong** (PVV): Wij hebben een voorstel gedaan voor het onderzoek dat ik zojuist heb aangegeven. Nou ja, «onderzoek» ... Wij hebben voorgesteld om de kosten-batenanalyses naast elkaar te leggen om na te gaan wat de Oranjetunnel, zoals ik die zojuist heb beschreven, precies kost en wat de Blankenburgtunnel met alle benodigde additionele maatregelen kost.

Mevrouw **Wiegman-van Meppelen Scheppink** (ChristenUnie): Is dat onderzoek dat de PVV voor ogen heeft, inclusief of exclusief de boortunnelvarianten?

De heer **De Jong** (PVV): Wij hebben gezegd dat wij toentertijd de goedkoopste versie van de Oranjetunnel wilden hebben. Wij willen dat de files in Rotterdam en Den Haag worden opgelost. Wij willen dat de minister de zojuist aangegeven variant in kaart gaat brengen. Voor de komende weken is dus met name belangrijk dat het niet gelijk weer een gigantisch onderzoek moet worden. Daar pleit ik dus niet voor; ik zeg dat deze minister de kosten en de baten van de Blankenburgtunnel en de Oranjetunnel naast elkaar moet leggen, maar dan wel inclusief alle additionele maatregelen die bij een keuze voor de Blankenburgtunnel moeten worden genomen. Dat is immers niet gebeurd en het kan daardoor zomaar een paar miljard euro duurder zijn dan in de discussie telkens naar voren is gekomen. Daardoor ontstaat straks een andere discussie. Wij willen een tunnel. Daar willen wij zo snel mogelijk aan beginnen. Die schop moet zo snel mogelijk de grond in. De minister moet dus zo snel mogelijk aan de slag.

Wij vinden 110 mln. voor een tramlijn ter vervanging van buslijnen een erg forse bijdrage, die bovendien niets oplost voor de bereikbaarheid van de Uithof als bus 11 en bus 12 verdwijnen. Dit geld kan wat ons betreft dan ook beter besteed worden aan de Ring om Utrecht. Kunnen wij dat dan niet gewoon zo gaan doen?

Een tweede combinatiepakket waar al jaren veel discussie over is, heeft betrekking op de RijnlandRoute en de RijnGouwewijk of het HOV-net Zuid-Holland-Noord. Wat ons betreft, had de RijnlandRoute er allang moeten liggen, maar omdat dit ook weer zo'n combinatie is, kan dit alleen als er een ov-lijntje wordt aangelegd waar niemand op zit te wachten. Wij vragen de minister om de RijnlandRoute zo snel mogelijk aan te leggen. Er is al 30 jaar discussie. Volgens mij is de RijnlandRoute 40 jaar geleden op een kaart gezet. Er zijn dus al heel wat nachties overheen gegaan. We moeten nu aan de slag en er moet nu een beslissing worden genomen. Ik hoop dat de minister dat straks in dit debat zal bevestigen.

Er zijn al vragen gesteld over de btw. Ook wij willen graag van de minister weten hoe het precies zit met de btw met betrekking tot infrastructurele projecten.

Mevrouw **Ouwehand** (PvdD): Ik ben een beetje bang dat de PVV hetzelfde trucje gaat doen als bij de aanbesteding van het openbaar vervoer. Hoe kan het nou dat de PVV in de provincie het besluit over de RijnlandRoute niet heeft gesteund en dat wij hier in de Tweede Kamer van de woordvoerder horen dat de minister het besluit moet steunen? Is dat niet een beetje wat de heer Wilders de heer Rutte gisteren verweet, namelijk twee gezichten om de kiezers zo veel mogelijk te paaien en uiteindelijk toch, zonder dat het al te veel opvalt, de hardwerkende Nederlander in de Stevenshof gewoon in de stront te laten zakken?

De heer **De Jong** (PVV): Dat slaat natuurlijk tien keer helemaal nergens op. De PvdD wil helemaal geen aanleg van welke weg of tunnel dan ook. Al die mooie praatjes over varianten slaan dus tien keer nergens op. De PvdD wil helemaal niets. Zij wil gewoon dat de hele regio vol staat met files. Dat is lekker goed voor het milieu, zou ik zeggen. Niet dus; wij kiezen

ervoor om die files aan te pakken. En wat democratie betreft: het kan gebeuren dat een plaatselijke fractie in de regio aangeeft dat zij een bepaalde variant wil. De minister heeft ook aangegeven dat die keuze tussen de varianten aan de regio is. Als landelijke PVV-fractie zeggen wij dat er gewoon een RijnlandRoute moet komen. Als je de twee varianten naast elkaar legt, is het qua kosten lastig om voor die ene mooie tunnel te gaan, maar er is ook het HOV-net. We zouden dus bijvoorbeeld kunnen voorstellen om dat HOV-net niet te doen en het geld aan die variant te besteden. Als de PvdD dat wil, is daar altijd over te praten, maar de PvdD moet niet net doen alsof er, als het aan haar ligt, sprake is van een keuze tussen varianten. De PvdD wil namelijk helemaal niets.

Mevrouw **Ouwehand** (PvdD): De heer De Jong heeft mijn inbreng alvast goed samengevat: wij willen dat inderdaad helemaal niet. Ik stelde hem echter een vraag, mede door het gloedvolle betoog van de heer Wilders, gisteren in de plenaire zaal. Hij verweet de minister-president dat hij een soort Jekyll en Hyde is, maar ik zie de PVV precies hetzelfde doen: aan de ene kant zegt de PVV in de provincie dat zij die variant niet wil – dan kun je tegen de kiezers in de Stevenshof zeggen dat je je heus wel hebt verzet – maar aan de andere kant zet de PVV, als het erop aankomt, gewoon een kruisje.

De **voorzitter**: Dat is dezelfde vraag.

Mevrouw **Ouwehand** (PvdD): Het was een vrij lang antwoord, omdat de heer De Jong begon over dingen waar ik niet naar had gevraagd. Ik wil hier de erkenning dat er sprake is van een «tweegezichtenpartij».

De **voorzitter**: Als ik u mag onderbreken: ik heb de indruk dat de heer De Jong uw vraag al heeft beantwoord. U stelt de vraag nu nogmaals. Ik geef de heer De Jong kort de gelegenheid om hetzelfde antwoord misschien samen te vatten, maar hij heeft uw vraag echt beantwoord.

De heer **De Jong** (PVV): Wij verzetten ons niet tegen de RijnlandRoute. Sterker nog: die moet er gewoon komen, en zo snel mogelijk. Er is al 30 jaar discussie over en wij moeten die knoop nu doorhakken. Wij komen de kiezers dus juist ontzettend tegemoet. Er moet een oplossing komen voor de problemen met de doorstroming. Daar is de RijnlandRoute ontzettend goed voor. Van het verwijt van «twee gezichten» klopt natuurlijk helemaal niets. Wij zeggen juist: als de regio gaat over de varianten, moet de regio vooral gaan over de varianten. Wij gaan over de vraag of de RijnlandRoute er wel of niet moet komen. Wij zeggen: ja, de RijnlandRoute moet er komen. Als hier een discussie ontstaat over hoe wij eventueel een van die twee varianten gaan financieren, wijs ik er nogmaals op dat je, als je stopt met die HOV-lijnen, de mogelijkheid hebt om een tunnel te realiseren. Dat is echter een andere discussie. Wij kiezen er gewoon voor dat de RijnlandRoute moet worden aangelegd. Dat is wat wij zeggen.

De heer **Bashir** (SP): Voorzitter. De minister is jarig. Ik heb haar voor dit debat al gefeliciteerd, maar bij dezen feliciteer ik haar officieel. Diverse fracties hebben gevraagd om een traktatie van de minister. Ik breng in herinnering dat de minister demissionair is. Als er traktaties komen, dan dus niet in de vorm van asfalt, zoals de PVV wil; taart is voldoende. Dit is het MIRT-debat; voor de leken: het debat over het Meerjarenprogramma Infrastructuur Ruimte en Transport. Ik begin met de «R» van ruimte. Eigenlijk gebeurt hier precies waarvoor de SP bezorgd was: de debatten over het MIRT worden gedomineerd door asfalt en spoor. De ruimtelijke componenten komen amper in beeld. Is de minister bereid om toe te zeggen om voortaan voor het MIRT-debat een aparte voortgangsrapportage naar de Kamer te sturen over de projecten die onder de «R»

van het MIRT vallen? Dan kunnen wij die echt markeren en tot onderdeel maken van het debat, zodat wij ook daarbij stil kunnen staan. Ik kom bij de infrastructuur en het transportgedeelte. Zoals gezegd: de minister is demissionair en het kabinet is gevallen. Daarom zal ik het vandaag beknopter houden dan men van mij gewend is. Zoals bekend wil de SP niet dat de A15 wordt doorgetrokken. Wij willen liever dat er gekeken wordt naar het opknappen en verbreden van de A50. Dat spaart zomaar een kleine 700 mln. uit. Ik heb echter begrepen dat de minister wil doorzetten. Als dat zo is, zou ik zeggen: neem de tijd voor het onderzoeken van de tunnelvariant. De minister deelt in haar brief mee dat onderzoek van de tunnelvariant tweeënhalf jaar zou kosten en dat zij dat onderzoek daarom liever niet wil doen. Ik vind dat geen argument, want wat stelt een periode van twee jaar, gelet op de voorgeschiedenis, nou voor? We praten al vijftig jaar over het doortrekken van de A15. Ik vind dus dat zorgvuldig naar de tunnelvariant moet worden gekeken, want dan kunnen wij voor de volgende generatie een zorgvuldige afweging maken. Wij willen die weg liever niet aanleggen, maar als zij wordt aangelegd, wordt het op deze manier een weg waarvan mensen niet eeuwenlang last hebben.

De minister verwacht dat een tunnel binnen het taakstellende budget niet haalbaar is. Ik plaats daar vraagtekens bij. Ik zou zeggen: laat de minister gewoon een open aanbesteding ingaan, zodat de A15 eventueel ook met een tunnel kan worden aangelegd. Dan wordt de markt uitgedaagd om zelf met voorstellen te komen. Dan kan de markt wellicht zeggen dat het wel kan en dan kunnen wij dat doen.

De SP-fractie wil de Blankenburgtunnel niet. Wij hebben gezegd dat wij liever de Oranjetunnel willen, in combinatie met de A54. Ik heb in het verleden voorgesteld om dit goed en integraal te onderzoeken, met alle wegen die in die regio liggen. Toen zei de minister dat de A54 helemaal niet bestaat. Later moest de minister toegeven dat ook de Blankenburgtunnel niet bestaat; dat is het kenmerk van een weg die je gaat aanleggen. Het was een positieve verrassing dat ook de PVV hier vandaag naar voren bracht dat ook de A54 moet worden onderzocht. Zo zie je maar weer dat we het misschien toch voor elkaar kunnen krijgen om een weg aan te leggen die zogenaamd niet bestond. Ik zou graag een integraal onderzoek voor de hele regio willen krijgen, waarin alles op een rijtje wordt gezet en waarin alle wegen worden bekeken. Er wordt nu immers naar één wegproject gekeken. Als die weg vervolgens wordt aangelegd, komen allerlei andere problemen om de hoek kijken. Als je de boel integraal bekijkt, kun je ook naar de lange termijn kijken; niet alleen naar de komende vijf of tien jaar, maar naar de komende vijftig jaar. Dat wordt ook van de overheid verwacht: er moet niet alleen naar de korte termijn, maar ook naar de lange termijn gekeken worden. Daarop krijg ik graag een reactie.

De aanleg van de RijnlandRoute roept terecht weerstand op bij de bewoners van Voorschoten en Leiden. De SP-fractie wil dat de minister kiest voor een optimale inpassing. Daarom vinden wij Zoeken naar Balans de slechtst denkbare variant. Zij vernietigt de natuur en de leefomgeving van de mensen. De Churchill Avenue had een veel eerlijkere kans moeten krijgen. Die variant kan zorgvuldiger en met respect voor de omwonenden ingepast worden. Zij mogen wat ons betreft geen nadeel ondervinden van de weg. Gisteren heeft de provincie echter een besluit genomen. Als de minister dat besluit van de provincie wil uitvoeren, stel ik voor dat de weg bij Voorschoten alleen in een geboorde tunnel mag komen. De gehele RijnlandRoute moet dus worden geboord onder de grond, zodat niemand haar kan zien, ruiken of horen. Zo veroorzaakt die weg ook geen overlast. Is de minister bereid om dit samen met de provincie te onderzoeken?

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ik ben een beetje teleurgesteld in de heer Bashir, want de SP heeft vooropgelopen bij het protest tegen de

RijnlandRoute. Dat was zeer terecht en wij waren op dat punt bondgenoten. Nu zegt de heer Bashir dat de variant van de Churchill Avenue een eerlijke kans moet krijgen en dat bewoners geen nadeel moeten ondervinden van de weg. Wat betekent de opmerking dat de Churchill Avenue een eerlijke kans moet krijgen? Het lijkt er immers op dat de heer Bashir zijn verlies al heeft genomen, want hij begint over een geboorde tunnel. Het moet nog maar blijken of dat überhaupt betaalbaar en haalbaar is. Of wil de heer Bashir er in de Kamer met mij voor zorgen dat de variant van de Churchill Avenue serieuzer onderzocht gaat worden?

De heer **Bashir** (SP): Om bij het begin te beginnen: ik vind de RijnlandRoute eigenlijk geen goede oplossing voor de problematiek van Leiden. Als mevrouw Van Gent komt met een motie waarin ertoe wordt opgeroepen om helemaal af te zien van de RijnlandRoute, krijgt zij dus mijn steun en kunnen wij zaken doen. Wij kunnen echter ook een «second best»-optie steunen, bijvoorbeeld de Churchill Avenue of een geboorde RijnlandRoute. Alles is beter dan een weg langs Voorschoten waarvan bewoners heel veel overlast zullen ondervinden.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ik zal die motie zeker indienen. Wij zijn ook in afwachting van wat de D66-fractie op dat punt gaat doen. Hopelijk loopt de PvdD dan niet weer weg, zoals gisteren, toen het in de Statenvergadering op stemmen aankwam. Het is duidelijk dat de heer Bashir zegt dat de RijnlandRoute er wat de SP betreft niet komt, in tegenstelling tot wat de SP in de Provinciale Staten van Zuid-Holland heeft gezegd; daar was de SP immers gewoon voor de RijnlandRoute.

De **voorzitter**: Dit was een uitdaging; ik geef mevrouw Ouwehand dus even de kans om hierop te reageren.

De heer **Verhoeven** (D66): Ik ben daar inderdaad wel benieuwd naar.

Mevrouw **Ouwehand** (PvdD): Ik heb het Statenlid vanmorgen nog gesproken en ik heb van haar begrepen dat zij gewoon aanwezig was. Ik weet wel dat 50Plus op vakantie was in Zuid-Frankrijk of in Portugal. Misschien is mevrouw Van Gent in de war met de 50Plus-partij. Ik zal dit even navragen, maar ons Statenlid is gewoon bij die stemming aanwezig geweest.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Bij de stemming over het amendement dat erop was gericht om er de Churchill Avenue van te maken in plaats van Zoeken naar Balans, heeft de PvdD-fractie de zaal verlaten. Dan hoeft u geen hom of kuit te geven. Dat was niet de fractie van 50Plus, maar de fractie van de PvdD. Dat is gewoon zakelijke info die ik heb gekregen. Ik kan het niet mooier maken dan het is.

De **voorzitter**: Ik stel voor dat wij het woord nu weer aan de heer Bashir geven, want we gaan elkaar nu allerlei zaken verwijten en mevrouw Ouwehand zegt iets anders. Daar komen wij dus niet uit.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ik heb ook een vraag gesteld aan de heer Bashir.

De **voorzitter**: Ja, ik geef het woord nu dus aan de heer Bashir, zodat hij antwoord kan geven op de vraag van mevrouw Van Gent, als hij nog weet wat de vraag was.

De heer **Bashir** (SP): Ik ben niet gebonden aan de handtekening die de SP in Zuid-Holland onder het collegeakkoord heeft gezet. Ik ben dus vrij om hier te doen wat ik wil.

In Zuid-Holland lag de RijnGouwelijn op tafel. Er is echter een heel goede oplossing gevonden voor die controversiële spoorlijn, namelijk het HOV-net Zuid-Holland-Noord. De bedoeling daarvan is dat het openbaarvervoernetwerk wordt verbeterd door bestaande verbindingen een flinke impuls te geven door extra vervoercorridors op de weg en kwartierdiensten tussen Utrecht en Leiden, terwijl de huidige diensten in het streekvervoer blijven bestaan. En dit allemaal voor veel minder geld dan de RijnGouwelijn zou hebben gekost. Het mooiste is nog dat dit kan rekenen op veel draagvlak in de regio. Minister, zo kan het dus ook! Ik wil van de gelegenheid gebruikmaken om het college van GS van Zuid-Holland mijn complimenten voor deze oplossing te geven. Ik zie dat de gedeputeerde op de publieke tribune zit. Wellicht kan zij de complimenten overbrengen naar haar collega's. Dit is een voorbeeld van hoe het moet: mensen erbij betrekken en ervoor zorgen dat projecten die eigenlijk prestigeprojecten zijn, zoals de RijnGouwelijn, worden omgezet in projecten waarmee de mensen iets willen doen, waar zij achter staan en die ook heel veel bijdragen aan de bereikbaarheid in de regio. Eigenlijk zouden wij dit moeten doen voor veel meer projecten in het MIRT-boek, bijvoorbeeld de Blankenburgtunnel en de A15. De mensen zijn daar heel sterk bij betrokken en hebben goede alternatieven. Benut die capaciteit! De SP wil ook vaart maken met de A27. Al die vertragingen en files bij Lunetten komen ons niet goed uit. Ik reken erop dat het doortrekken van het spoor tussen Breda en Utrecht in beeld blijft bij alle plannen van de minister. In die discussie kan zo'n spoorlijn namelijk snel over het hoofd worden gezien of zelfs worden opgeofferd aan andere belangetjes. In dit kader wijs ik ook op de aangenomen motie-Kuiken c.s., waar ook mijn naam onder staat. De strekking van die motie is dat er ook rekening moet worden gehouden met de toekomstige spoorlijn tussen Breda en Utrecht. Graag hoor ik van de minister dat die ruimtelijke reservering gegarandeerd blijft en dat er geen onomkeerbare ontwikkelingen komen die de aanleg van het spoor in de weg staan.

