
Vergaderjaar 2012–2013

33 400 A

Vaststelling van de begrotingsstaat van het Infrastructuurfonds voor het jaar 2013

Nr. 93

VERSLAG VAN EEN NOTAOVERLEG

Vastgesteld 11 april 2013

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu heeft op 8 april 2013 overleg gevoerd met minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus en staatssecretaris Mansveld over **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,
Paulus Jansen

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

Voorzitter: Paulus Jansen
Griffier: Israël

aanwezig zijn twaalf leden der Kamer, te weten: Bashir, De Boer, Dik-Faber, Elias, De Graaf, Paulus Jansen, Klein, Kuiken, Ouwehand, De Rouwe Van Tongeren en Van Veldhoven,

en minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus van Infrastructuur en Milieu en staatssecretaris Mansveld van Infrastructuur en Milieu, die vergezeld zijn van enkele ambtenaren van hun ministerie.

Aanvang: 10.00 uur

De voorzitter: Ik open deze vergadering van de commissie voor Infrastructuur en Milieu voor het notaoverleg over het MIRT. Wij hebben er ruim tijd voor uitgetrokken, die wij overigens niet per se hoeven op te maken. Voordat wij beginnen, heb ik een paar praktische vragen. In principe komen de sprekers in het notaoverleg in de begrotingsvolgorde aan het woord, maar dat hoeft niet. Als de leden er geen bezwaar tegen hebben, kunnen wij ook de volgorde aanhouden waarin iedereen zit. Ik constateer dat daar geen bezwaar tegen is, dus dan gaan wij het zo doen. Mijn inschatting is dat wij uiterlijk 13.00 uur gaan schorsen voor de lunchpauze. Daarbij ga ik uit van ongeveer een uur voor interrupties voor de lunchpauze. Ik stel voor dat iedereen maximaal drie interrupties heeft in de eerste termijn.

Mevrouw Dik-Faber heeft aangegeven dat zij wat later is. Over een uur zal zij aankomen. Ik denk dat zij nog wel op tijd is voor haar termijn.

Dat gezegd hebbende, stel ik voor dat wij gaan beginnen. Er is een lijst met ruime spreektijden. Leden die daaraan behoefte hebben, kunnen hun spreektijd uit de eerste termijn opsparen voor de tweede termijn en andersom.

Als eerste geef ik het woord aan de heer Elias namens de fractie van de VVD. Ik neem aan dat hij zijn tijd zelf heeft verdeeld met zijn collega De Boer.

De heer Elias (VVD): Zeker. Ik zal nauwlettend meekijken bij de griffier en ik hoop ook dat hij bij interrupties stopt.

Voorzitter. De Kamer bespreekt vandaag slecht nieuws en goed nieuws. Het slechte nieuws is al meer dan uitgebreid besproken. Er wordt structureel 250 miljoen per jaar bezuinigd tot 2028. Dat is een politiek fait accompli waar wij nog de hele dag over kunnen doorzeuren of waar wij nu een dikke streep onder zetten. De VVD doet het laatste, temeer daar zij bij de behandeling van dit Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport – ik spreek het vandaag één keer voluit uit om het vanaf nu over het MIRT te kunnen hebben – wil vaststellen dat het de minister en de staatssecretaris gelukt is een zeer aanvaardbaar pakket op tafel te leggen. Wij hebben allemaal veel bestuurders op bezoek gehad en zijn het land ingetrokken voor werkbezoeken. Ik heb van veel van die bestuurders en politici gehoord dat zij het een prestatie van formaat vinden wat er nu binnen die context is geleverd. Zeker, er is een aantal projecten geschrapt, maar niet veel. En zeker, een aantal projecten begint later, maar ze beginnen wel. Er is ieder jaar, van nu tot 2028, bijna 5,5 miljard beschikbaar voor infrastructuur. Het is goed om dat naast alle oppositionele ketelmuziek, die ook vanmorgen weer luid klonk, verdraaid goed te blijven beseffen.

De voorzitter: Daar heeft de heer De Rouwe al een vraag over.

De heer De Rouwe (CDA): Laten wij dan maar naar die ketelmuziek gaan, zoals de heer Elias het noemt, want die staat natuurlijk in geen enkele

verhouding tot de ketelmuziek van de VVD voor de verkiezingen. Ik had met de VVD vele debatten, bijvoorbeeld bij transportondernemers en noem maar op, waar de VVD kwistig ronddeelde: geld, investeringen, behoud van infraprojecten. Ik snap dat de VVD het niet wil hebben over het slechte nieuws en dat een beetje wegdrukt, maar de vraag is: waar staan de beloftes van de VVD van voor de verkiezingen en hoe staat het met de realiteit van vandaag? De conclusie kan volgens mij alleen maar zijn dat de VVD haar ziel en zaligheid verkocht heeft, de weg kwijt is en nu staat voor een miljardenbezuiniging die compleet niet overeenkomt met welke uitspraak dan ook van de VVD voor de verkiezingen. Zou de VVD toch even daarop willen ingaan?

De heer **Elias** (VVD): Ik moffel helemaal niks weg en ik ben ook voor geen enkel debat bang. Dat weet de heer De Rouwe ook. Alleen heeft het weinig zin – dat vind ik, maar ik wil de heer De Rouwe graag antwoord geven – om iedere keer hetzelfde tegen elkaar te zeggen. Wat hij nu zegt, is letterlijk wat hij bij de begroting heeft gezegd en wat hij iedere keer in de pers zegt. Deels heeft hij gelijk. Wij hebben een compromis gesloten met onze coalitiepartner, de PvdA, en dit deed pijn. Toch verdedig ik dat compromis, ten eerste naar zijn uitwerking omdat het al met al heel behoorlijk uitpakt. Wij hebben wel een paar wijzigingsvoorstellen, niet onbelangrijk, maar al met al pakt het heel behoorlijk uit binnen die context. En ja, het land moest worden geregeerd. De VVD heeft niet 76 zetels. Als het CDA wat meer zetels had gehaald, hadden wij hier samen kunnen optrekken.

De heer **De Rouwe** (CDA): Dat kan vandaag nog steeds: VVD, CDA, misschien PVV, misschien andere partijen. De oppositie steekt de hand uit. De vraag die vandaag voorligt, is of wij moeten meegaan met bijvoorbeeld de absurde voorstellen om 250 miljoen structureel te bezuinigen, die op geen enkele manier bijdragen aan het financieel tekort, die alleen maar leiden tot extra werkloosheid en die leiden tot extra kosten omdat je onderhoud uitstelt. Mijn vraag is dus: is de VVD bereid om haar ketelmuziek van voor de verkiezingen vandaag en de komende week om te zetten in daden of laat zij echt haar oren hangen naar de PvdA?

De **voorzitter**: Ik hoor al wat herhaling en dat mag wat mij betreft wel een onsje minder als wij half zeven als eindtijd willen halen.

De heer **Elias** (VVD): De VVD is niet bereid om het met de PvdA gesloten regeerakkoord open te breken, omdat dat regeerakkoord voor ons buitengewoon belangrijk is om uiteindelijk Nederland economisch en financieel weer op de rails te krijgen. Ik begrijp dat de heer De Rouwe vindt dat die 250 miljoen niet zou moeten worden geschrapt. Ik blijf erop wijzen dat er nog 5,5 miljard per jaar over is en dat er ook nog een heleboel wel kan. Ik ben niet blij met die 250 miljoen die is geschrapt, maar daar hebben wij onze handtekening onder gezet omdat wij met onze coalitiegenoot een afspraak hebben gemaakt. En afspraak is afspraak voor de VVD.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Er blijft nog een heleboel over, zei de heer Elias. Er wordt nog 1,6 miljard extra bezuinigd door het niet doorvoeren van de prijscompensatie. Hoort dat ook bij de afspraken?

De heer **Elias** (VVD): Dat hoort bij het pakket dat is ingebracht in het sociaal overleg en dat overleg loopt nog.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Vindt de VVD dat die afspraak moet worden doorgevoerd?

De heer **Elias** (VVD): Ik ga niet vooruitlopen op de uitkomst van het sociaal overleg. Dat overleg loopt, zij het dat het wat mij betreft wat sneller zou mogen lopen. De brief van de minister van Financiën, de zogeheten Dijsselbloembrief, gaat daarover.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Ik vraag de heer Elias totaal niet om ergens op vooruit te lopen. Ik vraag hem gewoon naar zijn mening. Dat lijkt mij toch een heel gerechtvaardigde vraag. Normaal gesproken heeft hij die mening altijd snel klaar. Ik ben heel benieuwd naar zijn mening over de wenselijkheid van deze extra bezuiniging van 1,6 miljard.

De heer **Elias** (VVD): Er is de VVD zeer veel aan gelegen dat er een sociaal akkoord komt.

Het is van belang om te blijven beseffen dat wij bijna 5,5 miljard blijven uitgeven. Daarbij is ervoor gekozen om alle middelen te beleggen. De partijen die nu moord en brand schreeuwen dat er te weinig wordt geïnvesteerd, hebben wat de VVD betreft geen recht van spreken, omdat zij eind november tegen de motie-Elias/Kuiken hebben gestemd die zo'n maximale wegenplanning mogelijk maakte. Het is onheus om aan de ene kant geld niet vrij te geven en aan de andere kant moord en brand te roepen dat projecten niet doorgaan. Het is onbeschaamd om in de Kamer te zeggen dat je tegen projecten zult stemmen die nog wel doorgaan en buiten de deur tegen de bevolking te roepen dat die bezuiniging niet deugt. Dat is volksverlakkerij. Ik roep de partij die dat gedaan heeft, dan ook op om bij zinnen te komen en alsnog voor het vrijgeven van de nog wel beschikbare gelden te stemmen. Ik vraag u, voorzitter, daarom toestemming om al in deze termijn een motie in te dienen over dit punt. Ik doe dat in navolging van artikel 66, lid 2 van het Reglement van Orde.

De **voorzitter**: Ik kijk even of daar bezwaar tegen bestaat.

De heer **Bashir** (SP): Ik snap het nut niet van het indienen van een motie op dit moment. Ik verzoek de collega om tot de tweede termijn te wachten.

De **voorzitter**: Misschien kan de heer Elias even kort toelichten wat zijn argument hiervoor is.

De heer **Elias** (VVD): Het is een motie die zich meer richt tegen het optreden van de Kamer dan op de minister. Vandaar dat ik u verzoek om in overeenstemming met het Reglement van Orde die motie nu al te mogen indienen.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Wat het Reglement van Orde toestaat, staat het Reglement van Orde toe. Wellicht is de heer Elias geïnteresseerd in de mening van zijn collega's voordat hij een motie indient.

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik snap dat de frustratie van de VVD om allemaal dingen te doen die niet overeenkomen met de beloftes van voor de verkiezingen heel groot is. De motie zou kunnen gaan over de plunderactie van de VVD om het hele MIRT op te eten. De oppositie heeft gezegd dat dat totaal onverstandig is, omdat dat een kwestie zou zijn van over je graf heen regeren. Als de heer Elias dat debatje opnieuw wil voeren, dan stel ik voor om dat van zijn tijd af te halen. Ik vind het prettig om het nog een keer te doen, maar ik vind het ook volstrekt overbodig. Het onderstreept alleen maar de frustraties van de VVD op dit moment.

De **voorzitter**: Voordat ik anderen het woord geef, vraag ik de leden om aan het eind van hun inbreng een duidelijk ja of nee uit te spreken, zodat bekend is of zij akkoord gaan met het indienen van een motie.

Mevrouw **Ouwehand** (PvdD): Ik maak er geen bezwaar tegen, maar ik onderstreep wel dat het vermakelijk is om de VVD, die de dingen altijd wil doen zoals ze in de Kamer gebruikelijk zijn, deze noodsprong te zien maken.

De heer **Bashir** (SP): Eigenlijk heb ik er wel bezwaar tegen, maar ik zal er geen bezwaar tegen maken. Collega Elias wil niet eens naar andere collega's luisteren voordat hij een motie tegen ons gaat indienen. Ik ben benieuwd naar de tekst van de motie.

De heer **Klein** (50PLUS): De tekst van de motie kennen we niet. Ik begrijp dat het een soort fait accompli van de heer Elias is. Wij gaan daar natuurlijk niet over zeuren. Laten we maar zien wat eruit komt en dan schoffelen we het onder het gras.

Mevrouw **Kuiken** (PvdA): Het lijkt mij erg onnodig.

De **voorzitter**: U maakt er bezwaar tegen?

Mevrouw **Kuiken** (PvdA): Reglement is reglement, maar we kennen hier ook gebruiken. Het debat is net gestart.

De **voorzitter**: Voor alle duidelijkheid: het reglement zegt dat in eerste termijn een motie kan worden ingediend als de Kamer daar geen bezwaar tegen heeft. De Kamer bepaalt dus of de heer Elias een motie kan indienen.

Mevrouw **Kuiken** (PvdA): Sorry. Dan heb ik er wel bezwaar tegen.

De heer **De Graaf** (PVV): Ik heb er bezwaar tegen. Mocht een meerderheid hier geen bezwaar tegen hebben, dan verdient het alleen maar de kwalificatie «potsierlijk».

De **voorzitter**: Mij is nog niet volstrekt duidelijk of mevrouw Van Veldhoven voor of tegen is.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Ik ben van mening dat moties moeten kunnen worden ingediend nadat iedereen zich heeft kunnen uitspreken. Ik vind dit echt voor de troepen uit lopen. Ik snap dat het een leuk stuntje is van de heer Elias, maar, nee, dank u wel, liever later.

De **voorzitter**: Ik constateer dat de meerderheid van de Kamer er bezwaar tegen heeft dat de motie in eerste termijn wordt ingediend. Het gaat dus niet door.

De heer Elias vervolgt zijn betoog.

De heer **Elias** (VVD): Dat is buitengewoon jammer. In tweede termijn zal blijken dat er erg veel koudwatervrees is bij de overige leden. Bij het woord «potsierlijk», dat voor de VVD werd gebruikt, wil ik nog even verwijzen naar de hoofdelijke stemming die vorige week om 23.45 uur werd gehouden. Die lijkt mij een stuk potsierlijker dan het verzoek op dit moment om een normale, fatsoenlijke motie in te dienen. Ik kom er in tweede termijn graag op terug.

De minister heeft een zodanige keuze gemaakt dat slechts een beperkt aantal projecten wordt geschrapt, terwijl bij een aantal andere projecten de start met een of meer jaren wordt vertraagd. De VVD-fractie vindt dat een goede keuze. In het bezuinigingsvoorstel is ervoor gekozen om beheer en onderhoud buiten schot te houden; dat is ook een goede keuze. De bezuiniging wordt verder evenredig verdeeld over wegen, vaarwegen, openbaar vervoer spoor en regionaal en lokaal. Concreet betekent dit een

verdeling van respectievelijk 51%, 7%, 33% en 8%. De VVD-fractie onderschrijft die verdeling. In de gesprekken en onderhandelingen met de regio's zijn pakketten met projecten opgesteld. Daarbij zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd. Projecten uit het regeerakkoord worden onverminderd doorgezet: Blankenburgtunnel, Ring Utrecht A27 Amelisweerd, spoorwegbeveiligingssysteem ERTMS, overwegen, grensoverschrijdend spoorvervoer en het programma Beter Benutten.

De heer **De Graaf** (PVV): De heer Elias zei zojuist dat de Kamer zich niet zo druk moet maken omdat het meeste toch doorgaat; wij zouden ons op een rare manier gedragen, in de krant en dergelijke. Ik denk echter dat de pot de ketel verwijt dat hij zwart ziet. Is het niet de heer Elias die dit ondersteunt en die zelfs zegt «ik vind het een evenredige verdeling als 51% wordt bezuinigd op de snelwegen»? Ik dacht dat de VVD de asfaltpartij van Nederland was. Bij dezen kunnen we vaststellen dat dit niet meer het geval is. Dat is gewoon een dikke middelvinger naar de automobilist. De VVD roept wel in de media dat de A1 en het «karrenspoor» bij Nijverdal doorgaan, maar dat is mensen met een kluitje in het riet sturen. Ik zou graag een reactie van de heer Elias horen op mijn opmerkingen.

De heer **Elias** (VVD): Ik kom over beide projecten nog te spreken. De woordkeuze van mijn collega neem ik niet over.

De heer **De Graaf** (PVV): Dat is allemaal prima, maar daarmee heb ik geen antwoord gekregen. Ik hoor dat de VVD, de asfaltpartij, 51% wil bezuinigen op wegen. Is de VVD nog een asfaltpartij of is de VVD echt alleen nog maar de partij die windmolentjes prima vindt, die Nederland aan de groene stroom helpt die zwaar wordt gesubsidieerd en die, inderdaad, zwaar bezuinigt op snelwegen? Het is toch de automobilist die de treinreiziger sponsort? De VVD zet vol in op spoor. Waar is de VVD van voor de verkiezingen? Dat vroeg de heer De Rouwe ook al, maar we hebben nog steeds geen antwoord. Ik vind dat zeer teleurstellend.

De heer **Elias** (VVD): De feiten wijzen anders uit. Er wordt nog steeds 5,5 miljard geïnvesteerd in infrastructuur. Van de bezuiniging van 250 miljoen slaat de evenredige verdeling ook terug op asfalt. Dat vind ik vervelend en onprettig. Hier en daar zal ik in dit debat, als het mij gegeven is moties te mogen indienen, verzachtingen proberen aan te brengen, met name rond de N35 en de A1, maar om nu te doen alsof de VVD het programma waarin mobiliteit hoog in het vaandel staat, daarmee heeft losgelaten, dat is bezijden de waarheid en gaat tegen de feiten in.

De **voorzitter**: Ik geef het woord aan de heer De Graaf, voor een laatste nabrander.

De heer **De Graaf** (PVV): Voor het laatste wapenfeitje in dit blokje. Die 250 miljoen is een mooie manier om te vertellen dat er uiteindelijk 6,4 miljard plus de 1,6 miljard die mevrouw Van Veldhoven net noemde, wordt bezuinigd. We praten over in totaal 8 miljard euro, waarvan 51% op snelwegen. Er zitten hier gedeputeerden in de zaal die gekort worden op hun budget voor het aanleggen van regionale wegen. Ik noem de RijnlandRoute bij Leiden en Voorschoten. Daar gaan problemen ontstaan wegens die bezuinigingen en door het sociaal akkoord. De VVD zegt nog steeds, ondanks in totaal 8 miljard bezuinigingen: ja, oké, het is vervelend, maar we hebben nog steeds zo veel over. Ik heb het idee dat de kinderhand van de heer Elias gauw gevuld is, maar dat is mijn laatste constatering.

De **voorzitter**: Dat is een constatering. De heer Elias vervolgt zijn betoog.

De heer **Elias** (VVD): Ik stel vast dat de heer De Graaf doet alsof er geen economische crisis is die moet worden bestreden en opgelost. Hij steekt zijn hoofd maar verder in het zand, maar wij zullen de problemen proberen op te lossen.

Voorzitter. In de gesprekken met de regio's zijn dus die pakketten opgesteld. Er moest gekozen worden, dat klopt. Projecten om de robuustheid en de veiligheid van het wegen- en spoornet te verbeteren worden onverminderd doorgezet, zoals de A13-A16 bij Rotterdam en het doortrekken van de A15, de RijnlandRoute. Voor de overige projecten is het economisch rendement doorslaggevend. Dat wordt bepaald aan de hand van maatschappelijke kosten-batenanalyses, de MKBA's. De bijdrage van projecten aan doelen van de structuurvisie van het kabinet, de ambities en de opgaven uit de regionale gebiedsagenda's en de financiële bijdrage van de regio's zijn ook meegewogen in dat hele MIRT. Zo is een stelsel ontstaan dat al met al bepaald te verdedigen valt. Daarom onderschrijft de VVD deze uitgangspunten.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Ik ken de VVD gemiddeld gezien als een partij die goed op de centen probeert te letten. De heer Elias gaf ook al aan dat voor de overige projecten het economisch rendement leidend is. Waarom zijn er dan een paar projecten die buiten haken staan? Waarom is daar het economisch rendement niet leidend voor de VVD? Dan doel ik natuurlijk op het snel door willen met de A13-A16 in plaats van het burgerinitiatief een kans te geven. Is het voor een volkspartij zoals de VVD niet ook van belang om die burgerinitiatieven goed te behandelen? Het verhaal over de A27 kennen we. Waarom zet de VVD bepaalde projecten buiten haken en geldt niet overal het economisch rendement?

De heer **Elias** (VVD): Bij mijn weten zijn het economisch rendement, het doorrijden van het vrachtverkeer en het oplossen van het vanuit de logistieke hoek berekende probleem dat we tussen 750 miljoen en een miljard verliezen door vast te staan in files, doorslaggevend bij de gemaakte keuzes. Daar houden wij onverkort aan vast, maar over de specifieke projecten kom ik nog te spreken.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Het verbaast mij zeer dat de heer Elias dit zegt, want recentelijk is bekend geworden dat er bij de A27 nog helemaal geen MKBA is uitgevoerd. Hoe kan hij dan zeggen dat het economisch rendement ook bij het besluit over dat project leidend is geweest? Er is ook nog geen MKBA gemaakt voor het belangrijke burgerinitiatief van de Portwayvariant, dat een alternatief biedt voor de A13-A16, om deze te vergelijken. Kan de heer Elias aangeven waarom hij ook aan dat volksinitiatief geen fatsoenlijk gehoor wil geven?

De heer **Elias** (VVD): Het zijn combinaties van afwegingen, niet alleen maar MKBA's. Er is zo ongelooflijk veel papier vermorst aan de discussie over de A27 dat we er nu echt een keer mee moeten ophouden. De commissie-Schoof heeft onderzoek gedaan naar wat eerder onderzocht was. Dat is vorige week uitgekomen. Daar zullen we nog uitgebreid over spreken, maar we moeten een keer een beslissing nemen. We kunnen niet blijven traineren.

De heer **Klein** (50PLUS): Ik vond het deel van het verhaal van de heer Elias wel sterk toen hij aangaf een aantal zakelijke criteria te hebben, zoals veiligheid, economisch rendement, concurrentiekracht, verbeteren van de bereikbaarheid, leefbaarheid en de omgeving. Dat ga je allemaal wegen en dan ga je kijken hoe je die 250 miljoen ergens vandaan kunt halen. Is de heer Elias het met mij eens dat deze zakelijke manier van keuzes maken de juiste manier is voor de VVD?

De heer **Elias** (VVD): Dat is exact wat er in de plannen die wij vandaag bespreken, is gebeurd. Ongetwijfeld kun je hier en daar verschillende accenten zetten, maar we moeten ervan af dat wie de beste lobby voert of de hardst schreeuwende belangengroeperingen op de been kan krijgen, automatisch gelijk krijgt.

De heer **Klein** (50PLUS): Het is dan dus ook verstandig om ook de eerste kolom, namelijk meteen al vasthouden aan de afspraken uit het regeerakkoord, even opzij te zetten. Je moet juist zeggen: ik ga een zakelijke afweging maken tussen de verschillende projecten. In dat hele regeerakkoord is intussen al zoveel veranderd, dus laten we dat kolommetje dan buiten beschouwing laten en een zakelijke afweging maken. Zo kennen wij de VVD.

De heer **Elias** (VVD): We besparen vandaag veel tijd als we ervan uitgaan dat ik niet zal ingaan op alle vragen waarin de VVD wordt opgeroepen om het regeerakkoord open te breken. Ik wil er wel op ingaan, ik wil wel iedere keer opnieuw zeggen «afpraak is afspraak». Ik wil wel iedere keer opnieuw zeggen dat de VVD goed is voor haar handtekening, dat het hier en daar pijn heeft gedaan en al dat soort dingen meer, maar ik zal vandaag op geen enkel moment afwijken van wat er in het regeerakkoord is afgesproken. Klaar! Zelfs al zou ik dat zelf willen, ik ben daartoe door mijn fractie ook niet gemachtigd.

De heer **De Rouwe** (CDA): Dat laatste biedt perspectief, want dat heeft de VVD de afgelopen jaren keer op keer geroepen. Zij riep tijdens de verkiezingen «afpraak is afspraak». Zij riep dat ook toen het regeerakkoord werd geschreven. Inmiddels is het regeerakkoord al drie keer aangepast. Dus elke keer als de VVD roept «afpraak is afspraak», dan weten wij dat er wat te halen valt. Ik tel nu dus mijn zegeningen.

De heer **Elias** (VVD): Dat is leuk gevonden, maar het zal niet werken. Voorzitter. Ik vervolg mijn betoog. Ik was op het punt dat ik zei: er zijn ook enkele projecten geschrapt. Het betreft hier de N23, de zogeheten tweede kraal Noord-Holland, het aquaduct Schaster Rijnbrug over de A6, het stukje A67 Leenderheide-Geldrop fase 2, het zogeheten no-regretpakket A67, de studie naar het stuk N35 tussen Wijthmen en Nijverdal, de N50 Kampen-Kampen Zuid en een paar spoorprojecten waarover mijn collega De Boer het woord zal voeren. De overige projecten gaan onverminderd door of de start wordt enigszins vertraagd. Zoals gezegd, dat is relatief goed nieuws. De minister heeft deze forse bezuinigingsoperatie, wat er ook van een bepaalde kant wordt gezegd, op een begroting waar veel belangen meespelen, knap verwerkt.

Dat betekent dus ook dat we het eens zijn met de spelregels bij dit MIRT. Ik heb daar impliciet al iets over gezegd in reactie op een interruptie van de heer Rouwe. Wij zijn het eens met de opzet om tot regionale pakketten te komen en met het feit dat eventuele wijzigingen alleen binnen die pakketten kunnen worden aangebracht. Daarbij geldt dat meer geld voor het ene project betekent dat er binnen dat regionale pakket evenveel minder geld is voor een ander project. Hetzelfde geldt voor het ongedaan maken van de temporisering. Daar moet dan een ander project voor vertraagd worden. Ook hieromtrent geldt dat ik namens de VVD beide uitgangspunten steun.

Voordat ik overga tot het bespreken van een aantal specifieke projecten, heb ik nog een belangrijk punt namens onze fractie. Ik heb naast de afspraken uit het regeerakkoord over de Blankenburgtunnel en de ring Utrecht A27 nog vijf andere topprioriteiten voor de VVD benoemd: het doortrekken van de A15 naar de A12, A1/A6/A9 Schiphol-Amsterdam-Almere, A28/A1 knooppunt Hoevelaken, N35 Zwolle-Wijthmen-Nijverdal-Wierden-Almelo en A13/A16 Rotterdam. Dat heb ik bewust gedaan omdat

die projecten onbetwist bijdragen aan het verdienvermogen van Nederland.

Het is goed om te zien dat dit uitgangspunt vooral in de begeleidende brief van de minister centraal wordt gesteld. Het kan niet genoeg worden benadrukt: wij leggen die wegen niet aan als automobilistenhobby, wij leggen die wegen niet aan uit verkiezingsoverwegingen, wij leggen ze aan omdat het economisch goed is voor Nederland. Het is voor het beroeps-goederenvervoer essentieel dat het van de Tweede Maasvlakte via de Blankenburgtunnel en de A15 en de A12 kan doorrijden naar Duitsland. Dat steunt de economie. Ik beheer deze portefeuille nog bijna een jaar, maar ik ben nog steeds niet gewend aan de ontstellende naïviteit van vooral linkse partijen om dit gegeven niet onder ogen te zien. Of het zou bewuste en ideologisch gefundeerde blindheid moeten zijn! Al die belastingeuro's die collega's willen binnen harken en vervolgens vaak verbubelen, moeten toch eerst een keer ergens worden verdiend? Wegen verbeteren, verbreden en aanleggen is goed voor de economie. Het is meer dan van harte meegenomen dat dit fijn is voor autominnend Nederland, maar dat is niet de hoofddreden. De hoofddreden is namelijk het verdienvermogen van Nederland. In dat verband ben ik er namens de VVD-fractie buitengewoon verheugd over dat alle topprioriteiten die ik bij de begrotingsbehandeling namens mijn fractie heb genoemd, overeind zijn gebleven. Een hoop gaat door zonder vertraging en sommige punten worden vertraagd.

Met andere woorden: wij kunnen dit voorstel op grote lijnen steunen. Op drie belangrijke punten willen wij wijzigingen aanbrengen. Die punten zullen in de tweede termijn met moties worden beled, samen met de coalitiepartner, de PvdA. Dat betreft allereerst de A1. Vanaf 2020 loopt die buitengewoon belangrijke route van Rotterdam naar het Ruhrgebied vast, vooral rond Deventer, naar Azelo en vanaf Amersfoort. De regio legt bij elkaar ongeveer 140 miljoen op tafel om toch al in 2017 te kunnen beginnen. Ik vind dat wij vanaf hier een maximale poging moeten ondernemen om ervoor te zorgen dat dit werkelijk gebeurt. Het is geweldig hoezeer de regio meedenkt en over de brug komt. Dat verdient echt een constructieve opstelling vanuit Den Haag. Ik zal hier in de tweede termijn een motie over indienen, mede namens collega Kuiken.

Ook in Brabant is de provincie actief. Daar willen de bestuurders niet in de wielen worden gereden als zij met creatieve oplossingen bezig zijn voor de A59. Dat betreft de Oostelijke Langstraat, in de regio Waalwijk-Den Bosch. Wij als Kamerleden horen klachten over een gebrek aan medewerking van het departement van I en M en van Rijkswaterstaat. Voor ons is bijster moeilijk te beoordelen of regiobestuurders tegen conservatief denken en onwil vanuit Den Haag aanlopen of dat zij, omgekeerd, een zodanige ruimte claimen dat landelijke doelstellingen in gevaar zouden komen waarop die landelijke instanties juist behoren toe te zien. Dat is voor ons lastig om af te wegen. De regionale gebiedsontwikkeling kan zonder extra financiële middelen van het Rijk worden opgepakt als allerlei bestuurlijk op te lossen problemen die in de weg zouden zitten, met een experimenteerstatus te verhelpen zouden zijn; althans, dat claimt de regio. Dat wil mijn fractie graag ondersteunen, zeker als daar landelijk van te leren zou zijn.

Ik vraag ook nadrukkelijk aandacht voor de N35, de fameuze weg tussen Zwolle en Almelo, inmiddels al een aantal jaren succesvol geframed als «het karrespoor». De N35 is van groot belang voor de regio en draagt bij aan een goede oost-westverbinding tussen Zwolle en Almelo. Wij zijn blij dat in de brief van de minister van Financiën, de Dijsselbloembrief van begin maart, het stuk tussen Zwolle en Wijthmen weer naar voren is gehaald, zodat de schop daar in 2014 in de grond kan. Verder is het natuurlijk buitengewoon goed dat het stuk tussen Nijverdal en Wierden gewoon in de versoberde variant kan worden aangelegd, waarvoor twee keer 40 miljoen euro beschikbaar is. Ik wil hier graag een keer hardop

gezegd hebben dat dit door de inzet van de VVD-fractie in de Tweede Kamer overeind is gebleven. Ik zeg dit zo nadrukkelijk omdat mijn fractie zich er zeer aan heeft gestoord dat door collega's in deze Kamer, willens en wetens in strijd met de feiten, in de regio anders is beweerd. Zo behoren wij geen politiek te bedrijven.

De heer **Klein** (50PLUS): De heer Elias heeft drie moties aangekondigd. Als ik het goed heb begrepen, had hij die op grond van artikel 66 ook meteen kunnen indienen.

De heer **Elias** (VVD): Nee, die andere twee wil ik indienen na de reactie van de minister.

De heer **Klein** (50PLUS): O, gelukkig. U hebt drie projecten aangegeven waarvan u bijstellingen wilt. Geeft u daarbij ook meteen aan waar dat vandaan komt?

De heer **Elias** (VVD): Wat dacht u? Uiteraard. Daar moet dekking voor zijn. Die heb ik zojuist trouwens al gegeven door te zeggen dat ik instem met de gekozen systematiek dat er in de regio moet worden geschoven als je iets anders geregeld wilt hebben, maar er is dus dekking voor.

De heer **Klein** (50PLUS): Ik wacht de concretisering even af, want schuiven is mooi, maar het invullen van die verschuiving is nog mooier. Dat maakt immers duidelijk waar de VVD voor kiest.

De heer **Elias** (VVD): Het staat in die motie, maar ik wil het nu ook wel vertellen. Ik heb begrepen dat de versoberde variant tussen Nijverdal en Wierden niet voor twee keer 40 miljoen zou lukken. Er zou een tekort zijn van 20 miljoen, waarbij wordt gefluisterd dat men eruit zou zijn als de regio 10 miljoen neerlegt en het Rijk ook. Kan de minister dat bevestigen en wil zij daarbij nadrukkelijk meenemen dat zeer recentelijk is onderzocht of voor die laatste hobbel niet toch ook een goedkoper uitvallende variant zou kunnen worden ingezet? Ik krijg graag de toezegging dat die hobbel nu werkelijk genomen gaat worden, met als inzet maximaal 100 miljoen voor die sobere variant – misschien dus wat minder – en een fiftyfiftyverdeling tussen het Rijk en de provincie. Ik heb begrepen dat de financiering van dat laatste stukje al – voor de liefhebbers – in de groene stukken van het MIRT zit en dus al meegenomen zou zijn, maar daarover heb ik dus een vraag gesteld aan de minister.

De **voorzitter**: De heer Elias vervolgt zijn betoog.

De heer **Elias** (VVD): Dan is er nog het weggedeelte Wijthmen via Raalte naar Nijverdal. Daar is 5 miljoen voor een studie naar een echte oplossing geschrappt. Mijn fractie heeft begrepen dat ook hier de provincie Overijssel 10 miljoen op tafel zou willen leggen, wanneer althans die 5 miljoen vanuit het Rijk opnieuw kan worden ingezet, maar dan niet voor een papieren studie maar voor echt asfalt. Er zijn aantoonbare veiligheidsproblemen met die weg en op grond daarvan zal ik dus in tweede termijn een motie indienen. De dekking voor deze motie, Mijnheer Klein, wordt gevonden in het budget van Meer Veilig-3. Dat is een potje voor verkeersveiligheid van in totaal 40 miljoen.

Voorzitter, ten slotte vraag ik – als mij dat lukt – voor acht niet onbelangrijke punten uit het MIRT specifieke aandacht.

De ontsluiting van het vliegveld Twente. Het zou in mijn ogen van wijsheid getuigen om te bezien of het Rijk in ieder geval zo veel mogelijk faciliterend zou kunnen optreden als het om een afslag van de A1 gaat tussen Hengelo en Oldenzaal. Er wordt hard gewerkt aan een zogeheten business case en het Rijk zou om daar dat vliegveld te realiseren moeten

meewerken waar dat kan. Kort gezegd komt het erop neer dat de investeerder graag een zekere betrokkenheid van het Rijk wil voelen.

De heer **Bashir** (SP): De heer Elias wil het MIRT op acht punten wijzigen. Hij noemt echter alleen maar wegprojecten, over het spoor geen woord.

De heer **Elias** (VVD): Mijn collega De Boer voert het woord over het spoor.

De heer **Bashir** (SP): Zij komt dus met zo'n lijstje van spoorprojecten die geïntensiveerd moeten worden?

De heer **Elias** (VVD): Mevrouw De Boer kiest haar eigen inzet.

De heer **Bashir** (SP): Dan wachten we dat af.

De heer **Elias** (VVD): Bij het geschrapte project N23 tweede kraal is de provincie Noord-Holland erg creatief geweest bij het zoeken naar mogelijkheden om het project toch door te laten gaan. Zo is het idee geopperd om dit project te financieren uit eventuele aanbestedingsmeevallers elders in de regio, bij de A9 Badhoevedorp om precies te zijn. Is een dergelijke inzet van aanbestedingsmeevallers mogelijk binnen de regio? Hoe kijkt de minister daartegen aan? En ja, ik weet dat de minister voorzichtig is omdat ze ook tegenvallers moet opvangen, maar desalniettemin hoor ik graag haar reactie op de tweede suggestie van Noord-Holland dat het Rijk allerlei grondposities achter Assendelft om niet zou kunnen inbrengen. Dat zou de provincie – zo wordt mij verteld – veel geld schelen.

Het derde punt: het verbreden van de N33 bij Assen. Die verbreding zal tot mijn vreugde plaatsvinden in het kader van publiek-private samenwerking, de zogenaamde pps-projecten, waarbij ook het pensioenfonds ABP voor het eerst participeert in een infrastructuurproject in Nederland. Gezien de diepe zakken van de pensioenfondsen – in 2012 was het vermogen van een biljoen euro ruim gepasseerd – liggen hier wat mij betreft grote kansen. Ik wil dan ook van de minister weten of zij deze indruk deelt en welke rol zij voor de rijksoverheid ziet bij het steunen van pps in het algemeen en het benutten van pensioengeld bij infrastructuurprojecten in het bijzonder. Ook vraag ik speciale aandacht voor gewekte belangstelling bij verzekeraars in Nederland, ook bezitters van diepe zakken en daarom eveneens bepaald interessant als potentiële marktpartij.

Het vierde punt. Bij de A9 zou een aanzienlijk goedkopere variant mogelijk zijn bij het schrappen van de tunnel ter hoogte van Amstelveen. Hoe kijkt de minister daartegen aan. Zoals ik al zei, zijn wij als Kamerleden van alle kanten «belobbyd» voor dit overleg. Er zijn bestuurders die ons erop hebben gewezen dat er zeventien handtekeningen onder de deal van de A9/A10/A6-corridor staan en dat ze daarom als de dood voor precedentwerking zijn als er handtekeningen of projecten sneuvelen. Anderzijds lijkt er politiek draagvlak te zijn voor een aanzienlijk goedkopere oplossing bij Amstelveen. In deze barre financiële tijden is dat natuurlijk ook wat waard. Ten slotte bereikten mij ongeruste geluiden uit Flevoland, waar men vreest dat de aanpak van de A9 wellicht niet op tijd gereed is voor de Floriade. Graag een expliciete bevestiging van de minister dat men wel op tijd klaar zal zijn.

De **voorzitter**: Mijnheer Elias, uw collega heeft nu nog maar vier en een halve minuut spreektijd over. Ik weet niet of dat uw bedoeling is.

De heer **Elias** (VVD): Dat gaat helemaal goed, zeker als u die ene minuut die er te veel werd doorgeteld, er weer afhaalt.

Voorzitter, het vijfde punt. Veel zorgen bereiken ons vanuit de regio over het feit dat gedacht wordt dat de wet Houdbare overheidsfinanciën provincies en gemeenten verhindert om aan voorfinanciering te doen. Schriftuurgeleerden uit mijn eigen fractie ter zake verzekeren me dat die vrees ten onrechte is; ik heb een klein college EMU-saldo decentrale overheden mogen ondergaan. Ik wil de minister vandaag vragen om aan te geven dat de Wet Hof decentrale overheden inderdaad en anders dan wel wordt gedacht niet hindert in het voorfinancieren van infraprojecten. Dat lijkt mij voor het onderwerp dat we vandaag bespreken met het oog op de toekomst nogal van belang.

Het zesde punt is de eerder genoemde brief van Dijsselbloem. Deze brief bevat op pagina 7 een interessante tweede noot met een aantal benoemde projecten die onder die 300 miljoen extra voor 2014 kunnen vallen. Mijn vraag aan de minister is of ze vindt dat deze niet geoormerkt zouden hoeven zijn, dus bijvoorbeeld ook zouden kunnen worden ingezet voor delen van het «no regret»-pakket A67 in Limburg en Brabant of om de financiële pijn dan wel kasritmepijn die in Zuid-Holland optreedt te verzachten bij de voorfinanciering van de parallelstructuur Gouda en rond de RijnlandRoute.

Ten zevende is het project verzorgingsplaatsen in de MIRT-plannen van de minister minimaal een jaar naar achteren geschoven. Het zal op zijn vroegst in 2016 opgeleverd worden. Onderdeel van het project is een aantal parkeer- en verzorgingsplaatsen voor het vrachtverkeer op de A67. Kan het onderdeel verzorgingsplaatsen ook worden meegenomen in de 300 miljoen?

Over de verdeling van de financiering van lokale en regionale ontsluitingen – mijn achtste en laatste punt – heb ik een algemene vraag. Gemeenten en regio's stellen verkeersplannen op en doen aan gebiedsontwikkeling. Daarin staan ook de gewenste ontsluitingen op rijkswegen. Momenteel wordt veelal het initiatief genomen vanuit het Rijk, maar dat zou je net zo goed vanuit de gemeenten kunnen initiëren, die het dan in hun grondexploitaties kunnen opnemen. Uiteraard blijft het Rijk verantwoordelijk voor het rijkswegennet, maar is het een idee om deze lokaal en regionaal gewenste ontsluitingen, als dat mogelijk is, via grondexploitaties mede te financieren? Uiteraard moet daarbij goed worden bekeken wat haalbaar is.

Tot zover het MIRT. Over de A27 en de commissie-Schoof, ook op de agenda, kan ik kort zijn. De besluitvorming is «juist en afdoende geweest», de alternatieven zijn «terecht afgefallen», terwijl de variant met tweemaal zes rijbanen «onvoldoende veilig» is. De minister kan dus aan de slag. Van belang vindt mijn fractie in hoge mate tevens de conclusie van dit onafhankelijke onderzoek dat besluiten zijn voorbehouden aan bestuurders en politici en dat belangengroeperingen de spelregels beter moet worden voorgehouden. Neemt de minister deze laatste en voor de VVD zo belangrijke aanbeveling over?

Wij geven de komende vijftien jaar 5,5 miljard euro per jaar uit aan infrastructuur. Dat is goed voor onze economie en voor de bereikbaarheid en mobiliteit in ons land. De motie die ik wilde indienen, was daar ook op gericht.

De **voorzitter**: Dank u wel. Mevrouw De Boer heeft, tenzij zij wat tijd uit de tweede termijn van de heer Elias kan lenen, nog anderhalve minuut. Ik neem aan dat de VVD-fractie dat zelf verdeelt.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Er moeten nog wat moties worden voorgelezen in tweede termijn, dus ik zal er staccato doorheen gaan.

De **voorzitter**: Voordat ik mevrouw De Boer het woord geef, meld ik dat mevrouw Van Tongeren vandaag verhinderd is. Een aantal zaken van de

GroenLinksfractie zullen door de heer Bashir naar voren worden gebracht. Ik neem aan dat hij daarbij zelf aangeeft om welke punten het gaat. Het woord is aan mevrouw De Boer.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Voorzitter. Ik zal het kort houden. Havens en de zeevaart zijn ontzettend belangrijk. De Tweede Maasvlakte is een van de belangrijkste motoren van de economische groei van Nederland. Zeehavens moeten letterlijk en figuurlijk de ruimte hebben en houden. Ook hebben ze belang bij de Crisis- en herstelwet. Ziet de minister mogelijkheden om maximaal gebruik te maken van de cofinancieringsmogelijkheden uit de Europese TEN-budgetten? Ten aanzien van dat laatste noem ik een concreet voorbeeld, namelijk de sluis van Eefde in het Twentekanaal. Ten behoeve van de sluis is geld gereserveerd voor een tweede kolk. Hier wordt echter al een tekort verwacht van 6 miljoen euro, doordat geen rekening is gehouden met achterstallig onderhoud. Hiervoor is geld beschikbaar binnen het Europese TEN-budget, namelijk 13 miljoen euro. Kan de minister dit bevestigen? Is het dan ook mogelijk dat ondertussen wordt doorgegaan met de voorbereidingen van de werkzaamheden hier?

Ik had nog een aantal sluizen willen noemen, maar ik houd het kort. Sluizen zijn natuurlijk heel duur. Gelukkig wordt er ook een aantal ligplaatsen en overnachtingshavens aangelegd. Echter, dat zou nog best iets meer kunnen. Het is in feite klein bier, om het maar eens financieel te benoemen. Ziet de minister nog ruimte om de resterende ligplaatsen voor de scheepvaart aan te leggen?

Vanuit de weg- en waterbouwwereld heeft mij een signaal bereikt, in aansluiting op wat mijn collega al zei, over de 5 miljoen die niet moet worden ingezet voor planvorming maar juist voor het maken van asfalt. Ondanks alle goede politieke bedoelingen gaan nog te vaak te veel geld en tijd verloren in de plan- en ontwerpfase van waterbouwkundige werken, alvorens er daadwerkelijk wordt gebouwd. Naar schatting meer dan de helft gaat in het voortraject zitten. Hoe dan ook pleiten de waterbouwers ervoor dat de overheidsopdrachtgevers zichzelf strenge normen opleggen voor een effectieve en efficiënte inzet van iedere euro die wordt besteed aan waterwerken. Kunnen we niet meer doen met minder geld, zo vraag ik met klem?

Dan het spoor. In Oost-Nederland komt één extra goederenpad in plaats van twee. Dat wordt onderzocht op de IJssellijn-Twentelijn. De m.e.r. daarover kunnen wij in mei verwachten. Mijn vraag is, of wij voldoende armslag houden om een tweede treinpad aan te leggen, met de daarbij behorende maatregelen tegen geluidsoverlast.

De verdubbeling van het spoor Venlo-Aken is voor mijn fractie erg belangrijk. Wij horen er verschillende dingen over. Er zijn twee fases. Met de uitvoering van de eerste fase kan worden begonnen. Moet er voor de tweede fase eerst duidelijkheid zijn over de resultaten van de eerste fase? Of is het precies omgekeerd, in de zin dat er nu al duidelijkheid moet zijn verkregen over de tweede fase, voordat met de eerste fase kan worden begonnen? Er zijn verschillende invalshoeken en ik wil heel graag weten of een besluit over de tweede fase inderdaad nu al nodig is, om de eerste fase te kunnen uitvoeren.

De heer **De Rouwe** (CDA): Het moest in 90 seconden, dus ik kan mij voorstellen dat er iets vergeten is. Mijn vraag aan mevrouw De Boer is: is de heer Verheijen nog lid van de VVD-fractie?

De **voorzitter**: Dat lijkt mij een vraag voor de ledenadministratie van de VVD, maar misschien weet mevrouw De Boer het ook wel.

Mevrouw **De Boer** (VVD): De heer Verheijen is nog lid van de VVD-fractie. Ik zal het even nagaan.

De heer **De Rouwe** (CDA): Dan hoop ik in tweede termijn te horen of het echt klopt dat hij nog lid is. In de media heeft hij namelijk – om de woorden van de heer Elias te gebruiken – «geroeptoeterd» dat er door de VVD 18 miljoen beschikbaar zou worden gesteld voor de verdubbeling van het spoor naar Aken. Ik hoor nu alleen maar wat administratieve vraagjes, in de trant van: hoe zit het ermee? Daarom mijn vraag: gaat de VVD eventueel een motie van het CDA steunen om datgene te doen wat de heer Verheijen – kennelijk nog steeds uw partijgenoot – heel duidelijk in de regionale media heeft gezegd, namelijk dat er 18 miljoen beschikbaar wordt gesteld voor het spoor tussen Heerlen en Aken?

Mevrouw **De Boer** (VVD): Als u goed had geluisterd, zou u weten dat ik heb gezegd dat de VVD-fractie erg voor de verdubbeling van het spoor is, ter verbetering van de spoorverbinding tussen Venlo en Aken. Wij hebben wel een aantal vragen. De kwestie die nu voorligt is deze. Er is 80 miljoen euro beschikbaar in het potje internationale spoorverbindingen. Willen wij op dit moment al 18 miljoen oormerken voor de spoorlijn Venlo-Aken, vooruitlopend op allerlei zaken die nog in de eerste fase moeten gebeuren? Of is het inderdaad zo dat eerst de eerste fase naar tevredenheid moet zijn uitgevoerd, voordat wij dit bedrag van 18 miljoen gaan oormerken? Daarover bereiken mij verschillende signalen. Daarover wil ik heel graag duidelijkheid hebben. Inderdaad hebt u het goed gelezen in de pers: wij zijn voor de verdubbeling van de spoorlijn Venlo-Aken. De vraag is alleen hoe wij dat gaan doen en in welke fases wij het geld gaan oormerken.

De heer **De Rouwe** (CDA): Het gaat om 18 miljoen. Ik stel in ieder geval vast dat de woorden van de heer Verheijen geen enkele waarde hebben, want in in het bericht staat letterlijk – ik heb het ook gehoord op de radio – dat de VVD een motie indient over de 18 miljoen. Ik stel nu vast dat dit voor de bühne in Limburg was, want nu het erop aankomt worden er alleen technische vragen gesteld over de volgorde waarin het zou moeten, en daarna zien wij wel weer verder. Daar kopen wij helemaal niets voor, is mijn conclusie.

Mevrouw **De Boer** (VVD): De heer De Rouwe is wel heel voorbarig. Wij hebben niet voor niets een debat vandaag. Anders hoeven wij het debat helemaal niet meer te voeren. Zojuist is gebleken dat het nogal lastig is om een motie in eerste termijn in te dienen. Ik wacht netjes op de tweede termijn.