Met betrekking tot de Hooipolder is de hamvraag of die helemaal stoplichtvrij moet worden. Gaat de minister voor die structurele oplossing? Ik heb uit de wandelgangen begrepen dat er sprake is van een gefaseerde aanpak. Dat kan best zijn, maar er moeten geen onomkeerbare stappen worden gezet omdat wij nu even wat geld tekortkomen. Hoe gaan wij dit aanpakken?

Het Centraal Station van Zwolle blijft een heikele kwestie. Het station gaat nu tijdelijk op de schop. De reiziger is tijdelijk de dupe. Er zijn heel veel plannen gemaakt. Binnen een zeer korte termijn moeten heel veel complexe projecten uitgevoerd worden. Als dat misgaat, gaat het gelijk goed mis. Hoe gaat de minister ervoor zorgen dat de risico's zo beperkt mogelijk zijn, ook bij toekomstige projecten? Als zulke dingen uitgevoerd moeten worden, moet dat niet zo veel mogelijk binnen een kort tijdbestek gebeuren, want dan kan de reiziger in problemen komen. Daarop krijg ik graag een reactie.

Ik heb een vraag over de structurele bezuiniging van 200 mln. op de infrastructuur op basis van het Lenteakkoord. Dat gaat om de komende jaren, achttien jaar lang, want zolang loopt het MIRT. In totaal is dit dus een bezuiniging van 3,6 mld. en de VVD is bereid om dat in te leveren op het punt van de infrastructuur. Dat is een leuk afscheidscadeau van de heer Aptroot voor al die automobilisten: de 3,6 mld. van de heer Aptroot. Ik zou tegen de heer Aptroot willen zeggen: bedankt man, namens alle automobilisten. Even voor de duidelijkheid: dit was sarcastisch bedoeld!

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Dat snapt hij niet, hoor! Pas maar op!

De heer **Bashir** (SP): Ik krijg op dit punt graag een toelichting van de minister: hoe wordt die 200 mln. ingevuld? Klopt het dat de binnenvaart flink de pineut is? Wij willen niet dat op de vaarwegen wordt bezuinigd.

Mijn fractie zal vandaag in een ander overleg uitgebreider ingaan op de binnenvaart, maar ik maak mij ernstige zorgen over de mogelijkheid dat er op termijn meer knelpunten op de vaarwegen ontstaan door achterstallig onderhoud aan de sluizen en vaarwegen. Is de minister bereid om een plan van aanpak op te stellen waarin alle vaarwegen integraal worden meegenomen? Het achterstallig onderhoud van bijvoorbeeld de vaarwegen in Friesland en Groningen wordt nu immers deels aangepakt door dat over te hevelen naar het Rijk. De provincie blijft echter wel verantwoordelijk voor de zijtakken, bijvoorbeeld het Van Harinxmakanaal en het Winschoterdiep/Rensel. Wij vinden ook die zijtakken heel belangrijk. Als je ook de kleinere haarvaten van de binnenvaart wilt bedienen, moet je immers alles goed onderhouden. Door economische groei, maar ook doordat er meer vervoer zal zijn, zal er steeds meer vervoer over water plaatsvinden. Als wij nu niet heel hard inzetten op de binnenvaart, zullen wij straks op de weg nog langer in de file staan, omdat alles dan over de weg gaat. Ik vraag de minister daarom om hier echt werk van te maken: op het punt van de binnenvaart moet alles integraal opgepakt worden en moet alles goed onderhouden worden.

Mevrouw **Ouwehand** (PvdD): Voorzitter. In artikel 21 van de Grondwet is geregeld dat de overheid zorg draagt voor een gezonde leefomgeving. De minister kent dat artikel vast uit haar hoofd, maar de realiteit is dat andere belangen altijd voorgaan. Een gezonde leefomgeving vergt immers langetermijndenken, is minder tastbaar en is een minder harde waarde. Daarvoor zijn er immers geen duurbetaalde lobbyisten met kantoren van drie hoog en honderd werknemers, die voortdurend hun eigen belang onder de aandacht kunnen brengen van de politieke besluitvormers. «Alles van waarde is weerloos», schreef Lucebert. Dat ben ik zeer met hem eens. We zijn aan de grenzen gekomen van wat wij met de leefomgeving in Nederland kunnen doen. We weten dat groen belangrijk is voor het opgroeien van kinderen, voor een gezonde leefomgeving, voor schone lucht en voor beweging. We weten ook dat mensen met groen in hun omgeving minder vaak naar de huisarts gaan, minder hart- en vaatziekten hebben en minder depressief zijn. Het is voor mensen dus fijner en het scheelt ook veel op de begroting voor de zorg. Dat hebben wij laatst in cijfers kunnen zien in een rapport van KPMG.

Het lijkt er echter op dat, als het erop aankomt, zelfs de kleinst mogelijke meerderheid – de helft plus één – onomkeerbare beslissingen kan nemen die de leefomgeving aantasten. De PvdD doet daar niet aan mee.

Beslissingen om ergens een weg aan te leggen, die vaak ten koste van de natuur gaan, worden nooit herroepen, geschrapt of hersteld. Wie het tegenovergestelde beweert, moet maar eens een kijkje nemen in het dossier van de Hedwigepolder. Natuur aantasten is gemakkelijk gedaan, maar wij wachten daar al zeventien jaar op het herstellen van de natuur.

Zo gaat het ook met alle andere beslissingen over aantasting van de natuur: eenmaal weg is weg. Dat vraagt dus een veel zwaardere afweging en een veel zwaarder gevoel van verantwoordelijkheid bij de mensen die die beslissingen nemen. Ik vind dat de minister zich daarvan rekenschap moet geven. Eigenlijk vind ik ook dat je het niet kunt maken om met een kleine meerderheid dit soort beslissingen te nemen. Dat zou eigenlijk twee derde moeten zijn. Daar gaat de PvdD hard voor strijden.

De minister kan wel raden wat wij vinden van alle asfaltplannen: daar zijn wij tegen. De verbreding bij Amelisweerd, de A13/A16, het doortrekken van de A15 en de Blankenburgtunnel, die gelukkig in de ijskast is gezet, worden allemaal dus niet door de PvdD gesteund.

Een van de belangrijkste punten in dit debat is de RijnlandRoute. Als die weg er komt, is dat een van de duurste stukjes snelweg in Nederland. Er zijn heel veel dingen mis met de besluitvorming. Er zijn voor- en tegenstanders. Leidschendam-Voorburg, Voorschoten, Wassenaar en Zoeterwoude zijn voor de Churchill Avenue; dat wordt daar dus nog leuk. Alleen

Katwijk en Leiden zijn voor Zoeken naar Balans. Ik heb van de minister begrepen dat de bijdrage van het Rijk verbonden was aan de voorwaarde dat er voldoende draagvlak zou zijn. Als er nog zo veel discussie is en als slechts vier van de zes gemeenten voor de gisteren door de provincie gekozen variant zijn, welke consequenties verbindt de minister daar dan aan?

Ik ben vanmorgen nog in de wijk geweest. De tranen springen je werkelijk in de ogen als je de hele wijk nu ziet, in het toch al dichtbebouwde gebied in Leiden. Ik woon er zelf; niet in die wijk, maar ergens anders in Leiden. Veel groen is er niet. Je moet het al hebben van de laatste paar snippers die er zijn. Als daar dan nog een weg komt, betekent dat heel veel voor de mensen die daar wonen, en niet in positieve zin.

Er zijn ook grote bezwaren met betrekking tot de natuur. Daar hebben we met staatssecretaris Bleker heel veel discussies over gehad bij de behandeling van de decentralisatieplannen van dit kabinet. We leggen het natuurbeleid in handen van de provincies, maar op basis van de eindverantwoordelijkheid voor de internationale verdragen die Nederland heeft ondertekend, onder andere het Verdrag van Bern en het Biodiversiteitsverdrag, heeft de rijksoverheid de eindverantwoordelijkheid voor de bescherming van bedreigde diersoorten. Het gaat in dit geval om een gruttogebied. Het gaat niet goed met de grutto, ook al denkt staatssecretaris Bleker het tegenovergestelde omdat hij dat toevallig van zijn buurman had gehoord. In dit gebied zit nog een relatief groot aantal broedparen. Hoe denkt de minister om te gaan met de eindverantwoordelijkheid voor de bescherming van de bedreigde diersoorten die op de lijsten staan? En hoe denkt de minister over het schrappen van de ecologische hoofdstructuur en de verbinding daartussen? De m.e.r. stelt duidelijk dat de laatste belangrijkste ecologische verbinding tussen het duingebied en het Groene Hart wordt doorsneden, terwijl die verbinding deel uitmaakt van de ehs. Die verbindingszones zijn belangrijk voor het nakomen van onze internationale natuurverplichtingen.

Ik heb al gezegd dat procedureel niet aan de voorwaarden is voldaan. Het lijkt mij dat de minister vandaag geen groen licht kan geven met steun van de Kamer. Ik heb ook andere kritische geluiden vanuit de Kamer gehoord. Iedereen heeft wel wat vraagjes, al dan niet ingegeven door de wens om aan een aantal kiezerswensen tegemoet te komen. Ik weet dat VVD-Kamerlid mevrouw Neppérus in Voorschoten woont. Zij is op Twitter voortdurend kritisch over deze variant en ik heb de VVD-fractie nu horen zeggen dat daar nog wel naar gekeken moet worden. Zelfs de CDA-fractie had nog wel wat vragen. De PVV plaatst ook nog wat vraagtekens. Ik zou dus graag de toezegging van de minister krijgen dat nu in ieder geval niet kan worden overgegaan tot een onderstreping van de beslissing van de provincie. Er zijn verschillende vragen. Ik geef eerlijk toe dat er ook verschillende aanvliegroutes zijn. Iedere fractie heeft vanuit haar eigen perspectief nog wel wat kanttekeningen. Voor ons geldt dat wij helemaal geen extra verbinding willen. Ik zie al helemaal gebeuren dat de aanzui-gende werking tussen de A4 en de A44 nog meer verkeer op gang zal brengen. Zo'n route zal het sluipverkeer – waar kan ik er even snel doorheen jassen? – alleen maar bevorderen. Er zijn ook grote vragen over de prognoses waarop de beslissing is gebaseerd. Alleen dat vraagt al om een nadere studie. Het allerbelangrijkste is dat er in deze Kamer volgens mij nu geen meerderheid te vinden is om nu te kiezen voor het door de provincie genomen besluit. Het gaat om 1 mld. Me dunkt dat er wel belangrijkere zaken zijn om geld aan te besteden dan dubieuze projecten waar geen draagvlak voor is. Ik zou het mooi vinden als de minister op haar verjaardag kan zeggen: inderdaad, we slapen er nog een nachtje over; nu geen groen licht voor de RijnlandRoute.

De heer **De Jong** (PVV): De PvdD wil helemaal geen aanleg van een route. De PVV-fractie wil wel dat de RijnlandRoute wordt aangelegd,

omdat er files staan. Die files kosten klauwenvol met geld. Heeft de PvdD een financiële dekking om de kosten van die files te compenseren?

Mevrouw **Ouwehand** (PvdD): Er is een verschil tussen zo ongeveer alle partijen en de Partij voor de Dieren. Bij de andere partijen is sprake van: grijze massa, kortetermijndenken, kijken naar de probleempjes op dit moment en niet meer dan vijf centimeter vooruitkijken. De PvdD beseft juist dat echte oplossingen langetermijnoplossingen moeten zijn. We kunnen heel veel dingen niet. De heer De Rouwe zei dat de wereld dan helemaal mooi wordt. Nee, de wereld is niet maakbaar, maar kan wel kapot. De grenzen van wat wij onze leefomgeving kunnen aandoen, zijn bereikt. Die grenzen moet je bewaken. Ik denk dat zelfs bij de PVV de mensen slim genoeg zijn om te kunnen zien dat er ook andere instrumenten zijn om fileproblemen op te lossen. We kunnen meer thuiswerken, we kunnen investeren in het openbaar vervoer, we kunnen met fietspaden het fietsen stimuleren en we kunnen onze samenleving op andere manieren inrichten. Asfalt is niet de oplossing.

De heer **De Jong** (PVV): De PVV-fractie is zeker slim, want er is aange- toond dat investeren in openbaar vervoer veel minder efficiënt is dan investeren in bijvoorbeeld asfalt. Dat is gewoon een feit, maar ik heb nog steeds geen antwoord gekregen op mijn vraag. Files kosten per jaar miljarden euro's. In bepaalde gebieden kosten zij honderden miljoenen euro's per jaar. Niet alleen in dit geval, bij de RijnlandRoute, maar bij elke aanleg van welke weg dan ook zegt de PvdD dat zij die aanleg helemaal niet wil. Een file kost echter heel veel geld. Heeft de PvdD daar een financiële compensatie voor? Hoe gaat zij dit oplossen?

Mevrouw **Ouwehand** (PvdD): Dat zei ik zojuist: je kunt files oplossen door de inzet van een combinatie van andere instrumenten. De PVV heeft alleen het zelfbedachte dogma dat investeren in openbaar vervoer niet voldoende oplevert. Dan kijk je slechts naar een fractie van wat er allemaal nodig is. Files kosten geld, maar ook gezondheid kost veel geld. Ik vind het schandalig dat je het op die manier moet beredeneren om hiervoor überhaupt een luisterend oor te krijgen bij andere partijen. Mensen die gebruikmaken van de zorg – het is al erg dat zij ziek worden dankzij de PVV – ... Ik neem de term «Q-koorts» terug, want die ligt mij op de tong, maar we weten dat het aantasten van de leefomgeving ...

De heer **De Jong** (PVV): Dit kan echt niet. Dit is schandalig.

De **voorzitter**: Mevrouw Ouwehand, ik geef de heer De Jong de mogelijkheid om een reactie te geven, want dit is uitlokking.

De heer **De Jong** (PVV): Het is schandalig dat de PvdD aangeeft dat de PVV ervoor zorgt dat mensen ziek worden. Ik vraag de PvdD nu om dit terug te nemen, want dat is een schandalige opmerking. Dit kan echt niet. De Q-koorts werd genoemd. Hoe haalt zij het in haar hoofd? Ik geef daarbij aan dat files heel slecht zijn voor de gezondheid. Je moet de files dus oplossen. Dat doe je niet door voor elke weg te gaan liggen. Ik vraag de PvdD hier nu om dit terug te nemen, want dit kan echt niet.

De **voorzitter**: Ik wil even een punt van orde maken, want ik vind niet dat de verschillende politieke partijen dit soort opmerkingen tegen elkaar moeten maken. Een feitelijke inbreng is goed, maar ik vind dat dit soort opmerkingen tegen elkaar absoluut niet kan.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Mag ik een ordevoorstel doen?

De **voorzitter**: Uiteraard.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Dit is een persoonlijk feit. Ik snap dus wel dat de heer De Jong daar even op reageert, maar het is niet de bedoeling dat je vervolgens een heel inhoudelijk betoog houdt. Dat is een beetje misbruik van het persoonlijk feit.

De heer **De Jong** (PVV): Nou ja, wat is dit nou weer?

Mevrouw **Ouwehand** (PvdD): Ik zal zeggen waar mijn ergernis vandaan kwam. De PVV lijkt het alleen over de centen te hebben en wil op geen enkele manier onderkennen dat aantasting van het groen ook kosten oplevert. Ik zei nog dat ik de Q-koorts maar even niet noemde, maar dat heb ik wel gedaan. De heer De Jong is daar erg door geïrriteerd. Dat begrijp ik wel, zeker gelet op de positie van de PVV in dat dossier.

De **voorzitter**: Ik verzoek u nogmaals om terug te gaan naar de inhoud.

Mevrouw **Ouwehand** (PVV): Mijn antwoord is dat aantasting van groen een reële stijging van de zorgkosten betekent, nog even los van het feit dat het schandalig is dat je dit mensen en kinderen zou willen aandoen. De PVV wil niet eens ingaan op die stijging van de zorgkosten. Ik vind het echt misselijkmakend.

De heer **Aptroot** (VVD): Ik vind dat wij niet met elkaar moeten omgaan zoals mevrouw Ouwehand nu doet. Ik zou een excuus voor die uitglijder dus royaal vinden. Zo hoort het en dan is het over. Ik vraag haar wel of zij beseft dat uit de stukken over de RijnlandRoute blijkt dat het verkeer met vele tientallen procenten afneemt op een heleboel bestaande trajecten, waar ook allerlei mensen wonen. Dat geldt in de stad Leiden, op de N44 en voor wegen door Voorschoten. Daar is een forse ontlasting. Dat moet je allemaal afwegen. Ik heb er geen moeite mee dat iemand tegen zo'n weg is, maar laten wij wel een beetje fatsoenlijk met elkaar praten en eerlijk zijn.

Mevrouw **Ouwehand** (PvdD): Voorzitter, u vergeeft het mij vast dat ik een beetje moet lachen als ik vanuit de VVD-fractie hoor dat de PvdD nu een excuus moet maken vanwege het noemen van de Q-koorts, terwijl de overheid met steun van de VVD weigert om met betrekking tot de Q-koorts ook maar een begin te maken met «het spijt me» zeggen. Dat ga ik dus echt niet doen.

De **voorzitter**: De discussie gaat over de vraag of het binnen de orde valt dat u dit soort opmerkingen maakt, tegen welke partij dan ook. Ik vind als voorzitter dat dit gewoon niet kan. Op inhoud kun je elkaar bestrijden, maar je kunt dit soort opmerkingen niet maken.

Mevrouw **Ouwehand** (PvdD): Daar neem ik notie van. De term is gevallen. Ik zei daarbij dat ik maar niet begon over de Q-koorts. Dat heb ik wel gedaan. De heer De Jong heeft de gelegenheid gekregen en genomen om daar uitgebreid op in te gaan, maar het irriteert mij mateloos dat bij aantasting van het groen en het laten prevaleren van economische belangen geen rekening wordt gehouden met wat dat betekent voor de gezondheid van mensen en voor de daarbij horende kosten.

De **voorzitter**: U hebt uw punt gemaakt. Nogmaals: dit is niet de manier waarop wij met elkaar debatteren. Ik stel voor dat u uw betoog vervolgt en dan graag op basis van inhoud.

Mevrouw **Ouwehand** (PvdD): Ik was klaar.

De heer **Verhoeven** (D66): De PvdD doet mij de laatste tijd steeds meer denken aan de PVV: jullie lopen weg uit vergaderingen en gebruiken steeds grotere woorden om nog enigszins in de aandacht komen, maar jullie zijn voor geen enkele rede meer vatbaar. Is er een scenario denkbaar waarin de PvdD de aanleg van een weg op basis van een berekening zou steunen? Of bent u altijd tegen elke vorm van het aanleggen van een weg?

Mevrouw **Ouwehand** (PvdD): Dit is interessant. De socioloog Willem Schinkel heeft gezegd dat alle partijen min of meer D66 zijn, behalve de PvdD. Dat maakt inderdaad het verschil duidelijk. Wij opereren vanuit de wetenschap dat de grenzen van wat wij onze aarde kunnen aandoen, zijn bereikt. Wij zeggen dus: niet nog een stap vooruit, zoals D66 wil. D66 is wel een beetje voor natuur, maar als het anders moet, doet D66 toch maar asfalt. Wij zeggen: nee, geen asfalt, maar op een andere manier gaan kijken. Wij willen dus ook uw partij ertoe dwingen om de andere instrumenten serieuzer te nemen. In ons verkiezingsprogramma staat dat er geen centimeter meer van de natuur af gaat, behalve bij zeer hoge uitzondering; dan moet er sprake zijn van een aantoonbare verbetering van de duurzaamheid op lange termijn. Daarmee mag het antwoord gegeven zijn.

De heer **Verhoeven** (D66): Dat is helder. Eigenlijk zegt u dus dat de PvdD een soort tegenpartij is en altijd tegen dit soort dingen is om andere partijen scherper te houden. Dat is dus de rol van de PvdD. Dat is hartstikke mooi. U kent de D66-slogan: «En nu vooruit». Ik bied u bij dezen een slogan aan die misschien geschikt is voor de komende tijd: «En nu achteruit».

Mevrouw **Ouwehand** (PvdD): Ik waardeer dit soort campagneadviezen natuurlijk zeer, maar ...

De **voorzitter**: Als ik u mag onderbreken: ik heb geen vraag gehoord. U hoeft hier dus niet op te reageren. Er wordt u iets aangeboden.

Mevrouw **Ouwehand** (PvdD): Ik wil er heel graag op reageren.

De **voorzitter**: Dan heel kort, want we lopen intussen uit de tijd. Ik neem aan dat mevrouw Wiegman ook haar inbreng nog wil leveren.

Mevrouw **Ouwehand** (PvdD): Uiteraard en ik wil haar daar ook alle gelegenheid voor geven. Ik waardeer het zeer dat D66 mij van campagneadviezen voorziet. Als de heer Verhoeven het niet erg vindt, leg ik die adviezen echter naast mij neer. Als je met zijn allen aan de rand van de afgrond staat, is het heel onverstandig om te zeggen: en nu vooruit. Dan is het juist veel wijzer om te zeggen: laten wij even stilstaan, een stap opzij doen of een stap achteruit doen. Dat is eigenlijk de enige veilige stap vooruit.

Mevrouw **Wiegman-van Meppelen Scheppink** (ChristenUnie): Voorzitter. Om met een slogan te beginnen: «de ChristenUnie, voor de verandering». De filedruk is flink afgenomen en dat is goed nieuws, maar waarom is er nog steeds geen toegankelijk overzicht van het spoor, inclusief een spoorknelpuntenindex? De ChristenUnie wil dit najaar één overzicht voor de weg, het water en het spoor, zodat het nieuwe kabinet een frisse start kan maken. Als gevolg van het Lenteakkoord is tot 2028 5 mld. minder beschikbaar voor de infrastructuur. Veel scherper prioriteren is dus nodig. Het MIRT is nu al vol tot 2023. We zullen dus echt projecten moeten uitstellen, want het huidige MIRT is ook uit balans. Zeker na 2020 zijn er voor de weg al veel meer projecten op de rails dan voor het spoor.

Het is daarom goed dat er na lang aandringen van de Kamer eindelijk een puntenscorelijst is, zodat projecten met elkaar vergeleken kunnen worden, maar wat moet ik met deze lijst met een paar plusjes voor het vage woord «visie»? Hoe kun je één score geven voor zowel «concurrerend», «bereikbaar», «leefbaar» en «veilig», die allemaal onder «visie» vallen? Deze criteria kunnen immers conflicterend zijn. Ik mis ook een score voor robuustheid en een kostenindicatie, terwijl dat juist een cruciaal verschil kan maken. En het openbaar vervoer scoort bij deze minister wel erg laag, terwijl er wel degelijk grote knelpunten zijn.

Goed nieuws in het Lenteakkoord is dat er extra geld komt voor regionaal spoor. Ik roep de minister ertoe op om tempo te maken met de uitvoering van deze relatief kleine projecten. Dus niet weer jaren onderzoek op onderzoek stapelen. Dit zijn nou typisch projecten voor de Crisis- en herstelwet – om ook iets positiefs over die wet te zeggen – en zo nodig een spoedwet spoor.

Ik loop een paar projecten langs. Ik sluit mij aan bij de vragen over de binnenhavens, het nachtnet, de btw-kwestie, de uitvoering van de motie-Slob/Omtzigt over het spooremlacement Enschede, het grensoverschrijdend spoor in Limburg, de spoorverbinding tussen Breda en Antwerpen, de VEZA-boog voor goederentreinen tussen Zeeland en Antwerpen, de open aanbesteding van een oeververbinding voor de A15, de fietssnelwegen, de bak bij Amelisweerd, de Uithoftram en de reële vervoersprognoses. Korter kan ik het haast niet zeggen.

Eindelijk is er nieuws over de ombouw van de Hoekse Lijn naar een metrolijn, maar de minister is nog wel in overleg. Wordt uiterlijk komend najaar het besluit definitief?

De minister blijft volhouden dat opening van het station Schiedam-Kethel 165 mln. aan extra infra vergt. Nu er extra spoor vrijkomt tussen Schiedam en Rotterdam en met slimme maatregelen, zoals ERTMS, moet dit volgens de ChristenUnie veel goedkoper kunnen. Daarop krijg ik graag een reactie.

De Hoekse Lijn wordt onder de Wet lokaal spoor gebracht. Is dat niet ook een oplossing voor het behoud van de aansluiting van de Maliebaan bij Utrecht, zodat goederentreinen bij incidenten toch kunnen worden omgeleid? Dit kan veilig: de Uithoftram behoudt voorrang en werktreinen kunnen zo gemakkelijk naar deze nieuwe tramlijn rijden. Dat is dus een win-winsituatie. Daarop krijg ik graag een reactie.

Ik ben teleurgesteld over het feit dat de Amstelveenlijn geen metro wordt. Dit moet voor de toekomst in ieder geval niet onmogelijk of onnodig duur worden gemaakt. De minister schrapte ook ineens de tunnel in de A9 bij Amstelveen, omdat de gemeente niet meer de beloofde 100 mln. kan bijdragen. Dit zou echt een gemiste kans zijn. De ChristenUnie heeft liever dat de A9 wat later wordt opgeleverd dan dat het huidige dijklichaam wordt verbreed, waardoor de stad voor altijd doorklieft blijft.

Voor veel geld wordt station Driebergen/Zeist verbouwd, maar daarbij wordt een snelheid van 200 km/u fysiek vrijwel onmogelijk gemaakt. Dat is jammer, want dat is niet toekomstvast. De minister beweert dat de meerkosten te hoog zijn, maar zij kan zelfs geen ruwe schatting geven. Tunnels zijn het duurst, maar die zijn ook nodig voor 160 km/u. Dan kunnen wij als Kamer toch niet daarmee akkoord gaan?

De minister heeft het steeds over robuuste weginfrastructuur, maar op het spoor stort zij alleen robuust beton, dat verdere uitbreidingen of snelheidsverhogingen onmogelijk maakt. Ook in Elst wordt een vierde spoor compleet onmogelijk gemaakt. De ChristenUnie vraagt de minister om de gemeente en ProRail tot de orde te roepen en om voldoende ruimte vrij te laten voor vier sporen. Er zit nota bene geld in het Lenteakkoord voor Tiel-Elst-Arnhem.

De ChristenUnie is voorstander van de RijnlandRoute, maar is zwaar teleurgesteld over het feit dat hiervoor 150 mln. is weggehaald bij het openbaar vervoer. De balans van het gekozen tracé heb ik nog niet

gevonden. Van een breed participatieproces, zoals Elverding dat heeft bedoeld, is helemaal geen sprake. Er is vooral veel radiostilte geweest. De ChristenUnie is voor de Churchill Avenue, omdat het groen daarmee wordt gespaard en omdat de Avenue veel meer economische potenties heeft. De ChristenUnie wil dat voor beide tracés sowieso de mogelijkheid van een geboorde tunnel wordt onderzocht. De provincie gaat een boortunnel nu ook onderzoeken. De ChristenUnie wil dat onderzoek graag afwachten. Ik vraag de minister om dit onderzoek serieus op te pakken en om dit keer wel alle belangengroepen actief te laten meepraten. Niet alleen de inpassing bij Voorschoten, maar ook de inpassing aan de oostzijde, bij Katwijk, verdient aandacht.

De RijnGouwelijn is helaas het zoveelste lightrailproject dat sneuvelt. Het alternatieve HOV-net Zuid-Holland-Noord heeft wel als voordeel dat er een heel netwerk wordt gerealiseerd en dat er eindelijk meer treinen komen naar Utrecht, maar de bestaande spitsstreinen tussen Gouda, Waddinxveen en Leiden verdwijnen. Voor groepen reizigers wordt het openbaar vervoer dus niet beter, maar zelfs slechter. Er is ook een tekort van 35 mln. voor het plan. Dit is voor de ChristenUnie echt onacceptabel. Daarop krijg ik graag een reactie.

Marktpartijen willen het Duitse lijntje, het oude spoor tussen Boxtel en Veghel weer in gebruik nemen voor goederenvervoer. Dat zou slechts 8 mln. kosten. Is de minister bereid om hierover in overleg te gaan met de regio? Als de minister en ook de provincie een paar miljoen euro op tafel leggen, moet dit snel te realiseren zijn.

De ChristenUnie wil dat de afrit Hoevelaken open blijft. Er worden alternatieven onderzocht. De definitieve keuzes over de afrit moeten dus pas aan de orde komen in de planstudie knooppunt Hoevelaken. De afrit moet dus niet nu al worden gesloten in het kader van het spoedwetproject A28 Utrecht-Amersfoort.

Praat de minister nog met de initiatiefnemers uit het bedrijfsleven over het spoor Utrecht-Breda? Ook bij de versoberde plannen voor de A27 moet een eventuele toekomstige spoorlijn niet onnodig duur worden gemaakt.

Ik heb begrepen dat er een mooi congres is geweest over mijn motie over verbetering van maatschappelijke kosten-batenanalyses. Gaat de minister dit instrument nu ook aanpassen en toepassen, bijvoorbeeld op de groeiplannen van Almere? Dit is meer dan een woningbouwopgave. Het moet ook gaan om de concurrentiepositie van de Randstad, die in het afwegingskader nu te veel naar de achtergrond verdwijnt. En hoe zit het met de sociaaleconomische opgaven? Voorzieningen moeten meegroeien. De cultuursubsidies voor Almere gaan naar nul euro per inwoner, terwijl andere grote steden forse geldbedragen krijgen. Ik ben benieuwd hoe dit zich verhoudt met de verdubbeling van de stad.

Ik sluit af met mijn mooie woonplaats Zwolle. Afgelopen maandag was er een goede bijeenkomst met de ondernemers, waarbij wij allemaal onze trots uitspraken over de kracht van Zwolle en de regio. We hebben ook stevig doorgepraat over de bereikbaarheid. Ik ben erg ontevreden over de antwoorden op mijn vragen over de overbelastverklaring van Zwolle-Herfte. Het is onbestaanbaar – beter gezegd: onuitstaanbaar – dat ProRail pas zes maanden voor de nieuwe dienstregeling ontdekt dat de extra treinen naar Emmen niet passen, terwijl de Kamer daar al jaren aandacht voor vraagt. Daarop krijg ik graag een reactie. De mooie centrale positie van Zwolle en een goede bereikbaarheid verdienen versterking.

De voorzitter: Ik vraag de minister om de antwoorden zo compact mogelijk te geven, want wij willen natuurlijk ook een tweede termijn mogelijk maken. Ik stel voor dat de minister in anderhalf uur de vragen beantwoordt, zodat wij om 15.30 uur kunnen beginnen aan de tweede termijn. De heer Verhoeven schuift wat later aan, want hij is momenteel in een ander algemeen overleg; hij probeert zo snel mogelijk terug te zijn.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Voorzitter. Ik dank de commissieleden voor alle felicitaties. Jarigen krijgen cadeaus; alleen Sinterklaas deelt uit. Ik ben wel weer een jaar ouder geworden, maar zo oud ben ik nog niet. Een jarige trakteert wel, maar zoals bekend mogen wij in deze zaal geen etenswaren nuttigen. Ik heb ook de KNMI in mijn portefeuille en ik dacht: ik neem vandaag mooi weer mee. Ik zal dus proberen om de beantwoording kort te houden, zodat wij daarvan kunnen gaan genieten.

De **voorzitter**: Als ik u even mag onderbreken: er is bij de leden behoefte aan informatie over de indeling in blokjes van de beantwoording.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Dat geeft inderdaad helderheid voor de interrupties. Ik heb een heel kort blokje «algemeen» en dan ga ik in op de verschillende regio's, die ik steeds van tevoren zal noemen. Aan het eind is er nog een kort blokje «varia».

Het MIRT-overleg gaat over zeer concrete projecten, maar daarboven zit natuurlijk een visie. Een enkeling vroeg of er wel voldoende een visie is, maar uiteindelijk is het MIRT natuurlijk alleen een instrument om ons bredere doel, namelijk het oplossen van knelpunten – zowel verkeerskundige knelpunten als knelpunten in de leefomgeving – om daarmee de economie en de bereikbaarheid te stimuleren. Dit alles doen wij op basis van een bredere visie, de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte, die in februari door de Kamer is vastgesteld. Die structuurvisie geeft op hoofdlijnen aan waar dit kabinet de focus legt en wat zijn visie is en valt uiteen in allerlei kleinere structuurvisies per gebied. Zo is er de Structuurvisie Rotterdam, die in het verleden «Rotterdam Vooruit» heette. Die gaat echt van de Brienenoordbrug tot en met de NWO. Daar zit ook Rotterdam-Zuid in. Dat is dus een brede integrale visie, maar dat geldt ook voor de Structuurvisie Haaglanden – die was er volgens mij het eerst – en de structuurvisie die voor Almere en het RRAAM wordt gemaakt. Zo zijn er nog veel meer. Er is dus een breed palet van uitgangspunten: de brede Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte en daaronder de verschillende gebiedsvisies. Rondom Schiphol is nu bijvoorbeeld de SMASH in de maak.

Het MIRT is daar eigenlijk een uitwerking van en is niet alleen gebaseerd op de visie van het Rijk, maar ook op de visie van de regio's, want wij maken samen met de verschillende regio's keuzes op basis van een gebiedsvisie: waarin zullen wij investeren en waarin zullen wij niet investeren? Ik hoop dat ik met deze trechter heb laten zien dat het niet alleen gaat om individuele projecten, maar dat daar een heel raamwerk achter ligt van structuurvisies met een samenhang der delen.

Bij het Meerjarenprogramma Infrastructuur Ruimte en Transport ligt de nadruk inderdaad sterk op de infrastructuur. Dat komt natuurlijk doordat het budget van het MIRT vooral beschikbaar is voor wegen. De wensen die bij de Kamer belanden, liggen dus waarschijnlijk ook vooral op dat vlak, maar het MIRT is gebaseerd op gebiedsontwikkeling, samen met elke regio. Het uitgangspunt is dus een integrale ruimtelijke aanpak. De heer Bashir vroeg of ik dat in een aparte brief kan weergeven, maar in het MIRT-boek, dat ieder jaar bij de begroting wordt gepresenteerd, staan alle ruimtelijke projecten, inclusief de budgetten. Ik heb daar in mijn brief bijvoorbeeld de Zuidas of het RRAAM specifiek uitgehaald, maar de ruimtelijke projecten krijgen in het MIRT dus net zoveel aandacht als de wegen.

Door deze commissie is niet of nauwelijks gesproken over het transportdeel. Dat zit in het MIRT vooral in het programma Beter Benutten. Als wij de bereikbaarheid willen stimuleren en de economie willen stimuleren, moeten wij nadenken over enerzijds de aanleg van wegen en spoor en anderzijds het beter benutten van de infrastructuur. Dat betekent: meer verkeer ertoe verlokken om over de vaarwegen te gaan en meer transport

over het spoor in plaats van alleen over de weg. Beter Benutten speelt daarin een belangrijke rol.

De heer De Rouwe vroeg mij naar plek 2 op de fileranglijst. Ik kende die lijst nog niet. Ik was in ieder geval blij dat onlangs bleek dat de filedruk in Nederland sinds 2000 nog nooit zo laag is geweest, maar als wij slecht uit de internationale vergelijking komen, zullen wij daar ook weer aan moeten trekken. We hebben een dichtbevolkt land. Dat betekent dat het bij ons altijd wat sneller zal gebeuren dan bijvoorbeeld in Zweden, maar de ambities moeten hoog zijn. Beter Benutten moet daar ook een zeer nadrukkelijke bijdrage aan leveren. Per regio hebben we de ambitie om 20% minder fileknooppunten te hebben. Dat is een nogal forse ambitie. Het is moeilijk te zeggen op welke plaats we dan uitkomen, maar ik hoop dat de Kamer mijn ambities goed in de oren heeft geknoopt.