De heer **Bashir** (SP): Eigenlijk is mijn vraag overbodig, omdat de VVD-fractie van de 19 minuten spreektijd maar 90 seconden aan spoor heeft gewijd. Toch stel ik mijn vraag aan mevrouw De Boer. Er wordt per jaar 250 miljoen bezuinigd. Dat gaat ook ten koste van het spoor, de wegen en de binnenvaart. Nu is er opeens eenmalig 300 miljoen beschikbaar, maar dat gaat volledig naar de weg. Mijn vraag aan mevrouw de Boer is: is de VVD nog wel een spoorpartij? De heer Elias heeft wel eens tegen mij gezegd: «wij zijn ook graag een spoorpartij. Ik gun jullie dat voorrecht niet, wij willen ook graag een spoorpartij genoemd worden.» Dan wil ik het ook graag terugzien in daden. Wij gaan nu al zeuren over 18 miljoen voor een heel mooie verbinding Venlo-Aken. Laten wij nu eens gewoon doorpakken en doorzetten. Dan kan de VVD terecht zeggen dat zij een spoorpartij is.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Die 250 miljoen is ons een doorn in het oog, maar daar is mijn collega Elias al voldoende op ingegaan. Ik weet zeker dat, als de SP het meer voor het zeggen zou hebben in dit land, er helemaal niets meer overbleef om te investeren, laat staan in asfalt, maar misschien ook helemaal niet in spoor. Wij hebben er inderdaad voor

gekozen om het geld direct in te zetten voor projecten die ook direct kunnen worden uitgevoerd. Dat is bij spoorprojecten op dit moment niet het geval.

De heer **Bashir** (SP): Die projecten zijn er wel. Er is net gediscussieerd over Venlo-Aken, dus er zijn wel projecten die meteen kunnen worden opgepakt. Er kan ook worden geïnvesteerd in onderhoud. Dat is ook achterstallig. Hier en daar wordt er op projecten – ik noem OV SAAL – flink bezuinigd. Mijn vraag blijft: waarom wordt er met een verdeelsleutel gewerkt indien er bezuinigd moet worden, terwijl al het geld, als er vervolgens geïnvesteerd kan worden, in één keer naar de wegen gaat? Waarom is die oneerlijke keuze gemaakt?

Mevrouw **De Boer** (VVD): Nogmaals, om projecten direct in gang te zetten, zodat ook de Nederlandse economie daar direct iets aan heeft, in plaats van wachten op projecten die helaas pas over een paar jaar uitgevoerd kunnen worden. Om nog even terug te komen op Venlo-Aken, stel ik een vraag aan de minister. De heer Bashir stelt dat we die 18 miljoen misschien direct daarvoor kunnen inzetten. Dat is niet het geval. We moeten eerst de eerste fase doorlopen en dan de tweede. Mijn vraag is of die fases met elkaar verbonden zijn en of het noodzakelijk is dat we het geld ervoor oormerken om de eerste fase uit te kunnen voeren. Dat zijn voor mij belangrijke vragen. Daar wil ik vandaag wel een antwoord op.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Ik heb even getwijfeld, omdat dit mijn laatste interruptie is, maar de ontzettende nadruk die door de VVD nu wordt gelegd op projecten die direct kunnen worden uitgevoerd, roept bij mij een vraag op. Er zijn projecten die direct kunnen worden uitgevoerd en die op de prioriteitenlijst stonden, maar die inmiddels geschrapt zijn. Nu is het potje van Dijsselbloem een soort samenvatting van allerlei projecten die niet allemaal direct kunnen starten. Er staan immers ook projecten bij die pas na 2018 zullen starten. Is de VVD het met mij eens dat bijvoorbeeld de vrije kruising bij Arnhem, die heel erg belangrijk is voor de hele regio daar, of een aantal projecten die wel op de prioriteitenlijst stonden, eerder thuishoren in dat potje van Dijsselbloem? Daarover zal D66 moties indienen en ik hoop heel erg dat de VVD, juist met het oog op de snelle uitvoerbaarheid, die moties zal willen ondersteunen.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Ook wij onderstrepen het belang van die kruising bij Arnhem. Wij zijn het vandaag niet oneens over de noodzaak van projecten die eigenlijk allemaal worden benoemd in het MIRT. Bezuinigingen noodzaken ons alleen tot het maken van scherpe keuzes. Dat is niet altijd leuk. Het feit dat er een goederenpad geschrapt is, maakt deze kruising minder noodzakelijk. Dat wil niet zeggen dat we daar in de toekomst nooit meer over komen te spreken, maar nu moeten we daar scherpe keuzes in maken.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Ik probeer juist te kijken naar die scherpe keuzes. Voor de projecten die ik voorstel, heb ik een concrete dekking. Ik zeg: doe niet de projecten uit het Dijsselbloempotje van na 2018, maar ga nu voor projecten die al prioriteit hadden en die we snel kunnen uitvoeren. Dan zie je dat bijvoorbeeld die vrije kruising een project is dat niet alleen van belang is voor het goederenvervoer, maar ook voor het regionale vervoer en voor een stabiele IC-verbinding. Een aantal andere projecten die in eerste instantie geschrapt waren, kunnen dan ook meteen starten. Ik noem onderaan Eindhoven de A58. Als ik straks moties daarover indien, vraag ik de VVD-fractie nadrukkelijk om er heel goed naar te kijken of die projecten prioriteit kunnen krijgen als er geld te investeren valt. We hebben het immers niet alleen over de bezuinigingen vandaag,

maar ook over de 300 miljoen die extra geïnvesteerd kunnen worden. Wil de VVD toezeggen om heel goed ernaar te kijken of de projecten die eerst geschrapt waren, waaronder dus die kruising bij Arnhem, toch weer voorrang kunnen krijgen?

Mevrouw **De Boer** (VVD): Volgens mij kent mevrouw Van Veldhoven mij een klein beetje. Natuurlijk zal ik heel serieus kijken naar de moties die de collega's hier vandaag indienen, net zo goed als zij misschien ook serieus wil kijken naar de moties die wij gaan indienen.

De **voorzitter**: Daarmee is mevrouw De Boer aan het einde van haar termijn gekomen en geef ik het woord aan de heer De Rouwe namens de fractie van het CDA.

De heer **De Rouwe** (CDA): Voorzitter. Problemen oplossen, de crisis oplossen, de economie weer aan de praat krijgen: dat waren termen die hier net over de tafel vlogen. Ik heb ze maar opgeschreven, omdat ze mij mijn wenkbrauwen deden fronsen. De enige reden dat wij dit MIRT-overleg vandaag hebben, is het gestuntel met de inkomensafhankelijke ziektekostenpremie. Het kabinet had aanvankelijk in lijn met het voorgaande kabinet heel wijs besloten om infra te ontzien, juist omdat de infra nodig is om Nederland weer aan het werk te krijgen en om de positie van Nederland internationaal te versterken. We hebben echter allemaal de blamage meegekregen van het aangepaste regeerakkoord, waarbij de VVD met de staart tussen de benen een voorstel moest terugtrekken. Erger nog is dat ze als gijzelingsgeld of aflossing aan de PvdA een kwart miljard structureel moest gaan betalen vanuit het Infrafonds. Een heel gekke kasschuif, die vanuit infra naar sociale projecten moet gaan. Het is nog maar de vraag wat het gaat worden. Dat weten we nog niet. De enige reden waarom wij hier vandaag zitten, is dat er bijna 4 miljard even bij infra is weggehaald voor sociale projecten.

Laat ik met de deur in huis vallen: dat is een ongekend slecht voorstel. Op die manier help je de werkgelegenheid namelijk om zeep, komen heel veel mensen zonder baan te zitten en stimuleer je de werkloosheid. Dat is de omgekeerde wereld. Ik hoopte vandaag van de heer Elias te horen dat hij die weg niet wil inslaan, maar kennelijk is de VVD de weg kwijt. Wij steunen dat compromisje tussen de PvdA en de VVD dan ook niet. Het CDA houdt vast aan de investeringen die wij met elkaar hebben afgesproken. Sterker nog, de minister heeft de afgelopen jaren met heel veel regio's goede afspraken gemaakt, waarbij vaak cofinanciering aan de orde was.

Ik zag tot overmaat van ramp dat er nog eens 1,6 miljard van minister Dijsselbloem bij kwam. Het leek eerst heel mooi. Er werd een cadeautje van 300 miljoen gegeven om de werkgelegenheid te stimuleren. Toen was dat argument er in een keer wel. Toen de Kamer doorvroeg – hoe zit dat eigenlijk? – kwam er nog een rekeningetje van 1,6 miljard uit. Het is dan ook niet vreemd dat EVO en TLN het Infrafonds inmiddels een plunderpot noemen. Ik voorspel dat deze plunderpot in de toekomst een blunderpot wordt, omdat wij alleen maar problemen creëren: meer werklozen, een slechte concurrentiepositie op de weg, het spoor en het water, en veel achterstallig onderhoud, dat wij straks dubbel en dwars mogen terugbetalen. Dan heb ik nog niet gesproken over de slachtoffers vanwege de verkeersveiligheid, de vele mensen die hun baan kwijtraken, noem maar op. Ik wil graag van de minister weten hoe het zit met die 1,6 miljard van minister Dijsselbloem.

De heer **Elias** (VVD): De heer De Rouwe gebruikt grote woorden. Hij vindt dat de gemaakte afspraken moeten worden teruggedraaid. Ik heb twee vragen aan hem. In 1982 hebben premier Lubbers en minister van Financiën Ruting ons land er weer bovenop gekregen door strakke

afspraken te maken en zich daaraan te houden. Ik begrijp dat het CDA deze vorm van strak overheidsbeleid nu definitief heeft losgelaten. In dat geval is het CDA de weg kwijt, want zo gemakzuchtig oppositie voeren en niet willen kijken naar wat er voor Nederland op de langere termijn nodig is, past het CDA niet als voormalige bestuurderspartij. Dat is één. Dus volgens mij is het CDA de weg kwijt.

De **voorzitter**: Is daar nog een vraag aan gekoppeld?

De heer **Elias** (VVD): Deze opmerking wil ik de heer De Rouwe graag voorhouden.

Het tweede is dat de heer De Rouwe tijdens de begrotingsbehandeling zo boos was over de 250 miljoen die wordt geschrapt, dat hij zei te overwegen alle overige projecten niet te steunen. Mag ik hem uitnodigen die uitspraak vandaag terug te nemen?

De heer **De Rouwe** (CDA): Helaas voor de heer Elias klopt die laatste uitspraak pertinent niet. Ik heb gezegd dat ik mij niet aan die enorm gekke deal van PvdA en VVD verbonden voel en dat het CDA conform Ruting en Lubbers vasthoudt aan de gemaakte afspraken, juist op het gebied van infra. En dat ik zeg opnieuw. Onze stelling is dat je juist nu moet investeren in infra, want nu kun je goedkoper aanbesteden, schreeuwt de hele bouwsector om werk en zijn er relatief weinig files. Nu is er sprake van stilte voor de storm. Straks als de economie weer aantrekt – laten wij het hopen – dan staan de wegen weer vol. Dat is heel wat anders dan wat de VVD doet. Ik hoorde de heer Elias zeggen dat hij dit dossier bijna een jaar beheert. In die periode heeft de VVD bijna 8 miljard voor infra door de wc gespoeld. Dat is ongeveer 1 miljard per maand zolang de heer Elias hier zit.

De heer **Elias** (VVD): De heer De Rouwe kan van alles zeggen, maar hij moet niet de feiten verdraaien. Op 20 november heb ik hem een vraag gesteld. Als hij zijn eigen woorden serieus neemt, er wel degelijk voorstellen komen om infrastructurele projecten te realiseren, waaronder de aanleg van wegen, en hij die niet steunt, dan is hij geen knip voor de neus waard. Hij zei op die vraag van mij in de plenaire zaal: ik denk dan ook dat het CDA daar geen steun aan geeft. Ik vraag hem vandaag om die uitspraak terug te nemen in plaats van eromheen te kletsen met allerlei wollige praatjes.

De heer **De Rouwe** (CDA): Het goede nieuws is dat onze inzet kant en klaar en duidelijk is. Die is niet anders geweest dan de afgelopen maanden en zelfs niet anders dan in 1982. Het is mooi dat de heer Elias de consistente lijn van Ruting en Lubbers herkent. Wij zetten die lijn door en houden ons aan de afspraken, in tegenstelling tot de VVD. De uitspraken van 20 november gingen over de stupide deal van een kwart miljard per jaar.

De heer **Elias** (VVD): Nee, ik vroeg de heer De Rouwe ...

De **voorzitter**: De heer De Rouwe geeft antwoord, mijnheer Elias.

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik weet dat de frustraties bij de heer Elias wat hoog zijn, maar ik ga toch antwoorden.

De heer **Elias** (VVD): Je mag de feiten niet verdraaien.

De heer **De Rouwe** (CDA): Is de heer Elias klaar? Dan kan ik het antwoord afmaken. Ik begrijp dat de frustraties wat hoog zijn, maar zowel op 20 november als in de afgelopen maanden heb ik namens het CDA

aangegeven dat wij niet meegaan met die enorm gekke deal van 250 miljoen bezuinigingen. Die maatregelen steunen wij geen van allen. Wij houden vast aan de bestaande afspraken. Er werd gezegd: de economische crisis gaan wij te lijf en wij gaan de problemen oplossen. Ik stel vast dat het enige probleem dat destijds opgelost moest worden, gedonder in de coalitie was. Op geen enkele manier dragen de megabezuinigingen die nu ter sprake zijn, bij aan het aflossen van het staatstekort. Ze dragen alleen bij aan de ruzie die ontstond tussen de VVD en de PvdA naar aanleiding van het geblunder rond de inkomensafhankelijke ziektekostenpremie. Daar conformeert het CDA zich gewoon niet aan. Zo simpel is het. Dat heb ik op 20 november verwoord en dat doe ik nu graag weer. Als de heer Elias mij daar zo meteen opnieuw naar vraagt, doe ik het graag nog een keer.

De voorzitter: Mijnheer Elias, het lijkt me een herhaling van zetten worden. Volgens mij is er wel duidelijkheid over hoe de CDA-fractie hierin staat.

De heer Elias (VVD): Ik heb behoefte om de woorden van de heer De Rouwe publiekelijk te corrigeren. Hij heeft gezegd dat hij aan de infrastructurele projecten die wel doorgaan, geen steun geeft vanwege het feit dat er verderop 250 miljoen is geschrapt. Dat heeft hij letterlijk in de Tweede Kamer gezegd. Ik heb de Handelingen hier voor me liggen. Dat vind ik een buitengewoon merkwaardige uitspraak, en ik vraag hem om die uitspraak terug te nemen, en dus die projecten die wel doorgaan te steunen. Daar is overigens ook mijn motie op gericht, die ik nog steeds niet mag indienen.

De voorzitter: De heer De Rouwe antwoordt kort. Daarna vervolgt hij zijn betoog.

De heer De Rouwe (CDA): Het CDA heeft op 20 november en in de tijd daarna aangegeven, en het geeft nu aan en zal in de toekomst aangeven, dat het de voorstellen niet steunt. Deze betreffen de bezuinigingen in een stupide deal van 0,25 miljard per jaar bezuinigen. Daar gingen en gaan mijn opmerkingen over. Wij willen vasthouden aan alle gemaakte afspraken. Wij steunen dus ook alle voorstellen die die kant uitgaan, en komen bovendien met een eigen motie daarover. Dit komt mooi uit, want dan kunnen wij misschien wat uitwisselen, zou ik zeggen. Voorzitter. Ik komt terug op de 1,6 miljard. Wij kregen een beetje een gekke brief van de minister terug. Zij had het ineens over keuzemogelijkheden. Wat gek! Ik heb daar nooit over gelezen in de brief van de heer Dijsselbloem. Hij had toch een heel lijstje, als subnoot 2, met allemaal projecten die op korte termijn uitgevoerd konden worden. Mijn vraag is: hoe staat het met die projecten van Dijsselbloem? Dekken die de lading van 300 miljoen, of klopt er eigenlijk geen biet van, zoals de ambtenaren ons hebben geïnformeerd in een technische briefing? Betekent dit nu dat wij daar ruimte in hebben of niet?

Ik kom op de Wet Hof, die ik hier toch even genoemd wil hebben. Kan de minister garanderen dat de provincies hun investeringsmogelijkheden overeind houden voor alle reserveringen die zij doen voor infraprojecten vanuit het Rijk waarvoor zij zelf mede aan de lat staan? Graag zou ik daarvoor een garantie willen horen van de minister.

Het CDA kiest heel duidelijk voor banen en bereikbaarheid in plaats van WW en werkloosheid. Daarom zullen wij die gekke deal dus ook niet steunen. Ik ga een aantal projecten langs, en ik begin in Noord-Nederland. De N33 werd al genoemd. Heel interessant is de systematiek van de heer Elias voor Noord-Holland om de aanbestedingsmeevaller te kunnen gebruiken voor bepaalde projecten in de regio. Ik vind dat een goede suggestie, die ik graag zou overnemen. De eigen spelregels van de VVD en de PvdA en de ministers zijn namelijk de volgende. Bij de gebiedsge-

richte bezuinigingen van de afgelopen maanden was de voorwaarde dat de regio's, overigens met de rug tegen de muur, wel mochten dealen en wheelen, als het maar binnen de eigen regio plaatsvond. Die systematiek zou ik graag doorzetten, en daarom tevens willen vragen of de meevallers voor projecten in de desbetreffende gebieden eveneens lokaal ingezet mogen worden. Dat zou namelijk consequent zijn. Dit zou bijvoorbeeld het geval kunnen zijn bij het doortrekken van de verdubbeling van de N33. Dit geldt ook voor aquaduct Scharsterrijnbrug. Dat is een heel gekke situatie. Het gaat om een brug die in de toekomst vervangen moet worden en die veel onderhoud vraagt. Er zijn bestuurlijke toezeggingen gedaan. Binnenkort wordt er bovendien drie kilometer verderop een rotonde aangepakt vanwege de files. Dat wordt dan opgelost, en vervolgens mogen alle mensen drie kilometer verderop nog bij deze oude brug in een file staan. Is de minister bereid om met de regio te kijken naar oplossingen, zo zou ik graag willen weten. Oplossingen zouden bijvoorbeeld gelegen kunnen zijn in aanbestedingsmeevallers of, hoe gek het ook klinkt, de vrije bedragen die nog niet zijn ingedeeld bij bijvoorbeeld de 300 miljoen; hierover maakte mevrouw Van Veldhoven al een opmerking. Ik beland nu bij de Noordvleugel, de N23. Dit betrof volgens mij een amendement van de Kamer. Hoe verhoudt zich dat tot het terugtrekken dat nu gebeurt? Een amendement is volgens mij namelijk iets anders dan een motie. Ook hierbij zouden wij graag zien dat de investeringen gewoon doorgaan, conform de gemaakte afspraken. Dit geldt voor het hele MIRT, maar sommige projecten haal ik er even specifiek uit. Voor de N18 bij Haaksbergen is er een inzet van 350 miljoen in de komende jaren. Ook hiervoor zou ik de minister willen vragen om een eventuele aanbestedingsmeevaller te gebruiken – volgens mij hoeft het maar 1% te zijn – voor het verdiept aanleggen van het tracé aldaar. De A1 en de N50 zijn al genoemd. Ik kijk erg uit naar de motie die de coalitie kennelijk zal indienen om de A1 naar voren te halen, conform de afspraken. Juist Oost-Nederland, Limburg en Brabant worden door deze bezuinigingen kei- en keihard getroffen. De heer Elias deed er wat sussend over: het valt allemaal wel mee. Als ik het goed bekijk, geldt echter voor de helft van alle infraprojecten van komende jaren dat zij of niet doorgaan of vertraagd worden. Dat valt dus van geen kanten mee. De helft van alle projecten wordt vertraagd of gaat niet door, met name op de weg. Ik kom bij de verschillende trajecten op de N35 Wijthmen-Nijverdal. Ook daarover zijn goede afspraken gemaakt met de regio. De minister kan niet anders dan die afspraken nakomen. Ik kijk erg uit naar de moties daarover. Voor de zekerheid houd ik zelf ook een motie achter de hand. Als ik namelijk hoor dat het met een dekking van groene blaadjes wel goed zal komen, dan ben ik toch even alert. Ik ga door met de Zuidvleugel en de A20. Daar zijn al eens vragen over gesteld door het CDA. Ook is de regio bezig met afslag 17, waar veel ongevallen gebeuren. Kan de minister nog eens bekijken wat daar precies de aanleiding voor is? Staat dit op het netvlies? Hetzelfde geldt voor het containertransferium bij Alblisserdam. Komt daar nu wel of niet een planstudie? En zo ja, wanneer? In Brabant en Limburg vallen harde klappen. Dat is zeer onterecht, want juist deze provincies zijn de groeiende economieën van de toekomst. Ik denk ook aan de Brainport Eindhoven. Die moet je dus niet ontmoedigen maar stimuleren, of het nu gaat om de A58 of de A2. Afspraak is afspraak, hoorde ik zonet. Laten we die afspraken gewoon nakomen. Ik ben ook benieuwd naar de inbreng van de PvdA. Ik hoorde dat zij wil morrelen aan de verkeersruit in Eindhoven. Ik denk dat dat heel onverstandig is, want wij hebben daar juist een bewuste inzet op gehad om de economie aan te moedigen en te versterken. Dan de no-regretmaatregel voor de A67. Ook daar bestonden goede afspraken over. Ik vraag de minister om toch nog eens te bekijken wat hieraan gedaan kan worden. Ik kom straks met een motie over die

infraprojecten, maar specifiek hiervoor hadden we volgens mij een heel goede deal met de regio om op korte termijn slimme dingen te doen. Bij mij waren de afgelopen weken verschillende burgerinitiatieven te gast, onder andere het Comité N65. Rond de N65 vindt op dit moment een verkenning plaats. Is de minister bereid om het Comité N65 daarbij te betrekken? Is zij ook bereid om te kijken naar innovatieve oplossingen die daar worden bedacht om de overlast door geluid en stank te voorkomen, en naar een positieve MKBA die daaruit zou kunnen voortkomen? Ik kijk al een tijdje onbewust naar de staatssecretaris en ik realiseer me dat haar nog niet zo veel vragen zijn gesteld. Laat ik haar dus ook een paar vragen stellen. Daarvoor ga ik even terug naar het spoortraject bij Herfte. Wat kan de Kamer daarvan verwachten? Deze capaciteitsuitbreiding tussen Zwolle en de aftakking Emmen staat op de planning. Wanneer kunnen we die planning verwachten? Is de staatssecretaris ook bereid om meer duidelijkheid te geven over de financiën daaromtrent? Op het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer vindt een bezuiniging plaats van 300 miljoen, die wat krakkemikkig wordt onderbouwd. Enerzijds gaat een bepaalde tak niet door, maar anderzijds komt er ook een MER aan. Is het niet vreemd om voor de MER al precies aan te geven hoe deze bezuiniging ingeboekt kan worden, terwijl de Kamer nog niet weet wat de impact is? Wanneer komt de MER? Vindt de staatssecretaris het niet verstandig om die af te wachten, voordat er definitieve besluiten worden genomen? Kan de staatssecretaris rond PHS ook een toezegging doen over alle maatregelen die straks nodig zijn om geluidsoverlast, stankoverlast en trillingen aan te kunnen pakken? We weten nu niet of het bedrag daarvoor voldoende is. De staatssecretaris meldt het wel steeds, maar het is ons niet helemaal duidelijk. Ik wil graag de fiets ook nog even noemen. De afgelopen jaren hebben we verschillende initiatieven genomen om snelfietsroutes te creëren in Nederland. Op dit moment is er nog een probleem bij het knooppunt Bunnik. Staat dat op het netvlies van het ministerie? Is het ministerie bereid om tot een oplossing te komen met de regio? Het zou doodzonde zijn als dit niet zou kunnen doorgaan. Houden we ook in de toekomst geld vrij voor nieuwe fietsroutes? Dan nog even de binnenvaart, met de Twentekanalen. Ik zou graag van de minister willen weten hoe het hiermee staat. Mijn collega van de VVD noemde terecht al de TEN-T. Mogelijk is er een subsidie van ongeveer 10% op het budget van 130 miljoen. Is het ministerie bereid om dit voor te financieren, zodat het mogelijk wordt om dit verder te verdiepen en aan te pakken?

De heer **De Graaf** (PVV): Ik hoor de woordvoerder van het CDA een waslijst aan wensen opsommen, en dat is natuurlijk hartstikke mooi, vooral als het om asfalt gaat, maar het CDA was toch een van de partijen uit de Kunduzcoalitie die miljarden bezuinigde op infra? Waar gaat het CDA al dat geld vandaan halen?

De heer **De Rouwe** (CDA): We hebben in het Kunduzakkoord ingestemd met een bezuiniging van structureel 200 miljoen op het Infrafonds. Daar staan we nog steeds achter. We denken namelijk dat dit kan. We maken echter bezwaar tegen het feit dat de VVD en de PvdA boven op die bezuiniging met nog eens 4 miljard komen. Dat is bijna een verdubbeling. Daar hebben wij oprecht moeite mee. Daarmee zakken we te ver door de assen. Die 200 miljoen konden we dekken omdat er nog ruimte was in het MIRT en omdat we meevallers hebben van 10%, 20% en 30% op infraprojecten. Met de bezuinigingen die we in het Kunduzakkoord overeen zijn gekomen, konden we de bestaande afspraken die met de regio's zijn gemaakt, nakomen. Nu dit eroverheen komt, namelijk 3,75 miljard en nog eens 1,3 miljard, zakt de infra door haar assen en moeten we projecten

schrappen. Dat vinden wij onverantwoord en daar zullen we dus geen steun aan verlenen.

De heer **De Graaf** (PVV): Ondanks mijn kritiek op de heer Elias, of eigenlijk op de VVD, die ik trouwens handhaaf, moet ik hem toch gelijk geven als hij over ketelmuziek spreekt. Eerst bezuinigt het CDA enthousiast mee, dan pikt het achteraf een meevallertje op – dat is toeval, geen beleid – en nu gaat het heel erg tekeer tegen die bezuinigingen. Versta me goed, ik ben blij dat het CDA nu wel tekeer gaat tegen de extra bezuinigingen, tegen de manier waarop het gebeurt en op basis waarvan het gebeurt, maar ik vind wel dat het CDA een heel grote broek aantrekt door zo hoog van de toren te blazen – dit worden wel erg veel uitdrukkingen – terwijl het eerst enthousiast meedeed aan het kapot bezuinigen van Nederland. Ik wil daar toch wel een verklaring voor van de heer De Rouwe.

De heer **De Rouwe** (CDA): Dat vind ik terecht, maar dat brengt me wel bij een groot verschil. Vóór de verkiezingen, bijvoorbeeld op bijeenkomsten met ondernemers in het transport waarbij de heer Elias en de heer De Graaf aanwezig waren, heb ik aangegeven dat het CDA vond dat er bezuinigd kon en moest worden op infra. Het CDA heeft dat vooraf gezegd. Wij houden ons aan de afspraken uit het Kunduzakkoord. Dat is heel wat anders dan de VVD doet en daarom pak ik de VVD terecht hard aan. Vooraf deed de VVD allerlei beloften dat er geld bij zou komen, maar in het regeerakkoord kwam er geen cent bij. Vervolgens kwam er zelfs een stupide deal en wordt er een megabezuiniging ingeboekt op infra. Daar slaat het CDA op aan. Wees dan eerlijk en geef van tevoren aan dat het niet kan, zoals het CDA deed. Sta er dan ook voor dat er een bezuiniging plaatsvindt. In onze ogen kan de bezuiniging van 200 miljoen uit het Kunduzakkoord nog steeds. Daar staan we voor. Daar wil ik geen cent van terugdraaien. Dat is echter heel wat anders dan de ketelmuziek over extra investeringen om je daarna te laten inpakken door de PvdA met de grootste bezuiniging ooit op infra. Daar maak ik heel ernstig bezwaar tegen. Dat is gewoon de mensen op het verkeerde been zetten. Dan ben je voor de verkiezingen niet eerlijk over wat je na de verkiezingen doet. Nogmaals, het CDA is voor de verkiezingen duidelijk geweest. Wij vonden dat er bezuinigd moest en kon worden op infra, maar lang niet zo veel als deze coalitie nu doet. Van de PvdA begrijp ik het, want zij had een maximumbezuiniging ingeboekt, maar de VVD is echt de weg kwijt. Zij spreekt nu totaal andere woorden dan een paar maanden geleden. Daar val ik de VVD hard op aan.

De **voorzitter**: Ik geef de heer Elias het woord, omdat ik denk dat hij hierop wil reageren.

De heer **Elias** (VVD): Ik accepteer kritiek op het feit dat de VVD een, in de ogen van het CDA, slechte deal met de Partij van de Arbeid heeft gesloten. Dat accepteer ik. Maar wat ik niet hoeft te accepteren en ook niet zal accepteren van de heer De Rouwe is zijn opmerking dat wij niet eerlijk zijn. We hebben vóór de verkiezingen precies verteld wat we wilden. In de coalitieonderhandelingen over een ingewikkeld kabinet, waarin twee partijen die het op veel punten met elkaar oneens zijn toch hun verantwoordelijkheid voor het landsbestuur hebben willen nemen, hebben wij compromissen moeten sluiten. Daar zijn wij glashelder, zeer openhartig en buitengewoon eerlijk over geweest. De heer De Rouwe mag kritiek hebben op de uitkomst en hij mag van alles en nog wat roepen over de financiële dekking – de collega van de PVV wees nog even fijntjes op het mee bezuinigen in Kunduzverband en het maken van een draai daarna – maar hij mag niet tegen de VVD zeggen dat zij daar niet eerlijk of openhartig over is. Dat is namelijk niet juist.

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik stel gewoon vast dat ik op verschillende podia met de heer Elias heb gedebatteerd. De VVD vertelde toen stoer dat er extra geld naar infra zou gaan. Dat mag. Ik realiseer me ook dat je in een coalitie moet inleveren; daar weten wij alles van. Uiteindelijk was het resultaat dat er geen cent bijkwam. Bovendien werd er door het gestuntel van de VVD rond de inkomensafhankelijke ziektekostenpremie een miljardenbezuiniging ingeboekt. Dan zakt de VVD, wat mij betreft, echt door het ijs.

De heer **Elias** (VVD): Ik heb gezegd dat u niet mag zeggen dat wij niet eerlijk zijn. Daar gaat u niet op in!

De heer **De Rouwe** (CDA): Dan doe je dus andere dingen dan je in de verkiezingstijd hebt gezegd. Daar heb ik harde kritiek op en dat hoeft de heer Elias niet leuk te vinden. Overigens klopt het niet dat ik dingen moet dekken. De VVD doet nu een noodgreep in het plunderfonds, het Infrafonds, om bij een andere begroting bij te plussen. Mijn stelling is dezelfde als die van Ruting en Lubbers in 1982: houd je aan de afspraken en houd de investeringen overeind die toegezegd zijn. Dan hoeven wij ook niet te dekken. Het CDA gaat namelijk niet mee in de gekke deal tussen PvdA en VVD om structureel 250 miljoen voor sociale projecten vrij te maken. Er is niets sociaals aan om je baan kwijt te raken en straks als cadeautje drie maanden langer WW te krijgen.

De heer **Elias** (VVD): U gebruikt heel veel woorden, maar u gaat niet in op wat ik zei. Wij zijn volstrekt transparant, open en eerlijk geweest over onze deal met de Partij van de Arbeid. Die deal vinden wij deels onprettig, maar hij is nu heel behoorlijk uitgewerkt. Daar gaat u niet op in en daar draait u omheen. Ik denk dat de rest van de mensen het wel gehoord heeft.

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik denk dat ze mijn antwoord ook gehoord hebben. Wat dat betreft is het volstrekt duidelijk. Ik kan alleen maar beamen dat de VVD voor de verkiezingen echt totaal andere dingen zei, terwijl zij na de verkiezingen de grootste bezuiniging ooit op infra inboekte. Dat neem ik de VVD kwalijk, of de heer Elias het leuk vindt of niet. Dat hoort er nu eenmaal bij.

De **voorzitter**: Een interruptie van mevrouw Ouwehand.

De heer **De Graaf** (PVV): Voorzitter, mag ik tussendoor? Ik wil graag mijn interruptie afmaken, met het derde stukje.

De **voorzitter**: Volgens mij had u uw interruptie al afgemaakt, maar u mag er nog eentje hebben, want u bent nog niet door uw interrupties heen.

De heer **De Graaf** (PVV): Volgens mij gaan de interrupties in drieën, en dit is deel drie. Het is dus geen extra interruptie. Het is maar goed dat er zo veel publiek zit. Wat we hier nu meemaken, is natuurlijk een heel mooi toneelstuk. Er zitten twee kampioenen bezuinigingen daar naast elkaar. Ze zijn aan het kiftten over mijn interruptie en dat was ook precies mijn bedoeling. Dat is mooi uitgekomen. Zodra het CDA de kans krijgt om een greep in de pot te doen, doet het dat. In de verkiezingstijd zegt het CDA dan dat er niet verder bezuinigd zal worden. Vervolgens komt het door een paar meevallers netjes uit dat er in zijn programma inderdaad niet meer wordt bezuinigd. Bij de VVD denk ik aan de grote billboards langs de weg.

De **voorzitter**: Uw conclusie is?

De heer **De Graaf** (PVV): Mijn conclusie is dat hier een toneelstukje wordt opgevoerd. Ik wil dat iedereen dat ziet. Dat was het derde deel van mijn interruptie.

De **voorzitter**: Ik hoor geen vraag, maar de heer De Rouwe mag erop reageren.

De heer **De Rouwe** (CDA): Graag. In de verkiezingstijd heeft het CDA gezegd dat een kleine bezuiniging op infra noodzakelijk was. We realiseerden ons dat dit pijnlijk was. Voordat mensen konden stemmen, hebben wij dat duidelijk gezegd. Dat is mijn kritiek op de VVD. Zij heeft dat niet gezegd, sterker nog, zij heeft gezegd dat er extra geïnvesteerd moest worden. Laat daar geen misverstand over bestaan.

Dan komen we bij het vorige kabinet. We gingen toen de verkiezingen in met de boodschap dat we niet wilden bezuinigen op infra en dat hebben we ook niet gedaan. Misschien was dit mede dankzij de PVV of de VVD, wie zal het zeggen? We hebben ons toen dus aan ons woord gehouden. Dat is het verschil met de VVD. Voor de verkiezingen zegt zij dat er geld bij moet, maar een paar maanden later komt er een miljardentegenvaller op infra. Dat ben je fout bezig.

De **voorzitter**: Mevrouw Ouwehand, bedankt voor uw geduld.

Mevrouw **Ouwehand** (PvdD): Voorzitter, ik wil bijna voorstellen dat u aan het einde van dit debat een prijs uitreikt voor het grootste asfalthaantje vandaag. Daar gaat mijn vraag echter niet over.

De Partij voor de Dieren is het bijna nooit eens met het CDA, maar heel soms kunnen zij elkaar vinden. Dat gaat natuurlijk niet over asfalt, maar wel over de fiets. De Partij voor de Dieren steunt de aanleg van fietspaden en snelfietsroutes. In het laatste debat over MIRT heeft de Partij voor de Dieren aandacht gevraagd voor de verandering in de steden. Mensen willen wel met de fiets naar hun werk, maar het is heel druk in de steden. Ze kunnen hun fiets niet goed kwijt. Daarin zit een probleem. Ik heb het CDA hierover niet eerder gehoord. Ik weet echter van het CDA dat het zich wil inzetten voor betere gelegenheden om de fiets te pakken. Deelt de CDA-fractie de analyse dat er binnen de steden ook verbetering nodig is voor de fietscultuur?

De heer **De Rouwe** (CDA): Ja, dat doe ik zeker. Fietsen op het platteland vind ik ook prachtig. Dat zouden we ook verder moeten stimuleren. Er is echter één verschil: voor de stad ben ik van oordeel dat vooral de stad zelf aan zet is. Het CDA heeft zich altijd ingezet voor snelfietspaden, omdat het onderwerp snelfietspaden vaak veel breder is dan een stad of een provincie. Daarom hebben we in het verleden altijd geld gevraagd en vrijgemaakt voor snelfietspaden. Om die reden heb ik daar een opmerking over gemaakt. Ik heb de stad niet specifiek benoemd, omdat ik vind dat dit vooral op het bordje van de steden ligt.

Maar de vraag was: vindt u dat belangrijk? Mijn antwoord is volmondig ja.

Mevrouw **Ouwehand** (PvdD): Mooi. Ik snap en onderschrijf ook dat het primair aan de stad is. Maar als wij het in verschillende steden zien, zou het ook zinvol kunnen zijn om er eens landelijk naar te kijken. Zijn er in de verschillende steden dezelfde soorten problemen? Kunnen wij die met elkaar oplossen zonder dat iedereen zelf het wiel moet uitvinden? Ik begrijp dat het CDA positief staat tegenover eventuele voorstellen daartoe en vragen in de richting van de staatssecretaris.

De heer **De Rouwe** (CDA): Op zichzelf wel. Alleen geldt voor mij dan de term subsidiariteit of gespreide verantwoordelijkheid: op welk niveau vindt dat het beste plaats? Ik denk primair bij de steden, maar ik denk ook

even aan de stations. De Kamer is wel vaak bij de discussie daarover betrokken: ProRail, de fietsproblematiek, de tekorten daar. Ik denk dat wij elkaar daarin kunnen vinden. Ik wacht heel graag de voorstellen van mevrouw Ouwehand af. Er is bij dit haantje een positieve grondhouding.

De **voorzitter**: Daarmee zijn wij aan het einde gekomen van de termijn van de heer De Rouwe namens het CDA. Ik geef het woord aan mevrouw Van Veldhoven namens D66.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Voorzitter. Het kabinet-Rutte en infrastructuur; dat is geven en nemen, maar dan toch vooral het laatste. Hoewel de titel van het regeerakkoord «Bruggen slaan» voor de infrasector wellicht veelbelovend klonk, bleef de teller op nul staan. Maar o nee, dat bleek een foutje. Bij «Bruggen slaan II» moest er toch elk jaar 250 miljoen worden bezuinigd. Het is niet zo fijn om als VVD-kabinet te bezuinigen op wegen, dus toch maar weer 300 miljoen eenmalig erbij en tegelijkertijd langs de achterdeur weer 1,6 miljard eraf door het schrappen van de prijscompensatie.

Er staat in ieder geval gelukkig een fikse bezuiniging op de salariskosten tegenover, gezien de voorspelling van deze minister onder Rutte I. Ik citeer: «Ik houd mijn hart vast dat het hele budget voor 2028 volledig belegd is. Dat kan natuurlijk niet, want op die manier ga ik als een uiterst stoere minister de toekomst in. Al mijn opvolgers zullen dan echter weigeren om ooit minister bij dit ministerie te worden.»

De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte hebben wij een jaar geleden met elkaar vastgesteld. Het is goed dat de projecten ook zijn getoetst aan de uitgangspunten van de SVIR, maar ik constateer dat de regio Brainport Eindhoven, de tweede economische regio van Nederland, de slimste regio ter wereld, er bekaaid van afkomt. Er wordt hoogstens een sigaar uit eigen doos voorbereid, zo begreep ik. De ruit Eindhoven werd net al even genoemd. D66 vraagt de minister zich wel voor de slimste regio ter wereld in te zetten, bijvoorbeeld door de A58 niet te temporiseren en de A67 Leenderheide niet te schrappen.

Ik kom bij het investeringspakket van het CPB. De voetnoot met projecten ter waarde van 300 miljoen staat in schril contrast met het hele proces voor het invullen van de bezuinigingen. Want waarom deze projecten? Waarom niet de geschrapte of getemporiseerde projecten die ook snel konden starten naar voren gehaald, zoals nogmaals de A67 bij Leenderheide of het aquaduct Skarster Rien? Die kunnen van start in 2014. Kan de minister deze projecten alsnog meenemen in de te overwegen projecten voor het Dijsselbloempotje? Ik overweeg een motie op dit punt.

Geven en nemen. Via een voetnoot kwam er 300 miljoen bij, maar via een tussenzin ging er weer 1,6 miljard af doordat de prijsbijstelling 2013 niet wordt uitgekeerd; een kort zinnetje, maar met grote gevolgen voor het infrastructuurfonds. Waar slaat deze korting neer? Moeten de regio's gaan bijlappen of worden er projecten geschrapt?

In het bezuinigingspakket worden ook projecten getemporiseerd die al zijn aanbesteed, zoals de parallelbaan A12/A20. Stilleggen betekent dan eigenlijk dure contractbreuk. De regio is dus wel gedwongen om voor te financieren, maar de combinatie met de prijsbijstelling weegt zwaar. Is het eigenlijk wel een nette gang van zaken om een regio zo voor het blok te zetten?

Ik heb ook een lesje Wet HOF gehad bij onze financiële woordvoerder. Klopt het dat extra investeringen door provincies betekenen dat het Rijk hetzelfde bedrag dan moet bezuinigen? Zo ja, waar doet het dat dan? Gaat dat ten koste van de sociale zekerheid, gaat het ten koste van onderwijs, gaat het ten koste van wat?

Ik sluit het algemene deel wel af met complimenten aan de minister, want wij zijn heel blij dat zij extra geld beschikbaar heeft gesteld voor Beter

Benutten. Met effectievere inzet van het asfalt dat er al ligt is wat D66 betreft veel winst te halen.

Net als de collega's doe ik dan een rondje Nederland. Ik begin dat rondje graag in het midden, in Utrecht. Ik wil eerst de commissie-Schoof bedanken voor het harde werk van de afgelopen maanden. Ik heb meermaals aangegeven dat voor D66 de belangrijkste vraag is: wat kopen wij nu eigenlijk voor die 400 miljoen extra die nodig is voor de verbreding van de bak?

Ondanks het uitgebreide rapport van de heer Schoof blijft die vraag nog steeds onbeantwoord. Dat komt mede omdat de minister en de PvdA en de VVD ondanks herhaalde verzoeken van mijn kant weigerden om de vraag «wat kopen wij ervoor» op te nemen in de onderzoeksvraag. Jammer, want nu weten wij nog niet hoeveel minder files en meer doorstroming wij krijgen ten opzichte van de situatie waarin wij de bak niet verbreden. Wij weten dus gewoon niet wat de meerwaarde is. Wij weten wel wat de verbreding kost, niet alleen qua geld, maar ook voor de leefkwaliteit in de omgeving voor Utrechters in het algemeen en voor bewoners van Lunetten in het bijzonder. Als ik de huidige stand van zaken bezie, is mijn oordeel: nee, voor D66 geen verbreding van de A27. Graag ga ik nog wat dieper in op het rapport en de beantwoording van de feitelijke vragen. In het rapport van de commissie-Schoof staat dat er nog een MKBA moet worden uitgevoerd. Dat doet de minister en daar is D66 blij mee. Vervolgens zet de minister de besluitvorming in de tussentijd wel gewoon door. Dan is die MKBA toch voor spek en bonen? Wat doet de minister als de MKBA negatief uitpakt? Wordt in de MKBA de 2x7-variant afgezet tegen de huidige situatie en tegen de gefaseerde variant? Ook op dat punt heb ik een motie voorbereid.

Ik kom op de veiligheidszorgen. Is er nergens in Nederland een soortgelijke situatie te vinden? Wat als de A27 niet een bak, maar een tunnel door een berg was geweest. Had het dan niet gekund? Is bij het onderzoek een lagere snelheid meegenomen? Movares en Goudappel Coffeng becijferden eerder dat een verkeersveilige uitwerking niet onmogelijk is, zeker als er voor 80 km/u wordt gekozen. De fasering komt nu voor het eerst op tafel. Hoe staat de minister tegenover die variant, inclusief de mogelijkheid om maar aan één kant uit breiden?

Uit de beantwoording van de feitelijke vragen maak ik op dat er nog wordt gestudeerd op de gevolgen van een worstcasescenario voor het scheuren van het folie. Is het dan niet onverstandig om nu al een besluit te nemen, terwijl nog niet alle risico's helder zijn? Waarom die haast?

Bij de Noordelijke Randweg Utrecht is er geen haast. De aanleg wordt maar liefst tien jaar vertraagd. Tien jaar lang meer uitlaatgassen in een dichtbewoonde wijk en meer verkeer in de stad. Waarom is de Noordelijke Randweg Utrecht opeens niet meer van belang voor het vervolmaken van de ring rond Utrecht?

Ik keer terug naar de vraag wat wij kopen voor de 400 miljoen die de verbreding van de bak extra kost. Ik doe daartoe even een kleine gedachte-exercitie. Stel dat wij van die 400 miljoen alsnog de ene helft voor de ring inzetten en de andere helft voor andere projecten, projecten waar in de regio breed draagvlak voor is en die de leefbaarheid en de doorstroming verbeteren. Ik denk aan de vrije kruising bij Arnhem, de N35, de N23 Roggebot, het aquaduct Skarster Rien, de A67 bij Leenderheide en de N18 bij Haaksbergen. Leveren al die projecten bij elkaar niet meer tijdswinst op dan de verbreding van die ene bak? Waarom daar dan niet voor kiezen in tijden van schaarste? Wij kunnen elke euro maar één keer uitgeven en D66 wil waar voor haar geld.

Wij spreken met de staatssecretaris vaak over het spoor, maar ook vandaag heb ik een vraag voor haar, namelijk over het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer. Vorige week zei de staatssecretaris dat vrijkomende middelen door het schrappen van een goederenpad weer worden geïnvesteerd in het PHS. Voor alle duidelijkheid: ik neem aan dat

het gaat om het hele bedrag van 340 miljoen dat vrijvalt door het schrappen van het tweede goederenpad en niet alleen om de 40 miljoen die overblijft na de 300 miljoen bezuinigingen. Graag een helder antwoord. Wat betekent het goederenpad voor de doorstroming op andere trajecten? Ik wijs op de veiligheidssituatie in de Drechtsteden. De zware druk op het goederentraject in deze regio zou ontlast worden door de herroutering van het PHS. Wat gaat hiermee gebeuren? Wij maken ons zorgen over het schrappen van de vrije kruising bij Arnhem. Louter vanuit het PHS bezien, is de keuze misschien te verdedigen, maar de vrije kruising dient veel meer doelen, ook regionaal. Kan de staatssecretaris toezeggen dat zij de waarde van de vrije kruising in samenhang met die andere projecten nog eens grondig bekijkt? Ik neem aan dat de zelfverklaarde spoorpartij de VVD daar zeker aan wil bijdragen. Ik kom op de A13-A16. Vorige week was hier Willem Bos te gast. Hij gaf aan dat de nieuwe, verbeterde variant van de Portwayversie niet meer wordt bekeken. Hoe verhoudt dit zich tot de Code Publieksparticipatie, die op het allerlaatste moment aan dit AO is toegevoegd? Als je burgerinitiatieven een eerlijke kans wilt geven, dan moet je de indieners ook de kans geven om iets te doen met de kritiek op hun initiële plan. Ik roep de minister op om alsnog de Portwayvariant en de no-regretvariant serieus mee te nemen als alternatief of deze alsnog serieus te onderzoeken. Nu de minister overal moet temporiseren in verband met het kasritme, is er eigenlijk toch geen argument meer om dit niet te doen? Ik heb nog een paar korte vragen. Kan de minister onderzoeken of zij TEN-T-middelen kan aanvragen voor de verbetering van de zeeluis bij Eefde?

Kan de minister onderzoeken of zij aanbestedingsmeevallers binnen het project van de N18 bij Haaksbergen kan inzetten voor betere inpassing? Is de staatssecretaris het met mij eens dat regionaal vervoer belangrijk is voor de regio Amsterdam en dat bijvoorbeeld de Amstelveenlijn juist extra prioriteit verdient? Waarom wordt in Vught gekozen voor een tunnelbak die vlak voor een stoplicht uitkomt? Wat doet dat met de lokale leefbaarheid? Ziet de minister nog kansen om samen met de regio het licht op groen te zetten voor de ontwikkeling van een getijdecentrale op de Brouwersdam? Ik sluit mij graag aan bij de vragen van het CDA over de fietsroutes.

Ik sluit af. Regeren is vooruitzien, maar dat betekent nog niet dat je over je graf heen moet regeren. Daar kiest het kabinet wel voor. In die context is mijn oproep de volgende. Bekijk eerlijk hoeveel projecten kunnen worden uitgevoerd gelet op de geschrapte prijsbijstelling, de wisselende rijkdom van provincies en gezien de kaders van de Wet Hof. Zet de euro dan daar in waar deze het meeste rendeert.