Ik ga nu van het blok «algemeen» naar de Noordvleugel Utrecht. Ook al is het budget kleiner, er blijft in de inbreng van de Kamerleden sprake van een «rondje regio». Ik heb het als volgt samengepakt: Noordvleugel Utrecht, Zuidvleugel, Oost-Nederland, Noord-Nederland, Zuid-Nederland en dan de varia. De heer De Rouwe vroeg naar de ontsluiting van Lelystad Airport. In het kader van het programma Beter Benutten wordt de capaciteit van de bestaande aansluiting van Lelystad zodanig vergroot dat de aansluiting nu in staat is om de huidige verkeersintensiteit te verwerken. Uit de nationale markt- en capaciteitsanalyse blijkt echter ook dat in 2020 knelpunten gaan ontstaan op de A6 en op de huidige aansluiting van Lelystad, omdat daar niet aan de huidige normen wordt voldaan. Voor het vaststellen van het Luchthavenbesluit zullen wij een MIRT-studie uitvoeren om te onderzoeken in hoeverre de ontwikkeling van de luchthaven en de luchthavengebonden ontwikkelingen de huidige problemen zal verergeren en wat wij dus moeten gaan doen om dat probleem op te lossen. Ten tijde van het nemen van het Luchthavenbesluit – dat zal in 2015 zijn – zal voor de middellange termijn ook duidelijkheid kunnen worden gegeven over de landzijdige bereikbaarheid, dus de afslag op de A6 en de samenhangende afspraken. We proberen dus niet alleen de groei van de luchthaven te faciliteren, maar tegelijkertijd de eventuele daaruit voortkomende problematiek te benoemen en meteen ook een oplossing te presenteren.

Mevrouw Kuiken is bang dat de opgave in het kader van het RRAAM is versmald tot het bouwen van huizen, terwijl de ambities vele malen groter waren. Het is absoluut niet de bedoeling om de opgave te versmallen. Het programma RRAAM is, zoals ik telkens heb gezegd, een integrale opgave. Het doel is nog steeds om de internationale concurrentiepositie van de noordelijke Randstad te verbeteren, want als je alleen woningen in Amsterdam opvangt, wordt het gewoon minder leefbaar. Het ontwikkelen van Almere en omgeving biedt een mooie kans om een goed internationaal woon- en werkklimaat te realiseren. Daarbij geldt een drievoudige ambitie: verstedelijking, bereikbaarheid en natuur en recreatie. Ook dat laatste zit dus nog steeds in het RRAAM-project. In de voortgangsrapportages geef ik steeds aan hoe het op die verschillende punten staat. Daarnaast hebben wij ook altijd aangegeven dat het breder is en dat er ook wordt gekeken naar werkgelegenheid, scholing en dergelijke. Dat doen wij allemaal in een zeer intensieve samenwerking met de regio. Als er op een gegeven moment meer wordt gefocust op bepaalde zaken, gebeurt dat dus omdat wij daar met een trechter uiteindelijk op uitkomen, maar de ambitie is meervoudig.

Er is gevraagd, ook door mevrouw Wiegman, naar de MKBA die hieronder zit. De desbetreffende motie was van haar. Ik heb in november 2011 al aangegeven dat wij de systematiek en de focus van de MKBA zouden gaan herijken. We hebben toen een ontwikkelagenda meegestuurd die liep tot eind 2012. Die levert een paar producten op: een overzicht van nieuwe toe te passen meet- en waarderingsmethoden en ook een aantal goede voorbeelden van toepassing van de MKBA. Het RRAAM is een van

de projecten waarbij die vernieuwingen al zo veel mogelijk worden toegepast, voor zover wij al de beschikking hebben over die instrumenten. Zoals bekend is daarnaast bij het RRAAM een integraal beoordelingskader opgesteld, dat veel verder gaat dan in geld uit te drukken effecten. Ook langs die weg is er, zolang een nieuwe MKBA nog niet helemaal bestaat, dus een andere toets voor een bredere beoordeling.

Ten aanzien van station Driebergen-Zeist is de zorg uitgesproken dat de snelheidsverhoging tot 160 km/u onmogelijk wordt gemaakt. De informatie die ik heb, is dat dit niet onmogelijk wordt gemaakt. Dat hebben wij op 21 juni jongstleden ook aangegeven in antwoord op MIRT-vragen. Op dit moment wordt op dit traject onderzocht hoe de snelheidsverhoging mogelijk gemaakt moet worden. Hogere snelheden dan 160 km/u zijn niet mogelijk, zoals wij ook in de antwoorden hebben aangegeven. Snelheden tot 160 km/u zijn in deze constructie echter gewoon mogelijk.

Mevrouw Kuiken vroeg waarom het project met betrekking tot de zeesluizen bij IJmuiden naar voren wordt gehaald: is dat wel verstandig, mede gelet op de uitdagingen bij de Maasvlakte? Wij zijn nu bezig met de planstudie over de zeesluizen. De finale besluitvorming vindt plaats in 2015. De voorkeursbeslissing heb ik onlangs genomen. Wij hebben altijd aangegeven dat vervanging technisch noodzakelijk is. Wij hebben steeds gezegd dat dit uiterlijk in 2029 moet plaatsvinden. De regio heeft aangegeven dat zij dit graag naar voren wil trekken. Het Rijk heeft aangegeven dat dit kan, maar dat de regio dit dan zelf moet voorfinancieren. Die afspraak is met de regio gemaakt. Het Rijk betaalt dus de investering die nodig zou zijn voor vervanging van de huidige dimensie. De kosten-batenverhouding van de sluis is positief, zowel in een hoog als in een middenhoog groeiscenario. De reden waarom de regio het project naar voren wil halen, is gelegen in de internationale concurrentiepositie van Amsterdam als vierde haven van Europa. De prognoses geven een toenemende groei en schaalvergroting aan. De toegang van Amsterdam is te klein. Daar heeft men nu al last van bij bepaalde grote passagiersschepen. Dat is voor de regio dus van belang. Tot slot is het goed om te melden dat de Maasvlakte en Amsterdam complementaire havens zijn. Zij vullen elkaar aan: Rotterdam is meer een grote doorvoerhaven en Amsterdam is meer een industriehaven en trekt ook bijzondere ladingsstromen aan, zoals benzine, agrobulk en niet te vergeten de cruiseschepen, die er nu dus al moeilijk doorheen kunnen. Op verzoek van de regio en op basis van voorfinanciering wordt dit project dus naar voren gehaald. Met betrekking tot de A8 en de A9 is mij gevraagd of ik wil kijken naar een beperkte investering waarmee het basisnetwerk autosnelwegen nuttig en duurzaam kan worden uitgebreid. Ik ben dat in het kader van het MIRT aan het onderzoeken aan de noordkant van Amsterdam. Ik denk dat wij in de herfst een antwoord op die vraag kunnen geven.

Wat de stand van zaken met betrekking tot de N23 betreft: de aansluiting van de N203 en de N243 op de A7 zal ongeveer in 2014–2015 worden gerealiseerd. Ik ben nu in overleg met de provincie om daar afspraken over te maken.

Binnenkort worden geluidsberekeningen gemaakt voor het knooppunt Hoevelaken. De heer De Rouwe vroeg mij of ik binnen het kader van de Wet SWUNG blijf. Ik kan nu nog niet zeggen hoe hoog de geluidsplafonds bij Nijkerk worden, omdat die berekeningen nog gemaakt worden, maar er moet natuurlijk worden voldoen aan de SWUNG-regels die wij met elkaar hebben afgesproken. Als het boven het plafond komt, moeten wij maatregelen nemen om daaronder te blijven. Ik ga nu even uit van de huidige SWUNG-maatregelen, maar als de regio aanvullende geluidsmaatregelen wil, kan zij natuurlijk altijd zelf aangeven dat zij daar een financiële bijdrage aan wil leveren. Voor de inwoners van Nijkerk geldt echter hetzelfde als voor de bewoners van alle andere woonkernen in dit land: we hebben nieuwe regels vastgesteld en die geven de mensen meer

bescherming. Als wij die normen zouden overschrijden, moeten wij dus maatregelen nemen.

Over de A28 bij Hoevelaken zijn een paar vragen gesteld. Er is gevraagd hoe het zit met de aansluiting. Wij hebben hier al eerder afgesproken dat de oostelijke ontsluiting van de aansluiting Hoevelaken in de basisscope zit. Wij zijn nu nog aan het onderzoeken of de westelijke ontsluiting überhaupt mogelijk is binnen de scope. Als het lukt, wil ik hier begin 2013 met de regio afspraken over maken.

Nog een ding over het spoor en dan kom ik bij de Ring om Utrecht. Er is gevraagd of de aansluiting van de Maliebaan op de Oosterspoorbaan open kan blijven voor goederenvervoer. ProRail heeft op verzoek van de gemeente Utrecht een advies opgesteld om in te stemmen met de opheffing van deze aansluiting. Dat advies heb ik overgenomen en in mijn besluit van 16 augustus 2011 uitgebreid toegelicht. Er is een hoorzitting gehouden en daarbij speelde zowel de veiligheid als het kostenaspect een rol. Uiteindelijk ligt in verband met de niet-ontvankelijkverklaring de zaak momenteel bij de rechtbank in Rotterdam. De uitspraak hierover wordt op 18 juli verwacht.

Nu kom ik bij de Ring om Utrecht en daarna ga ik naar een andere regio. Over de Ring om Utrecht zijn verscheidene vragen gesteld. De een vroeg waarom ik niet gewoon doorga en de ander zei dat ik geen onomkeerbare stappen moet nemen. De Kamer moet zich maar uitspreken over de definitieve uitkomst. Ik heb in ieder geval aangegeven dat dit een integraal project is. Toen wij de Ring om Utrecht op verzoek van de provincie en samen met de stad Utrecht in een besluit wilden gieten, hebben de provincie en de stad aangegeven dat zij dit alleen wilden als ook de tram gerealiseerd zou worden. Wat ons betreft, was de tram op dat moment niet een van de meest noodzakelijke dingen. Toen heb ik gezegd dat dit dan ook andersom geldt – dat was dus allang voor het verzoek om geen onomkeerbare stappen te zetten – en dat we er dus een integraal project van maakten. Zo staat het ook in de intentieverklaring die wij met elkaar hebben ondertekend: daarin wordt dit als een integraal project opgevoerd. Natuurlijk hoop ik dat de Kamer mij straks de ruimte geeft om door te gaan, maar als de Kamer die ruimte niet geeft, zal ik in ieder geval doorgaan met de verschillende onderzoeken. Die behoren dan immers wel tot de mogelijkheden, want dat zijn geen onomkeerbare stappen. Dat betekent dat zowel op de Ring als bij het voorbereiden van de subsidiebeschikking zo weinig mogelijk tijd verloren gaat.

Hoewel ik er even niets mee kan, is mij ook gevraagd naar de inhoud: de verschillende varianten van de bak bij Amelisweerd, waarom twee maal zes rijstroken niet genoeg zijn en waarom dat niet bestudeerd is. Dat klopt niet, want de varianten waarmee de bak bij Amelisweerd niet wordt verbreed, zijn uitvoerig onderzocht in de eerste fase van de m.e.r. Ook voor twee maal zes rijstroken is een bredere bak nodig. Die rijstroken kunnen dus niet in de bestaande bak. Ook de niet-verbrede variant die is uitgewerkt, is door Movares onderzocht. Er zijn drie redenen waarom deze varianten zijn afgefallen. Ten eerste voldoen al deze oplossingen uiteindelijk verkeerskundig niet: zij lossen het basisprobleem van het weven van de verkeersstromen van de A12 naar de A27 en van de A27 naar de A28 niet op. Ten tweede voldoen de oplossingen niet aan de eisen ten aanzien van de verkeersveiligheid voor een permanente situatie. Zeker met dat weven zijn daar zeer strenge eisen aan verbonden. Ten derde zijn de oplossingen niet maakbaar, omdat zij geen rekening houden met het feit dat vlak voor de bak van Amelisweerd kunstwerk 16 gelegen is. Een verbreding kan alleen buiten de pijler om. Het is niet mogelijk om vanaf kunstwerk 16 tijdig terug te slingeren in een niet-verbrede bak. Dat zijn de drie redenen waarom na een uitgebreid onderzoek, ook van alle andere varianten, uiteindelijk is gekozen voor de verbrede bak. Dit wilde ik graag melden naar aanleiding van de stelling dat daar geen onderzoek naar gedaan zou zijn.

Dit waren de antwoorden op de vragen over de Noordvleugel Utrecht. Als daarover geen verdere vragen zijn, ga ik nu naar de Zuidvleugel.

De **voorzitter**: Ik maak tussendoor gebruik van het feit dat de heer Verhoeven naar binnen loopt, om te zeggen dat ik in principe uitga van maximaal twee interrupties. Ten behoeve van de levendigheid van het debat mag er ook geïnterrupteerd worden tijdens een blokje. Het is dus niet per se noodzakelijk om een heel blokje af te wachten. Als er nu geen behoefte is om te interromperen, verzoek ik de minister om verder te gaan met haar betoog.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Dan kom ik bij het mapje Zuidvleugel. Ik begin met de vragen over het station Schiedam-Kethel van mevrouw Wiegman. Zij vroeg naar een kostenaanpassing van het station en vroeg of het mogelijk is om het station te openen na oplevering van de viersporige tunnel in Delft en ERTMS. De mogelijkheden die de extra sporen opleveren, zijn meegenomen in de analyse ten aanzien van Schiedam-Kethel. In die studie is gekeken naar benutting. In alle gevallen is echter 165 mln. nodig, want dit is een drukke corridor met heel veel treinverkeer. Een eerdere motie van de ChristenUnie om het station inclusief 165 mln. mee te nemen, is afgewezen door de Kamer. In het kader van de langetermijnagenda spoor kan ik bezien of dat station opnieuw bekeken kan worden. Misschien geeft dat een mogelijkheid, maar in tegenstelling tot mevrouw Wiegman heb ik geen cijfers gekregen waaruit blijkt dat het nu voor veel minder gerealiseerd zou kunnen worden.

Dan de vraag van de ChristenUnie of eind dit jaar een definitief besluit kan worden genomen over de Hoekse Lijn. Ja, we hebben met Rotterdam afgesproken dat tijdig alle informatie wordt aangeleverd, zodat eind 2012 een definitief besluit kan worden genomen.

Nu kom ik bij de Verkenning Haaglanden. De heer De Jong vroeg waarom de motie-Madlener nog niet is afgedaan. Wij hebben het gevoel dat die motie is afgedaan. In de afsprakenlijst van BO MIRT 2010 is geconcludeerd dat die motie is afgedaan. Wij hebben geconcludeerd dat de A16 en de N14 dan wel een realisatie van de A14 niet kansrijk zijn. De argumenten tegen realisatie van de A14 waren toen dat een aanzienlijke aantasting van natuur en milieu en extra lucht- en geluidseffecten voor het dichtbebouwd gebied werden verwacht. Er werd ook aanvullende verstedelijking verwacht, terwijl de ambitie in de Zuidvleugel bouwen binnen bestaand gebied is. De kostenramingen liepen uiteen van 2,1 mld. voor een oplossing op maaiveld tot 4,8 mld. met een gedeeltelijke tunnel. Om al te grote aantasting van het bestaande gebied te voorkomen, leek een tunnelconstructie onontkoombaar. Tot slot was er het geringe maatschappelijke draagvlak. Ik heb begrepen dat dit in het voorjaar van 2010 door mijn voorganger op die manier is afgedaan in de MIRT-afsprakenlijst.

De heer **De Jong** (PVV): Hartelijk dank voor dat antwoord, maar ik had in mijn eigen tekst al aangegeven dat de N14 is onderzocht en niet de A14. De N14 gaat dwars door allerlei kernen. Dat is inderdaad peperduur. Wij pleiten ervoor om de toen aangenomen motie-Madlener alsnog uit te voeren en om een goed onderzoek te doen, dus niet naar de N14 maar naar de A14.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: In mijn stukken staat: «argumenten tegen realisatie van de A14».

De heer **De Jong** (PVV): Misschien heb ik het helemaal fout, maar de N14 is iets anders dan de A14. U kunt hier in de tweede termijn wellicht op terugkomen.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Dat kan, maar omdat dit samenhangt met de NWO – daar ga ik straks op in – is het goed om dit mee te nemen in de brief over de NWO. Die discussie hadden wij ook in het kader van het verlengen van de Oranjetunnel: het bestaande tracé is een provinciaal tracé. Als je dat opwaardeert naar een rijksweg, kan het voor een deel anders komen te liggen, maar je redeneert natuurlijk vanuit het bestaande tracé. Ik zal hier echter in de brief op ingaan.

De heer De Jong heeft zijn zorgen geuit over de keuze van het kabinet voor de Blankenburgtunnel. Hij heeft het idee dat daar te solistisch voor gekozen is, dus niet genoeg in relatie met alle andere vraagstukken in de Zuidvleugel. Hij vroeg mij om de Kamer zo snel mogelijk, in ieder geval voor 1 september, een onderzoek daarover te sturen. Ik ben bereid om dat te doen. Allereerst vind ik dat veel van de gevraagde informatie beschikbaar is vanuit de eerdere onderzoeken. In de loop der jaren is er natuurlijk heel veel gebeurd. Ik zie het dus ook maar als mijn taak om ervoor te zorgen dat de beschikbare informatie goed inzichtelijk wordt gemaakt, zodat degenen die nogmaals een afweging willen maken, een vergelijking kunnen maken. Dat zal ik dus doen. Ik zal ook bekijken of er nog informatie ontbreekt. De heer De Jong heeft een aantal dingen genoemd waarin hij inzicht wil hebben. Die kan ik daar dus in meenemen. Ik kan ervoor zorgen dat de Kamer voor 1 september over deze informatie kan beschikken.

De heer **De Jong** (PVV): Ik wil de minister hartelijk danken voor haar toezegging op dit punt. Voor mij zijn de kosten van het aanpakken van de knelpunten daarbij heel belangrijk. De Blankenburgtunnel is nu immers gericht op de Beneluxtunnel, maar wij willen echt een brede scope over het hele gebied en alle knelpunten die moeten worden aangepakt: hoeveel euro's gaat dat kosten?

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

De heer **Bashir** (SP): Dit verzoek heeft de SP ook al meerdere keren gedaan, voornamelijk ten aanzien van de Oranjetunnel en de A54. Ik neem aan dat de minister ook dat aspect meeneemt in het onderzoek.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ja, want je kunt alleen een vergelijking maken als je beide hebt. Ik heb in het verleden al meerdere keren gezegd dat wij beschikken over heel informatie. Ik heb ook telkens aangegeven waar die informatie te verkrijgen is. Het ligt nu stil. Als het leveren van nieuwe informatie of het goed groeperen van de bestaande informatie helpt, werk ik daar graag aan mee om uiteindelijk toch een keuze voor een van beide tracés te krijgen, want het is hoogst noodzakelijk dat er in die regio iets gebeurt.