De heer **De Graaf** (PVV): Voorzitter. Greenpeace heeft de verkiezingen gewonnen, daarna de onderhandelingen en vervolgens ook nog de onderhandelingen over de bezuinigingsronde op infrastructuur, waar wij vandaag over spreken. De vazallen van deze bijna crimineel te noemen organisatie hebben de wind er goed onder bij het kabinet en bij de coalitiepartijen. Als het beleid van dit kabinet wordt uitgevoerd, staat Nederland straks vol met windturbines, wordt autorijden zo duur dat het zwaar gesubsidieerde openbaar vervoer nog de enige keuze is en wordt er zwaar bezuinigd op de aanleg van asfalt om de knelpunten op te lossen. Dat laatste gebeurt nu al.

De subsidieverstrekkers – lees: de belastingbetalers, onder wie veel automobilisten – worden leeg geperst tot het verzadigingspunt is bereikt en het echt niet meer gaat. Ondernemers worden kapot gereguleerd en het transport wordt op onveilige wijze op dit moment overgenomen door Oostblokkers en zogenaamde kenniswerkers uit de Filipijnen. Voegt straks nog wel iemand waarde toe in Nederland? Dat gebeurt in elk geval steeds minder en als dit beleid doorgaat, doet niemand dat straks meer.

Mevrouw **Ouwehand** (PvdD): Ik zat even te twijfelen, want ik wil de heer De Graaf daar eigenlijk helemaal geen podium voor bieden, maar ik wil opgemerkt hebben dat er nog geen begin van een aanwijzing is dat een organisatie zoals Greenpeace – ik herhaal de woorden van de heer De Graaf – «bijna crimineel» te noemen zou zijn. Ik wil hier opmerken dat de heer De Graaf daar geen aanleiding toe heeft. Ik wil hier gezegd hebben dat het een ongepaste opmerking van de PVV was. Daar wil ik het verder bij laten, want ik heb helemaal geen zin om hem daar nog meer spreektijd voor te gunnen.

De heer **Bashir** (SP): Ik wil mij daar namens de fractie van de SP bij aansluiten.

De heer **De Graaf** (PVV): Ik geef hierop toch een korte reactie, want ik word daartoe uitgedaagd. Ik heb gezegd «bijna crimineel», en daarbij hield ik mij nog in, want een organisatie die betonblokken op de visgronden in zee mietert, brengt daarmee de levens van vissers in gevaar en is inderdaad «bijna crimineel» te noemen. Dat is mijn reactie.

Mevrouw **Ouwehand** (PvdD): Dit bevestigt de conclusie die ik eerder had getrokken. Ik wilde geen vraag stellen. De PVV heeft geen aanleiding om dat überhaupt te beweren. Wij weten allemaal hoe het zat met die blokken. De locaties waren bekend. Er is op geen enkel moment een gevaar geweest voor de betrokken vissers. De conclusie die ik in mijn vorige interruptie trok, blijkt juist. Het moet gezegd: de PVV schaamt zich nergens voor. Dat is treurig in dit huis.

De heer **De Graaf** (PVV): Net zoals Greenpeace zich voor veel dingen niet schaamt.

De vraag was of straks nog wel iemand waarde toevoegt in Nederland. Dat gebeurt in elk geval steeds minder. De verhouding tussen actieven en gesubsidieerden staat dadelijk op springen. De btw verwordt onder Rutte II tot niets meer dan een beloning op de triomferende waanzin. De economie van de toekomst wordt ook vandaag weer voor een deel om zeep geholpen. Met de kolossale bezuinigingen op infrastructuur, steekt dit kabinet «een middelvinger op» naar ondernemend Nederland en autorijdend Nederland. Ik zei het eerder al; het was niet zo'n nette opmerking. De mensen die nog belasting betalen in Nederland zijn dat ongelooflijk zat. Ik zoek die mensen op. Ik ga niet naar partijenavondjes om daar dingen uit te leggen over een beleid. Nee, ik ga naar de mensen toe die het zat zijn. Die mensen trappen niet meer in de verhaaltjes in de krant over investeringen en projecten die nog wel doorgaan. Dat is een vorm van «veel beloven en weinig geven, doet de gek in vreugde leven». Nederland trapt daar niet meer in.

De 300 miljoen zogenaamde extra investeringen in infrastructuur om de bouw te stimuleren, is een gotspe als eerst 6,4 en dus eigenlijk 8 miljard is weggehaald en de pot is leeggeroofd. Die 300 miljoen is niets meer dan het creëren van dure melkertbanen middels een financiële judaskus aan de bouwsector. De economie stimuleer je namelijk door belastingverlaging, door het aanleggen van snelwegen, door zwaar te bezuinigen op ontwikkelingshulp, door de huren niet te verhogen en door het schrappen van linkse hobby's. Die stimuleer je niet door windcentrales aan te leggen of vol in te zetten op spoor.

Het Centraal Planbureau zag dat in en gaf de PVV, populair gezegd, bakken vol pluskudos, voor haar verkiezingsprogramma. De PVV blijkt de beste partij voor een gezonde economie, nu en in de toekomst. De kiezer heeft dat in de gaten, maar de kleermakers van de keizer, die ook hier aan tafel zitten, willen het niet zien.

In dat licht vindt de bespreking van het MIRT plaats. Laat voor iedereen duidelijk zijn dat de meeste partijen bezuinigingsboter op het hoofd

hebben aangaande infra. Het zal dan wel margarine zijn. Laat voor iedereen duidelijk zijn dat alle stoerdoenerij in de kranten van de A1 tot en met ledlampjes in tunnels slechts de kwalificatie «veel geschreeuw, weinig wol» verdient.

Het MIRT is uniek in de wereld. Daar mogen we dan wel weer trots op zijn, want er zijn weinig landen die zover hun infrastructuur vooruit durven te plannen. Maar aan de andere kant, zover vooruitplannen is ook een kenmerk van een ontwikkeld land.

We bespraken hier al in een interruptie wat de Kunduzcoalitie deed. Ik zal ze nog eens noemen: VVD, CDA, GroenLinks, D66 en ChristenUnie. Deze partijen waren er als de kippen bij om een andere visie op het Infrafonds neer te leggen dan tot dan toe gebruikelijk was. Dat was: als we het fonds niet kunnen verduurzamen, dan roven het gewoon leeg.

Maar voor de VVD was dit allemaal nog niet genoeg. Nadat bij de PvdA de champagne was ontkurkt vanwege het nivelleringsfeestje, begon de VVD-achterban te morrelen. De heer De Rouwe heeft hier ook al over gesproken. De oplossing was dat de zware jongens van Rutte II werden vrijgelaten in het pakhuis van Dagobert Duck, alleen dan in crisistijd. En waar kun je nu gemakkelijk uit graaien dan uit een fonds waarvan de gevolgen, als je daarop bezuinigt, pas over minimaal tien jaar gemerkt worden! Dan kun je altijd nog terugkijken en zeggen: ik was daar een beetje bij, maar ook niet helemaal. Er is gekozen voor de weg van de minste weerstand. Dat is een ding dat zeker is.

De PVV is de enige partij die in het doorrekenen van het verkiezingsprogramma de plundering van de Kunduzcoalitie ongedaan heeft gemaakt. In ons verkiezingsprogramma zetten we maximaal in op asfalt. De PVV is van mening dat investeren in de infrastructuur de manier is om uit de crisis te komen, ook om sneller uit de crisis te komen. De transportsector profiteert ervan en de langetermijndoelen van de Structuurvisie infrastructuur en ruimte worden behaald. De automobilist kan doorrijden, als het aan ons ligt zelfs met 140 km/u.

De PVV heeft vorige week het 10-puntenplan gepresenteerd om uit de economische crisis te geraken. Het investeren in asfalt is één van de tien oplossingen. Zoals ik al met veel omhaal van woorden duidelijk heb gemaakt, maakt het kabinet dus de verkeerde keuzes om juist daarop te bezuinigen.

De gevolgen van de crisis zijn voor iedereen merkbaar. Men kijkt naar andere opties, want het autorijden wordt duurder. De PVV gelooft dat als we de economie stimuleren door bijvoorbeeld belastingverlaging, er best wel licht schijnt aan het eind van de tunnel. Dan hebben we geen ledlampjes binnen de tunnel nodig, want wij zien liever de zon. Er zullen weer tijden aanbreken waarin het economisch beter gaat. Met de oplossingen die er nu liggen, denken wij dat als de economie een windje laat, Nederland binnen de kortste keren weer volstaat met files.

Daarom stoort ik me ook aan de denkbeelden van de linkse partijen dat de huidige veranderingen permanent zouden zijn, dat de jeugd de auto links zou laten liggen. Het zou niet meer cool zijn om een auto te bezitten. Ik vraag die partijen om eens in Zeeland, Drenthe, Gelderland of Groningen te gaan kijken. Op het platteland is een auto even belangrijk als Facebook of WhatsApp, en misschien nog wel veel belangrijker. In Groningen bijvoorbeeld zijn de files alleen maar toegenomen. Een ritje tijdens de spits duurt daar 21% langer dan normaal. Den Haag en Rotterdam zitten daar vlak achter, met 19 en 18%. Investeren in asfalt is dus het devies. We vinden steun voor onze visie, ook voor onze economische visie. Het bedrijfsleven, Bouwend Nederland, VNO-NCW en MKB-Nederland delen een gemeenschappelijke visie dat Nederland kapot wordt bezuinigd door het huidige beleid. Ik hoor daarop graag een reactie van de bewindslieden.

Ik zal later terugkomen op de specifieke keuzes die gemaakt zijn, maar ik zoom eerst even in op de langetermijneffecten. De minister schrijft in haar

brief dat de doelstellingen vanuit het SVIR, de structuurvisie, niet gehaald worden. Dat vind ik kwalijk. Dat vindt de hele PVV overigens kwalijk, want daarvoor zit ik hier. De inkt van die structuurvisie is namelijk nog maar net droog en we weten nu al dat het kabinet ervoor zorgt dat Nederland de komende vijftien jaar achter de feiten aan zal lopen.

Ik begin met het spoor. Op de eerste pagina's van de Lange Termijn Spooragenda lezen we al dat de doelstellingen van de SVIR, de structuurvisie, leidend zijn. Ook in de brief van 13 februari stelt de staatssecretaris dat dit alles in het licht van de komende bezuinigingen moet worden gezien. De bezuinigingen zijn nu bekend en de lange termijn is gekoppeld aan de structuurvisie. Welke doelstellingen vanuit de SVIR zijn nu concreet niet te behalen? Feitelijk zijn er twee mogelijkheden: de doelstellingen worden op het spoor behaald of ze worden niet op het spoor behaald maar wel op de weg. Graag een reactie: hoe liggen die verhoudingen? De PVV wil weten hoe hard bij de bezuinigingen de verdeling is van 51%, 33%, 8% en 7% over wegen, spoor, regionaal en vaarwegen. Valt daar nog iets aan te sleutelen? En wat verstaat de minister bij die verdeelsleutel onder «gangbaar»? Volgens ons is het immers nattevingerwerk. Anders gezegd: de PvdA heeft gewonnen in de onderhandelingen. Het is een moedwillige keuze om het spoor te ontzien en belangrijke projecten op snelwegen juist uit te stellen. Deelt de minister de mening van de PVV dat ook hier de automobilist nodeloos hard wordt gepakt?

In het regeerakkoord staat als voornemen: «om de beschikbare middelen optimaal te gebruiken en ondernemerschap en innovatie te bevorderen zetten we in op publiek-private samenwerking bij de aanleg van infrastructuur». Ik ben erg benieuwd hoe hieraan invulling is gegeven in het licht van deze bezuinigingen, want hier lijkt totaal geen invulling aan gegeven te zijn. Indien daadwerkelijk rekening wordt gehouden met pps, zou dat voordelen kunnen opleveren voor de korte termijn door het bevorderen van de werkgelegenheid en langetermijneffecten door het realiseren van infrastructuur. Daarop krijg ik graag een reactie.

Voorzitter, mag ik tussendoor vragen hoeveel spreektijd ik nog heb?

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

De heer **De Graaf** (PVV): Dank u wel, dan moet ik opschieten.

Ik ga naar de concrete keuzes die gemaakt worden in het regeerakkoord. Bij bepaalde projecten kiezen de coalitiepartijen ervoor om die projecten per definitie buiten de bezuinigingen te laten vallen. We werden vrijdag blij verrast doordat de PvdA en de VVD van mening zijn dat de verbreding van de A1 niet uitgesteld moet worden. Inhoudelijk is de PVV het eens met die beslissing, maar ik zou graag terug willen naar 20 november 2012, naar de begrotingsbehandeling van I en M. Toen noemde de heer Elias een aantal prioriteiten. Daar heeft hij zojuist al enige toelichting op gegeven. De hoop wordt in hoge mate gesteld op pps, meevallers bij de aanbesteding en samenwerking met de regio, maar het is allemaal niet heel hard. Ik ben ook benieuwd naar de moties waar de heer Elias en mevrouw Kuiken misschien samen mee komen. Wij zullen al die moties op hun merites beoordelen.

Met betrekking tot de vraag waarin wel geïnvesteerd moet worden, kan ik wapperen met de hele map, want de PVV hoeft geen groen, geel en oranje in te vullen. Dat blijkt uit ons verkiezingsprogramma. Zoals ik al zei, heeft het CPB daar veel waardering voor, in ieder geval de meeste waardering in de vergelijking tussen de partijen. Wat ons betreft, wordt er dus niets uitgesteld en gaan alle projecten met betrekking tot het asfalt gewoon door. Met betrekking tot het spoor kiezen wij voor goed onderhoud en voor «halt» tegen uitbreiding. Zoals een vader consequent moet zijn ten opzichte van zijn kinderen maar wel af en toe een verrassing heeft door in het weekend naar Madurodam te gaan – zonder dat wij Limburg met Madurodam willen vergelijken – kiezen wij er echter wel voor om die 18

miljoen vrij te maken voor het spoor van Heerlen naar Aken. Als iemand anders niet met een motie daarover komt, zullen wij dat doen.

De **voorzitter**: Mijnheer De Graaf, u zit inmiddels in blesuretijd.

De heer **De Graaf** (PVV): Oké. Mijn laatste opmerking is ook een vraag aan de volgende spreker. Ik heb van verschillende bronnen vernomen dat er vol ingezet moet worden op de A58. Daar zijn wij het mee eens en dat geldt ook voor de N65, die daar vlakbij ligt. Daar moet volop worden ingezet, want de problemen moeten worden opgelost. Brabant is ook een kloppend hart van de economie. Dat zou echter eventueel ten koste moeten gaan van de ruit rond Eindhoven, vooral van het noordelijke gedeelte daarvan. Mijn vraag aan de bewindspersonen maar ook aan de PvdA-fractie is waar dat geld vandaan moet komen. Komt het geld voor de A58 inderdaad uit de ring rond Eindhoven? Dat zou voor de PVV onbestaanbaar zijn, want op die manier wordt de ontwikkeling rond Eindhoven stilgelegd, omdat ook de A67 niet verbreed gaat worden. Het bereiken van Maastricht en Venlo wordt dan moeilijker, maar ik denk vooral ook aan de bewoners van de Kennedylaan in Eindhoven. Over hen is hier nog niet gesproken, maar zij hebben al jaren een zeer drukke weg voor hun neus en worden op deze manier niet gehoord. Wij willen die bewoners graag een hart onder de riem steken door te zeggen: maak die ruit wel volledig af.

Mevrouw **Kuiken** (PvdA): Voorzitter. Dit MIRT-overleg wordt ook wel eens gekserend het rondje Nederland genoemd. Eigenlijk is dat zonde, want in het MIRT proberen we continu de belangen af te wegen van het versterken van de economie en de bereikbaarheid enerzijds en ruimte en natuur anderzijds. Dat lijken we wel eens te vergeten, terwijl dat nu juist zo verschrikkelijk belangrijk is. Nederland is immers geen verzameling losse steden, maar veel meer een verzameling regio's die elkaar heel erg nodig hebben en elkaar niet zouden moeten beconcurreren. Verder is het MIRT heel belangrijk voor bijvoorbeeld de woningbouw. Waar gaan we bouwen? Waar hebben we woningen nodig en welke infrastructuur past daar het beste bij? Het is dan ook belangrijk om ons dit te realiseren. Verder moet de minister zich hierop richten en moeten wij vasthouden aan landelijke regie. Ik ontkom zelf toch ook niet aan een rondje Nederland, omdat er zo veel projecten leven dat ik er wel een bijdrage aan moet leveren.

Bezuinigingen dwingen ons tot scherpe keuzes. We moeten immers de economische bereikbaarheid afwegen tegen de maatschappelijke kosten en baten, de natuur en de ruimte. Die vragen allemaal om scherpe keuzes. Op hoofdlijnen kan ik mij vinden in het voorstel van de minister en de staatssecretaris over waar we in blijven investeren, waar we gaan temporiseren en waar we helaas zaken moeten schrappen. Ik ben vooral blij dat ervoor is gekozen om niet bij het onderhoud te schrappen, omdat dat onmiddellijk werkgelegenheidseffecten zou hebben en we daarmee zouden ingrijpen in lopende portefeuilles. Bovendien voorkomen we met goed onderhoud dat er ongelukken gebeuren.

Op hoofdlijnen kan ik mij dus vinden in de voorstellen. Op een aantal punten zou ik echter wel alternatieven en suggesties willen doen. En ook ik doe dat dus via een rondje Nederland. Ik begin met de regio Noord. Is de regio Noord bereid om de A7 voor te financieren? Ik heb daarover geluiden gehoord die die kant op wijzen, maar het is mij nog steeds niet helemaal helder. Indien daar sprake van zou zijn, kan ik dat natuurlijk steunen.

Over het aquaduct onder de Skarster Rien zijn al veel vragen gesteld. Er zijn ook sympathieke oplossingen aangedragen. Maar als wij het weer op de MIRT-agenda zouden zetten, zouden we wel voor het hele bedrag aansprakelijk zijn. Verder zit er een verschil van 15 miljoen tussen het

vervangen van de brug en het aanleggen van een aquaduct voor 50 miljoen. Dat geld hebben we op dit moment simpelweg niet. Klopt deze berekening? Als de regio ervoor kiest om het zelf te financieren, mag men dat geld dan halen uit het Regiospecifiek Pakket Zuiderzeelijn? De Kamer gaat hier niet over, want het is iets voor de regio, maar ik ben gewoon benieuwd naar de opvatting van de minister.

Voorzitter, dan nu de regio Oost. De N35 is een belangrijke verbinding. Mijn collega van de VVD heeft er al opmerkingen over gemaakt. De PvdA zou graag zien dat er 5 miljoen beschikbaar komt om de directe veiligheidsknelpunten op te lossen in het tracé tussen Wijthmen en Nijverdal, indien de regio ook zelf bereid is om hieraan zelf bij te dragen. Over het tracé tussen Nijverdal en Wierden heb ik dezelfde vraag. Hoe ziet het precies met de versoberde variant en de financiering daarvan? Bij Hoevelaken/Amersfoort heeft men volgens mij een marktconsultatie gehouden. Ik hoor graag of dat hier ook zou kunnen. Dat maakt het namelijk wellicht mogelijk om voor een beperkte prijs een zo goed mogelijke oplossing te vinden.

De regio heeft zich in gesprekken met ons bereid getoond om bij de A1 over te gaan tot voorfinanciering. Dat is een mooi gebaar en ik zou de regio daarbij graag steunen. Dat is de reden dat ik hierover samen met de VVD een motie heb voorbereid.

De sluis bij Eefde is belangrijk voor de regio. Maar het is tegelijkertijd een pijnlijke kwestie voor de mensen die er wonen. Er zal namelijk een aantal mensen onteigend moeten worden. Mijn eerste vraag is of in de financiering van de sluis bij Eefde de kosten meegenomen zijn die gemaakt moeten worden voor die onteigening.

De tweede vraag die ik heb betreft het gebrek aan communicatie waarover de bewoners klagen. Ik ben er een aantal weken geleden geweest. Er waren toen ook mensen van Rijkswaterstaat, die zeiden dat het niet goed was dat er onvoldoende werd gecommuniceerd. Sindsdien is het stil gebleven. Ik roep de minister dus op om de communicatie te herstellen. Als wordt doorgegaan met de besluitvorming dan is dat voor deze mensen bijzonder pijnlijk en is communicatie van belang. Verder heb ik begrepen dat er onder andere voor deze ligging is gekozen omdat een andere ligging 20 miljoen extra zou kosten. Kan de minister dit bevestigen? Kan zij bevestigen dat de regio er op die wijze in staat?

Ik kom bij de regio West, bij de A13 en de A16. De Portwayvariant, die ook in de Kamer is besproken, kan niet op draagvlak rekenen. Is ook gekeken naar de voorstellen die zijn gedaan om quick wins te realiseren op de A20? Kan ik daar een reactie op krijgen?

Ik ga door naar de regio Zuid, mijn eigen regio. Ik begin met de ruit om Eindhoven. Het is toch mooi om via allerlei kanalen te horen dat mijn collega's weten te melden dat ik daar allerlei dingen voor wil, terwijl ik dat zelf nog niet met mijn collega's heb besproken. Uiteraard had ik het liefste gezien dat we zowel de A58 als de A67 onverminderd en niet getemporeerd laten doorgaan. Tijden van crisis vragen echter om het maken van keuzes. Mijn vraag is heel simpel. De ruit van Eindhoven is vooral van belang voor Eindhoven zelf en is vooral bedoeld om een verkeerstechnisch probleem op te lossen. Heeft dat dan wel de voorkeur boven de keuze om de A58 verder te temporiseren? De A58 is van belang voor de hele regio en heeft een groter economisch rendement. Wordt hierin wel de meest logische keuze gemaakt? In hoeverre staat de ruit van Eindhoven nu op losse schroeven? Ik heb uit onder andere het Eindhovens Dagblad begrepen dat de gemeenten Son en Breugel en Laarbeek hebben laten weten dat zij hun steun aan dit project intrekken nu er geen tunnels meer komen. Er is een MKBA opgesteld van de haalbaarheid van de ruit om Eindhoven. Is deze MKBA nog actueel?

De heer **De Graaf** (PVV): Ik ben toch wel verrast dat mevrouw Kuiken de ruit rond Eindhoven, en dan vooral het noordelijke deel bij Helmond,

namens de PvdA-fractie een verkeerstechnisch probleem noemt, terwijl er toch heel veel klachten zijn van bewoners. Het zou zelfs mevrouw Ouwehand moeten verbazen dat ik het hier voor ze opneem, aangezien ze last hebben van roet. Andere partijen noemen dat altijd fijnstof, maar ik deel dat in tweeën. Fijnstof is voor een groot deel, tegen de 90%, gewoon natuurlijk. Er zit ook roet in. Bekend is ook dat het remmen met remschijven het grootste percentage roet veroorzaakt. Nu staan er heel veel flitskasten en stoplichten op de Kennedylaan en wordt het een verkeerstechnisch probleem genoemd. Ik neem dus aan dat de PvdA nooit meer zal zeggen dat de luchtkwaliteit zou moeten verbeteren in de stad, want het is een verkeerstechnisch probleem.

Mevrouw **Kuiken** (PvdA): Bij dezen neem ik de term «verkeerstechnisch probleem» terug. Ik dank de heer De Graaf voor deze verhelderende toelichting. Een nadeel van een MIRT-overleg is dat je alles vrij snel moet zeggen. De Kennedylaan is inderdaad een groot probleem. Ik kom er regelmatig, want ik woon in deze regio, ik ben er dus ook regelmatig en ik rijd er ook overheen. De snelweg die is aangelegd door het natuurgebied het Dommeldal zal daadwerkelijk worden gebruikt, maar de verkeersaantallen op de Kennedylaan zullen gelijk blijven. Met andere woorden: we leggen wel een snelweg aan die een soort ruit om Eindhoven moet vormen, maar dat lost de verkeersproblemen voor de mensen aan de Kennedylaan niet echt op. Ik vraag de minister het volgende. Men wil de ruit graag omdat men een bypass wil voor de A2, terwijl we de A2 net met heel veel geld hebben opgeknapt om robuustheid te creëren. Gooien wij niet voor een deel de investeringen in de A2 weg door de ruit rond Eindhoven prioriteit te geven? Kortom, het is een ingewikkelde zaak. Ik zeg ook niet: schrap dat hele project. Maar in tijden van crisis moet je keuzes maken en bezien wat het grootste rendement heeft. Ik kies in dit geval voor de A58 of desnoods voor de A67, omdat ik daarin groter economisch rendement zie. Mijn excuses voor het wat langere antwoord, maar het is een ingewikkelde zaak.

De heer **De Graaf** (PVV): Het was een lange vraag, dus dan mag het antwoord ook lang zijn. Het verkeer neemt niet af, ook niet in een tijd van economische crisis. Mevrouw Kuiken zegt: je legt een ruit aan en het verkeer neemt niet af, terwijl het crisis is. Dat is al verwonderlijk. Als de economie aantrekt, heb je juist de bypass van de A2 extra hard nodig en dan hebben de mensen op de Kennedylaan die ruit juist ook nodig, omdat het verkeer daarna nog verder zal toenemen. Het gaat erom dat je de focus verlegt van morgen naar misschien wel 2020/2025. Dan is die ruit keihard nodig. Er moet dan geen sprake zijn van een keuze tussen de A58 en de ruit, maar dan moeten ze beide worden uitgevoerd.

Mevrouw **Kuiken** (PvdA): Het is een beetje appels en peren met elkaar vergelijken. Wij kunnen de discussie met elkaar aangaan over de vraag of je in beide projecten moet willen investeren. Ik vind dat vanuit de PVV gezien een terechte oproep. Ik constateer alleen dat wij minder geld hebben en dus keuzes moeten maken. Dan vraag ik mij af of de ruit prioriteit heeft boven bijvoorbeeld de A58 of de A67, die terecht worden aangemerkt als heel belangrijk.

De A59 ligt in een gebied tussen Den Bosch en Waalwijk. 20 partners zijn bereid om in dit project tot een integrale aanpak van het gebied te komen. Het gaat dan om infrastructuur, natuur, water en recreatie. De heer Elias heeft er ook al het nodige over gezegd. Onze vraag is of de minister bereid is om met de regio in overleg te treden en hiervoor een experimenteerstatus te ontwikkelen, die kan dienen als pilotproject voor heel Nederland. Wij hebben hiervoor een motie klaarliggen, maar ik wil graag eerste de reactie horen van de minister.

Dan kom ik nu op de Brussel-Brainport-express. Ik zie de Brainport Regio Eindhoven als een van de belangrijkste economische motoren van Nederland. Daarom vraag ik de staatssecretaris, nu zij bezig is in het kader van de discussies rondom de Fyra en de onderzoeken die daarnaar gaande zijn, ook de verbinding Eindhoven-Tilburg-Antwerpen-Brussel mee te nemen, zodat wij een brainportexpress kunnen realiseren. Dan kom ik te spreken over het spoor Heerlen-Aken. Wij zien het belang in van een internationale verbinding tussen twee universiteitssteden. Ik wil graag van de staatssecretaris horen hoe zij hiertegen aankijkt en welke stappen wij kunnen zetten om dit in de toekomst te kunnen realiseren. Wat het knooppunt Hoevelaken betreft maken met name de inwoners van de kernen Hoevelaken en Holkerveen langs de A28 zich zorgen over de geluidsoverlast. Die ligt nu al boven de grenswaarden die wij daarvoor hebben opgesteld volgens Swung (Samen Werken in de Uitvoering van Nieuw Geluidbeleid). Mijn vraag is, hoe een en ander opgelost gaat worden in het kader van de reconstructie van het knooppunt Hoevelaken. Ik kan mij zomaar voorstellen dat de heer Klein hierover nog de nodige vragen zal stellen.

De heer **Klein** (50PLUS): Het is een goede vraag die mevrouw Kuiken stelt, maar wat ik helaas mis is de steun van de Partij van de Arbeid die wij vorige week hebben gehad bij het debat over de leefomgeving, waarin het juist over deze geluidsoverlast ging. Wij hebben toen gesteld dat je de geluidsoverlast juist zou moeten tegengaan door al schermen te plaatsen. Dat was toen ook al aan de orde, maar waar was de Partij van de Arbeid toen?

Mevrouw **Kuiken** (PvdA): Ik werk hier volgens dit principe: ik zie een probleem, ik stel een vraag en dan kijken wij welke oplossing eruit komt. Ik was niet bij het algemeen overleg leefomgeving, maar ik zie wel dat er een probleem is. Het knooppunt Hoevelaken ondergaat een reconstructie. Wij hebben nu al te maken met een overschrijding van de norm voor geluidsoverlast, dus mijn vraag aan de minister is hoe zij dit gaat oplossen. Ik dank de heer Klein voor deze vraag, zodat ik het nog even extra scherp kan stellen.

De A27 door Amelisweerd roept bij heel veel mensen heel veel emoties op. Dat begrijp ik heel goed. De Partij van de Arbeid wil verkeersproblemen oplossen, maar daarbij natuurlijk wel zo veel mogelijk rekening houden met natuur en recreatie. Dat is ook de reden waarom de commissie-Schoof op ons verzoek onderzoek heeft gedaan naar de mogelijkheden die er zijn om de knelpunten bij en rondom Amelisweerd op te lossen. Onderzocht is ook of dat kan met een oplossing van 2x6 binnen de bak of met een oplossing van 2x7 buiten de bak. De commissie stelt in haar conclusies heel duidelijk dat de optie van 2x6 rijbanen binnen de bak niet mogelijk is vanwege de verkeersveiligheid. De PvdA had dat graag anders gezien, maar zal de uitkomsten van het onderzoek respecteren, omdat zij de verkeersveiligheid ook belangrijk vindt. Bij de mensen hier en bij de mensen die dit debat thuis volgen, leven een heleboel vragen over hoe het nu precies zit met de verkeersveiligheid. Het lijkt mij verstandig dat de minister daarop ingaat.

Tevens heb ik een aantal vragen over de variant 2x7, want dat zou dan de variant zijn waarover een maatschappelijke kosten- en batenanalyse zal worden gedaan. Ten eerste: wat wordt bij 2x7 de snelheid? Ik ga uit van 100 km/u, omdat de mensen bang zijn dat het straks 120 km/u of 130 km/u wordt. Kan de minister hierop reageren? De veiligheid van het alternatief 2x7 vraagt om net zo'n grondige beschouwing als de 2x7 in het verleden. Zal de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek en Veiligheid ook bij de beoordeling van de veiligheid van de variant 2x7 worden betrokken? Dan kom ik op de folie. Ik heb in de stukken gelezen dat er ook bij de 2x6-variant risico's zijn voor de folie, omdat ook die aangepast zou

moeten worden. Dat geldt natuurlijk ook voor de 2x7-variant. Daar zijn zorgen over. We hebben het er de vorige keer kort over gehad, maar ik wil graag dat de minister nog eens uitgebreid ingaat op hoe we met dat risico omgaan, vooral in relatie tot de schatting van het budget. Hoe reëel acht de minister de geraamde kosten? Hoe gaan we om met risico's van een mogelijke budgetoverschrijding? 1,2 miljard plus de 200 miljoen was wel een harde randvoorwaarde om te komen tot een gunstige voorkeursvariant en een maatschappelijke kosten- en batenanalyse.

Dat brengt mij meteen bij mijn laatste vraag: wat is nu precies de referentie van de maatschappelijke kosten- en batenanalyse? Daar zijn door mijn collega's al veel vragen over gesteld en daarover leven ook bij de mensen in het land veel vragen, dus ik wil graag dat de minister daarop ingaat.

De heer **Bashir** (SP): Ik vraag mij ondertussen af welk probleem wij hier aan het oplossen zijn. Er is geen fileprobleem in de bak. Verbreding is niet nodig omdat de groeivoorspellingen zijn achterhaald en de kosten zijn buitenproportioneel, daar heeft mevrouw Kuiken zelf ook al aan gerefereerd. Welk probleem probeert de PvdA hier op te lossen, waar ze eerst nota bene nog tegen was?

Mevrouw **Kuiken** (PvdA): Even voor alle helderheid: ik heb altijd gezegd dat ik een oplossing wil voor de Amelisweerd. Het liefst wilde ik een oplossing van 2x6. Ik ben nooit van de school «we gaan niets doen» geweest. Dat wil ik even benadrukken. Wat de noodzaak betreft, lijkt het mij goed dat de minister daar antwoord op geeft. Ik heb in ieder geval begrepen dat de aanpak van Amelisweerd onder andere nodig is om de filedruk die voor en na de bak ontstaat door uitwaaiereffecten op te lossen. Daar zijn mooie technische termen voor. Daarnaast is het ook nodig om de robuustheid van de hele A27 in de toekomst te waarborgen. Nogmaals, ik heb nooit gezegd dat we het knelpunt niet moeten oplossen. Ik had alleen gehoopt, en daarom baal ik ook wel, dat we dat binnen de bak zouden kunnen doen.

Ten tweede is er de vraag of het 400 miljoen waard is. Liever niet, maar de verkeersveiligheid vind ik wel een belangrijk argument. We hebben daar duidelijke regels over opgesteld. Als de heer Bashir met mij een discussie wil voeren over de vraag of de verkeersveiligheidsregels in Nederland te streng zijn, vind ik dat prima, maar dan doen we dat niet naar aanleiding van de A27, omdat de uitkomsten ons niet bevallen. Nee, dan moeten wij in Nederland de algemene discussie aangaan over de vraag of wij de regels te streng vinden, een discussie die wij ook kennen in verband met externe veiligheid en andere risico's.

De heer **Bashir** (SP): Ik blijf erbij dat ik hierin eigenlijk geen probleem zie. De gekozen oplossing is een oplossing voor een probleem dat niet bestaat. Dit brengt me op de vraag of de PvdA zich in deze kwestie heeft laten meeslepen. Ik heb de heer Elias eerder gevraagd: is dit eigenlijk geen toneelstuk? De heer Elias heeft namelijk gezegd dat de kans dat dit project doorgaat 99,9% is. Het onderzoek had dus alleen verlies kunnen opleveren voor de PvdA. Dat verlies is er nu. De PvdA wist toch van tevoren waar zij aan begon, namelijk dat de 2x6 waarschijnlijk niet kan en dat zij daarom moet toegeven aan de wensen van de VVD, en wel voor een probleem dat er niet eens is?

Mevrouw **Kuiken** (PvdA): De vraag van de heer Bashir is eigenlijk of het onderzoek wel nodig was. Als ik alles bij voorbaat al wist en geen enkele hoop meer had dat wij toch nog op een oplossing van 2x6 konden komen, had ik die beslissing wel meteen maanden geleden genomen in plaats van haar nu te moeten nemen. Ik heb er namelijk totaal geen baat bij om iets wat niet leuk is, eindeloos te open rekken.

De **voorzitter**: De laatste keer, mijnheer Bashir.

De heer **Bashir** (SP): Ik constateer wel dat de PvdA voor de verkiezingen iets heeft gezegd wat zij na de verkiezingen meteen aan de kant schuift. Dan kun je er natuurlijk op wijzen dat dit een coalitie is waaruit afspraken voortkomen, en dat het geven en nemen is. Hierbij wordt echter alleen maar genomen. De PvdA heeft namelijk gezegd: de Blankenburgtunnel doen wij niet en de A27 doen wij niet. Nu zie je dat beide projecten gewoon aan de VVD overgelaten worden. Als er weer een keer geld beschikbaar komt, bijvoorbeeld 300 miljoen euro, gaat dat ook weer volledig naar wegen. Mijn vraag blijft dan ook: waar zien wij de PvdA terug in het MIRT-gebeuren?

Mevrouw **Kuiken** (PvdA): Sommige mensen zeggen dat de VVD geen asfaltpartij meer is, en het kan niet allebei waar zijn. Ik herhaal dat ik nooit heb gezegd dat wij geen oplossing willen bij de A27. Mijn grootste voorkeur was dat het een oplossing werd van 2x6. Heel eerlijk gezegd baalde ik ook toen het onderzoeksrapport van Schoof er kwam. Dit was niet de uitkomst waarop ik had gehoopt. Als ik dit van tevoren had geweten, had ik die beslissing liever een paar maanden geleden genomen, maar het is zoals het is. Ik kijk naar de feiten en de conclusies en dan rest helaas dat ik vanwege de verkeersveiligheid tot dit oordeel moet komen. Ik heb ook altijd van tevoren gezegd dat ik het rapport serieus zou nemen. Dat doe ik dan ook.

Mevrouw **Ouwehand** (PvdD): Ik schrik er eigenlijk wel van. Ik hoor de Partij van de Arbeid nu zeggen wat de minister van Infrastructuur en Milieu eigenlijk in net zulke woorden zei bij het aantreden van Rutte I: het milieu, daar houden we een beetje een oogje op. De Partij van de Arbeid zegt: wij willen verkeersproblemen oplossen, en wij houden natuurlijk een beetje rekening met natuur. De vraag is wel of de Partij van de Arbeid eens eerlijk wil zeggen of zij de ecologische hoofdstructuur nu wil realiseren of asfalteren. Je kunt natuurlijk niet een nota voor betere natuurbescherming presenteren en vervolgens instemmen met onnodig asfalt. Gisteren was ik bij de demonstratie op Amelisweerd. Ik hoorde daar dat er gesprekken waren met Diederik Samsom. Wat hebben die opgeleverd, zo wil ik weten. Is erover gesproken dat het nog onduidelijk is wat de fijnstof- en stikstofconcentraties gaan doen als die bak verbreed wordt? Wat kan mevrouw Kuiken daarover zeggen? Zijn er gesprekken geweest, met wie zijn die gevoerd, en wat was de uitkomst?

Mevrouw **Kuiken** (PvdA): Ik hoor heel veel in het geruchtencircuit. Er is met mij gesproken vanuit verschillende bewoners- en belangengroepen, zoals Kracht van Utrecht. Met Laat Lunetten Niet Stikken spreek ik nog. Maar voor zover ik weet, zijn er geen officiële gesprekken geweest met Diederik Samsom. Ik weet dus niet helemaal waar dat verhaal vandaan komt. Dit zeg ik maar even voor iedereen voor wie daar onduidelijkheid over bestaat. Dan werd de vraag gesteld of wij de ecologische hoofdstructuur afmaken. Ja, die maken wij af.

Mevrouw **Ouwehand** (PvdD): Maar intussen gaat er asfalt overheen. Wij concluderen dus toch dat de Partij van de Arbeid op andere trajecten wel een groen imago wil verkopen, maar uiteindelijk kiest voor asfalt. Sterker nog, ik zie dat de Partij van de Arbeid hier aan de minister vraagt: wilt u alstublieft even uitleggen waarom het zo noodzakelijk is, want wij durven het zelf niet zo goed te verdedigen. Dan kan de conclusie eigenlijk alleen zijn dat de Partij van de Arbeid in haar hart heel goed weet dat dit onzinnig is en dat het voor de schone leefomgeving waarvoor de heer Samsom altijd heeft geknokt, van belang is om het fijnstof en het stikstof in de hand te houden, want fijnstof en stikstof zijn slecht voor de

gezondheid van iedereen die daar leeft. Maar de Partij van de Arbeid buigt voor de VVD.

Mevrouw **Kuiken** (PvdA): Wij worden het op dit punt nooit eens, omdat de Partij voor de Dieren heel veel oog heeft voor milieu en natuur – daar kunnen wij elkaar op vinden – maar totaal niet voor economie en bereikbaarheid. Daarover kunnen wij dus geen discussie met elkaar voeren, want de Partij voor de Dieren wil hier überhaupt niets aan doen. Dat is dus een beetje lastig discussie voeren. Maar de vraag blijft wat wij doen met de ecologische hoofdstructuur. Maken wij die af? Ja, die maken wij af. Als er iets gebeurt, zul je op sommige gedeelten moeten compenseren. Dat zal in dit geval ook moeten gebeuren, maar de hamvraag blijft: maak je die af? Ja, wij maken die af. Daar kunnen wij elkaar gewoon op vinden en hoeven wij elkaar niet op te bestrijden.

Mevrouw **Ouwehand** (PvdD): Mevrouw Kuiken duikt veel te makkelijk weg voor alle signalen dat dit geen duurzame oplossing is. Zij weet heel goed dat er andere mogelijkheden zijn: inzetten op ov en de snelheid vaststellen op 80 km/u. Als de PvdA echt een groen hart heeft, zouden de hoopgevende aanwijzingen dat het autogebruik onder jongeren helemaal niet populair is, toch reden moeten zijn om te zeggen: geen haast, wij kiezen nu niet voor de verbreding van de A27?

Mevrouw **Kuiken** (PvdA): Ik doe even heel flauw; we weten ook dat Utrecht de stad is die het meest gaat urbaniseren de komende jaren. Dus het zou een beetje een flauwe bak zijn als het argument zou moeten zijn om veranderingen door te voeren op basis van trends die wij nog niet precies in kunnen schatten. Belangrijker is dat wij allebei hebben gesproken over de groeiscenario's. De laag- en hooggroeiscenario's zijn op dit moment nog actueel. In een MKBA zal zowel een hoog- als laaggroei-scenario moeten worden doorgerekend. Dan zullen wij moeten bekijken of de 2x7-variant haalbaar is. Maar belangrijker was de vraag of een 2x6-variant haalbaar is. Daarvan hebben de rapporten laten zien dat dat niet het geval is. Ik had het ook graag anders gezien. Ik zit dit ook niet met plezier te verkondigen. Ik had zeer gehoopt op een andere keuze, maar dat is helaas niet het geval. En verkeersveiligheid vinden wij net zo belangrijk. Een 2x6-variant behoort helaas niet tot de mogelijkheden.

De heer **Klein** (50PLUS): Dat is een tranen trekkend verhaal van mevrouw Kuiken. Ze baalt er enorm van dat de 2x6-variant niet kan vanwege de uitkomsten van het rapport, maar in dat rapport staat ook duidelijk dat de maatschappelijke kosten-batenanalyse in feite niet is uitgevoerd in het hele traject en dat die alsnog zal moeten gebeuren. Die zal nu dus ook gebeuren in het licht van een 2x7-variant. Dat betekent toch wel degelijk dat wij een dergelijke MKBA serieus gaan nemen en een eventuele verlaging van de snelheid gaan afwegen ten opzichte van de verkeersveiligheid? Dat betekent dan toch ook een temporisering in de ogen van mevrouw Kuiken?

Mevrouw **Kuiken** (PvdA): Temporiseren heeft er niets mee te maken, maar het antwoord op de hamvraag van de heer Klein is ja.

De **voorzitter**: Dat is kort en krachtig.

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie): De PvdA geeft een heel dubbel signaal af. Aan de ene kant volgt zij het advies van de commissie-Schoof en zegt zij: 2x6 is absoluut niet haalbaar vanwege de verkeersveiligheid. Aan de andere kant zal de MKBA moeten uitwijzen of 2x7 haalbaar is. Dus wat is nu het verhaal? Neemt de PvdA de MKBA serieus? In dat geval zou de optie 2x6 open moeten blijven. Daarvan zegt de PvdA: dat is voor ons

een gelopen race; dat heeft het rapport van de commissie-Schoof voldoende duidelijk gemaakt. Wat is het nu precies?

Mevrouw **Kuiken** (PvdA): Die discussies lopen elkaar. De 2x6-variant valt van tafel omdat die verkeersveiligheidstechnisch niet kan. Dat heeft niets te maken met de vraag hoe de rest van het plaatje eruitziet. Het kan verkeersveiligheidstechnisch niet. Dat is het steekhoudende argument.

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie): Aangezien de PvdA zo stellig zegt dat 2x6 vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid niet mogelijk is, wat ik overigens waag te betwijfelen, valt het mij op dat de MKBA geen serieuze kans krijgt. Dus de PvdA kiest op dit moment in feite voor 2x7.

Mevrouw **Kuiken** (PvdA): Ik ben niet degene die zegt dat die 2x6 niet kan; dat wordt onder andere door de commissie-Schoof gezegd. Het wordt ook gezegd door de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid. Zelfs in de twee rapporten die zouden moeten aantonen dat het wel kan binnen 2x6, staat dat de verkeersveiligheid ernstig in het geding is en dat er nader onderzoek moet worden gedaan. Het laatste rapport, dat van Movares, valt het eerste rapport, van Witteveen+Bos, weer af. We kunnen dus onderzoek op onderzoek blijven stapelen, maar feit blijft dat de 2x6-variant gelet op de verkeersveiligheid terecht is afgefallen. Nogmaals, ik had het graag anders gezien, maar dit is de conclusie die ik op basis van dit onafhankelijke onderzoek moet trekken.

De **voorzitter**: U vervolgt uw betoog. U hebt nog ruim vijfenhalve minuut spreektijd over.

Mevrouw **Kuiken** (PvdA): Mij rest nog een laatste punt, namelijk de ledverlichting in tunnels. In sommige in aanbouw zijnde tunnels of tunnels die net gereed zijn gekomen, zit nog in de standaardbestekken en ontwerpeisen de traditionele verlichting. Wil de minister van ledverlichting de standaard maken in tunnels? Dat kan op termijn goedkoper zijn vanwege besparing op onderhoud en vervanging. Wil de minister ook bekijken of ledverlichting kan worden toegepast in tunnels die aan vervanging of renovatie toe zijn? Dan kunnen we uiteindelijk overgaan op duurzamere en goedkopere verlichting.

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie): Allereerst mijn excuus dat ik wat later binnenkwam, voorzitter. Ik meen dat drie interrupties zijn toegestaan per fractie.

De **voorzitter**: Dat klopt.

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie): Oké. Ik heb een vraag aan de PvdA over de Ring Utrecht. Hoezeer ik het PvdA-standpunt ook betreur, wil ik nu inzoomen op de Noordelijke Randweg van Utrecht. Ik heb begrepen dat de afspraak was gemaakt dat die eerst zou worden aangepakt, alvorens de schop in de grond zou gaan voor verbreding van de A27. Dat lijkt nu op de lange baan geschoven te worden. Als er ergens knelpunten zijn in de doorstroming, en ook in de leefbaarheid, dan is het bij de Noordelijke Randweg. Is de Partij van de Arbeid bereid om met de ChristenUnie aan de minister te vragen of zij hierover afspraken wil maken met de regio, zodat we daar wel voortvarend aan de slag kunnen gaan om de knelpunten op te pakken?

Mevrouw **Kuiken** (PvdA): Ik vind dat op zich een terechte opmerking. Ik heb ook een gesprek gehad met de regio om te bekijken welke alternatieven de regio zag. Daar kwamen nog geen echt haalbare alternatieven

uit, maar ik denk dat het goed is als we deze vraag doorspelen aan de minister.

De heer **Bashir** (SP): Mevrouw Kuiken stelt voor om ledverlichting in tunnels aan te leggen. Als we geen Blankenburgtunnel zouden aanleggen, hebben we ook die ledverlichting niet nodig. Dat is nog beter voor het milieu. Mijn vraag gaat echter over de investeringen en de bezuinigingen. Daar is de Partij van de Arbeid niet echt op ingegaan. Er wordt nu 250 miljoen structureel bezuinigd. Dat gaat ten koste van de binnenvaart en van het spoor, maar ook van wegen. Er is voor een verdeelsleutel gekozen. Dit jaar wordt ook eenmalig 300 miljoen uitgetrokken om extra investeringen te doen in de volgende jaren. Waarom wordt niet diezelfde verdeelsleutel gekozen voor de investeringen? Nu gaat die 300 miljoen volledig naar wegen, terwijl de binnenvaart en het spoor ook toe zijn aan investeringen.

Mevrouw **Kuiken** (PvdA): Dank voor deze vraag; daar heb ik wat aan. Ik heb die 300 miljoen in mijn vraag bewust niet genoemd, omdat die nu op de onderhandelingstafel ligt van de sociale partners. We moeten even afwachten wat daaruit komt. Ik heb de voorbeelden die zijn genoemd in een voetnoot bij de 300 miljoen ook meer als facultatief beschouwd, want pas op het moment dat we weten dat die 300 miljoen doorgaat, gaan we de discussie aan over de vraag wat we gaan doen. Overigens maak ik wel de kanttekening dat het dan de bedoeling is dat het projecten zijn die in 2014 meteen kunnen starten. Dat maakt de mogelijkheden qua projecten wat beperkter, maar ik wil graag de discussie aangaan, ook met de SP, over de vraag wat we dan wel en niet kunnen doen. Maar nogmaals, het is nu even primair niet aan mij. Het ligt aan het gesprek dat nu gaande is met de sociale partners.

De heer **Bashir** (SP): Ik begrijp hieruit dat wij de PvdA aan onze zijde hebben als wij zo meteen voorstellen dat voor de investeringen dezelfde verdeelsleutel zou moeten worden toegepast.

Mevrouw **Kuiken** (PvdA): Nee. Dat is een geval van grote stappen gauw thuis. Daar kan ik even niet in meegaan. Mijn criterium is het aantal banen dat gecreëerd wordt als er een schop de grond in gaat. Het gaat mij er niet zozeer om dat al die postjes evenredig worden verrekend. Ik voel wel aan mijn water dat er weinig spoorprojecten bij zullen zitten omdat het nu eenmaal langer duurt om die uit te voeren en omdat die meer aan de infrastructurele kant zitten. Het gaat mij om de schop in de grond.

De heer **Bashir** (SP): Het gaat de SP ook om werkgelegenheid. Er zijn heus wel projecten te bedenken op het gebied van spoor en binnenvaart die direct voor werkgelegenheid kunnen zorgen. Ik constateer echter dat de VVD en de PvdA bezuinigen op binnenvaart, spoor en wegen, terwijl de investeringen alleen naar wegen gaan. Daar maak ik bezwaar tegen. Het zou eerlijk zijn als het spoor en de binnenvaart dezelfde investeringen krijgen.

Mevrouw **Kuiken** (PvdA): De heer Bashir gaat over zijn eigen woorden. Ik herhaal dat die 300 miljoen eerst op de onderhandelingstafel ligt. Laten we even afwachten wat daar uitkomt. Ik sta open voor suggesties, maar daarbij hanteer ik het criterium dat de schop direct de grond in moet en dat het werkgelegenheid moet opleveren. Daar is het ons namelijk allemaal om te doen. Bezuinigingen vindt niemand leuk, en als er wat extra's vrijkomt, moet je dat zo slim mogelijk gebruiken.

De heer **Klein** (50PLUS): Voorzitter. 50PLUS is op dit moment nog wat kleiner dan de Partij van de Arbeid, dus onze spreektijd is ook aanzienlijk korter. Ik zal daarom wat hoofdpunten langsgaan.

Ik begin met de reacties en de burgerinitiatieven. In de notitie van de commissie-Schoof staat een zin die ik graag even naar voren wil halen. De commissie constateert dat het soms moeilijk navolgbaar is op welke wijze onderzoeken een rol hebben gespeeld en dat er tussen 2010 en 2012 wisselende, elkaar overigens niet tegensprekende, argumenten worden gebruikt. Kortom, er worden verschillende modellen gebruikt en er wordt gegoocheld met cijfers en onderbouwingen. Dat leidt steeds tot nieuwe cijfers in de burgerinitiatieven. Dat zie je trouwens bij verschillende projecten. Ik denk dus niet alleen aan de bak in Amelisweerd, maar ook aan Portway 2012, de Blankenburgtunnel, knooppunt Hoevelaken en het Regionaal Overleg Noordelijke Aftakking (RONA) in het goederenspoor. Bij verschillende projecten is dus sprake van burgerinitiatieven en een sterke uitwisseling van gegevens. Die gegevens worden gedurende het traject veranderd en dat leidt tot onnavolgbaarheid. De burgerinitiatieven lopen daardoor vaak achter de feiten aan omdat ze dan een soort contraexpertise moeten afgeven. Wij pleiten voor een beter systeem om draagvlak te realiseren. Er moet een level playing field zijn qua cijfers en onderzoeken naar alternatieven. Dan kun je die vergelijkingen veel beter maken en hoeven burgerinitiatieven niet meer achter cijfers van bijvoorbeeld Rijkswaterstaat aan te hollen. Met een eerlijke en gelijkmatige verdeling kan de besluitvorming veel beter verlopen. Graag krijg ik hierop een reactie van de minister. Hoe kunnen we burgerinitiatieven beter accommoderen om op onafhankelijke wijze de cijfers en de modellen naast elkaar te leggen?

Dan ga ik in sneltreinvaart een rondje Nederland doen. Ik begin maar met het spoor. Het is een goede zaak dat er door het RONA een goederenpad minder komt, al blijft er wel een extra goederenpad. Wat ons betreft is het de vraag of dat noodzakelijk is, omdat je eerst beter moet kijken naar de benutting van de Betuwelijn. Een ander punt is het beter benutten van de spoortunnels rond Bussum en Naarden.

Wat betreft de vaarwegen lijkt het me niet zo ingewikkeld, ook al kost het wel geld natuurlijk, om het Twentekanaal te verbeteren. Dat heeft nu een U-vorm. Je zou het goederenvervoer over water kunnen verbeteren. Ik denk dat het verstandig is om daar meer vaart achter te zetten, zeker ook gelet op de discussie van zojuist over de goederen over het spoor en de IJssellijn. Die moeten juist niet via de IJssellijn gaan.

Minister Eurlings heeft een paar jaren geleden gesproken over de draaischijf van Nederland, het knooppunt Hoevelaken. Daarmee samen hangt de ring Utrecht. De plannen zijn goed. Alles is gereed voor uitvoering en het is dus erg ongelukkig dat de aanpak van het knooppunt Hoevelaken wordt getemporiseerd. Iedereen, vooral vanuit Apeldoorn richting Utrecht, staat namelijk behoorlijk in de file. We vinden het een ongebruikelijke en ongelukkige keuze. We vragen om die te veranderen en vast te houden aan het oorspronkelijke uitvoeringsprogramma.

Ergens anders zal er dan weer een stukje worden getemporiseerd. De MKBA voor de A27-bak leidt bijvoorbeeld, zoals de Partij van de Arbeid net aangaf, tot extra discussie. Daarin zit dus ook een temporisering. Wat ons betreft hoeft die 2x7 voor de A27 niet direct uitgevoerd te worden. Laten we rustig wachten tot ook het andere deel klaar is, namelijk het stuk A27 richting Hilversum. Dat is nu 2x2, maar zal verbreed worden. Op dat moment kun je zien hoe het zit met de fileproblematiek. Richting het Noorden is de weg nu al 1x6, richting het zuiden 1x4.

Dan een vraag over de ontsluiting van Zeeland. Kan de N59 richting Zierikzee omgebouwd worden naar een autosnelweg? Ik denk dat dit op dit moment niet aan de orde is, maar ziet de minister wel mogelijkheden om te komen tot gelijkvloerse kruisingen?

Gelet op de tijd, sluit ik mij met betrekking tot het algemene uitgangspunt van 50PLUS aan bij de woorden van de vorige sprekers, namelijk dat wij moeten proberen om geen maatregelen te nemen die uiteindelijk zullen leiden tot nadelige en onomkeerbare gevolgen voor de volgende generaties op het gebied van milieu en natuur.

De heer **Bashir** (SP): Voorzitter. Vandaag spreek ik niet alleen namens de SP-fractie, maar ook namens de GroenLinksfractie, als het gaat om de A27, de Blankenburgtunnel, de ruit bij Eindhoven en de RijnlandRoute. Mevrouw Van Tongeren zal straks bij de beantwoording even aanschuiven. Ze kan er vandaag om persoonlijke redenen niet volledig bij zijn.

Eind vorig jaar werd duidelijk dat er structureel 250 miljoen bezuinigd moest worden op het infrastructuurfonds. De bezuinigingen werden volgens een verdeelsleutel verdeeld over wegen, spoor en vaarwegen. De inkt van deze bezuinigingen was nog niet droog toen we ineens een investeringspakket voor 2014 kregen. Deze 300 miljoen is een sigaar uit eigen doos. Bovendien is het opvallend dat de verdeelsleutel niet meer wordt gehanteerd. Het volledige bedrag, 300 miljoen, wordt geïnvesteerd in wegen. Het is de minister dus weer eens gelukt om geld los te krijgen voor haar wegehobby. De staatssecretaris krijgt geen cent voor haar spoor. Waarom is bij de investeringen de verdeelsleutel losgelaten? Waarom doet de minister alsof zij cadeautjes uitdeelt? Graag een reactie. Dan nu een rondje wegen. Wellicht kunnen we in de toekomst de naam van dit overleg veranderen van «MIRT» naar «rondje wegen», want tegenwoordig wordt er bijna alleen nog maar geïnvesteerd in wegen, niet meer in spoor. Ik begin zelf ook met een aantal wensen. Allereerst ziet de SP-fractie de noodzaak in van een snelle verbreding van de A2. Kan de minister ons toezeggen dat de voorbereidingen nog dit jaar kunnen starten, zodat de weg na 2022 zo snel mogelijk kan worden aangelegd? Wat is de ambitie van de minister voor de A2?

Dan kom ik bij iets wat wij niet willen, de A4. Ik heb berichten en signalen gekregen dat daar tegenvallers zitten, als het gaat om het doordrukken van de A4. Klopt dat? Zijn er tegenvallers, als het gaat om het geld en het tijdschema? Kan de minister daarop ingaan?

Ik kom bij de Blankenburgtunnel. Als ik aan de Blankenburgtunnel denk, moet ik aan deze foto denken. Het is een foto van voor de verkiezingen waarop u een aantal Kamerleden afgebeeld ziet. U ziet mij twee keer afgebeeld, want ik ben er ook namens de GroenLinksfractie. Mevrouw Ouwehand en mevrouw Dik-Faber staan er ook op. Wij steken allemaal onze hand in klei; wij maken ons «kleihard» tegen de Blankenburgtunnel. Er staat ook een mevrouw met een rode jas op. Volgens mij zit zij ook hier in ons midden. Zij heeft zich ook «kleihard» gemaakt tegen de Blankenburgtunnel, maar toch stemde zij in met de Blankenburgtunnel. Dat begrijp ik niet. De PvdA sprak zich samen met de SP en een aantal andere partijen uit tegen de Blankenburgtunnel. Ik had dus verwacht dat wij hier samen konden optrekken, maar dat is niet het geval. Daarom heb ik een vraag aan de minister. Ik was de afgelopen weken bij een actie in Vlaardingen tegen de Blankenburgtunnel. De bewoners gingen massaal bomen planten op de plek waar de Blankenburgtunnel moet komen, het tweede Volksbos. Hoe zal de minister met dat nieuwe volksbos omgaan? De onzinnige investeringen in wegprojecten houden niet op bij de Blankenburgtunnel. Er wordt ook nog eens ruim 1 miljard uitgetrokken voor de verbreding van de A27, ook een project waar de PvdA-fractie niet zo blij mee was. Hoewel het er wel druk is, vallen de files toch erg mee. Zo komt de snelweg niet eens voor in de top filelijst. Daarnaast is het een klap in het gezicht voor de omwonenden en de stad Utrecht, die een dergelijke verbreding helemaal niet zien zitten. Maar de minister heeft haar conclusies getrokken dat de weg buiten de bak bij Amelisweerd moet worden verbreed. Het is wel merkwaardig dat de minister dan toch nog

het advies van de commissie-Schoof overneemt om alsnog een MKBA uit te voeren. Op zichzelf is het natuurlijk prima om te kijken of een maatschappelijke kosten-batenanalyse goed uitvalt, maar moet ik hieruit concluderen dat de minister nog geen besluit heeft genomen? Stel dat het een negatieve MKBA is, gaat zij die onnodige A27-verbreding dan niet doorzetten? Als de minister nu al aangeeft dat zij hoe dan ook de verbreding doorzet, welk nut heeft een MKBA dan? Graag krijg ik een reactie.

Ik kom bij Brabant. Het schrappen van de kleine aanpassingen op de A67, de zogenaamde «no-regretmaatregelen», is een gemiste kans. De SP-fractie zou graag zien dat deze no-regretmaatregelen, dus maatregelen waarvan je geen spijt hebt, wel worden uitgevoerd. Het gaat om de A67 Brabant-Limburg. Graag krijg ik een reactie.

Een omstreden weg als de Noordoostcorridor bij Eindhoven gaat wel door. Klopt het dat daarbij tegelijkertijd wordt beknipt, als het gaat om de zorgvuldige inpassing, op een deel van het project Eindhoven-Helmond, terwijl dit project ook nog eens door een ecologische hoofdstructuur loopt? Graag krijg ik hierop een reactie van de minister. Wij zijn van mening dat het schrappen van het project Eindhoven-Helmond beter is en dat daarvoor in de plaats moeten komen de no-regretmaatregelen voor de A67 en het niet temporiseren van de A58. Deze zullen de automobilisten meer dienen.

Verder vraag ik mij af of bij de verkenningen van de N65 ook meteen kan worden gekeken naar de aanpak van de spoorlijn, ook als het gaat om het programma Hoogfrequent Spoorvervoer. Daarnaast is er voor de N65 een bedrag vrijgemaakt dat niet volledig wordt uitgegeven. Er is al 100 miljoen toegezegd, maar vervolgens is er een btw-bedrag van afgehaald. Is de minister bereid het volledige bedrag dat eerst was toegezegd voor de N65 daadwerkelijk beschikbaar te stellen?

De SP-fractie heeft altijd positief gestaan tegenover de aanleg van de A13/A16, omdat naar ons oordeel de situatie rondom Rotterdam-Overschie ook voor de omwonenden onhoudbaar is. Onlangs heeft de heer Bos hier in de Tweede Kamer zijn zogenaamde Portwayvariant toegelicht.

Hij schetste een beeld van een zeer terughoudende minister die de alternatieven niet serieus neemt. Wat is de kijk van de minister hierop? In hoeverre heeft zij de Portwayvariant serieus meegenomen in haar afwegingen?

Ik kom op het Noorden. Friesland heeft belang bij de aanleg van het aquaduct Skarster Rien in de A67. Helaas haalt de minister hier een streep door. Ik vind dat onbegrijpelijk: het gaat slechts om 50 miljoen. De provincie wil het eventueel voorfinancieren. Klopt het dat de minister hoe dan ook de huidige brug moet vervangen en dat dat heel veel geld gaat kosten? Het kan nu in één keer goed gedaan worden.

Ik kom op het goederenvervoer in Oost-Nederland. Het is positief dat de staatssecretaris de complete m.e.r. laat uitvoeren en heeft aangegeven dat minder treinen niet betekent dat omwonenden niet kunnen rekenen op noodzakelijke aanpassingen om geluid en trillingen tegen te gaan. Hoe kijkt de staatssecretaris naar de toekomst? Kunnen wij, als de economie aantrekt en het aantal transporten stijgt, weer treinen verwachten die dwars door woonplaatsen jagen? Dat lijkt mij ongewenst. De SP-fractie wil dat er nu al wordt ingezet op een hoogwaardig alternatief. Denk aan opwaardering van de binnenvaart. Hoe kijkt de staatssecretaris hiertegen aan?

De Duitse aansluiting op de Betuweroute duurt erg lang. Is het niet mogelijk om een boete aan Duitsland op te leggen? De Duitsers zijn al meerdere keren hun afspraken niet nagekomen.

Mevrouw Dik zal zo meteen uitgebreid ingaan op de variant bij Zwolle. Ik sluit mij daar alvast bij aan.

Ik kom op de verdubbeling Venlo-Aken.

Mevrouw **Kuiken** (PvdA): Ik heb dat al een aantal keren gehoord, maar het gaat om Heerlen-Aken.

De heer **Bashir** (SP): Ik heb hier staan: Aken-Heerlen-Eindhoven-Schiphol.

Mevrouw **Kuiken** (PvdA): Dat klopt.

De heer **Bashir** (SP): Als het Rijk 18 miljoen beschikbaar stelt, kan er vanuit Aken zonder overstap worden doorgereisd naar Schiphol. Wij verzoeken de staatssecretaris om die middelen beschikbaar te stellen. Het gaat niet om nieuw budget. Er is al een pot voor grensoverschrijdende spoorverbindingen. Daar kan de financiering uit komen. Ik vraag de staatssecretaris om hier vaart mee te maken.

Er zijn spoorwegovergangen die woonplaatsen in tweeën delen, bijvoorbeeld Castricum en Heiloo. Recentelijk heb ik daar Kamervragen over gesteld. Ik ben benieuwd naar de uitkomsten van de gesprekken die de provincie zou voeren over medefinanciering. De minister had dat toegezegd in reactie op mijn Kamervragen.

Er zijn middelen beschikbaar gesteld voor de fietsvoorzieningen bij Amsterdam Centraal. Daar is echt een groot probleem met het parkeren van de fiets. Hetzelfde probleem zien wij in de rest van het land. Je kunt je fiets niet meer op de stations kwijt. Ik vraag de staatssecretaris en de minister op welke manier wij vaart kunnen maken met de oplossing van dit probleem. Het is echt belangrijk dat stations genoeg plaatsen in de fietsenstalling hebben.

Bij mijn rondje wegen ben ik de RijnlandRoute vergeten. De SP-fractie wil dat deze route helemaal niet doorgaat. Ik vraag de minister of zij een heel dikke streep door het project wil halen.

Mevrouw **Ouwehand** (PvdD): Voorzitter. Ik begin met een vraag aan de staatssecretaris. In de steden willen veel mensen best meer fietsen dan zij nu al doen, maar het is vaak onmogelijk om je goeie fiets goed te stallen. Ik vraag de staatssecretaris om dit in gezamenlijkheid te bekijken. Niet iedereen moet hetzelfde wiel hoeven uit te vinden. Graag een reactie. Het MIRT-debat is altijd een beetje raar. Er worden heel gedetailleerde vragen gesteld. Alle vragen van collega's die een kritisch geluid in zich bergen over asfalt, onderschrijf ik meteen.

Dat geldt ook voor de vragen om een beter openbaar vervoer en alle details die daarbij aan de orde komen. Ik vind het belangrijk om te zeggen dat we echt een bredere blik nodig hebben. Het gaat echt om fundamentele keuzes. We moeten ons niet blindstaren op het kortetermijndenken dat het asfaltdebat altijd zo overheerst. Dat met kortetermijnvisies op de economie en nog steeds met een tunnelvisie naar de mobiliteitsproblemen wordt gekeken, zelfs door de fractie van de Partij van de Arbeid, is te treurig voor woorden. We zijn hier aangenomen om de neiging van mensen om vooral de korte termijn centraal te stellen, te overstijgen. Dat is ons werk. Daar zijn we politici voor. Dat moeten we doen. Wij moeten het publieke belang dienen, en niet alleen vandaag, maar ook voor generaties na ons.

Wij moeten constateren dat er, naast de RijnlandRoute en de Blankenburgtunnel, projecten zijn waarvoor wij ons diep zouden moeten schamen, gelet op de verwoesting die wij daarmee aanrichten voor mensen na ons. Amelisweerd staat misschien wel symbool voor het feit dat we kennelijk maar niet durven te accepteren dat de grens van wat wij de natuur aandoen en wat dat betekent voor de mensen die daar wonen, een keer is bereikt.

Zonder de natuur gaat de mens gewoon dood, zo las ik in de krant, ook als die mens een ondernemer is. Dat vond ik wijze woorden. Daar kan ik nog aan toevoegen: ook als die mens een automobilist is. Ik wil de minister erop wijzen dat de economie geen enkele kans van slagen heeft als we

onze natuur verkwanselen. Dat staat standaard op de eerste bladzijde van de boeken van Arnold Heertje. De minister zal daar iets mee moeten doen. De leider van de fractie van de Partij van de Arbeid deed afgelopen jaar steeds het Obamatrucje: hij vertelt dat hij iemand in het land heeft gesproken die zorgen heeft over iets. Over kinderen hoor ik hem echter niet meer zo vaak. Ik wil graag de kinderen die ik gisteren sprak bij Amelisweerd centraal stellen. Ik wil eerst een oproep voorlezen die door hun ouders is geschreven:

Scharrelkinderen voeren actie tegen verbreding van de A27 bij Amelisweerd. Onze kinderen van 12 en 8 zijn samen met andere buurtkinderen een handtekeningenactie begonnen tegen deze verbreding en zij hebben al meer dan 100 handtekeningen verzameld. Opvallend is dat iedereen bereid is mee te doen, op letterlijk een handjevol mensen na. Ze krijgen veel positieve reacties. Dat vinden wij een duidelijk signaal aan de politiek dat er hier geen enkel maatschappelijk draagvlak is voor deze verbreding. Bente, 12, en Jibbe, 8, groeien met hun broertje en zusje op in de wijk Lunetten, omgeven door de A12, op 200 meter afstand de A27 en de drukke Waterlinieweg. Zij hebben last van de geluidsoverlast van deze wegen en fijnstof vormt een aanslag op hun gezondheid. Toen zij iets kleiner waren, struinden ze elke zondagmorgen met ons door het bos bij Amelisweerd, echte scharrelkinderen, zoals beschreven in het boek van Richard Louv, Het laatste kind in het bos. Dat boek toont wetenschappelijk aan dat veel gedrags-, leer- en fysieke problemen van kinderen gerelateerd zijn aan te weinig beweging, aan te weinig frisse lucht, kortom, aan te weinig in de vrije natuur zijn. Sinds deze publicatie lijkt een grotere bewustwording op gang te zijn gekomen en om dit contact met de natuur mogelijk te houden, is bescherming nodig van de natuur die wij hier hebben, zelfs koesteren. En dan nu die bedreiging van verbreding van de A27, alsof we al niet genoeg asfalt hier om ons heen hebben. Onze kinderen leven straks als volwassenen in een land dat wij nu bezig zijn in te richten. De verantwoordelijke politici staan op het punt, een wezenlijk en verstrekkende keuze te maken omtrent de A27, een keuze die om visie vraagt op het land en de samenleving waarin de kinderen straks leven. Asfalt dat nu aangelegd wordt, gaat nooit meer weg. Het heeft een aanzuigende werking en zal leiden tot nog meer autoverkeer. Er zijn zinvolle alternatieven voor verbreding van de A27 – ze liggen er gewoon – voor een gezonde en leefbare toekomst van alle kinderen. Wij roepen de politici op hun verantwoordelijkheid te nemen en hun verstand en hun hart daarin te laten spreken. Het roer moet om. Deze geldverslindende uitbreiding is op vele fronten volstrekt onverantwoord. Onze kinderen zijn vol hoop en vertrouwen dat hun actie zal helpen, dat politici te bewegen zullen zijn tot wijze beslissingen. Wij steunen hen in deze hoop en al die buurtbewoners met ons.

Dat schreven de ouders van Bente en Jibbe. Ik heb Bente en Jibbe beloofd dat ik de handtekeningen die zij hebben verzameld, aan de minister zal overhandigen. Ik zal ook nog even voorlezen wat zij erbij hebben geschreven:

Handtekeningenactie. Wij zijn deze handtekeningenactie begonnen omdat we het heel zonde vinden en het kost heel veel geld, zoveel dat iedere inwoner van Nederland € 80 moet betalen. Wij komen hier al heel veel jaar, we kunnen hier heerlijk spelen, wandelen en picknicken. We HOPEN dat mensen dit snappen en een betere oplossing bedenken dan alleen maar asfalt.

Bente, 12 jaar, Elise, 12 jaar, en Jibbe, 8 jaar, hebben handtekeningen verzameld. Ik wil deze via de bode graag overhandigen aan de minister. In het belang van de kinderen, vraag ik de minister om de verbreding van de A27 en ook al die andere projecten die ten koste gaan van natuur, niet door te zetten. Ik heb een laatste belofte gedaan aan Boudewijn. Hij is 9 jaar. Hij fluisterde mij gisteren toe «als ze hier de bomen willen kappen,

dan moet je gewoon zeggen: maar dan kunnen de kinderen niet meer voetballen.» Laat het even op u inwerken!

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie): Voorzitter. Het is begrijpelijk dat er ook op infrastructuur wordt bezuinigd, maar de omvang is ongekend. Het gaat om zo'n 10 miljard tot 2028. Dit kost duizenden banen in de bouw en het is ook slecht voor de bereikbaarheid van vooral de regio's. De minister maakt mooie sier met 300 miljoen extra komend jaar, maar tegelijk wordt er zestien jaar lang 100 miljoen extra bezuinigd op het Infrafonds door het niet uitkeren van de prijsbijstelling. Dat betekent dat er nog meer projecten moeten worden geschrapt of uitgesteld. De ChristenUnie vindt overigens dat het geld evenredig verdeeld moet worden. Het moet niet alleen naar asfalt gaan, maar het moet ook naar water- en spoorwegen. De minister heeft de afgelopen jaren veel werk gestoken in snellere besluitvorming. Met de bezuinigingen zijn we de tijdwinst nu kwijt. Maar waarom gaat de minister wel volop door met het nemen van besluiten over projecten die pas ver na 2020 zullen worden gerealiseerd, zoals de Rotterdamsebaan? Waarom wordt er niet afgewacht hoe het verkeer zich de komende jaren ontwikkelt? Op deze manier kan de minister over een paar jaar het halve ministerie ontslaan, omdat er dan jarenlang niets meer te onderzoeken en te besluiten is.

Ik verbaas mij erover dat de minister vooral voor het uitstellen van projecten heeft gekozen. Waarom is er niet gekeken of de megaprojecten rond de vier grote steden soberder kunnen? Dan was het uitstellen van de verbreding van de A58, het schrappen van kleine projecten als de N50 bij Kampen, de N23 bij Enkhuizen en de A67 in Brabant ook helemaal niet nodig. Dan was er geld geweest om de N35 tussen Nijverdal en Wierden goed aan te pakken met ongelijkvloerse kruisingen.

Dit kabinet kiest voluit voor de Randstad ten koste van de regio's, terwijl hier wel verwachtingen zijn gewekt. Veel regio's willen voorfinancieren. Dat kan de economie op korte termijn helpen. Ik ben blij dat de coalitie nu pleit voor de A1 Apeldoorn-Azelo. Maar waarom gaat de minister niet in op het bod van Groningen voor de A7/Zuidelijke Ringweg, terwijl Groningers het langst van alle Nederlanders in de file staan? Kan de minister vandaag Hoevelaken de garantie geven dat de aansluiting van de A1 er blijft? Ik heb zelfs begrepen dat de regio bereid is, hieraan bij te dragen. Mede namens de SGP vraag ik de minister, het aanbod van Friesland voor voorfinanciering van het aquaduct Skarster Rien in de A6 over te nemen.

Rond Rotterdam zijn serieuze knelpunten. Het is terecht dat de minister wil investeren. De ChristenUnie is het echter niet eens met haar keuze. De Blankenburgtunnel is de verkeerde tunnel op de verkeerde plek. Voor de A13/A16 heeft de minister de variant van bewoners niet serieus onderzocht. Hun alternatief lost voor hetzelfde budget de files beter op dan het plan van de minister. Het heft ook alle leefbaarheidsknelpunten op, terwijl het plan van de minister juist nieuwe knelpunten veroorzaakt. Het plan is bovendien faseerbaar en heeft een interessante quick win: een spitsstrook op de A20 die slechts 50 miljoen kost. Is de minister bereid deze quick win te realiseren en intussen een vergelijkend onderzoek uit te voeren tussen haar eigen variant en de Portway 2012-variant van bewoners?

Is het nu echt zo dat de plannen van de minister altijd beter zijn dan die van de burgers? Ik denk dat dit niet het geval is. De ChristenUnie wil dat deze regering meer werk gaat maken van burgerparticipatie. Is de minister bereid, budget beschikbaar te stellen, zodat bij elk groot MIRT-project ten minste één serieus burgeralternatief uitgewerkt en doorgerekend kan worden, zodat het als volwaardig alternatief kan worden meegenomen bij de voorkeursbeslissing? Dit zou een goede uitwerking zijn van de nieuwe participatiecode die we afgelopen weekend hebben gekregen.

Als het gaat om de Ring Utrecht, wil ik in verband met de beschikbare tijd graag aansluiten bij de woorden van de fractie van D66, met name op het

punt van de MKBA. Ik heb zojuist ook de Noordelijke Randweg van Utrecht al genoemd.

De ChristenUnie vindt dat een herbezinning nodig is voor de A27 tussen Houten en Hooipolder. Het project is versoberd en uitgesteld. Klopt het dat de gewenste spoorlijn nog steeds nauwelijks wordt meegenomen en niet nader is onderzocht? De ChristenUnie wil een toekomstvast ontwerp waarin de toekomstige spoorlijn Utrecht-Breda integraal is meegenomen in het ontwerp, zodat die spoorlijn later niet onnodig duur wordt.

Op het punt van de fietsverbindingen, de toekomstige investeringen en het huidige knooppunt bij Bunnik sluit ik mij aan bij de inbreng van de CDA-fractie en op het punt van de waterbouw en de verruiming en verdieping van de Twentekanalen sluit ik mij aan bij de inbreng van mevrouw De Boer van de VVD-fractie.

Met name met betrekking tot het spoor zijn er veel projecten waarvoor wel geld beschikbaar is, maar waarover nog steeds geen besluit is genomen. In 2008 zei minister Eurlings al dat er snel zou worden besloten over station Zoetermeer Bleizo. Gaat de staatssecretaris vandaag na vijf jaar eindelijk haar handtekening zetten? Dit station trekt zelfs zonder outletcentrum een paar duizend reizigers, veel meer dan veel bestaande stations.

Ook 34 miljoen voor fietsenstallingen bij Amsterdam ligt al tijden op de plank. Het besluit om voor Almere uit te gaan van vier in plaats van zes treinen per uur, vind ik onbegrijpelijk, aangezien vandaag in de sprinters vanaf Almere Buiten al sprake is van gevaarlijke situaties door overvolle treinen. Ik krijg graag een reactie op het manifest van de gemeente Almere met het voorstel van de NS om de sporen binnen het budget gedeeltelijk te verdubbelen.

In het lenteakkoord is geld gereserveerd voor regionale spoorlijnen. Dit zou snel worden uitgegeven. Waar blijft het besluit om de knelpunten op de Valleilijn en de spoorlijn tussen Zwolle en Enschede en tussen Arnhem en Doetinchem op te lossen?

Naar het spoor Zwolle-Herfte loopt nog onderzoek, maar ook daarover had allang een besluit genomen moeten zijn. Onze voorkeur gaat uit naar een flyover bij het emplacement Zwolle, omdat die in de toekomst ook gebruikt zou kunnen worden voor de richting vanuit Enschede. Het is duidelijk dat hier snel iets gerealiseerd moet worden, want heel Noord-Nederland is nu afhankelijk van dit stukje spoor. De ChristenUnie kiest sowieso voor vier sporen.

Ik ben ontevreden over het antwoord van de staatssecretaris over het afgelopen week opwaarderen van het spoor Heerlen-Aken. De provincie en de Duitsers staan in de startblokken en hebben al het afgesproken geld op tafel gelegd.

De voorzitter: Mevrouw Dik, u bent in de blessuretijd aanbeland.

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie): Ja, nog twee zinnen.

Het schijnt dat de Duitsers pas meebetalen aan de exploitatie van het voorloopbedrijf en de snelle dieseltrein in fase 1 als er een definitieve oplossing komt met de intercity in fase 2, maar het ministerie traineert dit nu en zegt: ga eerst maar eens aan de slag met fase 1. Het ministerie wil dus geen duidelijkheid geven over fase 2. Waarom zet de staatssecretaris vandaag niet gewoon haar handtekening? Dan kunnen we dit debat wellicht nog afsluiten met Limburgse vlaai.

De voorzitter: Ik kan u verzekeren dat die goed smaakt.

De vergadering wordt van 12.50 uur tot 13.50 uur geschorst.

De voorzitter: Dames en heren, ik heropen dit overleg over het MIRT. Voordat ik de minister het woord geef, vraag ik haar en de staatssecretaris

om hun betoog straks te beginnen met een korte inleiding over hoe hun betoog is opgebouwd.

Ik stel verder voor dat de leden zich beperken tot maximaal vier interrupties bij de minister en de staatssecretaris samen. Denk dus goed na over hoe u uw interrupties over beide bewindspersonen verdeelt.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Voorzitter. Ik zal mijn betoog als volgt inrichten. Ik begin met een algemene inleiding over de financiële situatie, de gevolgen van de bezuinigingen van het Lenteakkoord en Rutte II, de gevolgen van de prijscompensatie, de meer algemene vragen over de spelregels, de Wet Hof, pps enzovoort. Daarna zal ik overgaan naar de verschillende landsdelen en de projecten die in de eerste termijn van de Kamer langs zijn gekomen. Vervolgens zeg ik kort iets over de vaarwegen om te eindigen met varia als de ledverlichting. Waarom zijn wij vandaag hier bijeen? We zijn hier, omdat het ministerie van I en M een bezuiniging van 250 miljoen moest verwerken in het MIRT-programma. Die bezuiniging komt bovenop de bezuiniging in het Lenteakkoord van 200 miljoen op het Infrafonds en de generieke taakstelling van 60 miljoen op datzelfde fonds. Dat betekent dat wij 250 miljoen plus 260 miljoen moesten bezuinigen. Omdat wij werken met een Infrafonds, moeten wij de gevolgen daarvan laten zien voor de periode tot en met 2028. Dat is anders dan bij andere departementen, want die hoeven alleen maar de gevolgen voor de komende vier jaar te laten zien. Overigens zijn ook die bezuinigingen structureel. Ze hoeven die alleen voor de jaren daarna nog niet in te vullen. Alles bij elkaar opgeteld leidt het tot een bezuiniging van vele miljarden over een langere periode. De bezuinigen zijn door verschillende politieke partijen gesteund. Bijna iedereen is wel bij een bezuiniging betrokken geweest. Het is nu echter aan ons om die bezuinigingen te verwerken. Overigens is Rutte I gestart met een verhoging van het budget met 500 miljoen voor infrastructuur in brede zin. Er gaat nu 510 miljoen vanaf en dat betekent dat wij na alles opgeteld en afgetrokken te hebben, uitkomen op min 10 miljoen. Ik zal zo dadelijk nog iets zeggen over de gevolgen van de prijscompensatie en de 300 miljoen aan intensiveringen.

Wij hebben er bewust voor gekozen om de bezuinigingen als volgt te verdelen: 51% op de wegen, 33% op het spoor, 8% op regionale en lokale projecten en 7% op de vaarwegen. Daarstraks werd gevraagd wie er eigenlijk gewonnen en verloren hadden. De staatssecretaris en ik hebben er echter bewust voor gekozen om dat spel niet te spelen en te kiezen voor de verdeling die in het verleden werd gehanteerd. En in het verleden ging van het MIRT-budget dus 51% naar de wegen, 33% naar spoor, 8% naar regionaal/lokaal en 7% naar de vaarwegen. Het lijkt ons namelijk niet meer dan terecht om geld dat je eraf haalt op dezelfde manier te verdelen. Het omgekeerde geldt echter ook: nieuwe investeringsgelden zullen volgens dezelfde verhoudingen worden verdeeld. Deze afspraak komt erop neer dat er bij de wegen 3,5 miljard af gaat en 5,1 miljard bij komt. Bij het spoor gaat er wellicht wat minder af, maar dat betekent dus ook dat er later wat minder bij komt. We hebben de bezuiniging dus evenredig verdeeld, zodat wij kunnen zeggen dat iedere sector ongeveer hetzelfde percentage houdt als hij altijd al had. Op die manier hebben we geprobeerd om het winnaars-verliezersspel te voorkomen.

Ik hoor sommigen al denken: hoe zit het dan met die 300 miljoen die ze erbij heeft gekregen? Het is inderdaad nog deel van het onderhandelingsakkoord, maar er is een onderhandeling geweest waarbij tussen de twee partijen, de PvdA en de VVD, specifiek is aangegeven dat de 300 miljoen expliciet voor wegen beschikbaar zou zijn. Daartegenover zou iets anders – ik moet eerlijk bekennen dat ik niet eens weet wat – vervolgens weer ten voordele van de PvdA uitvallen. De fractievoorzitters hebben dat onderling goed met elkaar besproken. Dat geldt natuurlijk ook voor de eerdere deal, want de 250 miljoen die vanuit het Infrafonds naar het

sociaal akkoord ging is natuurlijk ook onderdeel van een soortgelijke politieke deal geweest. Ik wijs de Kamer erop dat we bijvoorbeeld bij het ov, bij het spoor, ervoor gekozen hebben om de intensivering uit het Lenteakkoord nu juist niet te laten meelopen in de verdeling. Daar is dus weer een voordeel voor het spoor. Zo kun je het allemaal bij elkaar optellen en van elkaar aftrekken. Wij hebben zelf in ieder geval het gevoel dat we in een redelijke, verstandige en eerlijke verdeling zitten. Het lijkt mij het belangrijkste dat wij als coalitie niet rollebollend over straat gaan. Bezuinigt u Nederland kapot, zo was de vraag van de PVV-fractie. Mijn antwoord daarop is nee. We doen minder dan we wilden en we doen ook minder dan we nodig vonden, want we hebben natuurlijk flinke ambities neergezet, maar we doen nog steeds wel heel erg veel. 5,5 miljard per jaar is ongeveer 90 miljard tot het einde van de periode. Dan staat er nog 4,7 miljard open voor een nieuwe periode. Daar komt nog zo'n 300 miljoen bij, dus laten we zeggen dat dit ook 5 miljard is. Aan het einde moet het deel prijscompensatie, waarover ik zo kom te spreken, ervan af, maar in het huidige beeld – de 5,5 miljard per jaar plus de 4,7 miljard aan het einde van de periode – zijn er ongeveer net zoveel uitgaven als nu. Ik ben daar natuurlijk nog steeds teleurgesteld over, want mijn ambities waren veel groter, maar Nederland wordt hier niet kapot bezuinigd. Het is helaas gewoon minder.

De heer **De Rouwe** (CDA): De minister zegt dat zij niet bang is dat Nederland kapot bezuinigd wordt, maar dat weet ze helemaal niet. Ze geeft ook aan dat ze het zelf niet had gewild, dus ik reken het haar niet persoonlijk aan. Zij kreeg het op een gegeven moment ook maar te horen. Er is echter helemaal geen onderzoek naar gedaan, behalve door de EIB, die zegt dat er duizend manuren verloren gaan met welke bezuiniging op infra dan ook. Ik denk dus dat dit een voorbarige conclusie is die gewoon niet kan worden getrokken. Gaat het kabinet nog onderzoeken hoeveel banen dit kost? Dat lijkt mij dan wel fair. Over de 300 miljoen van de heer Dijsselbloem hoor ik de minister nu zeggen dat dit een deal is tussen de PvdA en de VVD en dat de fractievoorzitters daarover hebben gesproken. Dat wil ik dan wel eens weten. In de brief van de minister aan de Kamer van 28 maart schrijft zij dat het kabinet over deze maatregelen in dialoog gaat met de Kamer. Nou, kennelijk dus niet. De Kamer bestaat kennelijk uit twee fractievoorzitters.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik heb het nu over het akkoord dat in de ministerraad is gebracht en waarover inderdaad door de partijen is onderhandeld. Ik kom zo meteen ook bij de 1,6 miljoen. Daarbij staat ook dat het nog niet definitief is ...

De heer **De Rouwe** (CDA): Miljard. Het is 1,6 miljard, dus 1.600 miljoen.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: 1,6 miljard. Dat is ook nog niet definitief, want het moet inderdaad nog worden vastgesteld met een sociaal akkoord. Daarbij zijn andere partijen betrokken, zoals de vakbonden en de werkgevers- en werknemersorganisaties. Daarom zei ik bij voorbaat al over de 300 miljoen dat dit nog op tafel ligt en dat ik alleen aangeef hoe het tot nu toe met elkaar is afgesproken. Het lijkt mij belangrijk om daar zo veel mogelijk transparantie over te geven.

De heer **De Rouwe** (CDA): Tot nu toe is er helemaal niets afgesproken, behalve het gekonkel tussen twee partijen in een achterkamer. De VVD en de PvdA hebben kennelijk afspraken gemaakt. Dat bevestigt de minister hier ook. Deze Kamer spreekt er nu voor het eerst over. De Kamer heeft nog niets vastgesteld. Dat is de eerste constatering. De tweede constatering is dat er een brief ligt van de heer Dijsselbloem van 1 maart met een gek lijstje van 300 miljoen, met allerlei projecten zoals de A12

Ede-Grijsoord, de N35 en de 700 parkeerplaatsen. Ik vind het allemaal prachtig en fantastisch dat de coalitie deels terugkeert op haar schreden, maar nu wil ik wel weten wat de status daarvan is. Is het aan de sociale partners? Is het aan de Kamer, zoals de minister zelf schrijft? Is het aan de twee fractievoorzitters? Hoe zit het nu? Staan de projecten nu wel of niet? Is er ook voldoende geld voor? Dit kost volgens mij meer dan 300 miljoen. Ik krijg graag duidelijkheid van de minister.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Zoals ik net al zei, heb ik mijn termijn in verschillende stukjes verdeeld en wilde ik zo dadelijk op de prijscompensatie komen, maar ik zal daar maar meteen op doorgaan. De twee partijen die de coalitie vormen, moeten het voorstel doen. Wij vragen niet alleen aan de Kamer om voor ons een lijstje te maken. Er is dus een voorstel gedaan. Minister Dijsselbloem heeft de Kamer daarover een brief gestuurd, waarin staat: wij stellen voor om een en ander op deze manier vorm te geven. Wij zijn ook bereid om met de Kamer en de sociale partners te bezien of dit steun krijgt. Dit pakket ligt nu voor bij de Kamer en het wordt met individuele partijen besproken, evenals met de sociale partners. Niks achterkamertjes dus, het wordt besproken in de voorkamers. Het is aan de regering en aan de coalitiepartijen om, op het moment dat er een extra bezuiniging moeten worden doorgevoerd die niet in het regeerakkoord staat, daarover met elkaar afspraken te maken en er een voorstel voor te doen. Er is ook gezegd: wij reiken de hand en wij willen graag met andere partijen bezien of dit het goede voorstel is of dat er aanpassingen moeten plaatsvinden om het voorstel te verbeteren. Dat is de stand van zaken. Ik ben daar heel helder over en volgens mij doet dit niets af aan de rol van de Kamer om er in zijn totaliteit uiteindelijk wel of niet akkoord mee te gaan.

Ik ga meteen door met het verhaal over de prijscompensatie. Op dit moment ligt er een voorstel. Het gaat om een bedrag van 2,6 miljard dat als gevolg van de prijscompensatie niet zal worden uitgekeerd. Het effect voor het infrastructuurfonds zal ongeveer 100 miljoen per jaar zijn. Van de 2,6 miljard zal ongeveer 1,6 miljard of iets minder neerkomen bij het infrastructuurfonds. De rest komt neer bij het Deltafonds of bij de organisatie. Ik zei het al: het is nog niet definitief.

Ik heb een afspraak gemaakt met de minister van Financiën, want anders zouden wij een vreemde discussie hebben over de oude bezuiniging, terwijl wij voor ons alweer een nieuwe bezuiniging zien. Aangezien het nog niet met zekerheid te stellen is, heb ik daarom met de minister van Financiën de afspraak gemaakt dat er nu geen nieuwe regioronde hoeft te worden gemaakt, zoals de staatssecretaris en ik net gedaan hebben. Het zou ook te veel onzekerheid geven over alle projecten. In afwachting van een definitief besluit, maar ook daarna, zal ervoor worden gekozen om in de eerste jaren te werken met een min-regel van ongeveer min 100 miljoen per jaar. Dat betekent, als er projecten zijn die misschien naar achteren worden geschoven, dat je vervolgens de bezuiniging die je moest realiseren daarmee zou kunnen dekken. Vanaf 2017 gaan wij wederom zo'n ronde maken als wij nu hebben gedaan in de regio's. Wij hoeven dus niet alle projecten tot en met 2028 die wij ooit zouden willen schrappen, nu alvast in kaart te brengen. Wij kunnen dat op een later moment doen. Waarom heb ik dat gevraagd en waarom vind ik dat belangrijk? Welnu, in de afgelopen drie jaar van Rutte I en Rutte II kwam er het ene moment 500 miljoen bij, terwijl er het volgende moment weer 510 miljoen af ging. Wat mij betreft kun je niet zeggen of er over twee jaar misschien weer 500 miljoen bij komt. Dan hebben wij dat allemaal geschrapt en dan hebben wij dat allemaal op afstand gezet. Ik vind dat gewoon onverstandig. Ik ben blij dat de minister van Financiën heeft aangegeven: als jij het tot 2017 gewoon per jaar invult, zodra het is besloten, dan kan ik daarmee uit de voeten. Zorg ervoor dat er dan weer zo'n MIRT-ronde gedaan wordt. Misschien is het dan niet nodig of

misschien is het ook wel nodig, maar dat is in ieder geval de afspraak die ik gemaakt heb. Ondanks het feit dat het bedrag van 1,6 miljard nog niet keihard is, verwacht ik natuurlijk wel dat het gaat komen. Als het komt, leidt het in ieder geval niet tot zo'n nieuwe regioronde, maar kan het na 2017 zijn in vulling krijgen.

De **voorzitter**: Mevrouw Van Tongeren was vanmorgen wegens persoonlijke omstandigheden verhinderd, maar zij is inmiddels gearriveerd en zij heeft een vraag voor de minister.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Ik hoorde de minister bij het uitleggen van de bezuinigingen tussen neus en lippen door ook het Deltafonds noemen. Ik dacht dat het Deltafonds nu juist was opgericht om er een hek omheen te zetten, om de meest essentiële investeringen die echt nodig zijn voor de veiligheid van alle Nederlanders, veilig te stellen. Kan de minister aangeven welke bezuinigingen er al op dat Deltafonds zitten? Hoe ziet zij het garanderen van de basale veiligheid van alle Nederlanders?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Als ik als minister meekrijg dat ik geen prijsbijstelling krijg, betekent dit dat ik geen prijsbijstelling krijg op alles waarin ik investeer. Dat geldt ook voor het Deltafonds. Dit is een spelregel die Financiën hanteert. Als de prijsbijstelling kan worden uitgekeerd, omdat er ruimte is, dan wordt deze uitgekeerd. Als de prijsbijstelling niet kan worden uitgekeerd, wordt deze niet uitgekeerd. Wij hebben nog niet de precieze effecten per onderdeel in beeld, maar wel op hoofdlijnen. Zoals ik zojuist al zei, hangt het er ook van af of een en ander definitief zo wordt vastgesteld. Er zijn echter ook effecten voor het Deltafonds. Bij het Lenteakkoord hebben er ook bezuinigingen plaatsgevonden op het Deltafonds voor het jaar 2013, en voor de jaren daarna. Wij zitten nu in een andere commissie, dus ik heb de gegevens niet helemaal paraat, maar volgens mij geldt het Lenteakkoord voor 2013 niet voor het Deltafonds, maar wel voor de jaren daarna. Bij Rutte II hebben wij het Deltafonds ontzien. Ik zeg dit zo uit mijn hoofd, maar volgens mij klopt dit. U kunt precies zien wat dat betekent, want u ziet het percentage van het Deltafonds versus het MIRT-Infrafonds ten opzichte van de totale bezuiniging.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Dat kan ik misschien wel volgen als ik uitga van de spelregels van Financiën, maar klimaatverandering en waterstijging houden zich niet aan de spelregels van Financiën. Het Deltafonds was nu juist met een deltacommissaris voorzien en buiten de politiek van alledag en buiten alle wisselingen gezet, omdat de waterveiligheid met ons veranderend klimaat zo essentieel is voor Nederland. Wij verdienen immers het grootste gedeelte van ons geld onder de zeespiegel of in gebieden die heel overstromingsgevoelig zijn. Ik begrijp wat de minister zegt vanuit de spelregels van Financiën, maar niet vanuit de basale veiligheid van de Nederlandse economie en de Nederlanders. Als je iets moet ontzien – daarom is het opzij gezet – is het dat Deltafonds wel. Hoe kan er nu gezegd worden: het zijn de spelregels van Financiën, jammer dan, daar moet de klimaatverandering maar even op wachten?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Dat geldt voor zo ontzettend veel beleidsterreinen, voor onderwijs, voor de zorg, voor natuur of voor het Deltafonds. We vinden heel veel dingen belangrijk, we geven als kabinet dan ook ambities aan en we hebben de bijbehorende budgetten. Je kunt maar iets doen met wat je hebt. Als het geld op een gegeven moment minder wordt, dan zul je ook moeten korten op de ambities. Dat geldt voor alle beleidsterreinen, en in een politiek gremium spreek je steeds met elkaar af waar je dan wel en waar je niet op gaat

korten. De een zal zeggen: minder op klimaat en de ander zal zeggen: minder op onderwijs. Dat kan allemaal. Wij hebben als kabinet heel duidelijk gemaakt waar wij onze bezuinigingen neerleggen. Dit keer krijgt de bezuiniging vorm in het niet-uitkeren van de prijscompensatie. Daardoor worden alle onderdelen geraakt die investeringen doen. Dat gaat door bijna alle beleidsterreinen heen en raakt dus ook het Deltafonds. Ja, wij vinden de delta en de bescherming van de delta heel erg belangrijk. Daarom is er ook een apart fonds voor gekomen en daarom is daar budget voor vrijgemaakt. Daarmee is echter niet gezegd dat het budget nooit geraakt mag worden. Dat zal altijd onderdeel zijn van een politiek proces, een democratisch proces, waarvoor wij met zijn allen bij elkaar zitten. Overigens stuur ik in april een brief over het Deltafonds en over de waterveiligheid aan de Kamer. Misschien is een AO daarover een betere plek om dit te bespreken.