De **voorzitter**: Wij hoorden zojuist een toezegging over de integrale verkeersstudie. Op welke termijn kan die studie verwacht worden? O, is die termijn genoemd? Dan is dat duidelijk.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: D66 vroeg of ik inmiddels heb gekeken naar alternatieven. Dat heb ik nog niet gedaan, omdat dit project heel nadrukkelijk controversieel is verklaard. Aan de voorkant hebben wij alle alternatieven overigens al in beeld gebracht. Ze liggen er dus. Tenzij de Kamer zegt dat ik toch moet doorgaan met de Blankenburgtunnel – ik lok nog een beetje uit – moet dus op de nieuwe samenstelling van de Kamer, dus tot na de verkiezingen, worden gewacht voordat wij met de verschillende alternatieven of met het huidige voorstel verder komen.

Over de RijnlandRoute zijn natuurlijk veel vragen gesteld. Dat is zeer actueel, omdat de provincie daar gisteren een besluit over heeft genomen.

Af en toe kreeg ik het gevoel dat mij werd gevraagd om een ander tracé te ontwikkelen, maar ik benadruk dat dit een provinciaal project betreft waaraan wij van rijkswege een bijdrage geven. Dat doen wij op basis van diverse elementen van het kader op basis waarvan wij altijd werken: wat draagt het bij aan een oplossing van de verkeersproblematiek en wat draagt het bij aan de robuustheid van het wegennet?

Er is gevraagd hoe ik aankijk tegen de besluitvorming in de Provinciale Staten en de daar aangenomen moties. Het is natuurlijk besluitvorming door de Provinciale Staten. Ik heb begrepen dat de gedeputeerde de moties heeft overgenomen en dat de moties ook passen binnen het bestaande budget. Ik vind dus dat ik als minister geen rol heb om over die moties iets te zeggen. Het feit dat zij volledig zijn overgenomen door de gedeputeerde, geeft echter al aan dat zij serieus worden genomen door de partij die daar ook echt mee aan de slag moet. Ik heb begrepen dat de gedeputeerde nader onderzoek zal doen naar aanleiding van de moties, inclusief een quick scan naar aanleiding van een motie over een onderzoek naar de boortunnel bij Voorschoten. Ik sta daar ook positief tegenover.

Ik snap heel goed dat elke nieuwe weg die wordt aangelegd om een ontbrekende schakel te realiseren, ook nadelen heeft, want je gaat altijd door het bestaande gebied heen, of dat nou groen is of grijs, omdat daar gewoond wordt. Dat levert natuurlijk altijd problemen op. Daarom is het bij dit soort wegen extra belangrijk om ervoor te zorgen dat je datgene wat je aan inpassing kunt doen, zo goed mogelijk vorm geeft.

Verscheidene partijen, van rechts naar links, hebben daarom gevraagd om dit in ieder geval zo goed mogelijk vorm te geven. De provincie heeft 100 mln. extra budget beschikbaar gesteld voor inpassingen van de weg. Naar ik heb begrepen, is ongeveer 25 mln. daarvan nog niet precies ingevuld. Ik denk dat dat de mogelijkheid geeft om samen met Voorschoten goed te bekijken hoe die inpassing zo goed mogelijk moet gaan plaatsvinden. Wie weet kan de provincie de constructie gebruiken die wij kennen: als je een goede aanbesteding hebt, kun je vervolgens besluiten om ook het budget dat je overhoudt, te gebruiken voor inpassing of andere verzachtende maatregelen.

De heer Verhoeven vindt dit een heel complexe kwestie, want D66 is altijd een groot voorstander geweest van het burgerinitiatief. Hij denkt in het VAO zelfs met een motie over burgerinitiatieven te komen. Ook ik vind dit aspect belangrijk. Net zoals er is gevraagd om meer marktwerking en om meer marktconsultatie, moet ook de burgerconsultatie goed geregeld zijn. Elverding nodigt mensen uit om vooraf dingen in te brengen. Als dat niet alleen neerkomt op «ik ben er tegen» maar op «ik ben er niet voor, maar ik heb ook een alternatief», is dat natuurlijk prijzenswaardig. Ik ken de motie die opriep tot een gelijkwaardige vergelijking. Die motie heb ik doorgegeven aan de gedeputeerde die de tracévergelijking heeft gedaan. Er zijn opmerkingen gemaakt over de aanloop, maar ik heb begrepen dat uiteindelijk, naar het einde toe, beide modellen zeer intensief op dezelfde manier zijn vergeleken.

De heer Verhoeven stelde mij vijf specifieke vragen, ten eerste over de glossy. Dat is een regulier blad van Holland-Rijnland. Volgens mij is dat een tijdschrift van VNO-NCW. Dat kan ik mij nog herinneren uit mijn eigen verleden in die streek, maar ik weet niet precies van wie het blad allemaal is. Het zou ook kunnen dat het een blad van een regionaal orgaan is. De gedeputeerde heeft aan dat blad een interview gegeven, maar het is niet een door de provincie uitgegeven blad.

De tweede vraag was hoe het zit met het aanbestedingsvoordeel en de risico-inschatting. De provincie heeft een aparte risicoreservering opgenomen. Bij de aanbesteding kan inderdaad blijken dat de realisatie goedkoper kan plaatsvinden. Dat zou natuurlijk ook bij de andere route kunnen gebeuren. Zolang er geen markttuitvragen zijn voor beide

projecten, is niet in te schatten of dit bij de ene variant meer zou meevallen dan bij de andere variant en of zij dus dichterbij elkaar komen. Is de kosten-batenanalyse wel eerlijk geweest? Zij is uitgevoerd volgens de gebruikelijke systematiek, die wij ook bij het Rijk toepassen. Die systematiek is dus bekend en is ook eerlijk. Ik geef nu maar steeds antwoorden namens de provincie, want wij hebben dit natuurlijk niet zelf gedaan; dit is zoals het wordt doorgegeven. Ook de verkeerscijfers zijn met de gebruikelijke modellen berekend. Dat betekent dat je die voor beide voorstellen op dezelfde manier moet toepassen.

Tot slot werd gevraagd of de m.e.r. is aangepast. De m.e.r. is aangepast op basis van een advies van de Commissie voor de m.e.r. Een van de aandachtspunten in dat advies was om nog eens goed naar het verkeerskundige ontwerp van één onderdeel te kijken. Dat verkeerskundige ontwerp van dat ene onderdeel is bekeken en is ook verbeterd. Dat komt dus niet terug in het definitieve stuk. Hiermee heb ik uitgebreid antwoord gegeven op de vijf vragen van de heer Verhoeven.

Er is gevraagd of ik bereid ben om toch nog een keer naar de andere tracés te kijken. Mijn antwoord daarop is: nee, want die afweging is aan de provincie. Gisteren heeft een meerderheid van de Provinciale Staten – niet een zeer kleine meerderheid, maar een meerderheid – ingestemd met het voorkeursalternatief voor de RijnlandRoute. De bijdrage van I en M aan het gebiedsbudget bevat middelen voor weg en openbaar vervoer. De provincie heeft binnen dat hele gebiedsbudget een afweging gemaakt. Ik denk dat het goed is dat dit nu samen met de andere partijen verder op een juiste manier wordt uitgewerkt. Hetzelfde geldt voor het specifieke ov-budget. De provincie heeft ervoor gekozen om 150 mln. van haar ov-middelen over te hevelen naar de weg. Voor het HOV-netwerk Zuid-Holland-Noord is daardoor in totaal nog ongeveer 430 mln. beschikbaar.

De vijf tunnels waarnaar gevraagd werd, horen bij een weergave van het voorkeursstracé die allerm minst zeker is: op een aantal plekken is sprake van een ongelijkvloerse aansluiting, maar dat hoeft helemaal niet met tunnels te worden opgelost.

De laatste vraag die samenhangt met de RijnlandRoute en het HOV-netwerk, betrof de doorgaande treinen tussen Gouda en Leiden en het tekort van 35 mln. op het HOV-netwerk Zuid-Holland-Noord. Die doorgaande treinen verdwijnen op het moment dat tussen Leiden en Utrecht vier treinen per uur gaan rijden. Voor de doorgaande reizigers wordt gezorgd voor een goede overstap in Alphen, zowel naar Leiden als naar Utrecht. Ook tussen Gouda en Alphen gaan er, als er voldoende reizigers zijn, vier treinen per uur rijden. Het aantal doorgaande reizigers in Alphen die van Gouda naar Leiden reizen, is beperkt. Dat zijn ongeveer 1 000 reizigers per dag ofwel maximaal 20% van het aantal reizigers tussen Gouda en Alphen. De provincie Zuid-Holland is verantwoordelijk voor de aanleg en de financiering van het HOV-netwerk Zuid-Holland-Noord en werkt die op dit moment verder uit. Pas daarna zijn de exacte kosten en het eventuele tekort bekend.

Ook op dit punt is dus sprake van een totaalplaatje: de provincie heeft in één keer besloten over de RijnlandRoute en het HOV-netwerk. Wij hebben vanuit het Rijk altijd aangegeven dat wij een verbinding tussen de A4 en de A44 mede willen realiseren. Wij doen dat gaarne op basis van de keuze die nu door de provincie is gemaakt. Wij zien dat dat verkeerskundig het beste model is en dat het ook het duurzaamste model is voor de toekomst, omdat er vraagtekens kunnen worden geplaatst bij de alternatieven: zijn zij na 2 030 wel voldoende haalbaar? Dat staat nog los van vraagstukken met betrekking tot de vergunbaarheid van de tunnel. Ik zou dit dus niet willen aanhouden en opnieuw bestuderen; ik zou het voorstel van de provincie willen volgen.

Mevrouw **Kuiken** (PvdA): Ik heb twee vragen. De minister doet nu net alsof de Rijnlandroute niet van haar is. De provincie en de regio dragen inderdaad een heel groot deel bij, maar dat geldt ook voor de minister. Ons hart gaat uit naar het burgerinitiatief. Als dat niet kan, kan dat niet en dan is het alternatief datgene waarmee gisteravond is ingestemd. Dat is helder, maar mijn concrete vraag was of de minister bereid is om nog een beperkte second opinion te vragen over de nu nog overgebleven discussiepunten. Daarbij gaat het met name om het verkeersoplossend vermogen van de Churchill Avenue-variant op de lange termijn.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Het is inderdaad niet mijn project, want het is gewoon een regionale weg. Wij dragen daaraan bij; dat doen wij bij meer wegen in het land. Dat doen wij alleen als wij denken dat de weg een goede verkeerskundige oplossing biedt die ook onszelf, dus het rijkswegennet, kan helpen. Dat gaat ook gebeuren, want dit biedt een verlichting omdat er meer afslagen komen tussen de A4 en de A44. Dat vermindert het grote verkeer dat nu zowel door Leiden als door Den Haag gaat, omdat men van de ene snelweg naar de andere snelweg wil; dat is heel belangrijk.

Wij hebben natuurlijk niet tot gisteravond gewacht en vervolgens gezegd: goed, hier hebt u ons budget. Gelet op de discussie, ook hier in de Kamer, over het serieus nemen van het alternatief, heb ik mijn mensen ook altijd gevraagd om mee te kijken naar de projecten en de uitwerking daarvan. Ook is er aan het einde nog discussie geweest: verkeerskundig komt de RijnlandRoute beter uit, maar als je uitgaat van het duurzaamheidsaspect, de herontwikkeling van het stedelijk gebied en noem maar op – alle vragen die bij de Churchill-variant aan de orde komen – zouden wij dit dan in een breder perspectief niet willen heroverwegen? Uiteindelijk hebben wij «nee» gezegd, want dit is het meest robuust. Wij hebben dus meegekeken naar alle scenario's met betrekking tot de duurzaamheid na 2030. Zoeken naar Balans is goed na 2030 en we hebben kunnen zien dat de Churchill Avenue dan vastloopt. We hebben daarbij dus meegekeken en er zijn onafhankelijke onderzoeken naar gedaan. Ik zie dus geen andere uitslag komen door daar nog een keer een onderzoek naar te doen. De MKBA voor Zoeken naar Balans is 1,9. Dat is heel goed. Voor de Churchill Avenue is dat 1,3. Dat is overigens ook goed, maar in ieder geval minder goed. De extra aansluitingen maken Zoeken naar Balans ook robuuster. Uiteindelijk heb ik, zoals gezegd, ook mijn twijfels of de tunnelvergunning bij de Churchill Avenue werkelijk verleend kan worden. Het zou natuurlijk heel erg zonde zijn als wij uiteindelijk een variant kiezen die niet open kan.

Mevrouw **Kuiken** (PvdA): Ik krijg een heel lang antwoord op een simpele vraag: bent u bereid om een second opinion te vragen, ja of nee? Mijn tweede vraag betreft het HOV-netwerk dat er moet komen. Dat dreigt er nu erg bekaaid vanaf te komen, omdat er heel veel geld naar de autotunnels gaat. Op zich is het goed voor de veiligheid dat er autotunnels komen, maar laat ik het dan als volgt formuleren. Ik heb begrepen dat de provincie hier nog geen definitief besluit over heeft genomen. Kunnen wij dan informatie krijgen over hoe die risicoanalyse eruit ziet en over de keuzes die vervolgens worden gemaakt over waar wel of niet tunnels moeten komen? Dat haalt immers een heel grote hap uit de gelden voor het openbaar vervoer.

De **voorzitter**: Ik verzoek de minister om compact te antwoorden.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik was inderdaad een beetje kort door de bocht voor een project waarvoor zo'n grote belangstelling bestaat, maar eigenlijk zei ik al dat de provincie dit nadrukkelijk heeft onderzocht en dat ik voor mijzelf geen rol zie bij een aparte second opinion. Misschien helpt het dat de Commissie voor de

m.e.r. hier natuurlijk ook naar heeft gekeken en in het vervolg ook het alternatief weer tegen het licht zal moeten houden. Daar zit dus een soort second opinion in; daar is dus wel sprake van.

Op de vraag over de tunnels heb ik al antwoord gegeven. Het is nog helemaal niet zeker dat er vijf tunnels komen. Er is op twee plaatsen sprake van een ongelijkvloerse aansluiting op de N206 en daarnaast is sprake van onderlangs kruisen van de A44, een echte tunnel bij Voorschoten en een wens van Katwijk voor een tunnel bij Katwijk. Het gaat dus om een echte tunnel, een wens en wat andere activiteiten. Dat maakt onderdeel uit van het budget, maar het is dus nog te bezien hoe duur dit allemaal moet gaan worden en of dit ook echt duur wordt. Belangrijk bij het voorstel met betrekking tot het HOV-netwerk is dat het een goed gedragen voorstel betreft, zoals de heer Bashir zojuist zei, in tegenstelling tot de voorgaande variant van de RijnGouwelijn.

De **voorzitter**: Er zijn enkele interrupties, allereerst van mevrouw Wiegman.

Mevrouw **Wiegman-van Meppelen Scheppink** (ChristenUnie): Mijn vraag sluit aan op de vraag van mevrouw Kuiken. De minister zei dat het bij de overstap in Alphen aan den Rijn slechts gaat om 1 000 reizigers per dag. Dat is best veel, elke dag weer. Wat is er nodig om in ieder geval twee keer per uur een directe lijn tussen Gouda-Alphen-Leiden te kunnen laten rijden, naast de vier treinen naar Utrecht? Met betrekking tot de vraag hoe wij de dingen betalen, wijs ik de minister erop dat er op basis van het Lenteakkoord geld is voor het regionale openbaar vervoer; dat geld zou hiervoor ingezet kunnen worden. Wat de tunneldiscussies betreft: voor de ChristenUnie hoeft niet al het geld naar alle tunnels. Daar zou een goede verdeling in gemaakt kunnen worden.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Mevrouw Wiegman zegt dat 1 000 reizigers veel is, maar het wordt het een of het ander. Dit is maximaal 20% van het aantal reizigers tussen Gouda en Alphen. Tussen Gouda en Alphen zijn er dus veel meer reizigers. Je bekijkt natuurlijk ook wie je beter kunt bedienen: de grotere groep of de minder grote groep. Daarnaast zei mevrouw Wiegman dat er geld in het Lenteakkoord zit. Voor zover ik heb kunnen zien, gaat het deels om het terugdraaien van BDU-kortingen, die over het hele land verspreid worden, en deels om het terugdraaien van de BDU-korting voor de G3. Volgens mij was er daarnaast 25 mln. voor een aantal door de makers van het Lenteakkoord specifiek benoemde projecten, die volgens mij allemaal betrekking hebben op het centrale deel van het land. Ik heb dus niet gezien dat daar ook voor deze regio budgetten in staan.

Mevrouw **Wiegman-van Meppelen Scheppink** (ChristenUnie): Misschien ben ik meer van de generatie van niet kunnen kiezen en van en/en. Omdat er toch nog het een en ander uitgezocht en gecombineerd zou kunnen worden, zou ik de minister daar toch wel om willen verzoeken.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ook het HOV-netwerk is overigens een zaak van de provincie. Het wordt op dit moment verder uitgewerkt. In het najaar heeft de provincie het definitieve voorstel. Ik kan nog niet zien wat zij daarin wel of niet zal meenemen. Ik weet dat haar wensen ook groter waren dan wat er allemaal kon. Misschien zal de provincie dus nog budgettaire wensen bij ons neerleggen.

Mevrouw **Ouwehand** (PvdD): Ik heb twee vragen. Er ligt een model om het verlies van natuur of de waarde van natuur terug te rekenen naar daadwerkelijke kosten. Kan de minister aangeven of dat model bij dit

project is toegepast en deelt zij de inschatting dat dit tot een structurele kostenpost van een of enkele miljoenen euro's per jaar zou kunnen leiden, uitgaande van het TEEB-model? De burgemeester van Zoeterwoude maakt zich zorgen over de weidevogels. Ik denk dat hij daar gelijk in heeft. Ik wil dus weten hoe de minister daarover denkt. In de m.e.r. is sprake van negatieve effecten op die soorten. Daar moet compensatie voor komen, maar dat zal heel lastig zijn, wetende dat de eindverantwoordelijkheid voor bescherming van die soorten bij het Rijk ligt.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik moet wederom namens de provincie spreken, want deze vragen gaan over een provinciaal project. Ik ga ervan uit dat er niet een apart natuuronderzoek gedaan is naar de effecten van infrastructurele projecten op natuur, zoals u dat aangeeft. Als dat wel is gedaan, zou dat immers ook bij u bekend zijn. Nogmaals: ik spreek namens de provincie. Neemt u het mij dus niet kwalijk als dit toch anders blijkt te zijn. De m.e.r. geeft aan dat je, als je iets aantast, dat moet compenseren, dat niet moet doen of een alternatief moet kiezen. Ik weet dat de provincie daar zeer zorgvuldig naar heeft gekeken, want naar aanleiding van de eerste concept-m.e.r.'s heeft zij een en ander aangehouden om in brede zin nieuwe studies te doen naar de m.e.r.-effecten. Daarom heeft dit bij de provincie een paar maanden langer geduurd. Ik ga er dus van uit dat de provincie al die aspecten goed in beeld heeft en ook goed weet wat zij ter compensatie moet doen.