De **voorzitter**: We gaan het in ieder geval voor het zomerreces nog hebben over de waterveiligheid. Mevrouw Van Veldhoven had een vraag.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Ik wacht even tot de minister de vraag over Wet Hof heeft beantwoord. Dan stel ik zo meteen een vraag over beide dingen.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Voor de prijscompensatie geldt dus dat die nog niet vastgesteld is. Ik heb een modus gevonden met de minister van Financiën om ervoor te zorgen dat, als die wordt vastgesteld, de schade niet zodanig is dat ik samen met de staatssecretaris weer terug de regio's in moet om dezelfde ronde nogmaals te doen, maar dat ik toch engiszins de rust kan bewaren. Uiteindelijk zal het echter wel effect hebben op de vrije achterkant, die 4,7 miljard die ik net noemde. Daar zal dus ongeveer 1,6 miljard – misschien wordt het niet iets minder – vanaf moeten gaan. Dat beperkt ons nog verder. Als je het plaatje dan optelt, 500 miljoen erbij onder Rutte I, 260 miljoen en 250 miljoen eraf en dan misschien nog zo'n 100 miljoen eraf, dan zit je uiteindelijk op de min 110. Ik ga niet verhullen dat dit vervelend is, maar het is wel wat de toekomst biedt. Ik hoop dat mijn opvolgers daar weer positievere berichten over zullen hebben.

De staatssecretaris en ik hebben op basis van de eerder met de Kamer afgesproken criteria gekozen voor een voorstel met zo veel mogelijk doorgang van projecten, met zo min mogelijk afschaffen. Als het niet doorgaat, dan moet men het naar achteren schuiven. Dat hebben we per gebiedsdeel weergegeven. Daar kom ik straks per gebiedsdeel op terug. Ik hoor sommige Kamerleden vragen of ik niet uitsluitend naar het rendement kan kijken. Bijvoorbeeld D66 had het over het rendement per euro, terwijl de ChristenUnie juist andersom vraagt of ik niet voor een verdere versobering kan zorgen in de grote steden, zodat ik wat meer kleine projecten kan doen. We hebben hier met elkaar vier criteria vastgesteld, of we het daar nu allemaal over eens waren of niet. Er was een meerderheid voor de vier criteria waar we het lijstje aan zouden toetsen. Daar maakte economisch rendement zeker een belangrijk onderdeel van uit, evenals onderdelen als het regeerakkoord. Er is zelfs een ongeschreven criterium, zoals ik dat in de Kamer heb genoemd. Soms is er zoveel politiek commitment vastgelegd, dat je er niet meer onderuit kunt. En dat hoort natuurlijk ook bij de politiek. Die vier criteria hebben wij gehanteerd bij onze keuzes. Daarom zijn wij ook gekomen tot de invulling die er nu is.

Kamerleden maken zich zorgen dat de Wet Hof een belemmering kan vormen voor investeringen in de infrastructuur. Het wetsvoorstel inzake de Wet houdbare overheidsfinanciën (Hof) bevat geen kwantificering van de gelijkwaardige bijdrage van de decentrale overheden aan de Europese begrotingsdoelstellingen. De Wet Hof zelf heeft daarom ook geen effect op

de investeringen van de decentrale overheden. Wel zijn er in het financieel akkoord met de decentrale overheden een ambitie en een norm afgesproken, aangezien het er wel om gaat wat je als land in totaal doet. Hierover stelde mevrouw Van Veldhoven een vraag. Als er te veel wordt uitgegeven door de gemeenten moet je dat weer minder uitgeven op rijksniveau. Ook op rijksniveau zitten wij natuurlijk al heel krap. Je moet dus met elkaar wel een ambitie en een norm afspreken.

Tot nu toe hebben de gemeenten, provincies en waterschappen altijd aangegeven dat zij tot een hoger niveau aan investeringswensen hadden dan de norm, en dus de norm gingen overschrijden, maar tot nu toe is het er ieder jaar onder gebleven en bleek er gewoon ruimte te zijn. Ook nu zullen de uitgaven misschien weer lager zijn dan het niveau van de ambities; dat weet je niet. Er is in ieder geval afgesproken dat er ten opzichte van de ambitie voor de decentrale overheden ook ruimte is om de norm ruimer vast te stellen dan het ambitieniveau. Een eventuele afwijking van de ambitie, bijvoorbeeld door voorfinanciering in infraprojecten, geeft daarom niet direct een noodzaak tot het treffen van maatregelen, zo zeg ik in reactie op de vraag van de VVD. Het betekent ook dat afspraken zoals vastgelegd in een financieel akkoord, voldoende ruimte bieden voor de investeringen van de decentrale overheden. Al met al: wij hebben onszelf wel beperkt, maar dat gaat over het totale EMU-saldo. Daarbinnen zijn de afspraken, ook met de minister van Financiën, zodanig dat die ruimte er is.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Mij verbaast het dat wij dus een bezuiniging hebben van 1,6 miljard die eigenlijk lijkt te verdwijnen. We hebben er namelijk eigenlijk geen last van. Het wordt allemaal op enig moment wel tussen de plooiën gladgestreken, zo begrijp ik nu, mede door de manier waarop er wordt omgegaan met de Wet Hof. Natuurlijk vond ook mijn fractie dat idee van voorfinanciering door de provincies heel aantrekkelijk, en zou het heel mooi zijn als wij daarmee projecten toch kunnen laten doorgaan. Maar als wij eerlijk zijn, weten wij dat de ruimte ergens anders vandaan moet komen. Waar komt die ruimte dan vandaan, zo vraag ik de minister. Het zal mijn partij in ieder geval niet gebeuren dat er dan dus minder geld overblijft om te investeren in onderwijs, om maar iets te noemen. Het moet uit de lengte of uit de breedte, en dat geldt ook hiervoor. Waar komt de ruimte onder de Wet Hof vandaan?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Wat betreft de 1,6 miljard: het is absoluut niet mijn bedoeling om te doen alsof de problematiek van de 1,6 miljard verdwijnt. Die problematiek is gewoon nadrukkelijk aanwezig. Het zal ongeveer 100 miljoen per jaar betekenen, en daar kun je heel veel van doen. Dit betekent gewoon wederom een stuk af van de ambitie die wij hadden in SVIR. Je kunt dan twee dingen doen. Ofwel je kunt nu zeggen: ik ga die 1,6 miljard vervolgens meteen helemaal omklappen tot 2028 en het bedrag helemaal invullen met projecten die geschrapt moeten worden. Ofwel je kunt zeggen: laten wij dat niet doen, want wij hebben net een ronde gedaan met de regio en er is net enige stabiliteit in wat wij met elkaar kunnen afspreken. Laten wij er dus voor de eerstkomende jaren, 2014, 2015 en 2016, voor kiezen om de 100 miljoen in dat jaar gewoon op te lossen; dat kan weleens met een kasschuif zijn, waarbij een project naar achteren schuift en de 100 miljoen zo is op te lossen. Laten wij vervolgens vanaf 2017 zo'n nieuwe ronde doen. Zoals ik al zei, is dat voor mij in de hoop dat er misschien tegen die tijd weer wat extra geld beschikbaar is voor infrastructuur, zodat wij die exercitie dan niet eens hoeven te doen. Maar misschien is dat ook niet zo, en dan moeten wij die exercitie wel doen. Ik heb er echter bewust voor gekozen om daarmee enige tijd wat rust op het front te brengen, en ik hoop dat de Kamer het daarmee volledig eens is. Het kan ook anders, maar dat zou dan betekenen dat je nu al ver naar achteren gaat

schrappen. Dat doe je ook niet bij bijvoorbeeld onderwijs of bij andere fondsen, mede omdat je daarbij nog niet in beeld hebt wat precies de doortrekking van de bezuiniging zal zijn. Om die reden heb ik deze ruimte gevraagd aan de minister van Financiën, en ik ben blij dat hij die ook heeft gegeven.

Mevrouw Van Veldhoven stelde ook een vraag over de voorfinanciering. Zij vroeg mij: als u die ruimte geeft, gaat dat ten koste van ruimte op nationaal niveau. Nee, ik heb juist geprobeerd om aan te geven dat er nog ruimte is tussen de ambities die tot nu toe altijd gepresenteerd worden door de gemeenten, provincies en waterschappen, en het werkelijke realisatieniveau en de norm. Daar zit tot nu toe gewoon nog steeds ruimte in. Wat mij betreft is er ook ruimte voor groei. Dit wordt gemonitord, en op het moment dat hiermee problemen blijken te zijn, kunnen wij, zo heeft de minister van Financiën ook gezegd, ernaar kijken of die grens, die norm, de juiste was of niet. Al met al, als er verandering in gaat komen en als het over de norm heen gaat, zal dat gewoon onderwerp van gesprek zijn tussen de decentrale overheden en het Rijk, waarbij je met elkaar gaat bekijken wie er dan een stapje teruggaat.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Het antwoord van de minister over die 100 miljoen voor de komende jaren verbaast mij, omdat de hele temporeringsexercitie die wij hebben gehad, juist te maken had met die kasritmes. Als zij nu zegt wel nog met die 100 miljoen te kunnen schuiven, zullen ze bij een aantal projecten zeggen: wij waren al begonnen met de aanbesteding; waarom worden wij getemporeerd als er toch geen kasritme probleem is? Graag nog een nadere verheldering daarvan. In het kader van de Wet Hof nemen de provincies dit soort voorfinancieringen in principe voor hun eigen rekening onder het plafond dat met hen is afgesproken, omdat de minister het vertrouwen heeft dat er onder dat plafond voldoende ruimte zit. De provincies geven juist aan dat in één klap alle ruimte voor een aantal jaren weg is als zij in dit soort rijksinfrastructuur investeren, omdat het om zulke grote bedragen gaat. Daarmee lost de minister dus niet de problemen van de provincies met de voorfinanciering op. Er zouden dus nog extra projecten kunnen afvallen. Welke indicaties heeft de minister daarvan? En wat voor soort bedragen rijksgeld valt dan weer vrij?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik heb geen enkele indicatie dat daarmee de vrije ruimte wordt opgeheven. Sterker nog, tot nu toe zijn de ambities altijd veel groter geweest dan de werkelijke realisatie. Ik ben blij als die ruimte nog wat meer wordt opgevuld doordat er inderdaad meer voorfinanciering gaat plaatsvinden. Stel dat ze die grens wel bereiken, dan zijn er ook afspraken over hoe wij daar met elkaar naar kijken. Dus laten wij elkaar niet in de put praten en die voorfinanciering wel regelen. Sommige provincies, niet alle, hebben op dit moment nog wel geld in kas. Ik heb graag dat ze dat inzetten voor infrastructuur. Aangezien wij deze jaren wat minder hebben, maar de jaren die daarachter liggen weer wat meer, zouden wij met elkaar een mooi team kunnen vormen. Dat moet kunnen binnen de Wet Hof. Ik heb daar zelf ook altijd kritisch en met zorg naar gekeken, maar ik ben er steeds meer van overtuigd dat dat moet lukken.

Dan kom ik op de 1,6 miljard en de 100 miljoen die ik in de eerste drie jaren moet inpassen. Dat zal echt nog complex zijn. Terwijl wij vroeger veel meer konden doen met kasschuiven, wordt het steeds krappere en krappere. Het wordt dus een moeilijke en lastige inpassing, maar ik verkies die boven het nu al schrappen van allerlei projecten. De ronde die wij hebben gehad, heeft al zo veel impact gehad op het totale infrabudget dat wij wilden gaan uitgeven, en op alle wensen en verlangens van de regio's dat ik echt wil proberen het op die manier vorm te geven. Als ik dat niet red met een kasschuif, zal ik toch ergens wat moeten schrappen. Dat is

mijn verantwoordelijkheid als minister. Daar zal ik dan bij de Kamer over te rade moeten gaan.

Ik wil doorgaan met het onderwerp financiën algemeen en de mee- en tegenvallers bij aanbestedingen. Van een aantal projecten hebben Kamerleden gevraagd: zou u de aanbestedingsmeevaller niet kunnen gebruiken? Daar kom ik bij het onderwerp projecten specifiek op terug. De spelregels zijn al jaren dat mee- en tegenvallers over het hele realisatieprogramma worden afgewogen. Daar wil ik heel stevig aan vasthouden. Meevallers kun je inderdaad per project aan iemand toewijzen, maar bij tegenvallers wordt dat een probleem, want waar moet je die dan laten? «Mingeld» kun je niet verdelen. De andere projecten zijn dan al gerealiseerd. Of er is in dezelfde regio geen ander project meer waar je het van af kunt halen. Het is dus noodzakelijk om mee- en tegenvallers eerst op hoofdniveau tegen elkaar af te strepen. Daarna kun je altijd bekijken wat je overhoudt, wat je vervolgens weer wilt inzetten en welke projecten daar de meeste prioriteit bij krijgen. Dat behoort tot de financiële spelregels rond het MIRT. Dat is een van de weinige manieren om het doelmatig in te zetten. Incidentele meevallers zijn niet per definitie behouden voor hetzelfde gebied, maar gaan eerst naar een algemene pot. Tegenvallers gaan eraf. Daarna kun je er altijd voor kiezen meevallers in te zetten voor het realiseren van bepaalde projecten. Daar kom ik bij het blokje individuele projecten op terug, maar ik wilde de spelregels ook even in het algemeen schetsen.

De heer **Elias** (VVD): Ik heb een toelichtende vraag daarover. Ik snap wat de minister zegt en begrijp haar verantwoordelijkheid voor het hele fonds. Dat is op zich logisch, maar er zit ergens toch een incongruentie in wat zij nu doet. Zij heeft het MIRT zoals wij dat vandaag bespreken, anders vormgegeven omdat zij daartoe verplicht was om redenen die inmiddels uitentreuren zijn besproken. Zij is tot een aanpak gekomen door op regioniveau afspraken te maken. Die zijn gemaakt in potlood omdat wij ze hier moeten afstempelen, maar die zijn toch gemaakt. En nu zegt de minister dat zij, als het moet, toch bovenregionaal door de systematiek heen gaat, omdat zij meevallers en tegenvallers tegen elkaar moet kunnen wegstrepen. Daar zit een incongruentie in. Of zie ik het verkeerd?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Hoe antwoord ik nu netjes op die laatste vraag?

De heer **Elias** (VVD): Ik kan wel wat hebben, hoor!

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Het is een nationaal programma, dus in eerste instantie bekijken we nationaal waar we bepaalde projecten willen gaan realiseren, en niet regionaal. Het is een nationaal programma, dat vervolgens gesterkt wordt door de regio's, die hun gebiedsagenda's hebben en waarmee we in discussie treden. Binnen het nationale programma geldt ook dat meevallers en tegenvallers eerst tegen elkaar worden weggestreept voordat we meevallers gaan uitgeven. Toen we in al die gebieden wisten wat we wilden gaan doen op basis van het nationale programma, moesten we alsnog terugkomen bij de regio's. We hadden 250 miljoen aan bezuinigingen plus de 260 miljoen aan bezuinigingen, dus we moesten alsnog terugkomen bij de verschillende gebieden. Toen dachten we: laten we nu eens per regio in gesprek gaan en bekijken wat we eraf kunnen halen. We hebben ons dus niet afgevraagd wat we erbij zouden doen, maar wat we eraf zouden halen. De regio's mochten kiezen: als ze het niet hiervan af wilden halen, dan misschien van iets anders. Zo hebben we geprobeerd om het potje gesloten te houden. Als we het er namelijk in de ene regio niet hadden afgehaald maar in de andere regio wel, dan zou het een oeverloze discussie geworden zijn. Daarom hebben we hierbij voor een gesloten

systematiek gekozen. Het MIRT is echter in het algemeen geen per regio gesloten systematiek. Het is gewoon een nationale systematiek. En nogmaals, het gaat mij erom dat een tegenvaller bekostigd moet worden. Als wij hier nu het MIRT zo veel mogelijk vol zetten en vastleggen en er een tegenvaller komt, waar moet ik die dan uit betalen? Uit de meevallers. Ik kan niet anders. Daarom heb ik de meevallers nodig.

Er zijn ook vragen gesteld over de pensioenfondsen en pps. Er is gevraagd welke rol het Rijk speelt bij het bevorderen van pps, maar ook of daar wel voldoende rekening mee is gehouden. Ja, want wij hebben al 50 miljoen ingeboekt aan efficiencytaakstelling voor pps. Daarom kan ik er geen extra geld mee maken. Het was er eigenlijk al afgetrokken. Dat is al tijdens Rutte I gebeurd. Wij zitten volop in de pps-projecten. We hebben er heel veel. Er lagen er geloof ik al 12 en er zijn er nog 32, die we in de markt zetten. Daarvan is er één een pilot met de pensioenfondsen. Ik vind het zeer aantrekkelijk om dit zo te doen, omdat de banken vooral voor de kortetermijnfinanciering gaan en de pensioenfondsen meer geïnteresseerd zijn in de langetermijnfinanciering. Een combinatie van beide is dus heel aantrekkelijk. Verzekeraars werden hier ook nog genoemd. Ik denk dat ook zij daarin een goede rol kunnen vervullen.

Privaat geld inzetten is overigens niet altijd goedkoper dan lenen van de staatskas, zeker gezien de triple-A-status van Nederland. Dat is ook iets om bij stil te staan. Pps-projecten of DBFM-projecten (Design Build Finance Maintain) spelen voor ons echter zeker mee als wij zoeken naar extra geld en extra investeerders. DBFM-projecten zijn projecten waarbij we niet alleen de aanleg maar ook het beheer en het onderhoud neerleggen bij private partijen.

Ook is gevraagd of we meer geld zouden kunnen binnenkrijgen voor het MIRT door de extra aansluitingen op rijkswegen door de regio te laten financieren, en of dat via de grondexploitatie zou kunnen. In het aansluitingenbeleid wordt er eigenlijk al van uitgegaan dat gewenste aansluitingen door de regio worden gefinancierd. Dat kan inderdaad via grondexploitaties waar dat aan de orde is. We zijn wel altijd terughoudend met nieuwe aansluitingen, omdat die kunnen leiden tot een minder goede doorstroming van het verkeer. Als een regio dus een extra aansluiting wenst die wij niet hebben voorzien, dan betaalt de regio niet alleen die extra aansluiting maar ook de maatregelen die we moeten nemen om bijvoorbeeld de doorgang van het verkeer niet te belemmeren of de veiligheid te realiseren. Als de consequenties van zo'n extra aansluiting echt groot zijn, stemmen we er niet mee in. De mogelijkheid bestaat echter voor de regio's om dat zelf te betalen.

Ik beantwoord nog twee algemene vragen, waarna ik naar de landsdelen ga. Welke doelen uit de SVIR zijn niet te behalen? Dat vroeg de heer De Graaf. Hoe zit het voor wegen en hoe zit het voor spoor? Ik zal ingaan op de doelen voor de weg en de staatssecretaris op die voor het spoor. De doelen voor de doorstroming op de weg zijn geformuleerd voor 2040. Het gaat erom dat de reistijd op de ringwegen in de spits maar maximaal twee keer zo lang mag zijn als normaal, en op andere rijkswegen maximaal anderhalf keer. Dat zijn de doelen die erin staan.

Daarnaast is als doel opgenomen om een robuust netwerk te realiseren met minimaal 2x4, respectievelijk 2x3 rijstroken op de geselecteerde verbindingen. Die ambitie blijft voor mij staan, maar is met de voorziene financiële middelen niet meer overal haalbaar voor 2040. We maken dit jaar een update van de Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse, een analyse die we doen om te bekijken waar de problemen zitten en om te zien hoe snel die worden opgelost. Op basis van die update kan ik de Kamer preciezer informeren over de vraag waar die ambitie al dan niet kan worden waargemaakt. Het is inderdaad waar helaas.

Tot slot wil ik reageren op een opmerking in meer algemene zin. Mevrouw Ouwehand verzuchtte dat ons ministerie alleen kijkt naar de aanleg van infrastructuur en geen rekening houdt met natuur en milieu. Wij zijn

echter ook het ministerie van Milieu, misschien niet van natuur, maar we voelen dat wel. Wij vinden het ook belangrijk om, als wij kiezen voor bereikbaarheid, alles zo goed mogelijk in te passen en alternatieven te bekijken. Daarom ben ik voorstander van Beter Benutten. Je moet niet altijd kiezen voor extra infrastructuur, soms moet je de problematiek op een andere manier oplossen. Daarom trek ik daar extra geld voor uit. Als we vinden dat op een bepaalde plek betere bereikbaarheid moet worden gerealiseerd, willen we kijken naar een zo goed mogelijke inpassing. We kunnen niet alles ontzien, maar het beeld dat mevrouw Ouwehand schetst, namelijk dat er ontzettend veel asfalt en ontzettend weinig natuur is, klopt niet helemaal. Als je alle wegen bij elkaar optelt, vormt dat 2,5% van de totale oppervlakte van Nederland. Het overgrote deel van die 2,5% betreft gemeentelijke wegen. Ik wil het toch een beetje in verhouding zetten. Als we in de toekomst extra infrastructuur en nieuwe ontsluitingen aanleggen, willen we die zo goed mogelijk inpassen. We willen het niet totaal stopzetten alleen ten bate van de natuur.

Mevrouw **Ouwehand** (PvdD): Kan de minister zeggen hoe vaak Nederland al de internationale verplichtingen over het behoud van biodiversiteit is nagekomen?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Dat weet ik niet. Ik denk dat mijn collega Dijksma die vraag wel uit het hoofd kan beantwoorden. Het gaat erom dat we meerdere verplichtingen hebben. We hebben bijvoorbeeld ook de afspraak dat we de SVIR willen gaan halen, bereikbaarheid willen realiseren en dat mensen van a naar b moeten kunnen, of dat nu voor hun werk of voor sociale contacten is. Mevrouw Ouwehand pakt er één aspect uit, maar we hebben diverse belangen tegen elkaar af te wegen. Dat vind ik ook het leuke van dit vak. Die belangen hebben allemaal onze aandacht. Voor de een weegt het ene wat zwaarder, voor de ander het andere. Wij proberen het in ieder geval zo goed mogelijk met elkaar in verhouding te brengen, helemaal binnen dit ministerie waarin infra en milieu ineen zitten.

Mevrouw **Ouwehand** (PvdD): Het antwoord op mijn vraag was: nul keer. Nederland heeft tot nu toe nog niet één keer de afspraken gehaald, terwijl de Nederlandse regering op biodiversiteitsconferenties – daar doen we het altijd keurig – heeft erkend dat we met zijn allen flink ... Nee, ik moet even nettere woorden kiezen dan ik in mijn hoofd heb. Laat ik het zo zeggen: we gaan het niet redden als we de natuur niet weten te herstellen. Ik snap dat we allerlei andere belangen tegen elkaar moeten afwegen, maar zonder natuur gaan we het gewoon niet redden. Dat is de basis van ons leven. Dit zou ik graag tegenover het perspectief van de minister willen zetten. Zij probeert duidelijk te maken dat het allemaal wel meevalt met de schade van asfalt voor onze leefomgeving, maar dat valt helemaal niet mee.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Mevrouw Ouwehand geeft gewoon haar politieke visie weer. Zij vindt natuur belangrijker dan alle andere belangen. Dat kan en mag. Ik ga daar verder niet op in.

Dan wil ik overgaan op de landsdelen. Ik begin in Noord-Nederland: Friesland, Groningen en Drenthe. Er zijn vragen gesteld over de A6 en de brug over het Skarster Rien en de samenhang met Joure. Mij is gevraagd of ik me ervan bewust ben dat er geld kan worden verdiend bij dat project nu dat gerealiseerd kan worden in samenhang met de rotonde bij Joure. Ook is gevraagd in hoeverre het klopt dat de brug aan vervanging toe is. Ik ken de inverdiensmogelijkheden, want voordat we de bezuinigingsoptie hadden, hebben we met de provincie besproken dat we graag de combinatie wilden maken tussen Joure, de brug over het Skarster Rien

en nog een ander project. Op het moment dat je echter moet bezuinigen en schrappen, ga je toch bekijken welke projecten het minste effect hebben. Helaas hoorde dit project daar ook bij en is dit dus op ons afvallijstje gekomen. Er is gezegd dat de brug toch vervangen moet worden en dat het dus zonde is om het niet meteen te doen. De bestaande brug is echter kwalitatief nog goed en kan nog zo'n tien tot twintig jaar als zodanig functioneren. In 2009 en 2010 is groot onderhoud gepleegd. Misschien kan de brug zelfs nog wat langer mee.

Er is gevraagd of de investering uiteindelijk niet maar 15 miljoen is. Een nieuw aquaduct kost echter 50 miljoen en dat is ook alleen maar als het project gelijk met Joure wordt gedaan. Als je het op een later moment doet, komt er zelfs nog wat meer bij kijken. Gelet op de toestand van de brug en gelet op de grote kosten van het aquaduct, terwijl het nut en de noodzaak er verkeerstechnisch, wat ons betreft, niet zijn, vind ik het niet verstandig om te investeren in het aquaduct. Ik wil ook niet die 300 miljoen ervoor gebruiken, nog los van de vraag of dit überhaupt zou kunnen in 2014.

Er werd ook gevraagd of de provincie het kan voorfinancieren. Dat zou heel mooi zijn, als er achter in de lijst dekking was. Projecten die geschrapt zijn, zijn echter niet meer gedekt. Je kunt alleen maar voorfinancieren als je het later kunt terugbetalen.

Dan blijft de vraag over of het uit het RSP (Regiospecifiek Pakket) kan. Dat kan inderdaad. Dat is een mogelijkheid, maar dat is aan de provincie zelf. Als ik alle geld van de wereld had, zou ik het graag doen, ook in combinatie met andere projecten, maar nu ik dat niet heb, moet ik kiezen. Dit project valt af en kan dus ook niet voorgefinancierd worden, omdat het niet gedekt is. Het is echt afgefallen.

De heer **De Rouwe** (CDA): Hoe is dat bedrag van 50 miljoen precies onderzocht? Daar ben ik benieuwd naar. Ik heb er namelijk ook andere geluiden over gehoord, bijvoorbeeld dat er een positieve MKBA is in combinatie met de rotonde. Kan de minister daar wat over zeggen?

De brug kan inderdaad over vijftien jaar vervangen worden. De minister gaf aan dat het ook nog wat langer kan duren. Ze noemde ook een termijn van tien jaar, maar het kan ook nog minder lang duren. De schop gaat daar de komende jaren wel de grond in voor de rotonde. Is dat niet een mooie kans om aan te besteden en te bekijken wat de markt doet? Kan de minister dit als optie meenemen? Zo kan zij bekijken wat er wordt geboden en kan zij opnieuw met de provincie om de tafel gaan. Uiteindelijk is er ook verfijning nodig. Met andere woorden, welke ruimte ziet de minister om iets te doen? Zij gaf namelijk aan dat er verschillende criteria zijn, onder andere een MKBA, maar er zijn ook politieke criteria. Dat klopt ook, want dit was een afspraak uit het vorige kabinet, die onder andere met mijn partij is gemaakt.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Kan ik later terugkomen op de vraag hoe dat bedrag van 50 miljoen is onderzocht? Op de andere vragen kan ik meteen antwoord geven, maar het is handiger om het in zijn geheel te doen. Ik kom er dus zo op terug. Dan de N33, Assen – Zuidbroek.

De **voorzitter**: Mijnheer Bashir, hebt u over dit punt een vraag? Dan stel ik namelijk voor om deze te bewaren tot het moment dat de minister erop terugkomt.

De heer **Bashir** (SP): Ik heb een algemene vraag over het gebied, namelijk Friesland en Groningen, het Noorden. Ik zie dat het Noorden ontbreekt in de investeringsplannen van de minister. Als er bezuinigd moet worden, worden projecten uit het Noorden gepakt, zoals dit aquaduct. Als er echter geïnvesteerd moet worden, hangt het Noorden er maar een beetje bij. Wat

is het Noorden voor de minister? Is dat het einde van de wereld, waar eigenlijk niets meer aan gedaan moet worden? Of is de minister bereid om te bekijken hoe ook daar aan de economie gesleuteld kan worden en in ieder geval de economie gestimuleerd kan worden?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Daar kan ik antwoord op geven en dan geef ik meteen antwoord op de vraag van de heer De Rouwe over Skarster Rien. Die 50 miljoen is bekeken met behulp van een expert judgement. Daar is een negatieve score uit gekomen. Wij weten dat er een samenhang is met de rotonde. Daar gingen wij eerst ook voor, maar als je toch moet schrappen en kiezen, zul je toch iets moeten doen. Voor alle projecten, in heel Nederland, is wel iets te zeggen. De heer De Rouwe sprak over een politieke keuze. Dan kan ik meteen antwoord geven op de vraag van de heer Bashir. Er waren meer projecten in het Noorden die feitelijk gezien zouden afvallen, maar waarvan ik uiteindelijk heb gezegd dat het kon doorgaan. Een voorbeeld was Joure, maar daar was de bijdrage van het Rijk heel klein. Je kunt jouw stukje eruit laten vallen, maar dan ligt zo'n heel project stil terwijl de regio heel veel bijdraagt. Vanuit verkeerskundige optiek zou dat project ook uitvallen, maar vanuit politieke optiek heb ik ervoor gekozen om het te laten doorgaan. Hetzelfde geldt voor de A7. Ik kan niet overal de politieke keuzes honoreren die ooit zijn gemaakt, want het hele MIRT bestaat uit politieke keuzes. Daarom heb ik dat hier uiteindelijk niet gedaan. In de vorige periode, 2000 tot 2012, ging ongeveer 3% van de investeringen naar Noord-Nederland. In de periode 2013–2018 is dat ongeveer 5%. Het gaat dus niet naar achteren, maar naar voren. Er zijn daar relatief minder investeringen, omdat er relatief minder capaciteitsvraagstukken op wegenniveau en überhaupt relatief minder wegen zijn.

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik ben benieuwd of die expert judging ook naar de Kamer zou kunnen komen. Ik weet niet meer hoe de minister het uitsprak.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Expert judgement.

De heer **De Rouwe** (CDA): Dat klinkt heel stevig.

De **voorzitter**: Zullen wij het maar gewoon «deskundigenadvies» noemen?

De heer **De Rouwe** (CDA): Ja, precies. Dat vind ik heel goed. Ik zou dat heel graag nog een keer willen zien. Volgens mij is het niet langs de Kamer gegaan.

Ik hoor nu een aantal cijfers over Noord-Nederland. Volgens de minister was het 3% en wordt het 5%. Ik kan dat zelf niet helemaal plaatsen, want volgens mij is Noord-Nederland redelijk door de projecten heen. Kan de minister die cijfers naar de Kamer sturen en wellicht ook voor de andere regio's in Nederland? De Kamer krijgt regelmatig te horen: onze regio wordt achtergesteld, hoe zit dat? Ook daarvan krijgen wij heel graag een overzichtje.

Ik heb zonet gevraagd hoe het zit met de uiteindelijke vervanging voor de brug en op welke andere manier de minister over de brug kan komen richting de regio. Die wil wel. Die wil meefinancieren en ziet kansen om daar de komende jaren aan de slag te gaan. Ik hoor nu alleen maar «nee, nee, nee», maar je kunt het ook anders aanvliegen: hoe zou je het wel kunnen doen? Welke kansen ziet de minister daarvoor?

De **voorzitter**: De vragen en antwoorden kunnen wel iets korter.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Dit is volgens mij het eerste project van het eerste landsdeel dat ik noem. Maar goed, ik ga er graag op in.

De vraag is of de Kamer inzicht kan krijgen in het expert judgement of het deskundigenadvies. Ik vind het een goed voorstel van de voorzitter om het zo te noemen. Wat mij betreft, kan het gestuurd worden. De heer De Rouwe zegt dat het niet langs de Kamer is geweest. Dat klopt, want al dit soort berekeningen voor projecten die nog niet eens in de definitieve besluitvormingsfase zitten, sturen wij natuurlijk niet naar de Kamer, alleen als uw Kamer zegt dat graag te willen zien.

Voorts is gevraagd of de Kamer kan zien hoe de bestedingen in de verschillende regio's zijn geweest. Dat laat ik u graag zien. Ik heb de regio's ook laten zien hoe de bestedingen de afgelopen jaren zijn geweest. Ik weet dat sommige altijd roepen dat ze weinig krijgen, maar soms blijkt dat best mee te vallen. Andere, die denken dat het best goed gaat, schrikken nu misschien wel een beetje dat het toch tegenvalt. Ik laat het u graag zien, dus ik zal uw Kamer er ook inzicht in geven.

Er werd nog een keer gevraagd hoe ik omga met het onderhoud van de brug. Volgens mij ben ik er duidelijk over geweest. Wij hebben de brug net onderhouden in 2009–2010. Wat ons betreft, kan hij nog tien tot twintig jaar als zodanig functioneren en misschien wel langer.

Dan blijft de vraag over wat ik wel kan doen. Soms moet je gewoon kiezen en daarom kom ik daar steeds op terug. Ik kan niet zeggen dat ik toch aan tafel ga, maar geen geld heb. Ik weet niet meer van wie de vraag was of het niet uit het RSP kan. Andersom geldt: wilt u het als regio per se nu, dan moeten wij misschien naar een andere pot kijken, want deze pot is in ieder geval leeg. Of uw Kamer moet in meerderheid zeggen: wij willen het per se toch en het moet dan maar in de toekomst uit de nieuwe budgetten komen. Ik probeer juist op basis van de criteria tot projecten te komen waarvan wij in Nederland vinden dat wij ze echt moeten doen. Deze komt er verkeerskundig gewoon niet uit als een probleem. Het zou mooi zijn als je extra geld had.

De heer **Bashir** (SP): De minister zegt eigenlijk dat het niet waar is dat er niks gebeurt in het Noorden. Er wordt 5% geïnvesteerd, maar vergeleken met de investeringen in de Randstad stelt dat natuurlijk helemaal niets voor. Knooppunt Joure wordt aangepakt, maar daarbij gaat het vooral om geld van de regio. Er worden wegen in Friesland aangelegd, maar vooral met geld van de regio. Wat het Rijk beschikbaar stelt, is eigenlijk niks. Waarom gaat er zo weinig geld naar het Noorden? Hoe ziet de minister het belang van stimulering van de economie in het Noorden?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Het hele RSP-budget is ook naar het Noorden gegaan. Dat gaat om vele miljarden, waar niet op bezuinigd is. Terecht, want het geld is gewoon overgemaakt. Op het MIRT vindt wel een bezuiniging plaats. Wij bekijken niet of het naar het Noorden, de Randstad of Zeeland gaat. Wij bekijken waar het nodig is, waar er capaciteitsknelpunten zijn, waar er zodanige leefbaarheidsknelpunten zijn dat wij ermee aan de slag moeten. Een combinatie van die zaken zorgt ervoor dat sommige dingen meer prioriteit hebben dan andere. In het Noorden doet zich een andere problematiek voor dan in de Zuidvleugel. Overigens zit die Zuidvleugel op 12%. De Noordvleugel krijgt 29%, maar daar zitten dan ook de meeste problemen. Het is dus niet omdat Noord-Nederland niet van belang zou zijn; daar gaat misschien weer meer geld naartoe voor andere zaken, bijvoorbeeld voor water. Elke provincie heeft haar problemen. Op basis van de ernst van de problemen probeert het Rijk daar wat aan te doen.

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie): Ik schat in dat de minister het met mij eens is dat mobiliteit economische waarde vertegenwoordigt.

Omgekeerd betekent het stagneren van mobiliteit economisch verlies. Zou de minister dat willen meewegen in haar beoordeling van de aanpak van de brug bij Skarster Rien? Daarbij komt dat er een aanbestedingsvoordeel kan worden behaald. Immers, er is een bod van de provincie Friesland voor voorfinanciering. Ik ben mijn vierde argument even vergeten, maar de argumenten zijn over tafel gegaan.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Dat economisch verlies heb je ook in de Randstad en dat pakt in de cijfers veel zwaarder uit dan een economisch verlies in Noord-Nederland. Daarom hebben wij ook een Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse (NMCA). Daaruit blijkt waar de grootste bottlenecks zitten en wat dat economisch gezien betekent. Waar rendeert de euro het beste? Het project waarop mevrouw Dik doelt betreft niet zozeer een verkeerskundig probleem, als wel een redenering in de trant van: als je toch met Joure en met andere dingen in de slag bent, is het goed om ook die brug aan te pakken. Qua verkeersproblematiek en economisch verlies speelt dit geen grote rol. Op het moment dat je niet alle budgetten meer tot je beschikking hebt en je echt moet gaan snijden, dan moet je keuzes maken en dan vallen dit soort dingen af. Voorfinancieren heeft alleen maar zin als er in de toekomst geld is om het terug te geven. Het project is afgefallen, dus er staat nul euro voor. Voorfinancieren kan dan niet. Je kunt het als regio slechts financieren.

Ik kom op de N33 Assen-Zuidbroek. Ben ik bereid om de aanbestedingsmeevaller in te zetten voor het wegvak N33 Zuidbroek-Appingedam? De omvang van de meevaller is onbekend. Ik heb daarnet al iets gezegd over de inzet van meevallers op landelijk niveau. Ze moeten eerst afgewogen worden tegen tegenvallers. Ik wil en kan niet de regio beloven dat deze meevaller hiervoor wordt ingezet. Bij de N33 Zuidbroek-Appingedam gaat het ook niet om een NMCA-knelpunt. Wij praten hier over het verdelen van de schaarste en dan gaan wij er vervolgens een stuk weg bij halen. De regio heeft interesse om de A7 voor te financieren, mits men die aanbestedingsmeevaller van de N33 krijgt. Ik heb aangegeven dat dat dus niet kan. Daarop wilde men zich beraden, maar er zit een vraagstuk aan vast. Het project loopt feitelijk geen vertraging op vanwege het geld. De Tracéwetprocedure is vertraagd vanwege vertraging bij geluidsonderzoek in het kader van SWUNG. De realisatie kan in feite in 2015 starten en dat zou ook zonder de bezuinigingsoperatie zo zijn geweest. Ik denk dat voorfinancieren in dit geval niet veel zal opleveren.

Ik ga in op landsdeel oost, Gelderland en Overijssel, en begin met de A1-zone. De VVD, de PvdA, het CDA en de ChristenUnie vragen mij wat de opstelling van het Rijk is bij de verbreding van de A1 tussen Apeldoorn en Azelo. Als ik een van de partijen heb overgeslagen, dan bied ik hiervoor bij voorbaat mijn excuses aan. De regio en het Rijk zijn het desbetreffende onderzoek gestart omdat wij belang hechten aan dit project voor de gebiedsontwikkeling in de regio. Het is een achterlandverbinding en goederencorridor die op rijksniveau belangrijk is. Het belang daarvan is groot voor heel Nederland. Verder geldt dat de A1 in 2020 volgens de NMCA niet voldoet aan de reistijdstreefwaarden van het Rijk, zelfs al niet in het lage groeiscenario. Daarom heb ik afgesproken om direct na de zomer een bestuurlijk overleg te voeren over een voorkeursbeslissing en een bestuursakkoord. Tot nu toe was het probleem dat de maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) op dit project niet goed genoeg uitpakt. Als je schaarse middelen moet verdelen, dan wil je een positief MKBA hebben. Die discussie voeren wij hier vaker. Dat is waarom wij nu een nieuwe MKBA aan het maken zijn waarin ook de effecten van de vrachtauto, waar het hier vooral om gaat, een grotere rol krijgen. Ik verwacht dat er een positieve MKBA uit zal komen en dat we snel met elkaar tot de invulling van dat traject kunnen overgaan. Daarvoor moet ik wel de MKBA afwachten. Ik hoor dat de Kamer vraagt of ik dat sneller kan doen. We zullen moeten kijken hoe wij dat zo veel mogelijk kunnen

versnellen, opdat hierover meteen na de zomer kan worden besloten. Als dat zo is, kunnen we nog dit jaar met de planuitwerking voor het traject beginnen. De regio heeft inderdaad gezegd te willen voorfinancieren. Daarom kan het meteen van start gaan. Ik ben er natuurlijk heel blij mee dat de regio dat doet. Dat stel ik zeer op prijs. Ik zal er dan ook alles aan doen om ervoor te zorgen dat de MKBA zo snel mogelijk op tafel komt. Ik ga in op de N35 Nijverdal-Wierden. Over de N35 wordt in deze Kamer altijd veel gesproken. Ik weet niet wie deze weg ooit «karrenspoor» heeft gedoopt, maar gezien de hoeveelheid aandacht die deze weg krijgt, zou je denken dat het de belangrijkste hoofdroute in Nederland is, of dat er vanuit de regio een heel goede lobby plaatsvindt.

De eerste vraag kwam van de heer Elias. Hij vroeg of ik bereid was om extra geld op tafel te leggen voor de variant Nijverdal-Wierden, omdat het met de 80 miljoen niet lijkt te gaan lukken. In een vorig debat heb ik al gezegd dat ik best bereid ben om iets te doen. De verkenning van Nijverdal-Wierden is bijna afgerond. Ook daarover willen wij een voorkeursbeslissing nemen voor de zomer. Ik wil hier best wel wat explicieter worden, want bij dat «iets doen», dat ik de vorige keer al in deze Kamer heb toegezegd, heb ik een expliciet bedrag in mijn hoofd. Ik heb dat achter de hand gehouden om te reserveren. Ik ben bereid om 10 miljoen ter beschikking te stellen. Ik heb dat al eerder tegen de Tweede Kamer gezegd. Toen heb ik echter ook gezegd dat ik wil dat de regio aan de andere kant hetzelfde doet. Als de regio daar ja op zegt, kunnen wij daarmee aan de slag. Dit bedrag van 10 miljoen gaat ten koste van het nog openstaande budget. Ik heb dus niet nog ergens een potje. Het gaat dus ten koste van de 4,7 miljard. Ook hier speelt het idee om een eventuele aanbestedingsmeevaller in te zetten voor de financiering van het viaduct. Daar kan ik duidelijk over zijn: dat is voor mij geen optie. Ik ben echter wel bereid om 10 miljoen extra uit te trekken om tot de variant van 100 miljoen te komen als de regio de andere 10 miljoen beschikbaar stelt. Dan kunnen we daar snel aan de slag.

Verder is gevraagd naar de mogelijkheden van marktconsultatie à la Hoevelaken. Mevrouw Kuiken vroeg hiernaar. Dat betreft Wierden-Nijverdal. Voor de luisteraars merk ik op dat de N35 uit verschillende delen bestaat. Voor het deel Wierden-Nijverdal worden de mogelijkheden hiervoor op dit moment onderzocht. Ik vind het ook van belang dat we bekijken hoe wij zo veel mogelijk creatieve ideeën van buiten binnen kunnen halen. Door de aannemer wordt nu een DBFM-programma opgesteld. Een DBFM-programma is een programma waarbij niet alleen wordt gekeken naar de aanleg, maar ook naar het beheer, het onderhoud en de financiering. De financiering wordt nu opgesteld. Daar kijken we dus zeker naar. Ik denk alleen niet dat de marktconsultatie het financiële probleem bij dit project kan oplossen. Dat is minimaal 20 miljoen – die twee maal 10 miljoen – of 50 miljoen, als je nog meer viaducten zou willen realiseren. Dat is natuurlijk wel een groot bedrag. Ik sta echter zeker open voor een vorm van marktconsultatie. Daar zijn we dus eigenlijk al mee aan de slag.

We hebben bij het onderdeel Wijthmen-Nijverdal 5 miljoen geschrapt. De VVD en de PvdA hebben gevraagd of er geen middelen uit Meer Veilig 3 kunnen worden ingezet voor het vergroten van de verkeersveiligheid. Dat zou dan niet meer in een verkeersveiligheidsonderzoek maar gewoon meteen in verkeersveiligheidsmaatregelen moeten worden gestopt. Een reservering vooraf uit Meer Veilig 3 is eigenlijk niet in lijn met de wijze waarop er op dit moment wordt gewerkt. We kijken naar de verkeersveiligheidsknelpunten in het hele land. Daarvoor hebben we 40 miljoen beschikbaar. Dat wordt nu geïnventariseerd en vervolgens kunnen de maatregelen om deze knelpunten op te lossen, worden geprioriteerd. De uitvoering van die maatregelen is voorzien voor een bepaalde periode. Het is mogelijk om er nu 5 miljoen uit te pakken voor dit traject, maar het

is niet conform onze spelregels. Ik merk wel of de partijen die dat inbrengen, mij nog op een andere gedachte willen brengen. De heer De Rouwe heeft gevraagd of ik een amendement over de N35 wel mag schrappen, omdat een amendement een andere status heeft dan een motie. Een amendement heeft inderdaad een andere status. We hebben in de brief van 13 februari voorstellen gedaan voor herprioritering van projecten. Daaronder vallen ook projecten uit een eerder amendement. De voorstellen uit de brief worden verwerkt in de begroting en worden uiteindelijk als wetsvoorstel door de Kamer besproken. De nieuwe wet vervangt dan de oude, inclusief de amenderingen die daarop zijn aangebracht. Dat is dus de wijze waarop dit gerepareerd kan worden. Totdat het wetsvoorstel is aangenomen, is die 5 miljoen conform de wet beschikbaar.

Er zijn nog vragen gesteld over vliegveld Twente en over Haaksbergen. De heer Elias heeft erop gewezen dat een ondernemer iets wil doen met vliegveld Twente. Die ondernemer wil dan toch ook wel graag een commitment van het Rijk met betrekking tot infrastructuur. Vliegveld Twente is weliswaar een luchthaven van nationale betekenis, maar de toekomstige rol van dat vliegveld op nationaal niveau is natuurlijk nog wel beperkt. Lelystad en Eindhoven hebben een rol als eventuele opvang van de overloop van Schiphol, maar Twente heeft dat niet. Daarom zie ik nog wel een verschil tussen de ontsluiting van Lelystad en Eindhoven enerzijds en Twente anderzijds. De bereikbaarheid van de luchthaven via de A1 is op dit moment geen knelpunt. Ik zou het dus nu ook niet prioriteren als het gaat om de inzet van middelen uit het infrastructuurfonds. Natuurlijk zullen we vanuit Rijkswaterstaat, op grond van de wegbeheerdersrol, conform eerdere toezeggingen kijken of door de regio voorgestelde ontsluitingsvarianten haalbaar zijn en wat we daarmee kunnen doen. Natuurlijk zullen we er in de toekomst, op het moment dat er wel een belangrijke economische rol vervuld wordt en zich een infrastructuurprobleem voordoet, op een andere manier naar kijken. Ik ben daar altijd redelijk duidelijk in. Ik heb met de regio's Noord-Nederland en Noord-Holland een discussie in dezelfde sfeer gevoerd over bijvoorbeeld de greenport en de energyport. Ik vind dat heel belangrijke ontwikkelingen. Op het moment dat zich ook werkelijk capaciteitsproblemen voordoen, kijken we daar ook echt met voorrang naar. We doen dat echter niet op het moment dat er nog geen probleem is. Dat geldt nu ook voor Twente. Ik vind het dus belangrijk dat de ondernemer doorgaat met zijn investeringen en dat niet laat afhangen van bij voorbaat toezeggingen over de aanleg van wegen. Dat doe ik in het hele land eigenlijk nooit.

Ik kom te spreken over de verdiepte ligging bij Haaksbergen. Er wordt gevraagd om extra middelen beschikbaar te stellen uit de aanbestedingsmeevaller. Ik heb het verhaal over de aanbestedingsmeevaller al vaker gehouden. Tijdens het algemeen overleg van 28 juni heb ik aangegeven dat de verdiepte ligging niet nodig is vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid en leefbaarheid. Het wordt echt vanwege de museumspoorlijn voorgesteld. Ik heb indertijd al aangegeven dat ondertunneling mogelijk is, maar dan wel op kosten van de regio. Daar blijf ik bij. Mijn inzet op aanbestedingsmeevallers is helder.

De heer **Elias** (VVD): Ik heb even afgewacht totdat het hele verhaal over de N35 af was. Wellicht ter vermijding van een motie over het deel van de N35 tussen Nijverdal en Wierden: heb ik het goed begrepen dat de minister kiest voor de sobere variant? Daarbinnen is er dan nog discussie over een bepaald viaduct, maar ook in die sobere variant. En dat moet dan maximaal 100 miljoen kosten, fiftyfifty verdeeld tussen Rijk en regio. Ik heb er ook op gewezen dat deskundigen zeer recentelijk, vorige week, hebben aangegeven dat zij meedenken en meekijken voor goedkopere varianten voor dat laatste stukje, maar wel binnen die versobering. Het

zou dus nog iets gunstiger kunnen uitvallen voor het Rijk en de provincie. Heb ik dat goed begrepen?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ja, dat hebt u goed begrepen. Dat zou dan inderdaad een fiftyfiftyfinanciering zijn, waarbij wij dus allebei met 50 miljoen op de proppen komen. Als er partijen zijn die binnen die 100 miljoen een nog mooier voorstel kunnen leveren, juich ik dat alleen maar toe. Ik kan me trouwens voorstellen dat we ook de meevaller delen, maar daar komen we met de regio uit.