Mevrouw **Ouwehand** (PvdD): Daarbij komt een belangrijk bezwaar om de hoek kijken, want de kosten die gemaakt worden als mensen groen in hun omgeving verliezen – dan moeten zij vaker naar de huisarts en lopen zij dus gezondheidsschade op – komen ten laste van de rijksbegroting. De minister kan dit dus niet terugverwijzen naar de provincie. Hetzelfde geldt voor onze natuurverplichtingen. Daarover hebben wij veel discussies gehad met staatssecretaris Bleker, die wél zegt dat het Rijk uiteindelijk verantwoordelijk is. Dan kan het natuurlijk niet zo zijn dat de minister zegt dat de provincie dit moet uitzoeken en dat zij zich verder nergens mee bemoeit. De handtekening van het Rijk staat immers onder die verdragen. Hoe past de minister dat in, nu de m.e.r. duidelijk aangeeft dat dit heel lastig wordt? Wij hebben dus niet de zekerheid dat de compensatie gaat lukken.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Mevrouw Ouwehand stelt nu een geheel andere vraag, namelijk of het Rijk verantwoordelijk is voor de milieu- en natuurregels binnen dit land. Daarvoor is het Rijk inderdaad verantwoordelijk. Als een provincie een project doet, zal zij dus altijd binnen alle wettelijke normen en kaders moeten opereren. Daarvoor zijn wij volledig verantwoordelijk en daar zien wij ook op toe. U vroeg mij of de provincie een bepaald type rapport heeft gemaakt. Ik denk het niet, maar dat is ook niet nodig, want zij moet er gewoon voor zorgen dat zij met haar projecten binnen de spelregels van het milieukader blijft. Hierna gaat de Commissie voor de m.e.r. weer toetsen. Zij heeft vooraf zorgen gehad. De provincie zegt bepaalde zaken aangepast te hebben in de trajecten en dan gaat de Commissie voor de m.e.r. achteraf toetsen. Daaruit blijkt hoe transparant we hier in dit land mee omgaan. Iedereen kan meekijken en kan zien wat er van tevoren werd bedacht, wat er is aangepast en of dat wordt waargemaakt met wat er is gerealiseerd.

De **voorzitter**: Alvorens het woord te geven aan mevrouw Van Gent, heb ik een voorstel aan de leden. Ik stel voor om ons, in tegenstelling tot wat ik eerder zei, te beperken tot één interruptie. Dat heeft te maken met de tijd. De minister is nog niet eens op de helft van haar verhaal. We proberen om 16.00 uur klaar te zijn. Als wij uitgaan van twee interrupties,

is er misschien nog nauwelijks tijd voor een tweede termijn. Mijn voorstel is dus om het bij één interruptie te houden. Er zijn heel veel interrupties. Ik verzoek de leden om akkoord te gaan met dit voorstel.

De heer **Verhoeven** (D66): Ik denk dat dat een goed voorstel is. Ik ga daarmee akkoord. We moeten nu niet nog langer doorgaan uit onmacht. We moeten gewoon om 16.00 uur klaar zijn en de interrupties moeten kort zijn. Ik vind dat prima.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): En gelukkig hebben wij altijd nog het VAO. Dat scheelt! Ik heb toch nog een vraag over de RijnlandRoute. We weten allemaal dat een aantal gemeenten en 27 bewonersorganisaties daartegen zijn. Bovendien moet de m.e.r. nog getoetst worden, moeten de berekeningen vergelijkbaar worden gemaakt, zijn de economische cijfers niet vergeleken en zijn de bouwopgaven nog niet gecorrigeerd. Naar mijn idee is er dus alle tijd om nou eens een fatsoenlijke doorrekening c.q. onafhankelijke second opinion over de Churchill Avenue te vragen. Ik vraag de minister waar zij bang voor is. Zij kan dit wel verwijzen naar de provincie, maar het Rijk dokt echt fors voor die weg. De provincie verschuift ruim 150 mln. dat voor het openbaar vervoer was bestemd, naar asfalt. Het Rijk legt de rest bij en het loopt op tot 1 mld. Hoe gaat de minister dat in godsnaam betalen? Het lijkt wel alsof Sinterklaas dit jaar vroeg is en dat de minister uitdeelt omdat zij jarig is. Ik wil graag antwoord op die vragen, want hier is genoeg tijd voor en is er een serieus alternatief aangedragen. Dit lijkt meer op doordrukken, want er is op dit moment geen tijds-klem.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Zo gaat het eigenlijk altijd. Er is een heel lange aanloop voor een project. De RijnlandRoute behoort ook tot de routes waarover al jaren gesproken wordt. Er wordt al geruime tijd door de provincie onderzoek naar gedaan. Vervolgens ontstaan er burgerinitiatieven tijdens de selectie die de provincie maakt om een bepaald tracé te kiezen. Daar is ook zorgvuldig naar gekeken en daar is zorgvuldig mee omgegaan. Daar is de tijd voor genomen. Er is een m.e.r.-onderzoek gedaan, waarvoor de provincie extra lang de tijd heeft genomen. Hier wordt altijd gedaan alsof dingen er snel doorheen worden gejaagd, maar er gaat altijd een zeer zorgvuldig traject vooraf aan het moment waarop iets hier voorligt voor de definitieve besluitvorming. Dat is ook op dit punt het geval. Dit is niet iets wat op een achternamiddag besloten is. Er is op meerdere momenten zelfs meer tijd voor genomen. Ik had dit geld al veel eerder gereserveerd staan om het aan de regio te geven, maar de regio heeft een aantal keren gezegd dat zij nog meer tijd nodig had: zij moest nog een m.e.r. krijgen en zij wilde naar aanleiding van die m.e.r. nog dieper onderzoek doen enzovoorts. Die zorgvuldigheid zit er dus in. Het klopt dat nog niet alles bekend is, want het gaat om een voorkeursbesluit. Naar aanleiding van een voorkeursbesluit gaat de Commissie voor de m.e.r. het altijd opnieuw bekijken en dan wordt er nog meer berekend. Dat hoort er gewoon allemaal bij. U vraagt mij nu om het besluit van de provincie om te kiezen voor dit voorkeurstacé, te overrulen. Terwijl ik het inhoudelijk met de provincie eens ben, vraagt u mij om dat besluit te overrulen, zodat nog een keer extra onderzoek kan worden gedaan. U bent zelf allemaal altijd grote aanhangers van Elverding: er moet aan de voorkant sprake zijn van goede inspraak en van de juiste procedures en dan moet het bestuur besluiten. Het moet niet iedere keer weer terug om het nog eens te onderzoeken en nog eens te bekijken. Daarom ben ik hier vrij helder in. Ik vrees niets. Ik vind dat het niet aan mij, maar aan de provincie is om die keus te maken. De provincie heeft die keuze gisteren klip-en-klaar in meerderheid gemaakt.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Zo ruim was het allemaal niet, maar dat ter zijde. De fracties van de PVV, de SP, D66 en GroenLinks en andere fracties hebben hier helder aangegeven dat de Churchill Avenue onafhankelijk beter bekeken moet worden. Ik zal daar een motie over indienen, zodat iedereen daarover een heldere keuze kan maken. De minister heeft hier gewoon geen zin in. Dat is mijn conclusie. Het burgerinitiatief wordt hier door iedereen omhelst omdat het zo goed en zo prachtig is, maar uiteindelijk levert het de burgers die dat initiatief hebben genomen, helemaal niets op. Ik zal hier dus een Kameruitspraak over vragen, want volgens mij is daar echt nog wel tijd voor. Het Rijk steekt hier zelf ook gigantisch veel geld in. Dan kun je je er niet als een jantje-van-leiden van afmaken. Ik vind het erg jammer dat de minister deze handschoenen niet opneemt. Waar is zij bang voor?

De **voorzitter**: Ik dacht al dat er geen vraag meer kwam. Kan de minister de vraag heel kort beantwoorden?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Die vraag heb ik zojuist beantwoord, maar ik ben het er ook niet mee eens dat er niet eerlijk vergeleken zou zijn. Juist naar aanleiding van de motie van de Kamer hebben wij aan de provincie gevraagd om beide tracés goed te bekijken en goed te vergelijken. De provincie heeft dat gedaan en heeft daarvoor verantwoording moeten afleggen aan de Provinciale Staten. Er is dus democratische controle op geweest. Uiteindelijk hebben de Provinciale Staten dat besluit genomen. Ik vind ook dat je dat moet respecteren. Als dat u niet uitkomt en als u daarom vervolgens in dit gremium bekijkt of hier kan worden besloten tot een heroverweging, ben ik het daar gewoon niet mee eens. Ik betaal eraan mee omdat ik vind dat er een goede ontsluiting gerealiseerd gaat worden. Ook inhoudelijk ben ik dus meer voorstander van het een dan van het ander, maar de keuze heb ik door de provincie laten doen, evenals de vergelijking. Ik heb daarin dus niet mijn voorkeuren laten meespelen.

De heer **Verhoeven** (D66): Ik ben het wel eens met de minister; laat ik dat vooropstellen. Wij hebben gezegd dat wij een eerlijke keuze en een eerlijke vergelijking willen. In die eerlijke vergelijking heeft iedereen in ieder geval werk en tijd gestopt. In die zin heb ik mij ook nooit uitgesproken voor een van de twee varianten, maar alleen voor een eerlijke vergelijking. We kunnen natuurlijk steeds op allerlei punten bekijken of de vergelijking eerlijk is gegaan. Vooral bij de mensen die teleurgesteld zijn, zal daar altijd teleurstelling over zijn, maar los van alle details, afweegpunten, criteria en factoren, wil ik de minister aan het eind van dit blokje recht op de vrouw af de volgende vraag stellen. Stel dat de minister in de spiegel kijkt en zichzelf zou moeten afvragen of er een goede en eerlijke vergelijking is gemaakt en of de Kamermotie, die iedereen in de Kamer van belang achtte, echt op een goede manier is uitgevoerd; wat zou de minister dan zeggen?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik zou daarop zeggen: ja. Ik heb zojuist geprobeerd om nogmaals aan te geven – ik weet niet of u toen weer aanwezig was – dat ook ik, zelfs nadat ik een vergelijking had gekregen op basis van verkeerskundige gegevens, kosten, moeilijkheden en vergunningen, mijzelf heb afgevraagd of dit ook in het kader van de duurzaamheid gewenst is en of je in het kader van een duurzame ontwikkeling niet liever meteen een stuk stadsontwikkeling mee zou pakken, zoals vroeger bijvoorbeeld bij de Gaasperdammerweg is gebeurd. Uiteindelijk is de toegevoegde waarde van de RijnlandRoute ten opzichte van de Churchill Avenue voor mij doorslaggevend geweest. Ik heb daarom die bewuste keuze gemaakt. Dat kan alleen als je die twee goed kunt vergelijken.

De heer **Verhoeven** (D66): Dan nog even over het proces. De minister zegt terecht dat de provincie hiervoor verantwoordelijk is geweest, maar de signalen, geluiden en brieven hebben ook de minister bereikt. Ziet de minister op bepaalde onderdelen verbeterpunten om ervoor te zorgen dat zo'n vergelijking beter kan plaatsvinden als er in de toekomst weer burgerinitiatieven aan de orde komen? Wat is nou een van de dingen waarvan de minister zelf zegt dat dat inderdaad beter moet omdat het bij een aantal mensen in ieder geval geen goed gevoel heeft opgeleverd?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Een van de meeste complexe dingen met betrekking tot Elverding is de vraag of de inspraak goed genoeg is geweest. Zijn de burgerinitiatieven goed genoeg meegewogen of niet? Volgens mij hebben wij al eens in de Kamer gezegd dat je uiteindelijk een aantal trajecten moet evalueren die de afgelopen jaren aan de orde zijn geweest en de komende jaren aan de orde zullen komen. Hoe kun je er het beste voor zorgen dat het transparant en eerlijk gaat? Door voor alle varianten dezelfde methodieken te gebruiken: dezelfde rekenmethodieken, dezelfde modellen en dezelfde gegevens. Dat is volgens mij het meest essentiële om een burgerinitiatief en in dit geval een provinciaal initiatief – bij de discussies hier gaat het meestal om een rijksinitiatief – met elkaar te kunnen vergelijken.

De heer **Aptroot** (VVD): De VVD-fractie is het eens met de keuze van het provinciaal bestuur, omdat wij zien dat de variant Zoeken naar Balans voor de RijnlandRoute de enige duurzame variant is en de verkeersproblemen ook na 2 030 oplost. We hebben het gehad over de inpassing. De minister heeft gezegd dat zij positief staat ten opzichte van het onderzoek, inclusief de quick scan naar de boortunnel onder Voorschoten, het verlengen daarvan tot voorbij het spoor en eventueel ook een betere inpassing bij de Stevenshof en minder ruimtegebruik bij het Bio Science Park. Kan de minister nog iets meer dan daar positief tegenover staan? We betalen mee. Het is een provinciaal project, maar we kunnen meekijken en desnoods met expertise vanuit het ministerie en Rijkswaterstaat helpen, zodat dit echt goed wordt bekeken. Als wij met name in Voorschoten – daar ligt voor de VVD de prioriteit – kunnen komen tot een verlenging van de tunnel, hebben wij het immers echt helemaal perfect gedaan met elkaar.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik probeer te bekijken wat wij op dat punt kunnen doen, naast meekijken. Ik kan mij bijvoorbeeld voorstellen dat RWS kan helpen bij het aanbestedingstraject. We hebben daar natuurlijk veel meer ervaring mee. Daardoor kan uiteindelijk misschien meer budget worden vrijgespeeld om nog meer inpassingswensen te honoreren of om de best ingepaste versie eruit te kunnen krijgen.

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

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Als u het mij toestaat, ga ik naar een heel andere regio, namelijk Oost-Nederland. Er zijn een paar vragen gesteld over de Twentekanalen. Er is mij gevraagd naar knelpunten die er zouden zijn met betrekking tot het achterstallig onderhoud, maar er is ook gevraagd naar de sluis bij Eefde. Wat het achterstallig onderhoud betreft: wij zijn bezig met de aanpak van de sluis bij Eefde. We hebben een voorkeursbeslissing genomen voor een tweede kolk en we zijn bezig met een planstudie om de knelpunten van de Twentekanalen op te lossen. Ik verwacht dat die planstudie eind 2012 klaar is en dan neem ik ook daarover een voorkeursbeslissing. Het achterstallig onderhoud wordt in die afweging meegenomen. Dat kan dan pas, omdat je eerst moet weten welke voorkeursmaatregelen je gaat nemen voor de

gewenste opwaardering. Bij opwaardering voor grotere schepen heb je bijvoorbeeld langere damwanden nodig. Dat hangt allemaal met elkaar samen.

De PvdA-fractie vroeg of de aanpassing van de sluis bij Eefde überhaupt nodig is en had ook vragen over de inpassing hiervan. Ik heb begin dit jaar de voorkeursbeslissing genomen over de tweede kolk. Dat is nodig omdat er zeer lange wachttijden waren. Dat hebben wij allemaal kunnen zien toen de sluis vast bleef zitten en de schepen daarachter vast lagen. Dat maakt het vervoer over water in dat deel van het land minder betrouwbaar, terwijl wij juist proberen om het vervoer over water te stimuleren. Die tweede kolk leidt tot minder kwetsbaarheid en werd in het verleden volgens mij breed gesteund door de Kamer en in ieder geval door de sector en de decentrale overheden. Ja, niet iedereen kan op dit punt helemaal tevreden worden gesteld. Er zijn daar in de buurt panden waar dit vlak langs gaat, maar we proberen ook op dit punt zo veel mogelijk steun te verwerven bij de inpassing. We verwachten in 2013 projectbeslissingen te nemen.

De heren De Rouwe en Aptroot vroegen om met betrekking tot de N35 het tempo te handhaven en vroegen hoe het staat met de verkenning. Met betrekking tot de verkenning van de N35 Nijverdal-Wierden zijn wij vergevorderd met de regio. Ik heb ook de Kamervragen over het financiële tekort beantwoord. Een positieve mededeling is dat ik onlangs met de regio een inhoudelijke oplossing heb gevonden om het project goedkoper te maken. Daarmee hebben wij nog niet alle kruisingen ongelijkvloers. We hebben het financiële gat dus nog niet helemaal opgelost, maar dit maakt het wel mogelijk om tot een afronding van de verkenning te komen. Mijn doel is om dit najaar tot afspraken te komen, ook over het nog resterende tekort. Ik ben best bereid om nog iets te doen als ook de regio op dat punt nog een stapje neemt.

Mevrouw Kuiken vroeg of de N18 bij Haaksbergen wordt meegenomen in het planproces. Die wordt niet in het planproces meegenomen, omdat die niet nodig is voor het behalen van de projectdoelstelling. Het kost 7 mln. en het kan worden meegenomen als de regio het zelf wil financieren, maar dat levert dan wel wat vertraging op voor het totale project. Als dit een wens van de regio is, kunnen we daar dus altijd over praten, maar dit betekent dan wel iets voor het totale project.

Ben ik bereid om viersporigheid bij Elst niet onmogelijk te maken?

Uitbreiding van het station van Elst met een derde spoor lijkt volgens ProRail, de stadsregio Arnhem Nijmegen en Gelderland tot 2020 voldoende ruimte te bieden. De aanleg van een vierde spoor lijkt daarmee op dit moment niet nodig. ProRail is de mogelijkheden voor een derde spoor nu snel aan het onderzoeken. In het Lenteakkoord is 25 mln. opgenomen voor de regionale spoorknelpunten. Het traject Arnhem-Nijmegen is benoemd tot een van die knelpunten. Ik zou dus zeggen: laten wij nou eerst het derde spoor gaan doen. «Niet onmogelijk maken» gaat waarschijnlijk meer om reserveringsachtige zaken. Ik zal dat meegeven. Ik kan dat nu niet specifiek beoordelen.