Over Limburg is aan mij slechts een vraag gesteld; er zijn meer vragen gesteld over het spoor in Limburg. De heer Bashir merkte op dat de versnelling van de A2 nodig is en vroeg wat op dat punt mijn ambitie is. Als de heer Bashir de A2 tussen Maasbracht en Geleen bedoelt: ik zal de verkenning daarvan voortvarend starten. Het geld voor dit project staat pas vanaf 2022 op de begroting, maar er is op korte termijn geen groot knelpunt. Dat is dus geen probleem. Ook van dit project zeggen verkeerskundigen al lange tijd dat het probleem nog niet heel nijpend is, maar ik vond het in politiek opzicht nodig dat dit project op de agenda bleef staan, want dit project is belangrijk voor die regio. Het project staat dus op de agenda, helaas niet zo snel en vroeg als de regio zou willen, maar dat komt gewoon omdat we in de voorgaande jaren slechts beperkte middelen hebben.

Over Brabant zijn heel veel vragen gesteld. Ik begin met de ruit, het versnellen van de A58 en de samenhang daartussen. Ik heb dit voorjaar twee keer met de regio overlegd. Mede op basis daarvan heb ik voorgesteld om de middelen voor de ruit om Eindhoven grotendeels beschikbaar te houden voor 2020 en de middelen voor de A58 voor een iets latere periode, 2023–2028. Ik maak immers niet voor niets gebiedsagenda's en ik bekijk dus met de regio waar haar prioriteit ligt. Er is gevraagd: als ik de A58 zo belangrijk vind, moet dat dan misschien niet ten koste gaan van de regio Eindhoven? De regio heeft zelf aangegeven dat de ruit wat haar betreft prioriteit heeft. Voor beide projecten tegelijkertijd heb ik geen geld. Een paar fracties zeiden dat ik ook de A58, de A67 enzovoorts moet doen. Dat doe ik wel, maar de A58 komt pas later en dus niet nu.

Wat is nou meer van belang? Eigenlijk zijn de twee projecten lastig met elkaar te vergelijken. De ruit om Eindhoven is vooral van belang voor de gebiedsontwikkeling van Eindhoven en omgeving en heeft bijkomende bereikbaarheidseffecten, terwijl de A58 zich vooral richt op bereikbaarheidseffecten en daardoor een positief effect zou hebben op de economische gebiedsontwikkeling van Eindhoven en omgeving. Het zijn dus twee moeilijk af te wegen zaken. Als je kijkt naar het bereikbaarheidseffect, is de A58 het interessantst. Als je kijkt naar de leefbaarheidseffecten, is de ruit om Eindhoven natuurlijk interessant, omdat je nu dwars door Helmond en dus door stedelijk gebied heen gaat. Ik heb alles in de portefeuille, want daarin zitten ook ruimte, gebiedsontwikkeling en bereikbaarheid. Daarom ben ik voor mijzelf neutraal in de afweging van deze twee projecten, maar ik zit ook met de regio aan tafel. De regio geeft aan dat zij de voorkeur geeft aan de ruit om Eindhoven. Dan houd ik mij daaraan in de afspraken die wij hebben. Daarom heb ik het op die manier voorgesteld. Beide projecten zijn belangrijk voor het aan de praat houden van de economie van de regio Eindhoven. Daarover verschillen wij dus niet van mening, maar de projecten hebben allebei een ander effect.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Is de minister nu klaar met de ruit bij Eindhoven of komt daar nog meer over?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Er komt nog meer.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Dan wacht ik nog even totdat alle vragen over de ruit bij Eindhoven beantwoord zijn.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Voorzitter. De heer Bashir vraagt of ik bereid ben om het te schrappen. Dat ben ik dus niet, want ik heb met de regio afgesproken dat Eindhoven/Helmond op de lijst blijft staan. In plaats daarvan zouden we volgens de heer Bashir de «no regret» moeten doen. De regio geeft echter geen prioriteit aan de A67 boven de ruit Eindhoven. Dat is de reden waarom ik het zelf ook niet verander.

Is de MKBA nog actueel? Op dit moment wordt er een businesscase opgesteld. Die moet sluitend zijn. Daarin worden ook de maatschappelijke effecten in kaart gebracht. Ten tijde van de FES-aanvraag in 2010 is er een MKBA opgesteld, maar ik weet niet zeker of die ooit afgemaakt is. In ieder geval wordt die businesscase nu opnieuw opgesteld. Dat lijkt mij een goede zaak, want dan beschikken wij over de laatste informatie.

De MKBA voor de nieuwe doorsnijding is 2,0. Dat is heel positief. Voor de hele T-structuur is de score negatief, namelijk 0,7. Als de Kamer dat op prijs stelt, zal ik de Kamer die informatie doen toekomen, zodat de leden zich daarin kunnen verdiepen. Zij zouden nu inderdaad kunnen zeggen dat ik een verhaal houd waarvan zij niet kunnen controleren of het inderdaad zo zit.

Wat gebeurt er met het verkeer op de Kennedylaan wanneer de ruit wordt aangelegd? Uit de plan-MER is gebleken dat het verkeer in het bebouwde gebied afneemt door de aanleg van de noordoostcorridor. Op de meeste wegen gaat het om een duidelijke en soms forse afname. In het specifieke geval van de Kennedylaan is er sprake van een lichte afname van het totale verkeer. De afname van het vrachtverkeer is wat sterker. Op dit moment loopt er overigens een gedetailleerd onderzoek in het kader van de notitie Reikwijdte en detailniveau. Die gegevens zijn nog niet beschikbaar.

Staat de steun van de gemeenten Son en Breugel en Laarbeek op losse schroeven nu er geen tunnels komen? De tunnels zitten in de alternatieven die op dit moment worden onderzocht. De effecten, de kosten en het draagvlak van de alternatieven worden in kaart gebracht. Het besluit voor het voorkeursalternatief moet nog worden genomen. Voor zover ik weet zitten alle gemeenten nog steeds volwaardig aan tafel.

Samenvattend. Wat mij betreft zijn beide plannen interessant voor de regio en financieel zijn ze bovendien inwisselbaar. De regio heeft een voorkeur voor de ruit. Het gaat hierbij vooral om de vraag leefbaarheid versus bereikbaarheid, waarbij ook de natuur een belangrijke rol speelt. Het gaat immers wel door een specifiek gebied heen.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Van het statenlid van de GroenLinksfractie heb ik gehoord dat zowel de MKBA als de MER afgerond zijn en een negatieve uitkomst hebben. Toen de minister over Friesland sprak, zei zij heel eerlijk «soms doen we het op basis van de feiten en soms is het een politieke afweging». Als zowel de MKBA als de MER negatief uitvalt, waar zit dan de politieke ruimte om het toch maar te doen? Ik vraag dat, omdat men lijkt te denken «we gaan door met die MKBA totdat die eindelijk een keer positief uitvalt». Het plan is nu om die mooie beekdalen daar in Brabant te doorsnijden, terwijl het mijn informatie is dat zowel de MKBA als de MER negatief zijn uitgevallen. Hoe denkt de minister dat te rijmen?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik zei zojuist dat de businesscase wordt opgesteld. Ik vind het dan ook bijzonder dat die informatie er al zou zijn bij de statenleden. Volgens mij is het echt nog in de maak.

De oude MKBA-score voor de nieuwe oostwestdoorsnijding is 2,0. Dat is heel positief. Voor de hele T-structuur is de score negatief en misschien dat daar het verhaal vandaan komt dat mevrouw Van Tongeren van haar statenlid heeft gehoord. Die negatieve score betreft dus de hele variant,

terwijl zij specifiek vraagt naar de doorsnijding. Die doorsnijding heeft dus juist wel een positieve score, ook al is mevrouw Van Tongeren zelf negatief over deze mogelijkheid.

Het is inderdaad complexe materie. Aan de ene kant staat een doorsnijding van natuurgebieden en aan de andere kant de doorsnijding van een stad, met alle leefbaarheidsproblemen die daar weer bij horen. De vraag of het een beter is dan het andere is dus niet zo makkelijk te beantwoorden. Ook hier geldt dat wij verschillende varianten tegen elkaar moeten afwegen. De regio, die hier al jarenlang mee bezig is en al ver gevorderd is met de voorbereiding, heeft gezegd dat men ervoor kiest om Helmond te ontlasten en het verkeer buitenom te leiden.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): In dit geval is er dus geen sprake van een politieke deal. Er zal met andere woorden worden besloten aan de hand van de onderzoeken en zonder dat er een politieke voorkeur onder ligt. Als dat niet zo is, dan hoor ik veel liever van de minister dat zij nu al zegt: dit is het besluit en we gaan het sowieso doen. Ik hoor dat de voornaamste reden om het zo te willen doen de brainport is. De mensen die daar al werken en die we daar nog naartoe willen trekken, willen echter vooral een leefbare en groene omgeving. Juist deze mensen hechten veel belang aan de mooie natuur van de groene beekdalen.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik snap niet hoe mevrouw Van Tongeren erbij komt dat er geen politieke deal is of dat het alleen de uitkomst van de MKBA is. De MKBA is altijd een van de punten waarop je besluit met betrekking tot een voorstel. We hebben de gebiedsagenda's in het MIRT, we bespreken met de regio's welke ruimtelijke ontwikkelingen ze zien, welke ontwikkelingen er zijn met betrekking tot groei en krimp en welke bereikbaarheidsvraagstukken en leefbaarheidsvraagstukken er zijn. De combinatie daarvan leidt tot keuzes voor wegen en vaarwegen, maar ook voor andersoortige projecten. Dat is dus een totaal. De regio heeft allang gezegd de ruit om Eindhoven heel belangrijk te vinden omdat daarmee een deel van de leefbaarheidsproblematiek in het stedelijk gebied wordt opgelost. Mevrouw Van Tongeren wijst nu alleen op de mensen die niet willen dat de natuur wordt doorkruist, maar er zijn ook veel mensen die in het stedelijk gebied wonen en de weg niet meer dwars door de stad willen hebben lopen. Het zijn complexe issues. De vraag was eigenlijk of ik wilde wisselen. Ik heb aangegeven dat ik er indifferent in zit, want beide opties hebben wat. De A58 is aantrekkelijk en de ruit om Eindhoven is aantrekkelijk. Ze hebben allebei hun voor- en nadelen. De totale keuze heb ik samen met de regio gemaakt. De ruit om Eindhoven is er bij de regio als meest geprioriteerde uit gekomen.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Bij de verbreding van de A1 viel de oude MKBA niet goed uit en wordt een nieuwe MKBA gemaakt, waarin het vrachtverkeer nadrukkelijker wordt meegenomen. Nu is juist het vrachtverkeer op de A67 en de A58 een zware belasting. Dat is ook de reden waarom mijn fractie toch bekijkt of we iets kunnen doen op de A67, wat ook een sterk effect heeft op de bereikbaarheid van rechts van Eindhoven naar links van Eindhoven, om het zo te zeggen. Kan de minister bevestigen dat de zwakke MKBA ook te maken heeft met het feit dat gerekend wordt met de afstand en de tijdswinst tussen Eindhoven en Venlo in plaats van met het traject waar de grootste files ontstaan? Met andere woorden: is de relevante afstand eigenlijk niet een andere dan die tussen Eindhoven en Venlo? Wordt in een eventueel nieuwe MKBA daarop ingegaan? Mijn tweede vraag is wat korter. Als er toch ruimte te maken is voor de A67 door de combinatie van voorfinanciering uit de regio, de ruimte onder de Wet Hof en herprioritering mede door de inzet van de 300 miljoen, is de minister dan bereid om zich daarvoor in te spannen?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik was nu nog bezig met de ruit en met de A58. Ik wil zo meteen wel wat dieper ingaan op de A67, want daar gaan alle vragen nu eigenlijk over.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Ik dacht dat mijn vraag naadloos aansloot op eerdere opmerkingen over een andere MKBA, maar ik bewaar mijn vraag dan even voor zo meteen.

De **voorzitter**: Mevrouw Van Veldhoven parkeert haar vraag even. Mevrouw Kuiken heeft wel een vraag over dit punt.

Mevrouw **Kuiken** (PvdA): Of de ruit straks überhaupt voldoet in de MKBA en of de regio's het dan de moeite vinden om erin te blijven investeren, ligt grotendeels bij de regio's zelf, want het vraagt om veel medefinanciering. Bij ons ligt de taak om te bepalen waar onze allereerste prioriteit ligt. Ik heb de neiging om op basis van de informatie die ik nu heb, te kiezen voor de A58. De minister heeft echter ook gezegd dat een aantal gegevens er nog niet is en dat nog wordt gewacht op de nieuwe MKBA. Ik wil die graag ontvangen, zodat ik een eerlijke en terechte vergelijking kan maken. Ik zit dan wel met het proces. Ik kan nu botweg een motie indienen waarvan de regio misschien gaat steigeren en waarvan niemand gelukkig wordt. We zitten nu allemaal met de vraag op basis van welke informatie we het doen. Hoe kan de minister ons helpen om de keuze voor de prioriteiten helder te maken?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik heb net gezegd dat er een oude MKBA ligt, waarbij de nieuwe doorsnijding een score van 2,0 kreeg, hetgeen positief is, en de hele T-structuur een score van 0,7. Er wordt nu een nieuwe businesscase opgesteld omdat het alweer een tijdje later is en er altijd nieuwe effecten en nieuwe dingen zijn. Ik weet niet of het echt heel erg gaat veranderen. Uiteindelijk weten wij dat beide projecten een positief effect hebben op de bereikbaarheid van de regio. Het een heeft een sterker effect op alleen de bereikbaarheid en het ander een sterker effect op vooral de leefomgeving. Dat is het verschil dat erin zit. Misschien is het goed om de argumenten voor en tegen op een rijtje te zetten voordat u daarover een VAO of iets dergelijks zou hebben, zodat u het ook kunt zien.

De **voorzitter**: Een VAO hierover is echt niet nodig, want wij hebben gewoon een tweede termijn waarin moties kunnen worden ingediend. Ik denk dus dat die helderheid wel uiterlijk in de tweede termijn moet worden geboden.

Mevrouw **Kuiken** (PvdA): Ik hoef niet sowieso een motie in te dienen, maar ik ben al zeer gebaat bij een helder overzicht van de voor- en nadelen. Wanneer komt de nieuwe MKBA? Wij moeten dan in overleg met andere fracties bezien wat wij vervolgens met de motie doen. Een motie kunnen wij altijd aanhouden.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik denk dat het goed is wat mevrouw Kuiken nu voorstelt. Ik heb nagevraagd wanneer de nieuwe MKBA komt. Dat weet ik nog niet precies. Misschien krijgen wij daar straks nog antwoord op. Uiteindelijk gaat het natuurlijk niet alleen maar om de MKBA. Zo'n besluit neem je op een totaalplaatje. De Kamer heeft in ieder geval wel van ons alle platen gekregen, waarin alle plussen en minnen van de projecten staan. Daar kunt u dan op studeren. Het is een punt van overweging voor de Kamer zelf welk element zij belangrijker acht: leefomgeving of bereikbaarheidscijfers. Ik hoor zojuist dat de MKBA op 1 september klaar is.

Mevrouw **Kuiken** (PvdA): Ik wil even gemarkeerd hebben, ook voor het verslag, dat ik niet sowieso pleit voor het schrappen van de ruit. Dat vind ik van belang. Uiteraard moeten wij de ruit aan sich op de eigen merites beoordelen. Het gaat mij nu echt om het kiezen tussen prioriteiten. Ik weet dat er bestuurlijk overleg is geweest, maar tegelijkertijd krijg ik van alle kanten te horen dat er juist heel veel gelobbyd wordt voor prioritering van de A58. Ook na een bestuurlijk overleg gaan de zaken gewoon weer door. Dat maakt het altijd ingewikkeld om een keuze te maken. Dat moet je uiteindelijk doen op basis van feiten.

De **voorzitter**: Ik hoor geen nieuwe vraag.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik denk dat mevrouw Kuiken helder is. Zij heeft inderdaad niet gekozen, maar vraagt mij naar de gevolgen en de effecten. De regio heeft zelf de ruit geprioriteerd. Daarom steun ik die keuze. Ik verwacht echter dat bijna alle regio's toch bij uw Kamer hebben gelobbyd over alle andere projecten, die niet zijn doorgegaan. Ik plaats het dus maar in perspectief: als je iets belangrijker vindt dan iets anders, moet je het als regio zelf naar voren schuiven.

De **voorzitter**: Misschien is het goed dat de minister even aangeeft op welke termijn wij dit overzicht kunnen krijgen. Is dat voor de behandeling van de begroting?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Er is een overzicht. Dat zit in de stukken die de Kamer al heeft. Ik doel op de brief van 13 februari. Daarin staat per project wat de voor- en nadelen zijn. Dat zijn die grote vellen die in de stukken zitten. De informatie is dus beschikbaar. Nieuw is dat er tegelijkertijd gekeken wordt naar een aanscherping of vernieuwing van de MKBA. Dat is altijd zo in een «ongoing process»; dit geldt voor al die projecten. Die MKBA is in september klaar. Ik zou zeker niet tot september willen wachten met een besluit hierover; de regio wil weten hoe het zit met de ruit of met de A58. De regio zelf gaat voor de ruit en de Kamer moet besluiten of zij dat bij motie in meerderheid wil omgooien of niet. Nogmaals, de vorige MKBA was positief, niet over het totaal, maar wel over de doorsnijdingen. Daar gaat het nu juist over. Ik kan niet anders zeggen dan dat volgens mij nu het moment is om erover te besluiten.

De **voorzitter**: Mevrouw Van Veldhoven wil een punt van orde maken.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Als wij de besluitvorming over de ruit in relatie tot de A58 en de A67 zouden willen uitstellen, moet dat in die combinatie worden uitgesteld. Dan moet je bij de bezuinigingen de besluiten over de hele regio uitstellen tot september. Klopt dat en ziet de minister dat als heel bezwaarlijk?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ja, dat zie ik als heel bezwaarlijk, zeg ik net. Ik vind dat er nu een besluit moet worden genomen.

We hadden het er straks ook over wat Utrecht betreft: je hoeft niet te wachten tot er een MKBA is om je totaalbesluit te kunnen nemen, want er zijn altijd al KBA's gemaakt. Er was al een MKBA. Dat je die dingen steeds actualiseert en aanpast, betekent niet dat je iedere keer je besluitvorming moet ophouden.

Dan kom ik ook maar meteen op de A67.

De heer **Bashir** (SP): Allereerst vind ik het jammer dat mevrouw Kuiken meteen een clausule plaatst onder haar opmerkingen over de ruit bij Eindhoven. Ik heb toch een vraag. De SP-fractie wil liever de

no-regretmaatregelen van de A76 in combinatie met het niet-temporiseren van de A58. Wat moet er gebeuren om de minister ervan te overtuigen dat ze in plaats van voor de ruit, voor een van die andere twee moet kiezen?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik heb net aangegeven dat ik de voorkeur van de regio volg. Dat heb ik dus ook voorgesteld aan uw Kamer. Wat zouden de gevolgen zijn als je het zou omwisselen met de A58? Je kunt het niet omwisselen met de A58 én de no-regretmaatregelen. Dat past er niet in, want ze zijn ongeveer even groot. Ik zei net dat ik dat niet volg. Als de Kamer daar in meerderheid anders over denkt, dan hoor ik dat, maar dat is niet het voorstel dat voorligt.

De heer **Bashir** (SP): Dan overweeg ik op dit punt een motie in te dienen. Als collega's die hier voor mij zitten daarover een motie willen indienen, dan hoor ik dat graag en dan doe ik mee.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: D66 heeft gevraagd of de minister wil overwegen om de A58 niet te temporiseren en de A67 Leenderheide te heroverwegen. Ik kan alleen heroverwegen indien er vanuit de regio voorstellen worden gedaan om daar dekking voor te vinden. Om het te kunnen doen, zullen we andere projecten uit de regio moeten schrappen. Dat is nu juist de discussie waar we de hele tijd met elkaar in zitten: het is het een of het ander, en niet en-en. Er is ook gevraagd of het uit die 300 miljoen kan komen. Die 300 miljoen moet in 2014 worden gerealiseerd. We hebben gekeken naar projecten die ook echt in 2014 gedaan kunnen worden, projecten die voor ons al op de prioriteitenlijst stonden. We hebben dus projecten die we naar achteren hadden geschoven, voor die 300 miljoen weer naar voren gehaald. Ik heb het lijstje hier ergens liggen en zou ze kunnen noemen.

Als gevolg daarvan krijg je na 2018 weer ruimte, voor ongeveer 300 miljoen. Daarvan hebben we gezegd: je zou aan een aantal nieuwe projecten kunnen denken. Ik kan niet alle nieuwe projecten van die 300 miljoen realiseren, helaas, maar ik heb wel gezegd aan welke projecten je daarbij zou kunnen denken. Voor die 300 miljoen in 2014 kun je denken aan: het versneld aanleggen van de A12 Ede-Grijsoord, de N35 Zwolle-Wijthmen en 700 parkeerplaatsen voor vrachtvervoer langs de A1 en de A67, en aan het versneld renoveren en onderhouden van de Velsertunnel en de A27.

Dan blijft over dat je na 2018 300 miljoen vrijspeelt en dat was volgens mij ook de vraag van de heer De Rouwe. Bij c) gaat het niet om het realiseren van al deze projecten, maar om een keuze daaruit. Ik zou willen dat ik ze allemaal voor 300 miljoen kon doen. Als daar onhelderheid over is geweest, dan is dat vervelend. Het is extra budget geweest, waardoor je na 2018 ook weer extra budget krijgt. Voor nu hebben we gekozen voor bestaande projecten die we heel graag wilden en die we naar achter hebben moeten schuiven. Ik ga daar geen nieuwe projecten instoppen die we minder graag wilden. Ik ga liever de projecten die we naar achter hebben moeten schuiven, weer terug naar voren halen. Dat heb ik gedaan.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Ik sta achter die systematiek. Laten we er vooral voor zorgen dat we, zodra er extra geld komt, weer prioriteit geven aan de dingen waarvan we al eerder hebben gezegd dat ze prioriteit hebben. Waarom zou het stuk weg bij de A67 waar in de eerste fase al maatregelen zijn getroffen, na 2018 niet als eerste op de rol staan?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Omdat ik dan kijk naar de groeiscenario's en de 2020-knelpunten. Daar valt dit niet onder.

Daarom is dit voor mij ook afgefallen. Dat geldt dus ook voor de no-regretmaatregelen. Ze kosten 30 miljoen en dat geld heb ik niet. Ze zitten niet bij de hoofdpunten of bij de grootste prioriteiten die hier nu uitkomen.

De heer Elias heeft ook gevraagd naar de A67, maar dan specifiek met betrekking tot de verzorgingsplaatsen. Ik kan er bij de 700 parkeerplaatsen c.q. verzorgingsplaatsen ook voor zorgen dat die juist in dat gebied mede aan de orde komen, dus niet alleen daar, maar ook daar.

Er is ook gevraagd of ik de 300 miljoen bijvoorbeeld kan inzetten voor de A12/A20-parallelstructuur of voor de RijnlandRoute, maar ook dat heeft geen zin, omdat de planning van deze projecten dusdanig is dat de uitvoering niet in 2013 en 2014 kan plaatsvinden.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Kan de minister garanderen dat de drie projecten die onder c) genoemd worden in de voetnoot, allemaal 2020-knelpunten zijn? Het lijkt me rijkelijk laat als je daar dan pas na 2018 nog aan gaat beginnen. Daarnaast heb ik de vraag gesteld of er bij het uitvoeren van de MKBA eigenlijk niet een verkeerde afstand is genomen als basis voor het berekenen daarvan. Als je de afstand Eindhoven-Venlo neemt, geeft dat een vertekend beeld van de afstand waarover de files plaatsvinden. Als je dat relevante gedeelte neemt, krijg je dan niet een veel positievere uitkomst, en zou het dan niet veel hoger op de prioriteitenlijst komen te staan?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Voor de projecten die na 2018 worden genoemd, onder c), zijn wij nu inderdaad aan het bekijken hoe die allemaal in 2020 uitkomen. Hetzelfde geldt voor de nieuwe projecten die wij ook genoemd hadden in de februaribrief. Als wij nieuwe projecten doen, zullen wij die uiteindelijk ook onderbouwd langs de Kamer moeten laten gaan.

De discussie over de MKBA en de afstand heeft al vele malen plaatsgevonden, ook met de provincie. Dit is conform de wijze waarop wij met de nationale afstanden rekenen. De provincie zegt vaak: als je een kleiner stukje neemt, is de file zwaarder dan wanneer je een groter stuk neemt. Wij gebruiken gewoon de NMCA-afstanden. De NMCA wordt ook iedere keer weer geactualiseerd. Als er iets niet klopt, passen wij dat aan. Ten slotte had mevrouw Van Veldhoven in een eerdere interruptie gevraagd waarom ik bij de een de MKBA aanpas als die niet bevalt en bij de ander niet. Dat komt omdat er bij de ene echt een fout was gemaakt. Misschien heb ik dat niet goed genoeg gezegd. Hij werd niet aangepast omdat de uitkomst niet beviel, maar er zat gewoon een fout in en die wordt nu hersteld.

Wat betreft de nieuwe NMCA, als de A67 Leenderheide er wel, met het RC 2020, als een knelpunt uitkomt, doet die ook gewoon weer mee; dit misschien ter geruststelling.

Vervolgens is de vraag gesteld of ik bij Vught het budget voor de N65 wil handhaven. Zoals men weet is dat een complex project, met spoor en weg en dergelijke, waarbij ook de leefbaarheid in het geding is. Het budget is inclusief btw toegezegd. Dat is wat voor het project staat, en het is niet meer dan dat. Het is dus altijd duidelijk geweest dat dit inclusief btw is. Dat betekent dus niet dat wij daarbovenop extra btw gaan betalen.

Mevrouw Van Veldhoven vroeg waarom ik kies voor een tunnelbak die vlak voor de verkeerslichten uitkomt. Ik kan haar zeggen dat de oplossing voor Vught nog niet bekend is, en dat ik samen met de regio een verkenning start voor de N65. Daarbij is verbetering van de leefbaarheid een belangrijke doelstelling. Een verdiepte ligging behoort tot de te onderzoeken alternatieven. Ook kruispunten en oversteken maken deel uit van de verkenning. Het is dus nog onzeker wat er met de verkeerslichten op de N65 gebeurt.

Gevraagd werd tevens of ook het burgercomité betrokken kan worden bij de verkenning die wij doen. Het doel van de verkenning is het vinden van een oplossing voor de verbetering van de leefbaarheid. Het gaat niet zozeer om de luchtkwaliteit; die is op orde. Het gaat vooral om de barrièrewerking, om de geluidshinder. Daar hoort natuurlijk ook een participatieplan bij. Wij gaan burgers, en dus ook een burgercomité, daar dus zeker bij betrekken.

Een volgend punt betreft de Oostelijke Langstraat en de experimenteerstatus. Ik hoorde wat woorden, onder meer van de heer Elias, als zou er misschien wat onwil zou zijn aan onze kant. Ik heb zelf de afgelopen periode regelmatig contact gehad met de regio over samenwerking bij de gebiedsontwikkeling Oostelijke Langstraat, laatst nog op 12-12-12, een mooie dag waarop ik in Brabant was voor gesprekken over gebiedsontwikkeling. Ik heb toen tegen de gedeputeerde gezegd dat ik geen geld overheb voor dat project. Voor ons heeft het geen prioriteit en ik heb er gewoon geen geld voor, zo heb ik gezegd. De regio heeft een plan ontwikkeld dat 100 miljoen euro kost en ze komt nog ongeveer 25 miljoen tot 30 miljoen tekort. Eigenlijk had men gevraagd of wij misschien onze beheers- en onderhoudsbudgetten konden inzetten om dat te dekken. Alleen al voor de vervanging van de brug over het Drongelens kanaal is ongeveer 17 miljoen euro niet alleen gereserveerd, maar ook geprogrammeerd. Die brug moet ook echt vervangen worden. Dat geld gebruiken om het voor dit project in te zetten, is voor mij dus niet mogelijk.

Ik heb wel gezegd dat ik graag rond de tafel ga zitten om mee te denken over wat wij dan wel voor elkaar kunnen betekenen, maar dan denk ik veel meer aan het wegnemen van juridische belemmeringen of mogelijkheden in de omgevingswet.

Ik begrijp niet helemaal wat PvdA en VVD verstaan onder experimenteerstatus, want ik ken dat instrument niet. Maar ik ben heel erg bereid om op verzoek van de regio verder te bekijken hoe wij creatief werk met werk kunnen combineren, hoe ik juridische belemmeringen kan wegnemen en hoe ik binnen een omgevingswet of andere dingen nog tot een bepaalde status kan komen indien duidelijk is wat er precies mee wordt bedoeld. Ik zeg wel bij voorbaat: geld heb ik niet. Dat was het wat betreft het landsdeel Brabant.

Dan kom ik bij Zeeland. De heer Klein vroeg naar het ongelijkvloers maken van de kruising van de N59. Het is mijn ambitie om alle rijkswegen in 2020 op het EURAB-verkeersveiligheidsniveau van drie sterren te krijgen. Daarvoor wordt op de N59 al een aantal maatregelen uitgevoerd. Op verschillende plaatsen worden aansluitingen op een kosteneffectieve manier aangepast onder andere door een rotonde. Het aanleggen van ongelijkvloerse kruisingen is nu niet nodig voor EURAB 3. Daarom heeft het van mij geen prioriteit gekregen.

Dan ga ik naar de Zuidvleugel. Daarna krijgen wij nog de Noordvleugel, Utrecht, Flevoland, ligplaatsen en varia. Is de minister bereid bij de Zuidvleugel quick wins op de A20 te realiseren en bij de A13/A16 het burgeralternatief Portway in de afweging mee te nemen? Ik heb de Portwayvariant en de quick wins bij de A20 uitvoerig bekeken. Ook de stadsregio Rotterdam heeft deze alternatieven gezien. Wij komen tot de conclusie dat deze alternatieven geen goed alternatief zijn voor de A13/A16. Daarmee worden ook de doelstellingen van het project niet gehaald. Nu komt de Portwayvariant hier ieder keer weer terug. Ik heb het straks bij varia nog over burgerparticipatie, maar het initiatief Portway 2009 is een inspraak op de Trajectnota/MER Rijksweg 13/16 Rotterdam. Die is uitgebreid extern getoetst door de opstellers van de Trajectnota/MER Rijksweg 13/16 Rotterdam. Ook de volgende versies van de Portway, de versies 2011 en 2012, zijn door respectievelijk RWS en de stadsregio Rotterdam getoetst. Er is inmiddels drie keer geconcludeerd dat met Portway niet de doelstelling van de A13/A16 wordt gerealiseerd. Iedere keer dat wij zeggen waarom niet, passen ze weer een stukje aan, maar

zelfs met de laatste versie wordt de doelstelling weer niet gerealiseerd. Ik wil het dus niet meer meenemen in weer een volgende fase. Je moet ook een keer zeggen: hier is een einde aan gekomen. Met Portway verbetert de betrouwbaarheid van de reistijd onvoldoende, omdat het geen alternatieve route is zoals de A13/A16. In het rapport staat dat de leefbaarheid langs de A20 verder zal afnemen, omdat er schermen van 6 meter hoog nodig zijn. Het omliggende wegennet wordt te zwaar belast. De A20 moet van 2x3 rijstroken naar 2x5 of 2x6. Daar heb ik ook geen geld voor. Dat moet ook nog eens in een fysiek beperkte ruimte. Het kost meer. Daardoor moet een aantal majeure inpassingsvraagstukken worden opgelost. Er wordt mij dus iedere keer voor de voeten geworpen er niet serieus naar te kijken. Wij kijken er serieus naar, maar soms moet je concluderen dat het niet werkt en niet kan binnen het bestaande budget. Op een aantal punten is het ook heel positief, want de mensen die eraan gewerkt hebben, hebben ook heel goede dingen bedacht. Hij scoort ook gelijkwaardig aan de A13/A16 op een aantal verkeerskundige aspecten, zoals de voertuigverliesuren aan de noordzijde van Rotterdam of de verkeersdruk op de Molenlaan, maar de andere punten die ik heb genoemd, vind ik te zwaarwegend om daar niet voor te kiezen.

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie): De minister gaf aan dat het plan van de initiatiefnemers een aantal keren is beoordeeld. Dat is zeker niet de beleving van de initiatiefnemers. Bij het laatste plan hebben ze een deskundig bureau in de arm genomen, juist omdat vanuit het ministerie steeds werd aangegeven dat dingen onvoldoende duidelijk waren en niet genoeg waren doorgerekend. Ze hebben daar € 50.000 aan besteed, plus heel veel uren vrijwilligerswerk. Er ligt nu een goed doorgerekend alternatief. De omwonenden geven heel duidelijk aan dat het ministerie wel gesprekken met hen heeft gevoerd, maar dat die over de oudere plannen gingen. Het laatste plan is echt nog niet serieus door het ministerie bekeken. Het feit dat de minister nu allerlei aspecten noemt zoals 6 meter hoge geluidsschermen, bevestigt mijn beeld. Dat zijn namelijk elementen die helemaal niet in het plan voorkomen.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Volgens mijn informatie komen 2x5 en 2x6 in het plan voor. Dit is meteen de reden waarom we de participatiecode hier besproken hebben. Ik had daarop willen ingaan in mijn blokje varia, maar laat ik het meteen maar doen. We hebben hier een debat gevoerd, naar aanleiding waarvan ik heb gezegd dat ik graag zo'n participatiecode wil maken. Ik blijf namelijk maar in debat gaan met de Kamer over de vraag of ik dingen wel of niet serieus heb genomen. D66 heeft vervolgens ook een motie ingediend om een en ander extra vast te leggen. Dat is de reden waarom ik die participatiecode heb toegestuurd. Het is een spelregelkader: wanneer vind je dat je het voldoende gedaan hebt? Soms zal een partij namelijk het gevoel hebben dat zij goed gehoord is en besluiten zich erbij neer te leggen omdat zij het geprobeerd heeft maar het niet is gelukt. Soms brengen partijen dingen in die wij overnemen en is het wel gelukt. En soms zullen partijen zeggen: omdat u mijn voorstel niet overneemt, word ik niet gehoord. Dan blijf je in een soort welles-nietessituatie zitten.

Mevrouw Dik-Faber, de heer Klein en de VVD vroegen of ik bereid ben om geld over te maken voor burgerparticipatie en of ik de aanbeveling van de commissie-Schoof overneem om burgers beter te informeren over de spelregels. Ja, ik ben daartoe bereid, want ik wil met de code maatschappelijke participatie aangeven dat een kansrijk maatschappelijk initiatief dezelfde kans krijgt als een overheidsinitiatief en dat dergelijke initiatieven ook worden ondersteund bij onderzoek en bij verdere uitwerking. Dat kan bestaan uit kennis, informatie, een netwerk of een financiële bijdrage, die natuurlijk wel redelijk moet zijn, voor het onderzoek of voor de verdere ontwikkeling. Ik geef daarmee mijn bereidheid aan om de alternatieven

serieus te benaderen. Ook de aanbeveling van de commissie-Schoof om de mensen van tevoren de spelregels te vertellen, wil ik graag overnemen. Er komt echter een moment waarop je een keuze moet maken. Het onderwerp is hier toch drie keer aan de orde geweest. Het moet ook helder zijn dat de uiteindelijke verantwoordelijkheid voor besluitvorming bij bestuurders en politici ligt. Die moeten daarover besluiten.

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie): Ik ben heel blij dat de minister de participatiecode heeft toegestuurd en dat zij bereid is om daar budget voor beschikbaar te stellen aan groepen initiatiefnemers, zodat burgeralternatieven een serieuze kans krijgen. Ik moet helaas constateren dat die participatiecode niet goed is uitgevoerd in het geval van de Portwayvariant. Bewoners zeggen dat zij bij het ministerie zijn langs geweest maar dat iedere keer is gezocht naar redenen om hun plan af te schieten. Daarom hebben zij uiteindelijk professionele bureaus in de arm genomen. Ze voelen zich niet serieus genomen. Ik moet dus helaas vaststellen dat de participatiecode voor hen te laat komt. Is de minister bereid om op basis van haar nieuwe participatiecode toch nog eens met deze mensen om de tafel te gaan zitten?

De **voorzitter**: Ik stel voor dat de heer Klein zijn vraag ook meteen stelt. Ik hoor namelijk geen nieuwe vraag. Volgens mij heeft de heer Klein op hetzelfde punt ook een interruptie.

De heer **Klein** (50PLUS): Nu lopen er ineens twee dingen door elkaar.

De **voorzitter**: Dan stel ik voor dat de minister eerst reageert.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Mevrouw Dik-Faber zegt het zelf: ze voelen zich niet serieus genomen. Andersom zeg ik: ze zijn serieus genomen doordat hun voorstellen meerdere keren zijn beoordeeld, door externen maar ook door Rijkswaterstaat en door de stadsregio. Het bestuurlijke besluit, dus niet alleen van mij maar ook van de hele stadsregio, is om het niet te honoreren. Uiteindelijk ligt de keuze bij de politiek, bij de bestuurders. Er zijn ook een heleboel projecten waarbij burgerparticipatie wel gehonoreerd is. Ik noem de A12 bij de knooppunten Waterberg en Velperbroek, met een inpassingsplan met parken aan weerszijden van de weg en een fietstunnel. Ik noem ook het traject Valburg-Grijsoord van de A50, met een landschapsplan voor de vormgeving van geluidsschermen. Of de A20 bij de aansluiting Moordrecht, waar het alternatief voor aansluiting van een bewoner is overgenomen.

Het kan dus soms zo uitpakken dat je je gelijk krijgt, en het kan soms zo uitpakken dat je niet je gelijk krijgt. Volgens mij zitten we in een welles-nietesdiscussie. Daarom hecht ik ook zo aan die participatiecode. Dan zijn vooraf de spelregels duidelijk en wordt ook duidelijk hoe er beoordeeld wordt. Op een gegeven moment vindt er echter een politiek besluit plaats. Zowel ikzelf als de stadsregio hebben, na drie varianten te hebben bekeken, uiteindelijk gezegd dat dit niet de oplossing voor de doelstellingen biedt. Daarmee valt het dus af en wordt er een bestuurlijk besluit genomen.

Mevrouw Dik doet alsof het iets nieuws is dat wij geld overmaken, maar wij betalen ook nu al voor al die projecten. In alle burgerinitiatieven die je moet bestuderen, moet je ook geld stoppen. Dat doen we dus al en dat zullen we ook blijven doen. We willen ervoor zorgen dat het helderder en inzichtelijker wordt hoe we dat doen, zowel van tevoren als gedurende de rit. Zo is ook voor de Kamer duidelijk of we ons huiswerk niet hebben gedaan of dat we ons huiswerk wél hebben gedaan, maar de uitkomst teleurstellend was voor de partij die het alternatief heeft ingebracht.

De heer **Klein** (50PLUS): Ik heb twee vragen, namelijk over de burgerparticipatie en over de A13/A16. Ik begin met dat laatste. De minister gaat er, gezien haar antwoorden, van uit dat daar tolheffing plaats zal vinden. Dan doel ik op die 245 miljoen.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ja. Ik heb dat nu eenmaal als erfenis in mijn begroting gekregen.

De heer **Klein** (50PLUS): Ik begreep dat de stadsregio er eigenlijk minder blij mee is. Daardoor is het draagvlak minder groot.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: De stadsregio is minder blij met deze weg dan met een weg waar geen tol wordt geheven. Maar tegelijkertijd heeft zij geen geld beschikbaar gesteld om dit ongedaan te maken. Toch wil men graag die weg; dan maar met tol.

De heer **Klein** (50PLUS): Dan heb ik nog een vraag over participatie en de code die we ontvangen hebben. Het probleem met die code is dat de minister beoordeelt of een initiatief kansrijk is. Vervolgens komt er een eindstreep in zicht en moet de verantwoordelijke bestuurder beoordelen of het al dan niet einde oefening is. Voor onze afweging zou het echter heel verstandig zijn als er een traject met een level playing field is zodat je die cijfers goed naast elkaar kunt leggen. Een van de dingen die ik iedere keer terug hoor in deze discussie is dat gedurende de rit de cijfers vanuit het ministerie en vanuit Rijkswaterstaat gewijzigd worden. Zoiets hoeft niet tegenstrijdig te zijn, maar vervolgens ...

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

De heer **Klein** (50PLUS): Je krijgt een welles-nietesverhaal over de cijfers. Elk cijfer levert weer discussie op. Dat maakt het zo lastig. Daarom zouden de trajecten moeten doorgaan met dezelfde cijfers. Dan kun je onderzoekscijfers beter vergelijken. De commissie-Schoof heeft ook gezegd dat er tussen 2010 en 2012 andere cijfers waren.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik heb net gezegd dat een kansrijk maatschappelijk initiatief dezelfde kansen krijgt als een overheidsinitiatief. Dat is mijn verantwoordelijkheid en ik moet me daarover te allen tijde tegenover de Kamer kunnen verantwoorden. Als de Kamer twijfels heeft – inzake Portway is daar al eerder naar gevraagd – moet ik kunnen vertellen wat we wel en niet onderzocht hebben. We moeten natuurlijk wel afwegen of iets kansrijk is. Als we altijd alles moeten laten meelopen tot het einde, dan zouden processen ook eindeloos gefrustreerd kunnen worden. Aan het einde kom ik, of komen de bestuurders en ik, weer in beeld. Dat is nu eenmaal democratie. Wij zijn degenen die gesteund door een meerderheid besluiten moeten nemen. Dat doen we nadat we een kansrijk maatschappelijk initiatief dezelfde kans hebben gegeven als een overheidsinitiatief. Dat doen we dus op basis van gegevens die we kunnen verdedigen.

Mogen cijfers gedurende de rit niet veranderen? Cijfers in dit soort projecten veranderen natuurlijk altijd gedurende de rit. Er zijn geregeld nieuwe inzichten, er is sprake van een prijsbijstelling of er wordt een archeologische vondst gedaan onder een weg waarmee je aan de slag wilde gaan. Soms ontstaat er een lobby vanuit de politiek of juist vanuit buiten om toch iets extra's te doen. Cijfers bevroren en altijd hetzelfde houden, kan gewoon niet. Als cijfers tussentijds veranderen, zal het alternatief, zolang het nog in de markt is, natuurlijk ook getoetst kunnen worden aan de veranderde cijfers.

Mevrouw Van Veldhoven vraagt of het netjes is om projecten te temporeren die al zijn aanbesteed, zoals de parallelstructuur van de A12. In

principe worden projecten die in realisatie zijn, niet meegenomen in de bezuinigingen. Dat was voor mij ook een belangrijk punt aan de voorkant. De procedure voor de parallelstructuur A12-A20 is nog niet zo ver gevorderd dat er onomkeerbare stappen in de realisatie zijn genomen. Daarom is hij bij mij wel op de uitstellijst gekomen.

De heer Bashir vraagt wat ik ga doen, nu is gebleken dat het Volksbos op grond van het Rijk is geplant. De Dienst Landelijk Gebied heeft geconstateerd dat de bomen op zijn grondgebied zijn geplant, zonder zijn toestemming. De grond is bestemd voor agrarisch gebruik. DLG heeft in een brief aan de Stichting Groeiend Verzet geschreven dat hij samen met de stichting een oplossing wil zoeken. Gedacht wordt aan herplanten, zodat deze bomen blijven bijdragen aan de natuur en de groenbeleving van de gemeente Vlaardingen. Ik wacht dat proces even verder af.

De heer De Rouwe zegt dat er veel ongevallen zijn bij de zuidvleugel A20, afslag 17. Wil ik onderzoeken waarom dat zo is en wat de aanleiding hiervoor is? Het wegvak in de A20 ter hoogte van de afrit Nieuwerkerk kent al jaren een hoog aantal ongevallen. In de laatste periode is het aantal ongevallen gelukkig wel iets afgenomen. De oorzaak is tweeledig. Er is sprake van een teruggang van drie naar twee rijstroken, precies ter hoogte van de afrit. Daarnaast is het verkeer naar de gemeente Zuidplas via de afrit Nieuwerkerk de laatste jaren toegenomen. De provinciale weg N219, die de A20 onderaan de afrit kruist, kan het verkeer daardoor niet meer goed afwikkelen. Daardoor ontstaan er files die kunnen terugslaan op de weg, de A20 en de A12. Dat probleem neemt toe. Dit levert gevaarlijke situaties op.

Binnen het programma Beter Benutten Rotterdam hebben we een aantal maatregelen opgenomen die de doorstroming op de N219 bevorderen, zoals de aanpak van rotondes en kruisingen. Samen met de provincie en de gemeente Zuidplas hebben we voorgesteld om de rotonde op de kruising van de noordelijke afrit van de A20 met de N219 aan te passen. De realisatie van deze maatregel is voorzien voor eind 2014. Mijnheer De Rouwe, u hebt erom gevraagd en u hebt het in detail gekregen.

De heer **De Rouwe** (CDA): Heel goed.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: De fractie van het CDA heeft gevraagd of en wanneer er een planstudie komt voor het containertransferium Alblasterdam. De ro-procedures zijn inmiddels doorlopen en de uitvoeringsfase is begonnen. Het is een initiatief van het Havenbedrijf Rotterdam. Ik heb voor dit transferium in het kader van het actieprogramma Randstad Urgent een individuele subsidie afgegeven ter waarde van 5,3 miljoen euro. Het transferium zal naar verwachting in 2015 opengaan.

De heer Bashir vraagt naar de tegenvallers bij de A4 Delft-Schiedam. Er zijn tegenvallers. Zo kost de invoering van de tunnelstandaard meer tijd en meer ontwerpinspanning dan was voorzien. Door de aanwezigheid van de zandpalen moeten de beoogde oplossingen van de aannemer aangepast worden. De onderhandelingen met de aannemer zijn nog niet helemaal afgerond, dus kan ik nog niet de exacte bedragen melden. Daarover krijgt de Kamer later informatie, wanneer wij verdere informatie geven over dit project, waarschijnlijk bij de begrotingsbehandeling. Wij zijn er nog over in gesprek.

Bij alle projecten kunnen natuurlijk tegenvallers plaatsvinden. Daarom reserveer je altijd een risicobudget. Hieruit kunnen de tegenvallers uiteindelijk betaald worden.

De heer **Bashir** (SP): Ik ben benieuwd naar de orde van grootte van het bedrag. Gaat het om enkele duizenden, gaat het om miljoenen, honderden miljoenen? Ik wil graag weten om hoeveel geld het gaat. Dit project is bedacht en gelanceerd. Toen uiteindelijk besloten werd om dit project te

doen, werd ons verteld dat er meevallers waren bij de A4. Nu hebben we opeens met tegenvallers te maken.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Er is inderdaad een grote aanbestedingsmeevaller bij dit project, maar dat is bij de aanbesteding. Vervolgens kun je in een project bij de uitvoering tegenvallers tegenkomen, zoals de zandpalen of de invoering van de tunnelstandaard, iets wat de Kamer graag wil. Wij wisten bij voorbaat dat alle projecten die al uitonderhandeld waren, heronderhandeld moesten worden. Alle aanpassingen die je doet, kosten extra geld boven datgene wat je al had afgesproken.

Het is geen onverwachte tegenvaller. Bij de zandpalen hadden wij die van tevoren niet voor ogen, maar hierbij wel. Dan moet je erover onderhandelen met zo'n aannemer. Die aannemer zegt: als u een tunnelstandaard moet aanpassen, zal dat toch wel een heleboel geld gaan kosten. Dan zeggen wij: welnee, dat kunt u best bijna binnen het reguliere budget doen. Die onderhandelingen lopen nu nog. Het is altijd een kwestie van elkaar een beetje het vuur aan de schenen leggen. Hetzelfde geldt voor zandpalen. Je moet je proces weer op een andere manier inrichten en dan zegt zo'n aannemer dat het niet in het bestek zat. Daarover onderhandel je dan met elkaar. Ik kan nog niet zeggen om hoeveel het gaat, want dat weet ik gewoon niet. Het gaat niet om duizenden euro's. Het gaat altijd om miljoenen, tientallen miljoenen euro's. Ik heb altijd aangegeven dat wij voor de aanpassingen als gevolg van de tunnelstandaard voor alle tunnels zo'n 200 miljoen voor ogen hadden. Deze zal mede daarin moeten passen.

De heer **Bashir** (SP): Wij waren nooit een voorstander van het doortrekken van de A4 over Midden-Delfland. Nu gebeurt het en wij hebben al meteen de eerste tegenvallers te pakken. Mijn vraag aan de minister is of wij niet alsnog kunnen stoppen met het doortrekken van de A4.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik vind het heel schattig, maar nee. Ten eerste is er geen meerderheid voor en ten tweede kun je tegenvallers bij een project vaak gewoon binnen je budget opvangen, omdat je een risicobudget opneemt voor tegenvallers. Op het moment dat je over je budget heen gaat omdat de tegenvallers groter zijn dan het risicobudget dat je hebt opgenomen, moet je daarover verantwoording afleggen tegenover de Kamer. Je moet dan aangeven waarom dat zo is en of je dat niet binnen de perken had kunnen houden. Dan kom je op die andere tegenvallers waarvoor wij weer de meevallers gebruiken. That's life!

Er is gevraagd waarom de Rotterdamsebaan moet doorgaan, terwijl die pas na 2020 wordt gerealiseerd. Dat is omdat de problemen op het hoofdwegennet rond Den Haag de problemen van vandaag zijn. De Rotterdamsebaan wordt juist zo snel mogelijk uitgevoerd. Hij ontlast het knooppunt Ypenburg A13/A4, het knooppunt Prins Clausplein A4/A12 en de A12 richting Den Haag, de Utrechtsebaan. Alle Kamerleden die van diverse kanten via de Utrechtsebaan de stad proberen in te komen, zullen dat herkennen. Niet iedereen kan op de fiets.

De heer Bashir heeft gevraagd om de RijnlandRoute helemaal te schrappen. Nee, deze weg is belangrijke voor de economische ontwikkeling van de Zuidvleugel. Zonder RijnlandRoute is het voor de regio Leiden-Katwijk lastig om zich verder te ontwikkelen. Ook daar zijn er woningbouwplannen. Ik herinner eraan dat de Raad van State de woningbouw op Valkenburg on hold heeft gezet met het argument dat eerst de ontsluiting gerealiseerd dient te worden.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): In de beantwoording heeft de minister mij wat verward. Ik hoop dat het straks weer ontward kan worden. Zij zei namelijk: gedurende de rit hebben wij steeds nieuwe inzichten en veranderende cijfers. Nu zijn er een aantal grote bekende projecten: de RijnlandRoute, de Blankenburgtunnel en Amelisweerd. Kort samengevat hoor ik de minister zeggen: wij hebben er nu wel genoeg naar gekeken, geen gedonder meer en vooruit de geit. Maar kijk je naar de nieuwe verkeersprognoses en naar de olie- en de benzineprijs, dan zie je dat de filedruk op 2006 zit en dat wij qua verkeersprognoses op 2004 zitten. Daarvan hoor ik de minister nu juist keihard bepleiten om de nieuwe cijfers er niet bij te betrekken. Wanneer gebruiken wij die nieuwe inzichten nu wel en wanneer gebruiken wij ze niet?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Wij werken met scenario's. Die scenario's deugen steeds en daarbinnen zorg je er steeds voor dat je de meest actuele cijfers hebt, maar op een gegeven moment neem je een besluit, dat moet passen binnen de scenario's. Dat doet het bij alle projecten die ik heb genoemd. Tegelijkertijd moet je je ogen er niet voor sluiten dat in economische slechtere tijden de groei wat minder hoog is dan in economisch betere tijden. Als je andere dingen tegenkomt in een project, bijvoorbeeld tegenvallers, moet je je cijfers ook aanpassen. Daarover heb ik het. Ik heb het er niet over dat ik bij het ene project selectief winkel en bij het andere project niet. Bij alle projecten kijken wij naar het totaal van de scenario's: past het binnen de scenario's, ja of nee? Terwijl die projecten in de verschillende fases zitten, blijven wij altijd actualiseren omdat uw Kamer dat regelmatig aan mij vraagt. Ik heb hier vaak debatten waarin u zegt: beste minister, ziet de wereld er inmiddels niet anders uit? Dan wilt u ook graag weten hoe de wereld er inmiddels uit ziet. Op een gegeven moment moet je een besluit nemen, want de wereld blijft veranderen. Anders zou je nooit een besluit nemen. Er is een verschil tussen een politiek besluit nemen op basis van de best bekende gegevens, passend binnen de scenario's, en een continue inhoudelijke update van projecten, die je gewoon moet doen.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): De minister zegt dat je je ogen er niet voor moet sluiten en dat je actuele gegevens moet gebruiken. Hoe kijkt de minister ertegen aan om bij projecten die nog niet aanbesteed zijn, te kijken naar de actuele verkeersprognoses en de actuele benzineprijzen en die te betrekken bij de MKBA? Wil zij dan ook kijken naar een uitstel van vier jaar als wij vier jaar achterlopen bij verkeersprognoses? Bij de ruit van Utrecht doen wij ook een actuele MKBA, terwijl de vorige negatief was. Zou het bij dit soort grote projecten niet verstandig zijn om dit mee te nemen als een van de varianten in de MKBA?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Voor projecten waar op dit moment een besluit voor nodig is, doe je dat met de op dit moment beschikbare gegevens. Ik kom daar straks in het kader van de Utrechtse ring op terug; daar ligt natuurlijk gewoon een MKBA. Je neemt een besluit, maar dat betekent niet dat je daarna nooit meer je cijfers actualiseert. Dat blijf je gewoon doen. Voor projecten waarover je niet besloten hebt en waarover je voorlopig niet gaat besluiten, blijf je ook actualiseren. Het is best mogelijk dat je op basis van je geactualiseerde besluit nog weer tot andere inzichten komt. Mevrouw Van Tongeren sprak van projecten die niet aanbesteed zijn, maar er zijn natuurlijk heel veel projecten waarover wel besloten is, maar die nog niet aanbesteed zijn. Daarvoor ga ik niet iedere keer alles opnieuw doen. Op een gegeven moment moet je een besluit nemen. Op basis daarvan ga je verder. Je actualiseert je inhoudelijke cijfers in een project, maar je besluit neem je op basis van veel meer. Dat neem je op basis van de NMCA, leefbaarheidsvraagstukken, afspraken met de regio, moties en amendementen

van de Kamer enzovoort. Ik breng iedere keer weer in kaart, ik pas de NMCA iedere keer weer aan, de MKBA's worden eens in de zoveel tijd aangepast, maar het kan niet zo zijn dat wij nooit een besluit nemen, omdat iets er altijd weer anders kan uitzien over twee, vier of zes jaar.

Mevrouw **Ouwehand** (PvdD): Wij hebben een rapport gezien, in de Mobiliteitsbalans wordt het bevestigd en het was mijn indruk ook al een beetje: autorijden is echt voor 40-plussers. Dat lijkt een trend te zijn waarvan ik mij serieus afvraag hoe de minister die gaat meenemen in de toekomstige afwegingen. Het zou prachtig nieuws zijn als de trend dat autorijden echt zó 2009 is bewaarheid wordt, en dat het gewoon niet meer terugkomt.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Wij hebben zelf dat advies aan het KiM gevraagd. Wij hebben ook zelf opgeschreven dat wij zien dat er in eerste instantie onder jongeren minder autogereden wordt. Of dat een trend is, is nog niet te zeggen. Je zult dat over meerdere jaren moeten bekijken. Het is mogelijk dat het een trend wordt. Daar kunnen allerlei redenen voor zijn, bijvoorbeeld budgettaire. Het kan te maken hebben met verstedelijking, waardoor mensen kiezen voor andere vormen van vervoer. Als je buiten de stad woont, kies je wat vaker voor de auto. Binnenstedelijk kies je wat vaker voor het ov. Het kan allemaal. Het is een prima ontwikkeling. Het maakt mij niet uit. Wij kijken iedere keer wat de problemen zijn. Waar zitten de capaciteitsproblemen? Er zijn twee manieren om daar een oplossing voor te bieden. Aan de ene kant kunnen wij de infrastructuur uitbreiden, aan de andere kant zijn er programma's als Beter Benutten, waarbij gedragsbeïnvloeding een rol speelt. Ik sluit mijn ogen er niet voor. Wij zullen blijven monitoren. Wij zien ook een andere ontwikkeling, namelijk dat ouderen steeds meer en langer in de auto zitten. Daar weet mijnheer Klein alles van. Wij zullen het blijven monitoren.

Als op een gegeven moment blijkt dat er minder behoefte is aan wegen, waarom zou het Rijk die dan gaan aanleggen? Als op een gegeven moment blijkt dat er minder gebruik wordt gemaakt van auto's en meer gebruik wordt gemaakt van het openbaar vervoer, dan pas je je investeringen daar toch vanzelfsprekend op aan? Mevrouw Ouwehand doet net alsof we vanaf nu tot en met de toekomst kunnen stoppen met de investeringen als dit vandaag wordt geconstateerd. Nee, dit is een eerste beeld. De trend is nog niet bewezen. We blijven altijd actualiseren en volgen. Als blijkt dat toekomstige investeringen niet nodig te zijn, dan gaan we daar in de toekomst ook niet toe over, maar dat is nu niet met zekerheid te zeggen.

Mevrouw **Ouwehand** (PvdD): Ik vraag de minister om een aantal van die puzzelstukjes bij elkaar te leggen en te constateren dat tegen een aantal projecten echt reële en goede bezwaren zijn, ook gezien de opgave waar het kabinet voor staat om de natuur in Nederland te herstellen. Ik vraag de minister om even af te wachten hoe deze trend zich ontwikkelt. Dat past bijvoorbeeld ook bij het puzzelstukje waarbij de staatssecretaris gaat zorgen voor een betere fietscultuur in de binnensteden. Het kabinet kan daar natuurlijk ook zelf aan bijdragen. Ik noem verder het belang van groen voor de gezondheid van mensen en de oplopende zorgkosten. Waarom is de minister niet bereid om bij een aantal projecten te zeggen: ik zie een aantal nieuwe trends, ik wil eigenlijk wel even afwachten hoe die zich ontwikkelen en het lijkt mij verstandig om de besluitvorming daarover nog even uit te stellen?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik hoop dat de economisch slechte tijden toch weer snel omdraaien naar economisch goede tijden. We weten dat de groei dan weer sterker zal worden. Je weet

immers niet zeker of de trend onder jongeren ook echt een trend wordt. Ik ga niet alle projecten die wij de afgelopen jaren uitgebreid hebben onderzocht, waarvan wij nut en noodzaak hebben aangetoond en waarbij een MKBA is opgesteld, stilleggen omdat misschien een kleine groep jongeren op dit moment minder gebruikmaakt van de auto. Ik snap wel dat mevrouw Ouwehand dat zou willen omdat zij meer prioriteiten hecht aan andere zaken, maar dat doe ik niet. Ik zeg wel toe dat wij altijd zullen blijven kijken of de wereld er anders uit gaat zien. Daar zullen we ook op acteren. We denken niet alleen aan extra infrastructuur, maar ook aan andere oplossingen die binnen het programma Beter Benutten vallen. Daar trek ik zelfs extra geld voor uit, zelfs nu we aan het bezuinigen zijn, ook voor de komende periode. Ik kijk niet eendimensionaal. Andersom wil ik ook niet door alles een streep zetten bij het eerste het beste berichtje dat de wereld er misschien ook anders uit kan zien, zodat al die projecten geen doorgang meer kunnen vinden. Dat levert ons nu schade en problemen op. Voor toekomstige projecten zullen wij die afweging maken afhankelijk van de nationale markt- en capaciteitsanalyses, zoals wij dat altijd hebben gedaan. Die worden altijd aangepast op basis van de huidige situatie.

Ik stap over naar Utrecht en de Noordvleugel. Ik begin met de Ring Utrecht en Amelisweerd; daar zitten een hoop mensen op te wachten. Hierover zijn een heleboel vragen gesteld.

Ik heb het nog niet tegen de commissie kunnen zeggen, maar ik ben er blij mee dat de commissie-Schoof nu eindelijk een uitspraak heeft gedaan. We hebben afgesproken dat zowel de regio als het Rijk in een trechterproces beslist wat de voorkeursvariant gaat worden. Daaraan liggen ongelooflijk veel onderzoeken ten grondslag. Het is dan toch wel complex als halverwege in één keer op de rem wordt getrapt en de waarde van onderzoeken wordt betwijfeld. Ik heb gezegd dat ik er serieus naar ga kijken. Ik heb er namelijk helemaal niets aan als die waarde wordt betwijfeld. Dan blijft immers het gevoel bestaan dat het anders had gekund en dat we het hebben doorgedrukt. Ik ben er dan ook blij mee dat de heer Schoof uiteindelijk zegt dat het grondig onderzocht was, dat een aantal punten nog verder verbeterd kan worden in de toekomst, maar ook dat dit dingen zijn die met hindsight aan de orde zijn geweest en dat op het moment zelf wel de juiste keuzes zijn gemaakt. Het blijft nog steeds een lastig besluit. Aan de ene kant raakt het namelijk het gevoelige onderwerp Amelisweerd, maar aan de andere kant wil je toch ook graag de bereikbaarheid realiseren. Mijn gevoel is nog steeds dat wij het redelijk evenwichtig doen doordat er ook een dak over de bak wordt gemaakt, waarmee ook een verbinding met de stad wordt gelegd. Vandaag of gisteren stond in Trouw dat er door de compensatie zelfs extra hectares natuur komen en dat het onderliggende wegennet rond Utrecht wordt ontlast. Tegelijkertijd ken ik de gevoeligheden en weet ik dat er gewoon voor- en tegenstanders zijn.

Mevrouw Van Veldhoven heeft gevraagd: wat krijgen we nu voor de 400 miljoen extra? Dat bedrag van 400 miljoen popt wel vaker op, maar ik herken dat bedrag niet. Wij weten niet hoeveel het verschil is. Dat heb ik ook in de schriftelijke antwoorden gezet. Wij weten het niet, omdat de 2x6-variant binnen de bak nooit is uitgewerkt op financieel niveau. Die is namelijk nooit gekozen. Ook na het verschijnen van het rapport van de commissie-Schoof is die niet gekozen. Daarom zal die ook niet op financieel niveau worden uitgewerkt.

Het budget voor de verbreding van de A27 is 921 miljoen. Wat krijgt men voor die 921 miljoen? De bereikbaarheidsproblemen voor het wegverkeer aan de oostkant van Utrecht worden daarmee toekomstvast opgelost. Daarmee vallen drie fileknooppunten uit de file top 50 weg: de 14, de 38 en de 43. De heer Bashir heeft opgemerkt dat de file niet in de bak zit,

maar meteen bij de aanliggende fileknooppunten aan de ring. Dat komt doordat die doorstroom onder andere in de bak niet goed kan plaatsvinden.

Daarmee kan de draaischijf van Nederland ook daadwerkelijk zijn functie vervullen. De waterwegen en het overige onderliggende wegennet worden ontlast. De weg zal voldoen aan alle normen op het gebied van geluid- en luchtkwaliteit en er komt een dak op de bak waarmee de verbinding tussen de stad en de landgoederen een kwaliteitsimpuls krijgt. Dat is het antwoord op de vraag: wat krijgen we er nu eigenlijk voor?

Mevrouw Van Veldhoven vraagt ook of een niet verbrede bak wel veilig is als een snelheid van 80 km/u gaat gelden. Daar is naar gekeken. Met een snelheid van 80 km/u is ook de niet verbrede bak niet veilig. Dat wordt ook ondersteund door het onderzoek van de commissie Schoof en het rapport van Goudappel Coffeng en Movares dat de gemeente Utrecht recentelijk heeft vrijgegeven.

Mevrouw Kuiken heeft gevraagd, hoe het nu precies zit met de kosten en het budget voor de aanpak van de hele Ring Utrecht. Er is op het prijspeil van 2011 1,274 miljard beschikbaar. Daarvan is 921 miljoen bestemd voor de verbreding van de A27. Dat is het stuk van Houten tot Bilthoven en een stuk A28 tussen de Uithof en Rijnsweerd. Voor de verbreding van de A12 is een budget van 145 miljoen beschikbaar. Voor de Noordelijke Randweg Utrecht is 158 miljoen beschikbaar gesteld. Daar heeft de regio zelf nog 50 miljoen aan toegevoegd. Er wordt gewerkt aan een kostenraming voor de verschillende onderdelen, maar de kosten mogen in ieder geval het beschikbare budget niet overschrijden.

Wat zijn de financiële risico's van het bouwen in folie? In de ramingen zijn de bouwrisico's van de folie meegenomen. Die risico's zijn bepaald met behulp van een groot aantal deskundigen, met hydrologen, aannemers en foliedeskundigen. Ook het 2x6-bouwen in folie levert inderdaad risico's op. Een andere vraag was: waarom is er dan zo'n haast terwijl het risico op scheuren nog niet helder is? De risico's zijn bekend. Juist daarom moet je zorgvuldig en in alle fasen dit risico meenemen. Je gaat het bestuderen van grof naar fijn. Daarnaast wil ik de ruimte geven aan innovatieve ontwikkelingen vanuit de markt om die uitdaging aan te gaan. Je zult gewoon gedurende het proces hier bovenop moeten zitten. We hebben ook van tevoren geprobeerd om vanuit alle invalshoeken te kijken wat eventuele consequenties zijn.

De heer Bashir merkt op dat er na een MKBA toch pas goed kan worden gekozen voor het wel of niet verbreden van de bak. Hoe kan er dan nu al worden gekozen? Ik kan niet kiezen voor 2x6 binnen de bak, omdat die variant niet veilig is. Er is ook geen reden om aan te nemen dat de uitkomsten van de MKBA nu wezenlijk anders zullen zijn. In de quickscan, de KBA die al wel gedaan was, zijn de grootste kosten en baten meegenomen. Daaronder vallen de investeringskosten, de kosten van beheer en onderhoud, de reistijdbaten en de robuustheidsbaten. Zoals al eerder is toegezegd, zal ik nu een definitieve MKBA laten maken op basis van de voorkeursvariant. Ik zal die MKBA laten maken voor een laag en voor een hoog groeiscenario. In de periode dat er tot de Ring Utrecht besloten werd, deed men nog geen MKBA aan de voorkant. In 2011, na dit besluit, hebben we gezegd: we gaan dat voortaan wel altijd aan de voorkant doen. Dit project is dus gelopen zoals het ook had moeten lopen. Ik heb echter gezegd dat ik het achteraf ook zal doen. Naar aanleiding van het rapport van de commissie-Schoof heb ik dat herbevestigd en heb ik ook nog eens gezegd dat ik die MKBA zal laten uitvoeren voor een laag en een hoog groeiscenario, omdat ik weet dat partijen daar belangstelling voor hebben. Ik heb echter geen enkele reden om aan te nemen dat de uitkomst anders zal zijn en dat wij daarmee in één keer een besluit genomen hebben dat achteraf gezien niet goed zal zijn. De KBA, die quickscan, is immers gedaan. Die was gewoon positief.

Dit is gewoon de draaischijf van Nederland. Hier komen alle problemen bijeen. Het oplossen van bereikbaarheidsproblemen op dit plekje is ongeveer een van de grootste kostenbatenrendementen, waar D66 ook weleens naar vraagt.

Hoe hoog wordt de snelheid op de A27 bij Amelisweerd? Op dit traject was, is en blijft, zoals wij het nu inrichten, de snelheid 100 km/u. Ik zeg wel altijd dat ik nooit kan besluiten wat mijn opvolgers zullen doen, maar wij zijn van plan om gewoon uit te gaan van die 100 km/u.

Zijn er ergens anders in Nederland vergelijkbare situaties met zo'n bak? Nee, nergens in Nederland is de combinatie van een weefvak met drie maal drie weefvakken in een bak te vinden.

Ga ik de in het rapport van de commissie voorgestelde faseringsvariant verder uitwerken? Nee, want daarmee lossen we de problemen niet op. Er zijn extra kosten verbonden aan het faseren doordat je tijdelijke constructies moet gebruiken, bijvoorbeeld om in de eerste fase iets te laten functioneren. Die constructie wordt dan weer gesloopt voor de eindsituatie. Er zijn ook extra kosten voor het tegengaan van verkeers-hinder en in verband met bouwoverlast, er zijn dubbele planstudiekosten, er is twee keer een aanbesteding met bijbehorende kosten voor zowel het Rijk als de ondernemers en er zijn economische kosten omdat in korte tijd twee keer aan een weg wordt gewerkt. Uiteindelijk weten we ook dat een fasering de doelstelling niet realiseert. Daarom weet je dat je uiteindelijk het totaalplaatje moet uitvoeren; dat is waarom je het niet op die manier wilt doen. De commissie-Schoof is daar eigenlijk ook wel duidelijk over. Mevrouw Kuiken vroeg of de SWOV wordt betrokken bij de veiligheid van twee maal zeven rijstroken. Nee, want de veiligheid van twee maal zeven rijstroken was al onderzocht, maar dan door twee erkende onafhankelijke verkeersveiligheidsaudits die geëxamineerd zijn op internationaal afgestemde eisen. Het was dus al onderzocht. Omdat twee maal zes rijstroken niet uitgebreid was onderzocht, hebben we de SWOV gevraagd om dat alsnog te doen, maar het onderzoek naar twee maal zeven rijstroken was dus al uitgevoerd door twee onafhankelijke verkeersveiligheidsauditors; een moeilijk woord voor het scrabbelen!

Mevrouw Van Veldhoven en mevrouw Kuiken vroegen waarom de Noordelijke Randweg Utrecht is uitgesteld.

De **voorzitter**: Ik stel voor om eerst te bekijken of er interrupties zijn over de A27.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Als in het rapport van de commissie-Schoof staat dat zij niet kan aantonen dat twee keer zes rijstroken veilig is omdat dat in Nederland nog niet bestaat, hoe kunnen we dan wel aantonen dat twee keer zeven rijstroken veilig is? De minister zei immers terecht dat ook dat nergens in Nederland bestaat.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Nee, er werd mij gevraagd of we elders in Nederland twee maal rijstroken hebben. Ik heb gezegd: nee, dat hebben we niet. Twee maal zeven rijstroken is onderzocht. Daarbij doe je het anders op het punt van het ontweven. Daarom levert dat de veiligheid op die je niet hebt binnen de bak, want buiten de bak heb je wel de mogelijkheid om het ruimtelijk te organiseren.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): We hebben ze allebei niet: we hebben geen twee keer zes rijstroken in een bak en we hebben geen twee keer zeven rijstroken in een bak. Van de ene variant wordt gezegd dat experts kunnen inschatten dat het veilig is, maar van de andere variant staat in het rapport van Schoof dat we daarmee te weinig ervaring hebben en dat we daarom niet kunnen zeggen dat het veilig is. Dat is volgens mij volstrekt inconsequent.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: De commissie-Schoof zegt dat er onvoldoende zicht is op de veiligheid, maar ook de andere rapporten geven aan dat het allemaal een stapeling is van mitsen en maren, waardoor je die veiligheid niet kunt garanderen. Die twee maal zeven rijstroken is buiten de bak. Daardoor ontstaat meer ruimte en kun je het ontweven een andere vorm geven. Daardoor kun je de veiligheid daarbij wel garanderen.

De **voorzitter**: Mevrouw Van Veldhoven was eigenlijk door haar interrupties heen.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Nee, echt niet!

De **voorzitter**: Jawel. Het is net als met voetbal, met een grensrechter. Als de tv-beelden uitwijzen dat iets niet klopt, krijgt de scheidsrechter altijd de schuld. Daar sta ik uiteraard open voor, maar ik zal met de hand over mijn hart strijken. Ik geef mevrouw Van Veldhoven nog één interruptie, op het gevaar af dat ik ruzie met de rest krijg.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Hoe zit het dan als uit de tv-beelden achteraf blijkt dat de speler gelijk krijgt? Krijgt hij dan een doelpunt erbij?

De **voorzitter**: Nee, mevrouw Van Veldhoven, u moet vaker naar Studio Sport kijken.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Daar heb ik het te druk voor met het voorbereiden van dit AO over het MIRT, waarin ik graag mijn interrupties plaats. Ik had die interrupties ook goed getimed. Ik snap dus niet waar dit vandaan komt. Hoe dan ook, dank voor deze flexibiliteit.

In het rapport van de SWOV wordt de vraag over 80 km/u niet beantwoord. Hoe kan de minister dan zeggen dat het onveilig is? Bovendien werden van de twaalf vragen de vragen 2, 3, 4, 6, 7, 8, 9, 10 en 11 beantwoord met: «Dit past binnen de grenzen».

De allerlaatste zin van de conclusie luidt zelfs: dit kán gepaard gaan met hogere veiligheidsrisico's. Er staat dus niet: dit gaat gepaard met ... Al die afzonderlijke vragen worden telkens weer beantwoord met: het valt binnen de grenzen. Het zit aan de grens, maar wel erbinnen.

Die bak is maar een heel klein stukje. De zorgen over de breedte van de rijstroken en de afwezigheid van vluchthavens zijn dan ook op te lossen, want je kunt dat allemaal voor en na de bak realiseren. Ook dat staat overigens in de analyse van de SWOV. Ik vind dan ook dat de minister en de coalitiepartijen veel te snel concluderen dat Schoof keihard zegt dat het onveilig is. Zo lees ik het rapport van zijn commissie in ieder geval niet en ik hoor daarom graag de tegenargumenten van de minister.

Ik heb niet gevraagd of er ergens anders sprake is van dezelfde situatie. Ik vroeg naar de mogelijkheid dat het niet een bak of een tunnel was, maar een berg. Zijn in een tunnel met andere woorden niet dezelfde aanpassingen nodig?

Wat kopen we er extra voor? Die vraag heeft vooral betrekking op de mogelijke tijdwinst. Om hoeveel tijdwinst gaat het en hoe verhoudt zich dat tot de tijdwinst die we bij andere projecten boeken.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Dat zijn een hoop vragen!

Ik zei zojuist al dat er is gekeken naar die 80 kilometer en de veiligheid. Dat is inderdaad niet een conclusie van de SWOV, maar een conclusie in het rapport van Movares, een rapport dat recentelijk is vrijgegeven. Daarin staat dat die 80 kilometervariant binnen de bak niet kan.

Waarom kan het niet zoals met een tunnel of een brug? Per project bezien we of het veilig is of niet. We hebben er deskundigen naar laten kijken en

die zeggen ons dat het niet kan. Ik heb overigens in het verleden al vaker gezegd dat ik er niets op tegen heb als we 2x6 veilig binnen de bak en met behoud van onze doelstellingen kunnen realiseren. Wat zou ik daar ook op tegen kunnen hebben? Ik laat mij gewoon adviseren en uit die adviezen is gebleken dat ik mijn doelstellingen niet zou halen en dat het niet op een veilige manier kan. Dat is de reden waarom ik op 2x7 uitkom. De reden is dus niet dat ik met alle geweld een weg buiten de bak wil realiseren. Het advies van de commissie-Schoof is het advies van de commissie-Schoof. Deze commissie bepaalt zelf of zij vindt dat de veiligheid wel of niet gegarandeerd kan worden. Deze commissie zegt dat dit niet kan, omdat we op heel veel punten maar net binnen de grenzen zitten. Door de cumulatie van factoren is het dan toch de conclusie dat de veiligheid uiteindelijk niet gegarandeerd kan worden. Overigens hadden wij die conclusie in het verleden ook al zelf getrokken. Deze conclusie wordt dus bevestigd door de commissie-Schoof.

De tijdswinst is een ander punt dat mevrouw Van Veldhoven noemt. De quickscan geeft een positieve MKBA aan. De voertuigverliesuren zijn een belangrijk onderdeel van de baten. De files verdwijnen. Ik kan mevrouw Van Veldhoven de tijdswinst niet in seconden en minuten geven, maar de quickscan bevat dus gewoon een positieve MKBA. Dat is dus wat je ervoor terugkrijgt.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Is de minister bereid om ons de stukken over die tijdswinst ter beschikking te stellen?

In de samenvatting van het Goudappel Coffeng-rapport staat: «Het terugbrengen van de ontwerp en maximumsnelheid naar 80 km/h zou de situatie weer naar een acceptabel niveau kunnen brengen. Dit vraagt echter principiële politieke keuzes over de vormgeving en omgeving van de weg in deze situatie.» Is de minister bereid om deze variant door te laten rekenen, inclusief die principiële keuzes? Zo ja, zal zij dan ook een relatie leggen met de tijdswinst die je hebt als je het niet naar 80 km/h terug zou brengen? Dat is namelijk de vraag waar het allemaal om draait. Wat koop ik ervoor als ik met 100 km/h door een verbrede bak kan rijden in vergelijking met de situatie dat ik dat stukje met 80 km/h door een niet-verbrede bak moet rijden? Hoeveel geld scheelt dat? Volgens mij levert het geld op, geld waarmee D66 graag andere projecten in het land zou realiseren.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik ken niet alle teksten uit mijn hoofd. Volgens mij heeft Movares ook geconstateerd dat het een voor de gebruiker onlogische variant zou zijn om van 100 naar 80 kilometer te gaan. Verder wordt het er ook niet veiliger op als de maximumsnelheid opeens afwijkt van de maximumsnelheid die een automobilist denkt te mogen rijden.

De commissie zegt keer op keer: doet u maar nieuw onderzoek, want er is weer eens iemand met een nieuw rapport gekomen. We hebben afgesproken dat een onafhankelijke commissie ernaar zou kijken. Ik heb die onafhankelijke commissie zelfs nog een extra opdracht gegeven, omdat de gemeente Utrecht gedurende de rit met een extra rapport kwam. Ik dacht de Kamer voor te zijn door de commissie te vragen ook naar dit rapport te kijken. Ik vind dat we nu de besluitvorming moeten afronden. Eigenlijk hebben we dat overigens al gedaan, want het besluit is al in 2010 genomen. Vandaag bevestigen we dus nogmaals dat er indertijd een goed besluit is genomen. Ik zal daarover natuurlijk ook weer met de gemeenten, de provincie en de regio in gesprek gaan.

De Kamer kan wel nieuwe rapporten blijven vragen, maar volgens mij hebben wij alles uit ten treure onderzocht, ook dit punt. Movaris geeft ook aan dat het op basis van de humane factoren waarschijnlijk ook niet veilig is. Ik wil hier nu echt een afronding in hebben. Meer kan ik er eigenlijk niet over zeggen.

De heer **Bashir** (SP): Mevrouw Van Veldhoven had van tevoren gezegd dat zij de uitkomsten van de commissie-Schoof zou respecteren. Toen mevrouw Van Veldhoven zei dat wij 2x7 niet moesten doen, dacht ik: dan moeten wij het rapport ook serieus nemen. Als je het rapport echt serieus neemt, kun je volgens mij 2x6 binnen de bak doen. De commissie-Schoof zegt niet dat 2x7 daadwerkelijk tot onveiligheid leidt, maar dat het tot verkeerssituaties kan leiden die gepaard gaan met hoge veiligheidsrisico's. Het woordje «kan» moet je dan ook op een goede manier lezen. Als je het rapport leest, kun je toch niet anders dan concluderen dat 2x6 binnen de bak ook kan? Dat staat er namelijk.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Rijkswaterstaat heeft dit in het verleden geconcludeerd, conform de ontwerp-richtlijn die we met elkaar hebben. De commissie-Schoof heeft er nog een keer naar gekeken. De SWOV heeft er nog een keer naar gekeken. Zelfs de partijen die daarna door Utrecht zijn ingehuurd komen tot dezelfde conclusie. Iedereen komt tot dezelfde conclusie. Sommige punten ervan zouden misschien net kunnen, bij andere zit je echt tegen het randje aan en als je ze allemaal bij elkaar optelt, kom je tot een situatie waarvan je niet kunt zeggen dat ze veilig is. Bij onzekerheid moet je dan gewoon schrappen. Veiligheid is een van de elementen, want het gaat ook om de bereikbaarheidsdoelstellingen, de leefbaarheid, het ontlasten van het onderliggend wegennet, de constructie met dakopbouw en de bestuurlijke steun, dus die van de provincie en regio. Alleen de stad Utrecht steunt het niet. We hebben met elkaar afgesproken dat het oordeel van de commissie-Schoof leidend zou zijn. De commissie-Schoof heeft nu een oordeel gegeven. Zij zegt dat het niet kan. Zij zegt dat zij alles heeft onderzocht en dat alle alternatieven goed zijn beschouwd. De Kracht van Utrecht is goed beschouwd. De participatie is op een juiste manier gedaan. De alternatieven zijn voldoende onderzocht. Op twee punten zegt de commissie-Schoof dat zij de veiligheid graag nog meer onderbouwd had gezien. Daarom heb ik de SWOV gevraagd om dat nog eens te doen. De commissie-Schoof zegt dat je met hindsight misschien een MKBA achteraf had moeten doen, ook al was dat toen niet verplicht. We gaan hierna nog een MKBA doen. De verschillende partijen hebben allemaal gezegd dat de veiligheid niet met zekerheid te garanderen is. Dat was een van de onderdelen en dus niet hét onderwerp. Bij twijfel moet je het niet doen. Op meerdere punten is de 2x6 dus onaantrekkelijk, ook op het gebied van veiligheid. Veiligheid vind ik gewoon heel belangrijk. Daar moet je niet mee marchanderen. Je moet niet zeggen: we proberen het en we zien wel of het uitwerkt. Daarmee maak ik nogmaals de keuze om dat niet te doen. Dat doe ik samen met het grootste deel van de regio.

De heer **Bashir** (SP): Ik maak bezwaar tegen de wijze waarop de minister shopt in de rapporten. In het rapport wordt niet gezegd dat het zal leiden tot verkeersonveiligheid, maar dat het daartoe kan leiden. Het is dus niet «zal», maar «kan». Als je het rapport van Gouda vervolgens erbij pakt, staat daarin dat het terugbrengen van de ontwerp en maximumsnelheid naar 80 km/u de situatie weer naar een acceptabel niveau zou kunnen brengen. Dus: kunnen brengen. Als je die twee op elkaar legt, kun je dus gewoon 2x6 stroken binnen de bak doen als je de snelheid op 80 km/u zet. Waarom laat de minister de commissie-Schoof een onderzoek doen terwijl ze de resultaten daarvan vervolgens niet serieus neemt? Als wij een onderzoek laten doen en daar belastinggeld in stoppen, moeten wij daarmee op een serieuze manier omgaan. Ik vind dat de minister er op deze manier niet serieus mee omgaat.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik zeg niet dat het tot onveiligheid zal leiden. Dat heeft de heer Bashir mij niet horen zeggen. Ik zeg steeds dat de rapporten aangeven dat het tot een onveiligheidssituatie

kan leiden en dat dit komt door een opeenstapeling van ondergrenzen die gehanteerd worden. Als er steeds wordt gezegd «het zou kunnen», «het zou kunnen», «het zou kunnen», zit je wel aan een ondergrens. Vervolgens concludeert de heer Schoof dat je daarmee de veiligheid niet kunt garanderen. Daarnaast zegt Movaris dat je kunt overwegen om de maximumsnelheid op 80 km/u te zetten, maar verderop in hetzelfde rapport staat dat dit niet overeenkomt met de belevenis van de mensen. Eerst rijd je 100 km/u, vervolgens 80 km/u en dan weer 100 km/u. Dat kan weer tot een onzekerheidssituatie leiden, dus ook tot veiligheidsvraagstukken. Dat staat in hetzelfde rapport.

U zegt mij dat ik selectief shop, maar ik zou het andersom willen zeggen. Wij hebben een commissie om advies gevraagd. Ik leg mij erbij neer als de commissie zegt dat het ook met 2x6 kan. De commissie zegt echter dat het niet met 2x6 kan. Ik heb gezegd dat ik verwacht dat ook de Kamer zich erbij neerlegt als de commissie aangeeft dat het niet met 2x6 kan. Volgens mij is dat besluit nu helder. Het wordt 2x7. Dat besluit heb ik al genomen en ik zal het nogmaals bestendigen met de omgeving. Ik vind het echt vervelend dat, als wij een onafhankelijke persoon en een onafhankelijke commissie vragen om ernaar te kijken, vervolgens alsnog de conclusies van die onafhankelijke commissie in twijfel worden getrokken.

Mevrouw **Ouwehand** (PvdD): Ik heb er eerlijk gezegd een beetje moeite mee om een minister, die op verschillende plekken snelheidsverschillen en de daarbij behorende vervelende gevolgen accepteert, nu te horen zeggen dat het gevaarlijk zou zijn om 80 km/u te rijden en dat dit onveilige situaties zou opleveren. Ik zou van haar willen weten wat haar belet om die 80 kilometerzone, die zou kunnen helpen om de weg binnen de bak te houden, groter te maken.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik krijg zojuist een citaat onder ogen uit het rapport van Movares waarin staat dat je met 80 km/u misschien tot een andere invulling kunt komen qua veiligheid. Vervolgens citeer ik uit hetzelfde rapport van Movares over de 80 kilometerzone. Movares wijst erop dat het technisch kan, maar dat dit wel vraagt om een principiële ander soort aanpak van de vormgeving van de weg, de aankleding en de omgeving ervan en dat de weggebruiker mogelijk niet begrijpt waarom hij daar maar 80 km/u kan rijden. Daarover concludeert Movares dat tegen deze aanpak pleit – ze doen een voorstel en tegelijkertijd zeggen ze in hetzelfde rapport «tegen deze aanpak pleit» – uit oogpunt van begrijpelijkheid voor de weggebruiker, dat de A27 juist op dit gedeelte een weinig stedelijke uitstraling heeft, juist door de doorsnijding van het landgoed Amelisweerd. Ook de relatief grote breedte, 2x6, van de bak leidt niet tot een krap gevoel dat bij 80 km/u past. Dit kan ertoe leiden dat de weggebruiker niet begrijpt – «human factors» – waarom hier slechts 80 km/u gereden kan worden. Anderzijds is het natuurlijk wel een stedelijke randweg, en bovendien een weggedeelte waar de knooppunten Lunetten en Rijsweerd met elkaar verweven zijn. Movares brengt zelf aan de ene kant het voorstel in om misschien weer naar 80 km/u te gaan, maar merkt aan de andere kant op dat dit ook nadelen heeft. Dat is wat ik citeer. U citeert willekeurig, maar ik citeer beide zaken, zodat wij het totale plaatje zien.

Mevrouw **Ouwehand** (PvdD): Het lijkt erop dat de minister een «kunnen»-verhaal probeert te verkopen, terwijl het eigenlijk een kwestie is van willen. Zij wil niet. Een talentvol politicus leest zo'n rapport en denkt: oké, ik zie hier een bezwaar, maar misschien kan ik daar een oplossing voor vinden. Mijn vraag was, wat de minister tegenhoudt om de 80 kilometerzone groter te maken, als zij wordt gewezen op eventuele onduidelikheden bij automobilisten die daar rijden. Daar kan ik mij best wat bij voorstellen, ook bij de 130 kilometerzones, trouwens. De minister kan toch

zelf een oplossing daarvoor zoeken? Ik heb het gevoel dat zij zich nu verschuilt achter de problemen die in de rapporten worden aangevoerd en dat zij niet bereid is om naar oplossingen te kijken. Wij krijgen nu waarschuwingen en daar zouden oplossingen voor kunnen zijn. De minister probeert het echter te presenteren als gedane zaken, alsof het allemaal niet kan. Daarmee haalt zij kunnen en willen door elkaar. Ik heb sterk de indruk dat zij het gewoon niet wil, om Amelisweerd te redden.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus: Zoals mevrouw Ouwehand weet, ben ik voorstander van de verbreding van de A27, om de bereikbaarheidsproblematiek op te lossen, maar ook om een aantal leefbaarheidsproblemen rond de stad op te lossen. De Kamer betwijfelde in meerderheid of dat niet kon binnen de 2x6-variant en of dat voldoende was onderzocht. Er is een onafhankelijke commissie voor aangezocht. Die onafhankelijke commissie constateert dat de onderzoeken die zijn uitgevoerd, op een juiste manier zijn uitgevoerd. De commissie constateert ook dat de verschillende alternatieven die zijn ingebracht op een juiste manier zijn onderzocht. De onderzoekscommissie gaat specifiek in op de aanvullende onderzoeksvraag of een aanvaardbaar veiligheidsniveau mogelijk is binnen de 2x6 in de bak. De commissie stelt: op basis van de extra verstrekte informatie is alsnog de conclusie te trekken dat met 2x6 binnen de bak onvoldoende uitzicht is op een aanvaardbaar veiligheidsniveau. Volgens mij is dat klip en klaar helder. Het is een veel «bigger picture».

Los van het feit dat ze over het totale afwegingsproces hebben gezegd dat die goed was en dat je bijvoorbeeld ook met faserings uiteindelijk je bereikbaarheidsdoelstelling niet haalt. Over dit specifieke effect zeggen ze dat er onvoldoende uitzicht is op een aanvaardbaar veiligheidsniveau. Het brede plaatje is dat de commissie zegt dat we het goed gedaan hebben, ook op dit specifieke niveau, waar wij zelf zo onze twijfels over hadden. De commissie-Schoof heeft zich daarover uitgesproken. Dan ga ik niet als minister alsnog zeggen: «onvoldoende uitzicht op een aanvaardbaar veiligheidsniveau» betekent dat het misschien toch wel kan, dus laten we het maar doen. Nee, die keuze maak ik niet. Ik kies voor de veiligheid, en als ik niet met zekerheid kan zeggen dat het veilig kan, dan ga ik het ook niet doen.

Voorts is er gevraagd naar de NRU en waarom die niet van belang is voor het uitbreiden van de Ring Utrecht, wat blijkt uit het feit dat die is uitgesteld. Hij is natuurlijk van belang. Hij is van groot belang, alleen moet ik minstens 6 miljard bezuinigen. Dat heb ik volgens een aantal criteria gedaan en de NRU scoort daar minder hoog op. Natuurlijk hecht ik aan een goede luchtkwaliteit. Die vraag kwam volgens mij van mevrouw Van Veldhoven en van mevrouw Kuiken. Ik ben met de regio in gesprek en heb aangeboden om te bezien of we kunnen schuiven met de budgetten voor de NRU, die er van 2025 tot 2027 in zitten, en de A12, die er van 2023 tot 2025 in zitten. Dat is de Ring Utrecht, fase 2. Dat schuiven moet zodanig op dat we aan de luchtkwaliteitseisen kunnen voldoen. Dat overleg loopt nog, maar het is dus niet zo dat we daar geen oog voor hebben.

De heer Klein heeft gevraagd of we niet eerst de A27 Utrecht-Hilversum konden maken en dan pas kijken of de ring nodig is. De A27 Utrecht-Hilversum wordt eerder gerealiseerd dan de ring. De effecten van deze verbreding zijn meegenomen in de studie en dan blijkt dat de Ring Utrecht de laatste schakel in de draaischijf is en dus een knelpunt is, wordt en blijft als je niets doet. De heer Klein heeft ook gevraagd of ik bereid ben om de temporisering van het knooppunt Hoevelaken terug te draaien. Nee, want ik moet minimaal 6 miljard bezuinigen en kan dus niet alles volgens de oude planning realiseren. Het knooppunt Hoevelaken zal ongeveer twee jaar later klaar zijn dan eerder gepland was.

Mevrouw Kuiken stelde een vraag over de geluidsproblemen bij Hoevelaken en SWUNG. Bij het project knooppunt Hoevelaken is de geldende

SWUNG-regelgeving het uitgangspunt, net als bij alle andere wegprojecten. Ik doe bij Hoevelaken niets meer, maar ook niets minder. Als er sprake is van sanering, dan zal dat worden meegenomen bij de realisatie van knooppunt Hoevelaken.

Mevrouw Dik-Faber heeft gevraagd of de aansluiting Hoevelaken op de A1 blijft bestaan. Vanwege de realisatie van het spoedproject A28 gaat de afrit Hoevelaken vanuit Amsterdam halverwege dit jaar dicht. Ik heb gekeken naar alternatieven, maar die zijn er niet. Bij het project knooppunt Hoevelaken blijft de oprit naar Amsterdam bestaan en zal de afrit vanuit Amsterdam weer opengaan. Dat zit in de basisscope, het eisenpakket van het project knooppunt Hoevelaken.

Mevrouw Dik-Faber heeft nog gevraagd naar de A27 Houten-Hooipolder en of de spoorlijn Utrecht-Breda wordt meegenomen in de studies in het kader van de A27. Het gaat even meer over de reservering van de weg. Ik heb al eerder aangegeven dat het aanleggen van een rijligging van deze spoorlijn in de toekomst mogelijk blijft en dat ik daar dus rekening mee houd in de reservering van de weg. Ik neem de spoorlijn zelf niet mee in de studies in het kader van de A27 Hooipolder, maar het is in de toekomst wel mogelijk.

Dan heb ik nog wat vragen liggen over Noord-Holland en Flevoland. Is de A6-A9 op tijd klaar voor de Floriade? Ja. Dat heeft de regio mij ook gevraagd. Ik zal samen met de regio de planning van beide projecten zorgvuldig op elkaar afstemmen, zodat de Floriade in ieder geval qua bereikbaarheid een succes kan worden. Of ze dat verder ook wordt, is aan de regio.

De VVD vroeg naar de tweede kraal en de financiering van de N23 via meevallers. Daarop herhaal ik dat ik meevallers niet wil uitgeven aan projecten. Wat is mijn mening op het punt van de grondposities? Het Rijk heeft op een deel van het geplande tracé grondposities. Het is nu niet aan de orde om ze in te zetten voor de tweede kraal, omdat we nu ook in MIRT-onderzoek en Noordrand Amsterdam bekijken in hoeverre de doortrekking van de A8-A9 kan bijdragen aan een oplossing van de bestaande knelpunten. Op basis van deze afspraken vind ik het veel beter om gewoon in gesprek te gaan, of je nu nut en noodzaak van de doortrekking van de A8-A9 ziet, of dingen aan de kraal. Dan kun je misschien je investeringen beter op een andere manier doen.

Ik kom nog even te spreken over de meevallers bij de N23. Deze meevallers zijn er op basis van het deel dat de regio financiert. Het is natuurlijk aan de regio zelf om dit opnieuw in te zetten. Het gaat dan om mijn helft van de meevallers.

Over de A9 werd gevraagd hoe ik aankijk tegen de goedkopere variant voor de tunnel bij Amstelveen. Ik ben al een tijdje in gesprek met de gemeente Amstelveen over een alternatief voor de tunnel in de A9. Dit gesprek is gestart vanwege de financiële problemen bij de gemeente, en die zijn weer een gevolg van de verslechterde vastgoedmarkt. Besluitvorming over een alternatief moet zorgvuldig gebeuren. Er zijn hierbij inderdaad veel partijen betrokken. Zij hebben allemaal gezegd: wij hebben onze handtekening gezet; anderen moeten dus ook blijven leveren. Ik verwacht echter binnenkort de besluitvorming zodanig te kunnen afronden dat de verschillende partijen ermee kunnen leven. Aangezien wij nog niet klaar zijn, kan ik daar nog niet alles over zeggen.

Ik ga over tot de vaarwegen. Vervolgens kom ik op de varia, waarna ik het woord zal geven aan de staatssecretaris.

Met betrekking tot de vaarwegen heeft mevrouw De Boer gevraagd of er binnen de financiële kaders ruimte is om toch gefaseerd door te gaan met het aanleggen van ligplaatsen voor schepen. Ik erken het belang van de ligplaatsen voor schepen. Het is ook gelukt om bij het invullen van de temporiseringsopgave een zo groot mogelijk deel van de ligplaatsen te ontzien. De ligplaatsen op de Merwede, de Rijn-Scheldeverbinding en de Beneden-Lek gaan daarom allemaal gewoon volgens planning door.

Gezien de omvang van de bezuinigingsopgave is het echter niet mogelijk om alle ligplaatsprojecten ongemoeid te laten. Bijvoorbeeld Lobith of de IJssel zijn beperkt getemporiseerd, al heeft dat voor een deel met autonome vertraging te maken. Ik ga dus gewoon door met de aanpak van het ligplaatstekort, maar extra geld kan ik op dit moment niet vrijmaken, gezien alle bezuinigingen. Ik ben wel bezig met het investeren in extra ligplaatsen langs onder andere de Maas en het Amsterdam-Rijnkanaal met de 6 miljoen uit het amendement-Dijkgraaf/De Rouwe uit 2012.

De Twentekanalen zijn voor mij van belang. Ik ben op het moment in gesprek met de regio over de dekking van het tekort op de Twentekanalen. Een deel van het tekort kan ik zelf oplossen. Voor het resterende deel doe ik een beroep op de regio, vooruitlopend op een eventuele TEN-subsidie. Als ik daar uit ben, zal ik bij voorkeur met de regio een beslissing nemen. Oplevering van het project is voorzien in 2018–2020. Op de vraag van de commissieleden of TEN een mogelijke oplossing biedt, kan ik dus ja antwoorden.