De D66-fractie stelde een vraag over Arnhem-Oberhausen. Er is 21,6 mln. nodig voor de exploitatie van de infrastructuur Arnhem-Oberhausen. Zijn wij bereid om dit initiatief te ondersteunen? Zoals bekend is dit een regionaal initiatief voor een grensoverschrijdende treindienst. De financiering vindt dus voornamelijk vanuit de regio zelf plaats. Ik ben op dit moment in goed overleg. Indien noodzakelijk kan ik altijd bekijken of ik op dat punt iets kan doen, maar ik vind dat de regio eerst zelf moet aangeven of zij überhaupt bereid is om hiervoor te gaan betalen. ProRail heeft in opdracht van mijn ministerie een quick scan van het spoor Hengelo-Enschede uitgevoerd. Die is eind 2011 opgeleverd. Het is nu aan de regionale initiatiefnemers om op basis van die quick scan vervolgstappen te zetten. De regio moet de prioriteiten zelf bepalen. Het is een regionale verbinding. Ik heb begrepen dat de provincie tot nu toe geen

prioriteit geeft aan deze verbinding. Ik denk dus dat een goed gesprek ook daar van belang is.

Hoe zorg ik ervoor dat de risico's van de complexe verbouwing van het station van Zwolle en de overlast beperkt blijven? De situatie rondom Zwolle is zeer complex. Er is intensief contact met vervoerders, de regio en consumentenorganisaties. Ik heb met ProRail afgesproken dat I en M tijdig en regelmatig wordt geïnformeerd, zodat wij daarop kunnen sturen. Ik heb ProRail, net als bij andere belangrijke infraprojecten, ook niet toegestaan om zonder overleg met ons wijzigingen aan te brengen in de scope, de planning en het budget van het project. Ik stel dergelijke belangrijke en complexe projecten ook regelmatig aan de orde in mijn overleggen met de directeur. Ik heb dus al een paar keer met haar hierover gesproken. Zo proberen wij de overlast zo veel mogelijk te beperken.

Had ik de overbelastverklaring Zwolle-Herfte eerder kunnen zien aankomen? Ik heb begrepen dat dit te maken heeft met het feit dat er in de vorige zomer een ander plan was voor de aanpak van het station van Zwolle en dat het plan daarna is aangepast. Ik heb de Kamer al meerdere malen geïnformeerd over waarom dat zo is gebeurd. Een overbelastverklaring is een onderdeel van het reguliere proces van de totstandkoming van de dienstregeling. Bij de coördinatie en het verdelingsproces begin 2012 voor de dienstregeling van 2013 heeft ProRail terstond een overbelastverklaring afgegeven. Ik denk dat dit tussen de zomer van 2011 en januari 2012 – dat is volgens mij de periode waarop de vraag van mevrouw Wiegman betrekking heeft – misschien nog niet volledig zichtbaar was, omdat de gevolgen van de andere aanpak van het station van Zwolle nog helemaal zichtbaar moesten worden. Toen het uiteindelijk een onderdeel van het formele proces werd, is dit echter meteen – dat heet in dit soort gevallen: terstond – gedaan.

De A15 is al uitgebreid besproken in een AO. Daarover is ook al gestemd, maar toch zijn daar weer vragen over gesteld. Er zijn ook opmerkingen gemaakt over steun voor de verlegde variant. Mevrouw Kuiken wil toch nog graag weer iets van mij horen over combivariant 2. Naar aanleiding van de vorige bijeenkomst heb ik een voorstel ingebracht voor een verlegde en een verdiepte ligging. Groessen krijgt daarmee zekerheid over een significant betere oplossing, omdat de weg 100 meter verder komt te liggen. Met de combivariant komt de weg nog veel verder te liggen, maar het nadeel daarvan is dat de weg dan heel dichtbij Boerenhoek komt te liggen. Als je het ene wegdeel verplaatst van de ene buurtgemeenschap, gaat het vervolgens dus naar de andere buurtgemeenschap. Dat is het eerste knelpunt bij de combivariant. Het tweede knelpunt is dat er geen unanieme regionale voorkeur is voor de combivariant met een brug. Er zijn voorstanders van een combivariant met een tunnel, maar die was al afgefallen in het traject. Combivariant 2 laat de burgers ook langer in onzekerheid. Allereerst ontstaat vertraging in de aanbesteding en daarnaast ontstaat vertraging in de keuze. Dat is ook het verschil tussen de anderhalf jaar en de twee jaar: anderhalf jaar heeft betrekking op de start van de realisatie – dus: wanneer gaat de schop de grond in? – en tweeënhalf jaar heeft betrekking op de vraag wanneer voor de omgeving duidelijk is welke variant en scope het precies gaan worden. Dat heeft dus ook invloed op de combivariant, omdat die echt een ander tracé inhoudt. De combivariant kost ook meer aan proceskosten. Zowel de combi als de brugtunnel betekent ongeveer 30 mln. extra. Daarom wil ik als voorkeursvariant de verlegde en de verdiepte ligging inbrengen. Ik weet dat mevrouw Kuiken daar ook de vorige keer in geïnteresseerd was. Ik hoop dat mijn beantwoording over de combivariant haar uiteindelijk ook doet kiezen voor de verdiepte en verlegde ligging. Ik zal het de heer Monasch, die mevrouw Kuiken inmiddels heeft vervangen, niet aandoen om hem te vragen om daar namens haar alvast op te reageren.

Mevrouw Van Gent vroeg of ik bereid ben om de tol te verhogen voor een tunnel. Dat zou betekenen dat de tolopgave van ongeveer 282,5 mln. naar ongeveer 500 mln. moet. Afgezien van het feit dat ik een dergelijke grote belasting voor de weggebruiker onwenselijk vindt, is dat ook niet haalbaar, want dan moet je het tarief per passagier zo hoog maken dat er überhaupt geen gebruik van wordt gemaakt. Dat beoogt mevrouw Van Gent volgens mij ook, maar ik beoog dat niet met mijn beleid. Dat is het probleem.

Al met al hoop ik ook in de weken sinds het vorige AO samen met de omgeving een zo goed mogelijke oplossing gevonden te hebben voor de laatste problemen met betrekking tot de A15. Ook op dit punt zal natuurlijk niet iedereen voor 100% tevreden zijn, maar ik heb het gevoel dat wij hiermee de grootst mogelijke gemene deler hebben gevonden, waarmee ook snelheid betracht kan worden. De provincie betaalt immers eigenlijk vooral mee omdat zij wil dat wij dit project naar voren trekken. Het naar achter duwen van het project zou bij de provincie dus waarschijnlijk tot problemen leiden. Bovendien willen de omwonenden hiervan natuurlijk zo weinig mogelijk overlast hebben; de verschuiving van het tracé speelt daarop in. Ook de belangen van de toekomstige gebruikers zijn hiermee gediend, omdat wij nu eindelijk een besluit kunnen nemen over een heel belangrijk tracé, dat niet alleen de regio ontlast maar ook heel veel verkeer uit de dorpen haalt en uiteindelijk ook voor de goederen van de Rotterdamse haven een uitermate belangrijke verbinding is met het achterland. Voorzitter, als u het mij toestaat, ga ik nu door naar Noord-Nederland.

De **voorzitter**: Dat sta ik zeker toe.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: De heer De Rouwe begon met de gemeente Zuidwest-Friesland. Ik spreek het volgens mij nooit goed uit; de heer De Rouwe doet dat altijd een stuk mooier. Hij vroeg mij of ik met die gemeente kan kijken naar de brug in de A7. Hij had überhaupt enkele opmerkingen over bruggen in wegen. Ik stond vanmorgen voor een open brug van de provincie. Als je bij het Rijk alle bruggen weghaalt, zijn er dus nog steeds een heleboel in het land. Als ik het goed heb begrepen, gaat het om Bolsward en de brug aldaar in de A7. In dit traject is er, voor zover wij het nu zien, volgens de definitie geen bereikbaarheidsknelpunt. De door ons gehanteerde definitie is dat de reistijd in de spits meer dan anderhalf maal zo lang is als buiten de spits. Het vervangen van een brug door een aquaduct – dat is volgens mij de vraag die daar speelt – is wat mij betreft ook niet nodig, maar ik kan mij voorstellen dat wij, als de gemeente wil dat wij daar iets aan gaan doen en als zij dat wil realiseren, met haar daarover in gesprek kunnen gaan. Ik heb op dit moment geen budget voor projecten die niet uit onze knelpuntenanalyse naar voren komen, maar ik heb natuurlijk geen enkel bezwaar tegen meedenken met een ontwikkeling van de gemeente Zuidwest-Friesland, indien zij bereid is om die zelf te betalen.

De heer **De Rouwe** (CDA): De minister zegt dat er op dit moment geen knelpunt is in de bereikbaarheidsanalyses. Dat klopt. Wel zijn er vaak klachten over de leefbaarheid. Het ministerie heeft de afgelopen jaren al verschillende klachten gekregen van verschillende hierbij betrokken organisaties. Rijkswaterstaat heeft op zich welwillend meegedacht over hoe dit kan worden voorkomen. Nu de gemeente wel wil en wellicht ook de provincie iets wil omdat er iets verandert in het RSP-pakket en omdat zij toch wil investeren in infra, pleiten wij voor het bundelen van de krachten. Dat wil dus niet zeggen dat dit voor rekening van het Rijk moet komen. Dat vind ik niet reëel, maar je kunt met het oog op de komende jaren en de kosten van de bediening wel met elkaar om de tafel gaan zitten om dat op te tellen en te bekijken of er samen meer kan worden gedaan. Dat is de oproep. Ik weet dat de gemeente Súdwest-Fryslân op dit

moment onderzoek doet. Volgens mij wil het Rijk daar ook in participeren. Op dat punt zou ik gewoon steun willen vragen, want ik vind het volstrekt logisch om het nu niet over een blanco cheque te hebben.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Dat was ook vooral mijn uitgangspunt, want we gaan alleen maar moeilijkere tijden tegemoet. Ik zou eigenlijk in heel Nederland aan de slag willen met allerlei wensen en vragen, maar dat kan gewoon niet. U zegt dat u die bijdrage ook niet van mij vraagt; u vraagt mij om aan de tafel te gaan zitten om te bekijken of de budgetten die je niet meer zou moeten inzetten als je tot een andere ontwikkeling komt, misschien wel gebruikt kunnen worden. Zo interpreter ik het en Rijkswaterstaat kan daar samen met de gemeente Súdwest-Fryslân zeker naar kijken.

De **voorzitter**: Ik wijs er wellicht ten overvloede op dat wij nog tien minuten hebben voordat we met de tweede termijn zouden willen beginnen.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Dan ga ik verder in sneltreinvaart.

De vraag van de VVD-fractie over het naviduct verwijst ik naar de staatssecretaris, die volgende week een Deltadebat heeft over de Afsluitdijk. Zo gaat het extra snel.

De vraag van mevrouw De Caluwé over de sluis bij Delfzijl zal ik wel beantwoorden, want die vraag hoort wel hier thuis. Wij hebben al eerder gezegd dat er geen sprake is van een wachttijdprobleem, dat de provincie op basis van eigen onderzoek heeft aangegeven dat vanwege de negatieve MKBA een dergelijke uitbreiding niet realistisch is voor 2 030 en dat tegen die tijd gezien moet worden of een grote nieuwe sluis wenselijk is. Er zijn op dit moment dus geen nadere plannen voor vervanging.

De doelstelling met betrekking tot Harlingen en de Boontjes is dat de uitvoering van de verdieping in 2012 plaatsvindt. Er zijn nu nutsleidingen aangetroffen. We zullen dus aanvullende maatregelen moeten nemen. In 2012 wordt de drempel in het zuidelijk deel al wel verwijderd. De bevaarbaarheid neemt dan toe. Als we er met de nutsbedrijven uit zijn gekomen over de gasleidingen, zal in 2013 voor de gehele geul een oplossing gevonden moeten worden.

Ik ga nu over naar Zuid-Nederland, te beginnen met het ontstenen van de Maasoevers. Het MARIN-onderzoek over de invloed op de oeveraanpassing is in het najaar, in november, klaar.

De PvdA-fractie vroeg waarom de zeesluis bij Terneuzen nodig is en of wij daar niet te veel voor betalen. Ik vind een goede toegankelijkheid van de kanaalzone Gent-Terneuzen een gezamenlijk Vlaams/Nederlands belang. We hebben altijd gezegd dat wat ons betreft een kleine sluis voldoende zou zijn. België heeft altijd gezegd dat het een grote sluis wil. Vrij kort na mijn aantreden heb ik gezegd: laten wij het dan zo oplossen dat wij betalen voor een kleine sluis en dat België de meerkosten van de grote sluis betaalt. Zo is de deal tot stand gekomen. Ik denk dat Nederland daarmee een heel goede afspraak heeft kunnen maken met de burens. Er werd ook gevraagd naar het verband met andere dossiers. Ik zou eigenlijk willen zeggen: laten wij zelf altijd het goede voorbeeld geven door dingen niet met elkaar te verknopen en door gewoon op een ontwikkelingsgerichte manier met elkaar om te gaan.

Wanneer worden de afspraken over de trein Heerlen-Aken bekrachtigd? Ik ben in het kader van de nieuwe concessie voor het HRN met de NS een zware inspanningsverplichting overeengekomen voor het in samenwerking realiseren van deze verbindingen. De belangrijkste voorwaarden zijn dat de infrastructuur geschikt is en dat de kosten- en verantwoordelijkheidsverdeling tussen de NS en de buitenlandse vervoerder op de grens plaatsvindt.

Dan de stand van zaken met betrekking tot de VEZA-boog. Ik heb, ook naar aanleiding van de motie-De Rouwe, in het verleden aangegeven dat dat voor de periode na 2020 een mogelijk project is. Zo is het ook aangegeven in de SVIR. Zowel de Nederlandse als de Belgische capaciteitsanalyses geven daar op dit moment geen aanleiding toe. Ik weet natuurlijk dat dit voor Zeeland en voor Noord-Brabant aantrekkelijk is, maar ik herhaal dat je in het kader van de schaarste van te verdelen middelen niet alleen moet doen wat aantrekkelijk is maar dat je eerst moet doen wat gedaan moet worden. Dit is natuurlijk ook afhankelijk van de visie van de Belgische overheid. Ook die onderneemt op dit moment nog geen stappen. Dat betekent dat ik, vooral budgettair gezien, op dit moment ook zelf nog geen stappen zet, maar het project staat wel nadrukkelijk in de SVIR en kan dus niet vergeten worden tegen de tijd dat bij een volgend kabinet weer meer geld beschikbaar is.

Hoe staat het met de oplossing van het probleem met de trein tussen Breda en Antwerpen en is er al een alternatief? De eerste V52-treinen zijn, zoals bekend, recent in eigendom gekomen van de NS. Dat betekent dat zij nu aan het rijden zijn. Zodra zij definitief gaan rijden, stopt de Benelux-trein. Ik heb eindeloos pogingen ondernomen – ik zeg het een beetje zuchtend – om met mijn Belgische collega in gesprek te komen over een alternatief. Eerst was er een kabinetswisseling, maar nu zit er echt iemand en die is niet bereikbaar. Inmiddels heb ik de minister-president van ons land verzocht om de minister-president van de federale staat België daarop aan te spreken. Ik hoop dat naar aanleiding daarvan alsnog contact ontstaat. Ik heb ook mobiel ingesproken; ik heb alles geprobeerd. Nee, ik ben nog niet voor de deur gaan liggen in een slaapzak. Dat is de laatste variant, maar daar zou het inderdaad best nog van kunnen komen. De afgelopen tijd is heel goed gekeken naar de mogelijke nieuwe lijn tussen Breda en Utrecht. Mijn voorganger heeft daarover een brief toegezegd. De MKBA-studie is naar de Kamer gezonden. De spoorlijn vergt circa 4 mld. De kosten-batenverhouding ligt rond 0,05. Er is dus heel goed naar gekeken, maar het zetten van verdere stappen is, ook gelet op de resultaten van de uitgevoerde onderzoeken, op dit moment niet verantwoord.

Meerdere fracties hebben gevraagd of het Brabantse nachtnet in de concessie wordt opgenomen. Over de nieuwe vervoersconcessie spreek ik na het reces met de Kamer. In het akkoord met de NS over HSA en het hoofdrailnet wordt afgesproken dat het nachtnet in de Randstad onderdeel wordt van de vervoersconcessie. Daarnaast staat daarin dat een aantal treinen op vrijdag en zaterdag later gaan rijden. Dat betekent op een heleboel plekken dat er veel later nog treinen zijn naar de eerstvolgende intercitystations. De precieze uitwerking is nog gaande, maar in hoofdlijnen gaat het dus om de brede Randstad. Daaronder zitten ook Eindhoven en Roosendaal. Het specifieke Brabantse nachtnet blijkt nu alleen te kunnen bestaan dankzij de financiële bijdrage van de provincie, ook al is die omlaag gegaan en ook al zijn er nog steeds niet genoeg reizigers. Dat betekent dat ik die verbinding niet als een verplichting opneem in de nieuwe concessie. Als de provincie op enig moment besluit om haar bijdrage te beëindigen, zou de NS vervolgens met de verplichting opgezadeld zitten, zonder daarvoor de financiën te hebben. Dat acht ik niet gewenst, maar ik denk dat het goed is als de provincie en de NS hierover afspraken met elkaar maken. Dat kan ook. Volgens mij gaat het om een bijdrage van 0,35 mln. per jaar.

De heer De Rouwe heeft gevraagd naar de Efteling. Ik weet niet wat hij in deze vakantie met zijn kinderen gaat doen, maar als je in de Efteling al zo eindeloos in de file staat, is het inderdaad heel vervelend als je ook voor de Efteling eindeloos in de file moet staan. Ik ken de problematiek. Ik ben daarover met de regio in gesprek. Het gaat ook hier om een regionale weg, maar ik ben hierover dus in gesprek met de regio om te bekijken of daar een rijksrol in zit en of dat voor ons belangrijk is in het kader van de

bereikbaarheid van dat gebied. Ik ken de situatie dus, maar ik rond met Noord-Brabant eerst alle andere projecten netjes af die in de afgelopen periode binnen zijn gekomen, voordat wij aan de nieuwe wensen beginnen.

Hoe staat het met Heerlen-Aken? Samen met de provincie Limburg werk ik aan het verbeteren van die grensoverschrijdende spoorverbinding. ProRail en DB-net zijn alvast varianten aan het uitwerken, ook om te bekijken welke infrastructurele aanpassingen nodig zijn voor de vervoersvarianten. In 2012 worden die varianten al opgeleverd. Ik streef naar besluitvorming in de regio in 2013. Natuurlijk zijn de vervoersautoriteiten en de vervoerders daarbij belangrijk, maar ik heb begrepen dat in het nieuwe provinciale Limburgse programma ook voor dit soort grensoverschrijdend vervoer extra middelen beschikbaar zijn gekomen, ook al kan ik nog niet precies zien voor welke projecten.

Over Boxtel-Veghel ben ik in gesprek met de initiatiefnemers. De regio is op zoek naar mogelijkheden voor de financiering.

De Kamer is blij met de A2 Limburg. Klopt het dat de uitvoering start in 2020? We hebben afspraken gemaakt over de financiering. Nu worden de vervolgspraken gemaakt die worden neergelegd in een startbeslissing. Ik ben voornemens om die startbeslissing snel te nemen. Als het goed is, vindt de start inderdaad plaats in 2020. Dat is natuurlijk afhankelijk van hoe je dit met elkaar vorm gaat geven.

De **voorzitter**: Ter verduidelijking van de toezegging van zojuist: wanneer krijgt de Kamer de startbeslissing?

Minister **Schultz van Haagen-Maas Geesteranus**: Daar zal ik straks antwoord op geven. We hebben met elkaar de afspraken gemaakt en die moeten de regio en wij samen uitwerken. Ik zal even navragen op welke datum de startbeslissing genomen wordt.

Hoe is de aanpak in de Hooipolder? In mijn brief van april jongstleden heb ik de aanpak op hoofdlijnen geschetst. Daarbij heb ik aangegeven dat ik de Kamer in het voorjaar van 2013 verder zal informeren. Dat heb ik ook toegelicht in de beantwoording van nadere vragen van de Kamer. Zoals al gezegd, zie ik geen mogelijkheden voor een totale reconstructie, want bij een taakstellend budget van 695 mln. gaat het om ongeveer 200 mln. Dat betekent dat ik de doorstroming op de A27 onvoldoende zou kunnen aanpakken. Ik onderzoek nu welke mogelijkheden er binnen het budget zijn. Ik kom daar, zoals gezegd, in 2013 op terug.

In 2008 is de verkenning met betrekking tot de sluis bij Grave afgerond. Daaruit bleken geen knelpunten. Wij monitoren de situatie. Wij blijven overleggen met de regio, maar de wachttijden die ontstaan, worden met reguliere verkeersmaatregelen, zoals een ligplaatsenbeleid, aangepakt. Het laatste Brabantse punt is de btw-kwestie. Altijd, voor het hele land, geldt dat de ramingen en de bedragen inclusief btw zijn. Ik heb uit alle vragen begrepen dat dit punt uit één specifieke regio komt, maar dit is dus altijd het geval. De regionale bijdrage aan een rijksproject is dus gewoon inclusief btw. Dit is anders als wij bijdragen aan een project ten aanzien van de regionale infrastructuur, want dan heeft de regio de mogelijkheid om btw terug te vragen via het btw-compensatiefonds. Ik verwijs dit dus toch maar een beetje terug naar het gebied. Het gebeurt in het hele land zo. Het is dus niet een andere behandeling of een nieuwe behandeling ten opzichte van het verleden.

Nu kom ik bij de varia. Mevrouw Van Gent vroeg zich af of ik voldoende over de bezuinigingen heb gezegd en anderen vroegen zich af hoe ik de bezuinigingen van 200 mln. ga invullen. Volgens mij heb ik daar heel veel over gezegd. Ik heb zelfs aangegeven wat de bezuinigingen tot en met 2028 zouden betekenen. Volgens mij is er geen minister die zover doorkijkt. Daarbij gaat het om het bedrag van 5 mld. In de periode van 2014 tot en met 2028 gaat het om 300 mln. per jaar. Dat is meer dan het in

het Lenteakkoord genoemde structurele bedrag van 200 mln., omdat er – dat zeg ik uit mijn hoofd – in allerlei generieke taakstellingen ook nog ongeveer 160 mln. op het ministerie is gezet, waarvan een deel terechtkomt op het Infrafonds. In totaal gaat het om ongeveer 300 mln. en als je dat doorrekent, gaat het om 4,8 mld. tot 2028. Voor 2013 en 2014 gaat het om een apart budget, namelijk 430 mln. Daar zit ook die structurele 200 mln. in, naast een kasschuif van 230 mln. Dat laatste hoeft dus niet bezuinigd te worden; dat wordt doorgeschoven naar de twee jaren daarna. Ik heb het op het punt van de bezuinigingen dus niet bij die 430 mln. gehouden; ik heb het hele palet van de 5 mld. geschetst. Waarom vul ik dit wel in voor 2013 en niet voor 2014 en verder? Omdat ik er natuurlijk hartstochtelijk van uitga dat na de verkiezingen van 12 september een volgend kabinet die korting van 200 mln. ongedaan maakt. Om te voorkomen dat nu heel Nederland in de gordijnen wordt gejaagd, waarna vervolgens misschien blijkt dat dit voor niets is gebeurd, lijkt het mij niet alleen democratisch maar ook verstandig om hier even mee te wachten. Een tweede reden is dat de Kunduzcoalitie voor 2013 een specifieke verdeling heeft gemaakt: die bezuiniging mocht alleen gerealiseerd worden op de wegen en de vaarwegen. Voor 2014 en verder geldt dat natuurlijk niet. Ik heb er nu dus een budgettaire neutrale verdeling in gezet: over alle onderdelen evenveel. Dat betekent dat ik mijn opvolger ook vrijlaat om alsnog meer naar het water, naar de wegen, naar het spoor of wat dan ook te laten gaan. Ik denk dat mevrouw Van Gent dit juist heel netjes van mij zou moeten vinden.

Klopt het dat dit effect heeft op de waterwegen? Ja, dat klopt voor 2013, want ik heb alle planstudies voor de wegen en de waterwegen stil moeten leggen. Voor het spoor en het Deltafonds heb ik dat niet gedaan. Ik hoor naast mij gezucht en ik denk dat ik dit verkeerd heb gezegd; ik kom hier daarom straks op terug. Dit heeft dus effect op de programmering in 2013 van de wegen en de vaarwegen, maar ik kom hier straks nog op terug. Hoeveel minder files komen er door het afschaffen van de onbelaste reiskostenvergoeding? Dat wordt volgens mij op dit moment onderzocht. Wij zijn daarmee bezig en volgens mij kijkt ook het Planbureau daarnaar. Een groot deel van het verkeer is woon-werkverkeer. Er zullen dus zeker effecten zichtbaar zijn, maar ik heb daar nog geen cijfers over.

Ik zal mij nu direct even herstellen: voor 2013 zijn wij nog aan het bekijken welke planstudies wij gaan uitstellen. Wij zoeken naar de studies die het minst tot vertraging leiden.

Ben ik bereid om af te stappen van uitgewerkte bestekken en bij elk project een marktscan uit te voeren? Het is als element van Sneller en Beter reeds de standaard om te bekijken hoe de krachten en de innovativiteit van de markt zo goed mogelijk kunnen worden bereikt. Dat gebeurt in de brede verkenningsfase. Recente voorbeelden zijn de A2 bij Maastricht en het knooppunt Hoevelaken.

De ontwikkeling van internationale treinen mag niet stil liggen. Ik heb zojuist al iets gezegd over de verschillende grensoverschrijdende treintrajecten.

Worden wandelaars meegenomen in de MIRT-projecten? Nee, de projecten richten zich op de hoofdinfrastructuur. De belangen van wandelaars worden weleens meegenomen in het kader van de inpassing, maar niet als apart punt bij aanlegprojecten.

Enkele Kamerleden vroegen naar de ligplaatsvoorzieningen, bijvoorbeeld tussen Amsterdam en Lemmer. Is het mogelijk om die naar voren te trekken als er geld beschikbaar is? We pakken een aantal prioritaire ligplaatsknelpunten aan: op de Waal, bij Lobith, de Rijn-Scheldeverbinding, de Lek, de Merwede en de IJssel. Amsterdam-Lemmer volgt na 2020. Dat is minder prioritair en staat daarom later gepland. Als er meevallers zijn, kunnen wij altijd bekijken hoe die het beste kunnen worden ingezet, maar er zijn natuurlijk wensen bij alle projecten.

Zijn er meer knelpunten op het punt van beheer en onderhoud? Nee, zij worden integraal, op landelijk niveau, afgewogen voor de rijksvaarwegen. Daar is ook een integraal plan voor, ook voor het Noorden, inclusief de zijtakken, waar de heer Bashir naar vroeg. Daar is dit namelijk niet aan de orde, want de provincies hebben zelf de verantwoordelijkheid voor het beheer en het onderhoud op de zijtakken. Zij zullen daar dus het beheer en het onderhoud gaan doen. Voor het Harinxmakanaal en het Winschoterdiep heb ik daarover eind 2011 overeenstemming bereikt met de provincie.

Waarom is er nog geen toegankelijk overzicht voor het spoor? Zoals ik heb aangegeven in de kabinetsreactie op het rapport van de commissie-Kuiken, zal ik de inzichtelijkheid in de spoorartikelen in de begroting voor 2013 vergroten.

Tot slot de middelen uit het Lenteakkoord voor de vier lijnen en de vraag of de Crisis- en herstelwet nog werkt. Ik ga snel met Arnhem-Elst-Tiel, in 2013, en ik ga nog bekijken of de Crisis- en herstelwet verder kan helpen bij de snelheid van de genoemde projecten.

De **voorzitter**: Is er behoefte aan een tweede termijn?

De heer **Aptroot** (VVD): Ik heb geen behoefte aan een tweede termijn. Omdat wij allemaal een minuut spreektijd zouden krijgen, zou ik willen voorstellen om geen tweede termijn te houden. Ik heb immers van verschillende sprekers gehoord dat zij toch een VAO willen.

De **voorzitter**: Dat is een voorstel van de heer Aptroot.

De heer **Aptroot** (VVD): Mede namens collega Monasch.

De heer **Verhoeven** (D66): Ik vind het ook best.

Mevrouw **Wiegman-van Meppelen Scheppink** (ChristenUnie): Twee minuten in een VAO is altijd heel kort. Ik moet zeggen dat ik op een paar puntjes niet zozeer een motie overweeg, maar nog wel even wil doorvragen of nog even een bevestiging wil krijgen. Misschien kan dat nu toch nog mondeling gebeuren of misschien kan dat schriftelijk.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Dat had ik net willen voorstellen, want we krijgen volgende week het kerstregime of hoe het ook mag heten. Er is plenair echt nauwelijks tijd. Dat is dus vrij rampzalig. Als er nog een aantal vragen zijn, zou dat dus schriftelijk kunnen en dan kunnen wij volgende week het VAO doen en een aantal moties indienen. Ik zal dat zeker doen, onder andere over de RijnlandRoute.

De **voorzitter**: Ik stel een feitelijke vragenronde voor, naar aanleiding van de inbreng van de minister, met als uiterste inbrengstermijn 12 uur morgen. Ik constateer dat de leden daarmee instemmen. Daartoe wordt dus besloten.

We hebben de volgende toezeggingen genoteerd. In de herfst van 2012 wordt de Kamer geïnformeerd over de voortgang in het project A8/A9. De minister zal de Kamer begin 2013 informeren over de aansluiting Hoevelaken.

Voor 1 september 2012 ontvangt de Kamer een integrale verkeersstudie over de Nieuwe Westelijke Oeververbinding, waarin ook het kostenaspect wordt meegenomen.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Dat klinkt alsof het een geheel nieuwe studie is, maar het is een samenvoeging van alle zaken die er zijn, plus eventuele nieuwe dingen die nodig zijn naar aanleiding van de vragen van de heer De Jong.

De **voorzitter**: Wij passen het dusdanig aan. De heer De Jong heeft daar een vraag over.

De heer **De Jong** (PVV): Ik ga ervan uit dat de minister de knelpunten en de daarmee gemoeide kosten die ik in mijn inbreng naar voren heb gebracht, daarbij meeneemt.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus: Ja.

De **voorzitter**: Oké, bij dezen.

Eind 2012 stuurt de minister haar studie over het achterstallig onderhoud en de opwaardering van de Twentekanalen naar de Kamer.

Aan het eind van dit jaar zal de minister de Kamer informeren over de oplossing voor de N35. Als de regio meedoet, is zij bereid om meer bij te dragen dan nu het geval is.

De Kamer ontvangt de startbeslissing inzake de verbreding van de A2 in Limburg. Daarbij horen wij nog graag op welke termijn dat gaat gebeuren.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Met betrekking tot de A2 is de voorkeursbeslissing volgens mij genomen. Dat moeten wij uitwerken en dan krijg je een formele startbeslissing.

De **voorzitter**: Ik neem aan dat het duidelijk is voor de leden.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: De voorkeursbeslissing is genomen. Die is in de brief opgenomen. Dat is het formele moment voor de Kamer. Dat is dus eigenlijk een soort startbeslissing, ook al is het een andere term. Daarmee gaan wij aan de slag en de Kamer blijft van de voortgang op de hoogte. Dit is dus eigenlijk de startbeslissing. Excuses voor de onduidelijkheid.

De **voorzitter**: Akkoord. Wij zijn gekomen aan het einde van dit algemeen overleg. Ik dank de leden, de minister en uiteraard ook de toeschouwers.

Volledige agenda

1. Voortgang van het project N50 Ens – Emmeloord.

33 000-A-59 – Brief regering d.d. 02-02-2012
minister van Infrastructuur en Milieu, M.H. Schultz van Haegen-Maas
Geesteranus

2. Besluiten Rijnlandroute en HOV net Zuid-Holland Noord.

33 000-A-65 – Brief regering d.d. 16-05-2012
minister van Infrastructuur en Milieu, M.H. Schultz van Haegen-Maas
Geesteranus

3. Toezegging uit Algemeen Overleg MIRT 12-12-2011: plan van aanpak Social Return.

32 501-20 – Brief regering d.d. 26-04-2012
minister van Infrastructuur en Milieu, M.H. Schultz van Haegen-Maas
Geesteranus

4. Aanpak en planning A27 Lunetten-Hooipolder.

29 385-69 – Brief regering d.d. 25-04-2012
minister van Infrastructuur en Milieu, M.H. Schultz van Haegen-Maas
Geesteranus

5. Tweede Voortgangsrapportage Groot Project RRAAM en informatie Kruisstation Diemen.

31 089-92 – Brief regering d.d. 30-03-2012
minister van Infrastructuur en Milieu, M.H. Schultz van Haegen-Maas
Geesteranus

6. Aanbieding Ontwerp-Rijksstructuurvisie A4 Passage en Poorten en Inprikkers.

33 266-1 – PKB/Structuurvisie d.d. 15-05-2012
minister van Infrastructuur en Milieu, M.H. Schultz van Haegen-Maas
Geesteranus

7. Lijst van vragen en antwoorden over het project ZwolleSpoort en de bijbehorende buitendienststelling(en) van station Zwolle.

29 984-304 – Brief regering d.d. 27-04-2012
minister van Infrastructuur en Milieu, M.H. Schultz van Haegen-Maas
Geesteranus

8. Uitstel beantwoording vragen over de Buitendienststelling station Zwolle (29 984, nr. 283).

29 984-297 – Brief regering d.d. 21-02-2012
minister van Infrastructuur en Milieu, M.H. Schultz van Haegen-Maas
Geesteranus

9. Buitendienststelling station Zwolle.

29 984-283 – Brief regering d.d. 18-01-2012
minister van Infrastructuur en Milieu, M.H. Schultz van Haegen-Maas
Geesteranus

10. Wijziging Besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur en Besluit hoofdralnet.

29 893-134 – Brief regering d.d. 05-06-2012

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

11. Aanbieding rapportage van het Economisch Instituut voor de Bouw (EIB) naar de effecten van bezuinigingen in de infrastructuur.

29 385-70 – Brief regering d.d. 23-05-2012

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

12. Publieksrapportage Rijkswegennet.

33 000-A-68 – Brief regering d.d. 01-06-2012

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

13. Consequenties controversieel verklaren wegenprojecten.

33 000-A-69 – Brief regering d.d. 04-06-2012

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

14. Aanvullende informatie over de doortrekking van de A15.

29 385-72 – Brief regering d.d. 22-06-2012

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

15. Voorbereiding op het Algemeen Overleg MIRT van 28 juni 2012.

33 000-A-71 – Brief regering d.d. 21-06-2012

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

16. Lijst van vragen en antwoorden inzake het MIRT (33 000-A-31).

33 000-A-70 – Brief regering d.d. 21-06-2012

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

17. Lijst van vragen en antwoorden over de tweede voortgangsrapportage van het groot project RRAAM en informatie Kruisstation Diemen.

31 089-93 – Brief regering d.d. 19-06-2012

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

18. Voortgangsrapportage over Tracéwetplichtige projecten (tweede helft 2011).

29 385-71 – Brief regering d.d. 18-06-2012

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

19. Uitvoering van de motie van het lid De Rouwe inzake het achterstallig onderhoud van de Fries-Groningse kanalen (32 123 A, nr. 125).

33 000-A-67 – Brief regering d.d. 30-05-2012

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

20. Vlaams-Nederlands Besluit inzake zeesluis Terneuzen.

33 000-A-63 – Brief regering d.d. 19-03-2012

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

21. Voorkeursbeslissing sluis Eefde en Beatrixsluizen.

33 000-A-62 – Brief regering d.d. 27-02-2012

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

22. Afschrift brief aan de Regio Twente over de voortgang planstudie Twentekanalen.

33 000-A-61 – Brief regering d.d. 21-02-2012

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

23. Reactie op de brief van de vijf raadsfracties van de gemeente Amstelveen over de verbreding van de A9.

31 089-94 – Brief regering d.d. 25-06-2012

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