Ik maak maximaal gebruik van de mogelijkheden van de TEN-subsidie. Er zijn voor meer sluizen, zoals de Beatrixsluis en de zeesluizen bij IJmuiden en bij Terneuzen subsidies verkregen. Voor de Twentekanalen zal ik deze eveneens aanvragen. Dat kan echter pas op zijn vroegst eind 2014, als het nieuwe TEN-regime in werking kan treden. Daarom probeer ik er nu alvast uit te komen tussen ons en de regio. Als er later TEN-gelden ter beschikking kunnen komen, kunnen die weer ten bate komen van degenen die het voorgefinancierd hadden, om het zo maar te stellen. Over Sluis Eefde werd gevraagd of de kosten van onteigening zijn meegenomen bij het totale budget, hoe de verdere communicatie kan verbeteren, en of ik kan bevestigen dat de huidige locatie 20 miljoen goedkoper is dan de andere locatie. Op basis van onderzoeken en de regionale afstemming heb ik gekozen voor locatie Noord, omdat die keuze het meest sober en kosteneffectief is. Het is spijtig dat daarvoor enkele omwonenden moeten verhuizen, maar de andere locatie, Midden-Noord, bleek inderdaad ruim 20 miljoen duurder te zijn vanwege onder andere de verplaatsing van een monumentaal gemaal en gebouwen. De kosten van onteigening zijn in het totale plaatje meegenomen. Deze keuze werd ook nadrukkelijk ondersteund door de bestuurders van de gemeente Lochem, de regio Twente en de provincies Gelderland en Overijssel, omdat men het tekort voor de Twentekanalen zo klein mogelijk wilde houden. Er is gedurende de onderzoeken gesproken met alle belanghebbenden, maar ik begrijp natuurlijk dat omwonenden die helaas moeten verhuizen, niet blij zijn met de keuze en vinden dat zij te weinig informatie ontvangen. Ik neem het serieus en zal de communicatie verder verbeteren door middel van nieuwsbrieven en waar mogelijk persoonlijke gesprekken tussen ambtenaren en de omwonenden.

Mevrouw **Kuiken** (PvdA): Direct gedupeerd worden maar een paar mensen. Volgens mij is persoonlijk contact hierbij dus gewenst.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Dat gaf ik zonet aan: waar mogelijk persoonlijke gesprekken tussen ambtenaren en de betrokkenen. Dat kunnen wij dus doen.

Onder het kopje Varia behandel ik nog de ledverlichting en twee vragen over het budget voor de fiets.

De PvdA vroeg naar de mogelijkheid om ledverlichting toe te passen in nieuwe en later ook in bestaande tunnels. Wij hebben die inmiddels aangebracht in de Vlaketunnel, Zeeburgertunnel, de Eerste Heinenoord-tunnel en de Tweede Coentunnel. Ook bij de renovatie van de Eerste Coentunnel zal ledverlichting worden aangebracht. Er wordt binnenkort een aantal tunnels gerenoveerd, waarbij de toepassing van ledverlichting wordt overwogen. Het gaat om de Beneluxtunnel en de Velsertunnel. Wel

moet je per tunnel een nadere afweging maken, omdat ledverlichting niet per definitie goedkoper is dan de traditionele verlichting. Ledverlichting is in principe energiezuiniger, maar de traditionele tunnelverlichting, bijvoorbeeld met natriumlampen, is ook al erg energiezuinig. Dus soms is het verschil niet zo groot. Ledverlichting is wel duurder dan traditionele verlichting.

Ten slotte is de gelijkmatigheid van ledverlichting een aandachtspunt. Omdat de lichtopbrengst van led groter is dan van traditionele lampen, zou je voor dezelfde lichtopbrengst in principe minder lampen nodig hebben, maar minder lampen geeft ook minder gelijkmatigheid. Nou ja, noem maar op. Om deze reden is ledverlichting ook niet dwingend voorgeschreven in de tunnelstandaard voor rijkstunnels, maar wij kijken per aanleg en beheer- en onderhoudscontract wel wat de beste businesscase is. Ik sta dus positief tegenover wat mevrouw Kuiken zegt, namelijk: doe het zo veel mogelijk waar het kan. Maar ik houd één slag om de arm: het is niet altijd de beste optie.

Mevrouw **Kuiken** (PvdA): Dat snap ik, maar kunnen wij het dan in ieder geval omdraaien en zeggen: led is het uitgangspunt en je wijkt daar alleen van af als je daar grondige redenen voor hebt? Dan hebben wij alweer een slag gemaakt. Nu gaat men bij het berekenen van prijsconcurrentie uit van traditionele verlichting, terwijl dat «in the long run» soms niet de goedkoopste oplossing is. Dat doel beoog ik hiermee.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Dat zeg ik mevrouw Kuiken graag toe, want we verwachten dat de toepassing van ledverlichting in de toekomst ook echt goedkoper wordt dan traditionele verlichting. Die innoveert niet meer, maar led wel. Ik ga graag uit van een «ja, mits»-principe. Dat is een goede afspraak.

Dan kom ik op de fiets. Er werd gevraagd of ik bereid ben tot samenwerking bij langeafstandsfietsroutes en of er voor de toekomst voldoende budget voor de fiets was. Samen met regionale overheden en vervoerders zet ik in op een betere reisketen en betere aansluitingen, onder andere met de maatregelen in het manifest Samen op reis. Dat is een initiatief van Rover. Ik investeer ook in het verbeteren van belangrijke knooppunten en uitbreiding van fietsvoorzieningen zoals het fietsparkeren. Voor de uitbreiding van fietsparkeren bij stations is op dit moment in totaal 211 miljoen beschikbaar. Deze post wordt niet geraakt door de bezuinigingen. Er is dus ook in de toekomst aandacht en budget voor de fiets.

Wij hebben in de afgelopen jaren 31 miljoen geïnvesteerd om regionale fietsroutes voor het woon-werkverkeer te stimuleren. Op dit moment zijn 25 van dit soort routes in ontwikkeling. Wij hebben aan 18 routes een financiële bijdrage geleverd. Wij hebben ook nog het Programma Beter Benutten, waarmee de woon-werkverbindingen voor de fiets worden gestimuleerd en waarin fietsstimuleringsprojecten voor werkgevers zitten. Mede door stimulering door I en M staan de regionale fietsverbindingen voor het woon-werkverkeer goed op de agenda. De decentrale overheden kunnen dit nu zelf verder oppakken.

Ik sluit niet uit dat woon-werkfietsroutes ook de komende jaren weer een plek krijgen binnen de «Beter Benutten»-aanpak. Ik kan daar nu nog geen uitspraak over doen. Wij moeten nog een totaalprogramma maken. Dat moet gebaseerd zijn op de juiste oplossing voor het probleem. Voor de invulling van die 300 miljoen ga ik in gesprek met de partners in de regio. Ik kan de Kamer daar in het kader van het MIRT-proces in het najaar verder over informeren. Daarmee ben ik door de varia.

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik had specifiek naar Utrecht-Bunnik gevraagd, waar nog een probleem is. Ik weet niet of mij dit een interruptie moet kosten, want ik had die vraag al gesteld.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Dat antwoord zit hier niet tussen. Op Utrecht-Bunnik kom ik in tweede termijn terug.

De **voorzitter**: Die vraag laten wij staan.

Dan geef ik het woord aan de staatssecretaris voor haar eerste termijn.

Staatssecretaris **Mansveld**: Voorzitter. Een aantal algemene zaken heeft de minister afgehandeld. Ik wil op één algemene vraag van de heer De Graaf ingaan. Hij vroeg zich af welke doelen uit de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) onder spanning komen te staan door deze bezuinigingen. Voor het spoor hebben wij in de SVIR de ambitie opgenomen dat met de verbeteringen in het kader van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) een gemiddelde groei van het aantal reizigerskilometers van 5% in 2020 mogelijk wordt gemaakt. Zoals de heer De Graaf weet, worden in het kader van de Lange Termijn Spooragenda nieuwe reizigersprognoses opgesteld en wordt de hele projectportfolio doorgelicht. De haalbaarheid van de ambitie zal daarom onderdeel zijn van onze gesprekken over die herijking. Ik zeg daar wel bij dat de ambitie voor mij overeind blijft staan. Een punt van bespreking kan wel zijn op welke termijn die ambitie haalbaar is, gegeven alle ontwikkelingen.

De heer **De Graaf** (PVV): De minister heeft in haar beantwoording aangegeven dat de SVIR, de structuurvisie, is vastgesteld, maar dat we die niet gaan halen voor wat betreft de weg. Voor het spoor is dat onduidelijk, maar ik hoor minder onzekerheid bij de staatssecretaris dan bij de minister. Zouden beide bewindslieden mijn vraag kunnen beantwoorden hoeveel procent van de doelen van de SVIR voor de weg worden behaald, en hoeveel procent van de doelen voor het spoor? Daaruit zal dan duidelijk moeten worden of het spoor bij de onderhandelingen over de bezuinigingen heeft gewonnen of de weg.

Staatssecretaris **Mansveld**: Wat betreft het spoor gaan we bekijken welke doelen we stellen in de Lange Termijn Spooragenda. Daar is de Kamer bij betrokken. Op dat moment kunnen we ook zien hoe we die doelen afzetten tegen de structuurvisie.

De heer **Bashir** (SP): Ik wil tegenwicht bieden aan de heer De Graaf, want mij valt juist op dat het spoor het kind van de rekening is. Op het moment dat er bezuinigd wordt, wordt er namelijk bezuinigd op binnenvaart, spoor en wegen. Maar nu er opeens eenmalig 300 miljoen beschikbaar is, wordt dat geld geheel door de minister afgepakt. De staatssecretaris krijgt helemaal niets. Ik vraag de staatssecretaris dus waarom dat zo is. Waarom heeft zij niet goed onderhandeld op het ministerie, zodat ook het spoor wat geld krijgt? Er is namelijk ook veel op te lossen op het spoor.

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik denk dat de minister genoegzaam heeft uitgelegd hoe we deze situatie zijn aangevlogen. Ik kan in ieder geval zeggen dat er voor het spoor ook nog middelen zijn uit het Lenteakkoord. Die zijn volledig bij het spoor gebleven. Dat was 1,5 miljard. Ik heb de keuze gemaakt om 750 miljoen beschikbaar te blijven stellen aan de decentrale overheden voor het ov en 750 miljoen te gebruiken om deze plannen te realiseren. Daar is geen weg aan te pas gekomen.

De heer **Bashir** (SP): Hieruit moet ik dus concluderen dat de staatssecretaris vindt dat zij goed heeft onderhandeld op het ministerie om ook een deel van de 300 miljoen voor het spoor te krijgen?

Staatssecretaris **Mansveld**: Kijkend naar het hele traject, dat vanuit de inhoud en evenwichtig is aangevlogen, denk ik dat hier een goed verhaal ligt vanuit slechte omstandigheden, namelijk de bezuinigingen. Voorzitter, ik start met het PHS en het goederenvervoer in Oost-Nederland, waarna ik de grens overga bij Heerlen en vanzelf bij Zwolle het land weer binnenkom.

Mevrouw De Boer heeft gevraagd of we voldoende armslag houden voor een tweede pad voor goederenvervoer. Dit betreft de 300 miljoen die we bezuinigen op het goederenpad. De keuze voor Oost-Nederland is gebaseerd op een lagere prognose. De prognoses zijn de Kamer vorig jaar juli toegestuurd. Met deze prognoses volstaat het doen van investeringen voor één extra pad per uur in Oost-Nederland en geen twee. Hiermee wordt voor de middellange termijn voldoende capaciteit geboden. We hebben dit gesprek al een paar keer eerder gevoerd in diverse AO's. Een definitief besluit over deze infrastructuur is aan de orde als de m.e.r. in mei 2013 beschikbaar komt en daarover de inspraak heeft plaatsgevonden. Ook met één extra pad is er voldoende budget binnen PHS gereserveerd om de noodzakelijke inpassingsmaatregelen te treffen voor trillingen, geluid et cetera, simpelweg omdat het ook een ander budget is. Dat budget blijft gewoon staan. Er is dus geen dreiging voor de regio dat er met één pad minder ook minder geïnvesteerd zal worden in dat soort maatregelen. Ik kom daar straks nog op terug, want ook de heer De Rouwe vroeg daar heel nadrukkelijk naar. Zoals ik al zei, is er echter gezien de lage prognoses geen reden om nu vast te houden aan twee extra paden voor het goederenvervoer.

De heer De Rouwe vroeg ook of er een onderbouwing is voor de besparing van 300 miljoen. Ja, die is er. De Kamer heeft die vorige week toegestuurd gekregen. In die onderbouwing is te zien dat er iets meer bezuinigd is dan 300 miljoen. Dat betekent dat we nog moeten bekijken hoe de situatie bij Deventer wordt opgelost.

Daar is pakweg 40 miljoen voor beschikbaar. De bezuiniging op infrastructuur is mogelijk omdat er een nieuwe prognose is voor de groei, zoals ik net heb gezegd. Daardoor hoeft een aantal voorgenomen maatregelen uit de voorkeursbeslissing-PHS die samenhangen met die twee paden niet uitgevoerd te worden. Op basis van de lopende m.e.r. eerste fase kan definitief worden bepaald welke maatregelen er precies nodig zijn. Die m.e.r. komt volgende maand.

Is er voldoende budget voor de inpassing? Dat heb ik net al gezegd. Ik heb die vrees meerdere malen gehoord, al vanaf het moment dat we dit besluit genomen hebben en aan de Kamer voorgelegd hebben. Die vrees wil ik definitief wegnemen. Dat is een ander budget en dat staat niet ter discussie.

Mevrouw Van Veldhoven vroeg wat het schrappen van het tweede goederenpad voor de Drechtsteden betekent. Dat heeft geen effect voor de Drechtsteden. Voor de Drechtsteden is de PHS-goederenroutering door Zuid-Nederland namelijk van belang. Het gaat daarbij om het verleggen van het goederenvervoer van de Brabantroute, waarvan veel door Dordrecht rijdt, naar de Betuweroute. De routering via de Betuweroute is niet aangepast. De ontlasting van de Drechtsteden en de steden uit de Brabantse stedenrij, waaronder Breda en Tilburg, is daarmee niet aangetast.

Op de 340 miljoen voor het kopmaken van Deventer ben ik net al ingegaan. Ik hoop dat dit voldoende was voor mevrouw Van Veldhoven. De minister heeft al het een en ander gezegd over de tunnel in Vught. Er is voor het PHS-deel door Vught nog niet gekozen voor een infrastructuurvariant. Voor het traject Meteren-Boxtel, waarop Vught ligt, is een m.e.r. gestart waarin alle mogelijke varianten nog worden gezien. Op verzoek van de omwonenden wordt hierbij ook een verdiepte ligging van het spoor door Vught onderzocht. Een keuze voor een oplossing in Vught is

aan de orde na afronding van de m.e.r. en die wordt medio 2014 verwacht.

De heer Bashir vroeg of ik het goederenvervoer niet beter kan inzetten op het alternatief binnenvaart. Daar hebben we het tijdens het AO Spoor ook even over gehad. Uit studies blijkt dat de binnenvaart maar in beperkte mate als alternatief kan dienen. Ongeveer 9% zou van het goederenvervoer per spoor over kunnen naar de binnenvaart. Dat komt omdat de bestemming van het goederenvervoer bij het spoor anders is dan bij de binnenvaart. Voor het PHS-goederenvervoer in Oost-Nederland geldt dus dat het maximaal 9% zou kunnen betreffen.

De heer Klein vroeg of het extra goederenpad door Oost-Nederland echt nodig is en of niet alles over de Betuweroute kan. Zoals ik net al zei, zijn er vorig jaar vervoersprognoses naar de Kamer gestuurd. Ik weet niet of de heer Klein toen al in de Kamer zat, maar ik was toen in ieder geval nog niet in de buurt. Het pad dat er is, is ook wel echt nodig. We kunnen de volledige groei namelijk niet via de Betuweroute afhandelen. De Betuweroute heeft hiervoor simpelweg niet voldoende capaciteit.

Dan kom ik op een onderwerp dat een warm hart wordt toegedragen. Ik moet in ieder geval mijn complimenten geven aan de lobby van Limburg, want die is 24/7 goed doorgekomen. In het regeerakkoord staat grensoverschrijdend spoor hoog genoteerd. Dat is een van de drie zaken die genoemd worden. Daarvoor is momenteel een budget van 88 miljoen beschikbaar. Wat betreft Heerlen-Aken wil ik even iets toelichten. Er is namelijk sprake van een eerste en een tweede fase. In de eerste fase wordt gestart met een zogenaamd «voorloopbedrijf» waarbij zonder infrastructurele investeringen een dieselintercity gaat rijden. Ik ben blij dat de Nederlandse partijen onlangs voor de Nederlandse kosten een conceptakkoord hebben bereikt. Dat betreft de exploitatie. Ik moet erbij zeggen dat ik besloten heb geld bij te dragen aan het exploitatieverlies voor de eerste vijf jaar van de eerste fase. De Duitse partners moeten nog akkoord gaan met de verdeling van de Duitse kosten. Ik hoop dat deze deal in de komende weken wordt uitgewerkt, zodat deze trein kan gaan rijden.

Wat de tweede stap betreft, bekijkt de provincie samen met mij diverse opties nadat de deal over de eerste fase is gesloten. De tweede fase betekent verdere verbetering van de snelheid en betrouwbaarheid van de verbinding door bijvoorbeeld elektrificatie en dubbelspoor, mits dat kosteneffectief is. Daarvoor is al 23,8 miljoen gereserveerd binnen het ministerie. De raming op dit moment is dat de tweede fase 60 miljoen zal kosten. Ik heb de regio aangeboden: als u naast die 23,8 miljoen op voorhand meer geld wilt hebben voor de tweede fase, waarvan wij nog niet weten wat die gaat kosten, heb ik er geen probleem mee als u de 9 miljoen voor de Avantislijn daarvoor gebruikt binnen de regio. Op dat moment zijn wij al op 31,8 miljoen uitgekomen van de 60 miljoen die nog niet zeker is. Ik wil de tweede stap dan ook heel graag los zien van de eerste stap. Voor de tweede stap is al heel veel geld beschikbaar, nog los van het feit dat het budget van 88 miljoen voor grensoverschrijdend spoor nog niet uitgeput is. Ook daarin zou in de toekomst nog ruimte zijn. Ik wil graag met de provincie de verschillende mogelijkheden bezien. Daarvoor is het nodig dat aan Nederlandse en aan Duitse zijde alle partijen samenkomen. De minister gaat binnenkort naar Duitsland. Zij zal daar weer met de heer Ramsauer spreken en ook dit weer onder de aandacht brengen.

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie): De staatssecretaris gaf aan dat de provincie Limburg de lobby goed uitvoert. Dat zal ongetwijfeld zo zijn, maar ik wil haar er graag op wijzen dat een van mijn voorgangers, Ernst Cramer, samen met de CDA-fractie de initiatiefnota Grensoverschrijdend spoorvervoer heeft geschreven. Deze verbinding zat daar al prominent in en staat bij ons al heel lang op het netvlies.

Waarom maakt de staatssecretaris de knip tussen fase 1 en fase 2? Er liggen duidelijke afspraken, zowel met onze oosterburen als met de provincie. Wat is er onlogisch aan om nu voor het totaalpakket afspraken te maken, zodat iedereen duidelijkheid heeft over de langetermijndoelstelling van de investeringen die worden gedaan?

De **voorzitter**: De vraag is helder.

Staatssecretaris **Mansveld**: Het is nog niet helemaal duidelijk wat het totaalpakket zal zijn. Er zijn wel eerdere studies van ProRail geweest waarin wordt uitgegaan van bijna 60 miljoen aan kosten. Uitgangspunt van dat onderzoek was: twee regionale treinen per uur heen en weer tussen Heerlen en Landgraaf en twee internationale treinen per uur heen en weer tussen Heerlen, Landgraaf en over de grens. In de tweede fase wordt echter uitgegaan van twee regionale treinen per uur en een internationale trein. De vraag is dan ook wat het precies zal betekenen. Als je kijkt naar het aantal personen dat momenteel wordt vervoerd en als het van een stoptrein naar een intercity gaat, is de vraag wat er zich gaat ontwikkelen in die vervoerdersvraag. Ik ben een uitermate voorstander van grensoverschrijdend spoorverkeer. Het is echter wel handig dat wij weten wat een en ander gaat kosten en betekent voordat wij nu al geld reserveren, terwijl het nog een raming is. Daarom geef ik heel nadrukkelijk aan dat het ministerie meebetaalt aan de exploitatiekosten in de eerste fase. Ik vind het heel belangrijk dat grensoverschrijdend spoorverkeer wordt gestimuleerd. Daarmee dragen wij bij aan de compensatie van het exploitatieverlies om ervoor te zorgen dat die lijn vijf jaar kan rijden. Dan hebben wij de eerste fase in de benen. Voor de tweede fase is in ieder geval al meer dan 30 miljoen beschikbaar voor de uitvoering nog voordat überhaupt is onderzocht wat er precies moet komen. Daarmee onderschrijf ik hoe belangrijk het is dat wij grensoverschrijdend spoor stimuleren.

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie): Het is voor iedereen duidelijk wat daar moet komen: elektrificatie van het spoor en een intercity. Er ligt een bod vanuit de provincie om de financiering voor 50% op zich te nemen. Er wordt gewacht op de handtekening vanuit het Rijk. De staatssecretaris heeft ook haar ambities op dit punt. Ik begrijp nog steeds niet waarom wij nu niet de handtekening zetten en de schop in de grond doen. Aan Duitse zijde gebeurt dat wel, terwijl Nederland maar afwacht.

Staatssecretaris **Mansveld**: De elektrificatie zou een bedrag van 6,5 miljoen betekenen. Dat geld is beschikbaar.

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik ben ook wat verbaasd over de mooie woorden, maar het gebrek aan daden op dit punt. Het regeerakkoord is heel duidelijk: grensoverschrijdend vervoer toepassen. De Kamer is op verschillende momenten heel duidelijk geweest met initiatiefnota's, volgens mij Kamerbreed. Nu ligt er een heel ambitieus voorstel van de provincie Limburg. De provincie wil fors meebetalen. Realiseert de staatssecretaris zich wel dat er, als er geen toezegging komt, ook geen voorloopbedrijf komt?

Staatssecretaris **Mansveld**: Het is duidelijk dat er 31,8 miljoen beschikbaar is voor een tweede fase, waarvoor nog geen duidelijke cijfers beschikbaar zijn. Ik denk dat dat overtuigend aangeeft dat meer dan 50% van het bedrag dat er nog moet komen, daarmee gedekt is. Als wij onze handtekening zetten om er nog 9 miljoen bovenop te doen, gaat drie kwart van het budget naar Heerlen-Aken, zonder dat er een feitelijk plan ligt en de werkelijke kosten bekend zijn. Immers, het totale bedrag is 88 miljoen. Op zich heb ik daar geen probleem mee, maar dan moeten er wel

feiten liggen voor de tweede fase. Ik heb al gewezen op de 2,5 miljoen exploitatieverliezen in de eerste fase. 23,8 miljoen is al gereserveerd. De 9 miljoen van Avantis kan daar bijkomen. Er is nog budget vrij in de 88 miljoen, maar daarvoor moet er echt duidelijkheid zijn over feitelijke investeringen na de eerste fase. De elektrificatie à 6,5 miljoen is geen enkel probleem. Die kan uitgevoerd worden.

De heer **De Rouwe** (CDA): Deze cijfers heeft de staatssecretaris daarnet ook al gegeven. Er zit niks nieuws tussen en het is ook geen antwoord op mijn vraag. Mijn vraag is heel simpel: realiseert de staatssecretaris zich wel dat er geen voorloopbedrijf komt als er geen toezegging komt? Wat doet de minister trouwens bij dr. Peter Ramsauer, want die gaat hier helemaal niet over? In hoeverre is de staatssecretaris echt goed op de hoogte van het aanbod vanuit de regio en de consequenties als daar gewoon een nee op komt? Er ligt een ruimhartig voorstel vanuit de regio om zelf fors bij te financieren. Er moet 18 miljoen of 16 miljoen vanuit de Kamer komen. Ik hoor het hier heel breed. Welke kant gaan wij op?

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik kijk naar de bedragen die wij investeren en de toezeggingen die zijn gedaan. Het bedrag dat er nu ligt is heel overtuigend voor de Duitsers: wij menen het serieus met dit grensoverschrijdende spoor.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Ik heb een vraag van dezelfde strekking. Zouden wij hier vandaag een andere afweging maken indien de gelden voor fase 2 niet benodigd waren om ook fase 1 van de grond te doen komen? Ik heb begrepen dat Duitsland daarin dwars ligt. Bij fase 1 hebben wij het over die diesel-ic. Klopt dat? Zo ja, dan ontstaat een nieuwe afweging. Mijn fractie is voor verbetering van die grensoverschrijdende lijnen, waaronder zeer zeker deze, en bereid om daar nu of op termijn geld voor beschikbaar te stellen. De vraag is of dat nu al moet. Het heeft mijn voorkeur om eerst fase 1 van de grond te laten komen om vervolgens te bekijken of wij fase 2 van de grond kunnen krijgen. Dat is hartstikke belangrijk. Wij hebben er een pot geld voor, maar wij willen wel op de goede momenten de juiste beslissingen nemen. Fase 1 moet van de grond komen.

Staatssecretaris **Mansveld**: De intentie blijft dat deze grensoverschrijdende spoorweg er komt. Ik vind dat erg belangrijk en daarom heb ik de uitzonderlijke situatie gecreëerd waarin wij voor de helft voor vijf jaar bijdragen aan een exploitatieverlies. Daarmee geven wij de intentie aan dat het voorloopbedrijf in de eerste fase gerealiseerd moet worden. Ik heb die middelen beschikbaar gesteld. De 23,8 miljoen is beschikbaar. Als de regio die 9 miljoen erbij wil optellen, vind ik dat uitstekend. Dan is er nog steeds voldoende budget binnen de 88 miljoen. Op dit moment zijn de middelen er, maar ik vind het wel belangrijk dat wij weten waar het voor de periode 2020–2028 feitelijk over gaat. Op dat moment bekijk je wat bij elkaar gelegd moet worden om daar uiteindelijk een sluitende businesscase te realiseren.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Kan de staatssecretaris ons verzekeren dat fase 1 geen probleem is en dat deze gewoon kan doorgaan zonder dat we de gelden vandaag direct oormerken? De staatssecretaris zegt in haar laatste zinnen terecht dat er nog informatie moet komen. Kan zij terugkoppelen naar de Kamer over het verloop van dit traject, zodat bekeken kan worden of we met zijn allen bereid zijn om straks de beloofde gelden beschikbaar te stellen? Eerlijk gezegd, kan ik geen inschatting maken bij de 9 miljoen voor Avantis. Die treinlijn ken ik niet. Hoeveel geld kan de regio daar naar de inschatting van de staatssecretaris voor beschikbaar stellen?

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik heb gezegd dat voor de lijn Avantis 9 miljoen is gereserveerd. Dat is binnen het budget grensoverschrijdend spoor, ook voor de provincie Limburg. Als de provincie Limburg dat geld wil overhevelen naar het traject Heerlen-Aken, dan heb ik daar geen enkel probleem mee. Ook ik wil mij graag laten informeren. Ik vind het belangrijk. Ik heb veel contact met de provincie daarover. Ik vind het geen enkel probleem om de Kamer daar direct over te informeren.

De heer Bashir heeft gevraagd of ik bereid ben om Duitsland een boete op te leggen wanneer het geen voortgang boekt met het derde spoor. Ik weet niet of ik in een positie ben om Duitsland voor wat dan ook een boete op te leggen. Ik denk ook dat het hierbij niet nodig is. Ik heb nog vrij recentelijk gesproken met mevrouw Kraft, de minister-president van Noord-Rijnland-Westfalen, en met diens minister van Verkeer, Michael Groschek. Zij zijn hier op dit moment zeer voortvarend mee aan de slag. In die zin heb ik er goede verwachtingen bij. Zij zijn immers bezig met alle vereiste voorbereidingen voor dit derde spoor.

De heer De Rouwe en mevrouw Dik-Faber hebben gevraagd wanneer de planning komt voor Zwolle Herfte en of ik inzicht kan geven in de kosten. Zoals bekend, loopt er nu een studie van ProRail. De resultaten daarvan verwacht ik binnen afzienbare tijd. Ik heb zowel met het oostelijk landsdeel als met het noordelijk landsdeel gesproken en de afspraak gemaakt dat ik met vijf provincies tegelijkertijd op bestuurlijk niveau om de tafel ga zitten zodra deze studieresultaten er zijn. Dan zal naar aanleiding van de studie worden bekeken wat het probleem is, welke inzichten door de studie naar voren zijn gekomen en of we met zijn allen een definitieve oplossing kunnen vinden. Alle provincies hebben daar immers belang bij. De optie die mevrouw Dik-Faber noemde, wordt meegenomen in de studie. Dat is haar al bekend.

Mevrouw Van Veldhoven maakt zich zorgen over het schrappen van de vrije kruising bij Arnhem. Zij vraagt of ik kan toezeggen dat ik de waarde van die vrije kruising nog eens grondig zal bekijken. Ik denk dat zij bedoelt dat ik deze bekijk in relatie tot meer projecten en meer situaties.

Inderdaad, als het om het spoorgoederenvervoer in het kader van het PHS gaat, is de vrije kruising niet nodig, maar ik weet dat er ook regionale ambities zijn waarvoor deze kruising waarschijnlijk, of mogelijk, wel nodig is. Ik beloof haar dat ik dit zal betrekken bij de Lange Termijn Spoor-agenda.

Mevrouw Van Veldhoven vraagt voorts of ik het met haar eens ben dat het ROV belangrijk is voor de regio Amsterdam en of de Amstelveenlijn geen extra prioriteit verdient. Het regionale openbaar vervoer is van groot belang voor de regio's en, gezien de spoordoelstelling, ook voor mij. Ik wil namelijk van deur tot deur denken en niet meer van station naar station. De Amstelveenlijn is daar belangrijk bij. Het is een regionaal project dat valt onder RegLok. De planning hangt samen met de ZuidasDok. In het besluit over de ZuidasDok is rekening gehouden met een adequate aansluiting van een snelle tram, de omgebouwde Amstelveenlijn op de ov-terminal ZuidasDok. Het budget is niet geherprioriteerd, maar blijven staan en ook niet naar de toekomst verschoven.

De heer Bashir heeft gevraagd naar de stand van zaken rondom de aanpak van de overweg in Castricum. De gemeente Castricum heeft in een zorgvuldig traject de opties overwogen voor de aanpak van de overweg Beverwijkerstraatweg. Er resten nog vier varianten: niets doen, een westelijke tunnel, een oostelijke tunnel of een randweg als alternatief voor de overweg. Gezien de afwegingen die moeten worden gemaakt, die veel bewoners raken, hecht ik aan een zorgvuldig besluitvormingsproces. Een en ander ligt op dit moment bij de gemeente. Ik ga ervan uit dat wij daarna in beeld komen.

Mevrouw Dik-Faber heeft gevraagd naar het station Bleizo. Zij is niet de eerste die mij daarover aanspreekt. Voor het bepalen van een kansrijk station is het nodig dat de vervoerder een bedieningsgarantie afgeeft en

dat het station inpasbaar is in de dienstregeling. Ik constateer dat de afgelopen jaren alle effecten van dit mogelijk nieuwe station zijn gezien door zowel NS als ProRail. Er is recentelijk geconcludeerd dat het station nu niet kansrijk is. Daarvoor is een aantal redenen aangegeven. Ik ga ervan uit dat als zich de komende jaren nieuwe ontwikkelingen voordoen, er zeker weer naar dit station gekeken zal worden. Dat heeft de NS ook aangegeven. Gezien de uitgevoerde studies, zie ik op dit moment geen mogelijkheid om dat station aan te leggen. Dat is de stand van zaken bij het station Bleizo.

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie): Ik wijs de staatssecretaris erop dat er een aangenomen motie ligt over het hele begrip bedieningsgarantie. NS en ProRail kunnen daar uiteraard een adviserende rol in hebben, maar de overheid moet duidelijk aangeven wat de visie is. In dit geval is er echt een grote nieuwbouwwijk gerealiseerd en is er echt voldoende aanbod van reizigers voor dit station. Er zijn vele stations in Nederland die dit aanbod bij lange na niet halen. Ik begrijp dus niet waarom de staatssecretaris deze route kiest. Ik heb aan het begin van deze interruptie al over de bedieningsgarantie gesproken. Op dit punt ligt er gewoon een motie van de Tweede Kamer. Ik begrijp dus niet waarom de staatssecretaris deze route kiest. Een adviesfunctie is prima, maar ik zou heel graag willen dat de staatssecretaris hierin ook visie toont.

Staatssecretaris **Mansveld**: Mevrouw Dik-Faber wijst erop dat er elders stations zijn met minder bediening. Dat is natuurlijk geen argument om dit station wel aan te leggen. Dat zou niet de juiste weg zijn. De aantallen reizigers zijn onvoldoende. Dat komt mede door de ontwikkeling van de ruimtelijke ordening in dit gebied. Het geplande outletcenter is door de provincie geschrapt. De dienstregeling op deze drukke corridor wordt niet robuuster met een extra station. Dat is ook onderzocht. Een uitgevoerde second opinion in opdracht van de regio heeft ook geen nieuwe inzichten opgeleverd. Ik begrijp dat mevrouw Dik-Faber heel graag wil dat dit station er komt, maar als ik kijk naar de feiten die er liggen, is het op dit moment geen optie. Ik zeg nadrukkelijk: op dit moment. Mocht er sprake zijn nieuwe feiten met betrekking tot de punten die ik zojuist noemde, dan zal er opnieuw gekeken worden naar dit station.

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie): Ondanks het feit dat het outletcenter niet gerealiseerd is, zijn er naar mijn mening voldoende mogelijkheden om het station wel te realiseren. De staatssecretaris refereerde nog even aan het punt van de dienstregeling. Daar is door de projectorganisatie een second opinion op uitgevoerd. Die heeft nieuwe inzichten opgeleverd, want daaruit bleek dat het wel mogelijk is. Er is binnen de dienstregeling voldoende mogelijkheid om hier een station te bouwen en te halteren.

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik heb niets toe te voegen aan hetgeen al gezegd is. Het wordt heel krap om daar een station te bouwen, met deze cijfers en de onderbouwing die er ligt.

Ik ga verder met mijn betoog. Mevrouw Dik-Faber heeft voorts een vraag gesteld over het Lenteakkoord en het regionale spoor. Vorig jaar is 25 miljoen uit het Lenteakkoord voor een aantal spoorverbindingen gereserveerd. Ik heb eind 2012 in het Bestuurlijk Overleg MIRT met de regio's afgesproken dat zij met een gezamenlijk voorstel komen voor de besteding van dit budget. Dat heb ik nog niet ontvangen. Het zit in de pen. Het is misschien ook wat snel om te verwachten dat er na één jaar oplossingen liggen. Dat gesprek gaan we in ieder geval nog steeds aan. Ik wacht op berichtgeving uit de regio.

Mevrouw Dik-Faber stelt dat het bij OV SAAL en Almere onverantwoord is om uit te gaan van vier in plaats van zes treinen per uur. Zij vraagt naar mijn reactie daarop. Het gaat natuurlijk niet om vier treinen per uur, zoals

mevrouw Dik-Faber suggereert. Het gaat om twaalf treinen per uur tussen Almere en Amsterdam. Ik heb in mijn brief over OV SAAL middellange termijn aangegeven dat met deze dienstregeling van twaalf treinen per uur tot in de periode 2025–2030 voldoende capaciteit wordt geboden. Ook dat heeft te maken met bijgestelde groeicijfers op het punt van de woningbouw in die regio. Ik heb wel met de regio gesproken en ook met de NS en ProRail. De brief daarover heeft de Kamer van mij ontvangen. We willen op korte termijn – dus niet over acht of negen maanden, maar voor de zomer – met alle partijen, ook met de regio, bij elkaar komen om te kijken naar eventuele stukken viersporigheid. Als dat aan de orde is, heb ik ook al aangegeven welk budget daarvoor eventueel beschikbaar zou zijn. Bij dat onderzoek waarbij alle partijen betrokken zijn, komt ook het voorstel van de NS nadrukkelijk op tafel.

De heer Klein vroeg of de overweg Bussum-Naarden niet beter te benutten is. Ik verwacht nog deze maand een plan van aanpak over het programma voor overwegen naar de Kamer te sturen. De eerste uitkomsten daarvan verwacht ik in de zomer. Dat valt onder het landelijk verbeterprogramma voor overwegen en de bijbehorende 200 miljoen. Als blijkt dat een overweg moet worden aangepakt, bekijken we de mogelijkheden daartoe in dat plan. Wat OV SAAL betreft, heb ik al aangegeven dat de daarin opgenomen 20 miljoen voor overwegen – daarbij zal nog wel cofinanciering moeten plaatsvinden door de regio – daarbinnen gereserveerd zal blijven bovenop het landelijke programma.

Mevrouw Kuiken vroeg of bij de behandeling van de Fyra ook de zogeheten «brainporttrein» Eindhoven-Breda-Antwerpen kan worden meegenomen. De mogelijkheid om Eindhoven aan te sluiten via de hsl, is een van de zoekrichtingen die worden meegenomen in de structurele oplossing voor de Fyra.

De heer Bashir vroeg op welke manier wij vaart kunnen maken met de aanleg van fietsenstallingen bij stations. In het MIRT is 211 miljoen beschikbaar voor nieuwe uitbreidingen van fietsenstallingen bij stations. Ik heb ProRail opdracht gegeven om dit programma uit te werken in nauw overleg met de betrokken gemeenten. Ik verwacht dat dit programma in het najaar van 2013 wordt opgeleverd. Gebeurt er dan helemaal niets? Jawel, het programma Ruimte voor de fiets loopt nog steeds, met een investering van 260 miljoen. Dat programma is gestart in 1999. Eind 2012 zijn 330.000 plaatsen gerealiseerd. Dit programma loopt nog door tot 2015.

De heer Bashir en mevrouw Dik-Faber vroegen op welke manier vaart wordt gezet achter de realisatie van de fietsvoorzieningen bij Amsterdam Centraal. Dat is volop in planstudie. Er wordt nu bekeken welke mogelijkheden er zijn om de stalling zo spoedig mogelijk te realiseren binnen het beschikbare budget. Er is een complexe situatie op en rondom Amsterdam Centraal. Samen met de regio wordt hier vaart achter gezet. Ik verwacht de concrete planning voor de zomer, samen met Amsterdam.

De voorzitter: Ik dank de staatssecretaris voor de beantwoording in eerste termijn. We gaan kort schorsen om iedereen de gelegenheid te geven om moties af te maken. Ik wijs de leden er wel op dat niet iedereen in de tweede termijn nog de volledige spreektijd heeft; sommigen zijn over hun budget heen gegaan. De spreektijd is met inbegrip van de moties. Houd daar dus rekening mee.

De vergadering wordt van 17.18 uur tot 17.25 uur geschorst.

De voorzitter: Ik heropen de vergadering. Gezien de tijd vraag ik mijn collega's om zich in de tweede termijn bondig te uiten en met name de moties in te dienen. Ik sta in de tweede termijn geen interrupties op elkaar meer toe. Ik moet helaas om 18.30 uur het voorzitterschap overdragen in verband met een externe verplichting. Ik wil de lijn kiezen dat tijdens de

termijn van de minister en de staatssecretaris uitsluitend interrupties mogelijk zijn over moties in de vorm van een toelichtende vraag door degene die de motie heeft ingediend. Dat is beperkt, maar gezien de tijd denk ik dat wij weinig andere keuze hebben. Verder ga ik de spreektijd in tweede termijn uiterst scherp bewaken.

De heer **Elias** (VVD): Voorzitter. Ik zal er zo snel mogelijk doorheen gaan. Ik dank de bewindslieden voor de uitgebreide beantwoording. De minister heeft in verband met de Wet Hof toegelicht dat voorfinancieren mogelijk is. Het is belangrijk dat dit hier naar voren is gebracht. De minister heeft gezegd de aanbestedingsmeevallers echt nodig te hebben. Ik doe het even in sneltreinvaart en telegramstijl. Alles afwegend vind ik dat standpunt te billijken. Ik wil er nog wel eens langer over nadenken, maar voor dit moment accepteer ik de keuze van de minister.

Er is een belangrijke toezegging gedaan over de N35. De fiftyfiftyverdeling voor het stuk Nijverdal-Wierden is akkoord. Dit betekent dat ik daarover geen motie hoef in te dienen.

Ten onrechte en een beetje kinderachtig werd ik ervan weerhouden om in de eerste termijn een motie in te dienen die in sterke mate ook op de Kamer zelf is gericht. De VVD-fractie vindt dat wij wat er is en wat er in het MIRT ligt, namelijk die 5,5 miljard per jaar voor de komende veertien jaar, wel moeten uitgeven. Ik vind dat wij dit expliciet moeten vastleggen. Wie daartegen is, moet zich ook maar daartegen uitspreken. Daarom dien ik de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat ook het Infrastructuurfonds niet aan bezuinigingen is ontkomen;

overwegende dat waar iedere 100 miljoen voor infrastructuur met 600 manjaren in de bouw correspondeert, investeringen in deze sector een belangrijke bijdrage leveren aan zowel economie als (behoud van) werkgelegenheid;

verzoekt de regering, voortvarend te starten met de uitvoering van de geplande projecten in het Infrastructuurfonds,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid Elias. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.
Zij krijgt nr. 54 (33 400-A).

De heer **Elias** (VVD): Wij hebben gesproken over een ander deel van de N35. Korte tijdshalve dien ik daarover een motie in, zonder die verder toe te lichten.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de N35 Wijthmen-Nijverdal een Europa-veiligheidsscore haalt van twee sterren, waar de doelstelling van de

regering is dat alle rijkswegen in 2020 aan de driesterrennorm van Europa voldoen;

constaterende dat de N35 Wijkmen-Nijverdal voldoet aan de criteria voor financiering uit het programma Meer veilig 3;

overwegende dat de regio bereid is om een rijk investering in de verbetering van de N35 Zwolle-Wijkmen te verdubbelen, tot een maximum 10 miljoen euro;

verzoekt de regering, om 5 miljoen euro van het budget voor Meer veilig 3 te reserveren voor verbetering van de verkeersveiligheid op de N35 Wijkmen-Nijverdal,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Elias en Kuiken. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund. Zij krijgt nr. 55 (33 400-A).

De heer **Elias** (VVD): Wij hebben over de A1 gesproken. Dit is buitengewoon belangrijk. Ook daarover dien ik een Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat:

- het kabinet heeft voorgesteld het project A1-zone te willen temporiseren met drie jaar (openstelling hele traject van 2023 naar 2026/2028);
- de regio bereid is voor een eerste fase van het project (Twello-Deventer en Deventer Oost-Rijssen) voor te financieren zodat de temporisering voor dit deel kan worden teruggedraaid;
- er een aanbod van de regio ligt van 100 miljoen euro (cofinanciering van 25%) en de voorfinanciering van 40 miljoen voor deze eerste fase van de bestuurlijke voorkeursvariant;
- dit voorfinancieringsvoorstel een gedeeltelijke versnelling mogelijk maakt waarbij de start van de eerste fase ruim voor 2020 kan plaatsvinden in plaats van 2024;
- de door de provincie opgestelde Maatschappelijke Kosten-Batenanalyse (MKBA) niet representatief is omdat het vrachtverkeer hierin niet is meegenomen;

overwegende dat:

- het project A1-zone door de regio is gestart vanwege het belang van dit project voor de gebiedsontwikkeling in deze regio;
- het hier een achterlandverbinding betreft die als goederencorridor van belang is voor geheel Nederland en die op basis van de Nationale Markt- en Capaciteitsanalyses (NMCA) in 2020 niet voldoet aan de reistijdstreefwaarde van het Rijk;

verzoekt de regering:

- via een spoedprocedure voor de bestuurlijke voorkeursvariant een MKBA op te stellen;
- deze geactualiseerde MKBA te betrekken in de nog voor het zomerreces te nemen voorkeursbeslissing;
- bij deze beslissing het aanbod van de regio te betrekken, waardoor de eerste fase van het project versneld kan worden aangelegd,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Elias en Kuiken. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund. Zij krijgt nr. 56 (33 400-A).

De heer **Elias** (VVD): Ik kijk even naar de klok.

De **voorzitter**: Ik denk dat u snel moet afronden, wil uw collega nog aan het woord komen.

De heer **Elias** (VVD): Nog één zin tot slot. Ik ben het zeer eens met de minister dat ook de processie van Echter ach over de A27 eens eindigt en dat wij nu echt aan de gang gaan met die weg.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Voorzitter. Wij dienen een motie in over het spoor. Wij hechten grote waarde aan de verbinding Heerlen-Aken. Wij stellen niet voor niets geld beschikbaar voor fase 1 om vervolgens fase 2 af te blazen door die 16 miljoen niet beschikbaar te stellen. Wel willen wij duidelijkheid over een aantal zaken. Die heb ik vastgelegd in een motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat met een intercityverbinding op het traject Eindhoven-Heerlen-Aken de kenniscentra rondom de Technische Universiteit Eindhoven (TU/e) en technisch universiteit van Aken (RWTH) beter met elkaar worden verbonden en dat hiervoor 23,8 miljoen beschikbaar is gesteld;

overwegende dat in dit verband met de regio is afgesproken om de verbetering van de verbinding fasegewijs aan te pakken en dat maximaal 18 miljoen extra benodigd is voor de infrastructuur tussen Heerlen en Herzogenrath in de zogenaamde tweede fase;

verzoekt de regering, om eerst sluitende afspraken te maken met de regio over de aanpak van de exploitatieverliezen voor de eerste fase, het zogenaamde voorloopbedrijf waarbij zonder infrastructurele investeringen een diesel-IC moet gaan rijden vanaf 2014;

verzoekt de regering voorts, om daarna afspraken te maken over de tweede fase met betrokken partijen (provincie Limburg, de Duitse overheid en vervoerders) over een geëlektrificeerde IC-verbinding en de daarvoor benodigde kosteneffectieve infrastructurele investeringen en de exploitatieverliezen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden De Boer en Kuiken. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund. Zij krijgt nr. 57 (33 400-A).

De heer **De Rouwe** (CDA): Voorzitter. Dank aan de minister en de staatssecretaris voor de beantwoording. Wij waren het niet op alle punten eens. Ik realiseer mij dat wij het eigenlijk wel met elkaar eens, maar dat zij ook gebonden zijn aan een tweetal fractievoorzitters. Nou ja, alle woorden zijn er al over geuit. Desalniettemin ga ik hen daarom steunen met de volgende zes moties.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat het kabinet voornemens is om bovenop de geplande bezuinigingen op infrastructuur 3.750 miljoen extra te bezuinigen;

constaterende dat deze extra bezuiniging niet zal bijdragen in het terugbrengen van het begrotingstekort;

constaterende dat deze extra bezuiniging gepaard gaat met duizenden werklozen;

overwegende dat dit zal leiden tot verminderde bereikbaarheid en grotere kans op files en ongunstig is voor de economie;

overwegende dat deze bezuiniging leidt tot een lager kwaliteitsniveau, meer verkeershinder en hogere onderhouds- of vervangingsuitgaven en een toename van verkeersslachtoffers op termijn;

verzoekt de regering om, gelet op de economische crisis en de hier genoemde constatering en overwegingen, af te zien van de onnodige en schadelijke bezuiniging van 3.750 miljoen euro en in plaats hiervan over te gaan tot uitvoering van de eerder afgesproken infraprojecten,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 58 (33 400-A).

Ik hoop dat uw volgende moties korter zijn, want anders redt u het niet.

De heer **De Rouwe** (CDA): Dan ga ik sneller praten.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat het kabinet actief is met de uitvoering van diverse fietssnelwegen;

constaterende dat fietsen in Nederland verder geoptimaliseerd moet worden;

overwegende dat fietsen niet alleen goed is voor de gezondheid, maar ook bijdraagt aan goede en schone verkeersoplossingen;

overwegende dat de snelfietsroute Houten-Bunnik bij de A12 onderbroken wordt door een loopbrug, terwijl hier een fietsbrug of -tunnel nodig is;

verzoekt de regering, om nadere uitwerkingen van fietssnelwegen in samenspraak met decentrale overheden verder te ondersteunen en de Kamer voor deze zomer te informeren over een oplossing van de snelfietsroute bij Houten en Bunnik,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 59 (33 400 A).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat:

- door het tegelijkertijd uitvoeren van de werkzaamheden met het knooppunt Joure synergievoordelen zijn te behalen;
- er het risico is dat de bestaande brug binnen afzienbare tijd moet worden vervangen en de kosten dan kunnen oplopen tot 35 miljoen;

constaterende dat:

- hernieuwde keuzes voor een aquaduct leiden tot hogere kosten met kapitaalvernietiging tot gevolg;
- de provincie in januari 2013 heeft aangeboden Skarster Rien risicodragend voor te financieren tot 2021 en dat hierover afspraken zijn gemaakt met de minister van I en M die vastgelegd zijn in een brief van de minister van augustus 2012;
- het werk aan Skarster Rien dit jaar nog in de markt kan worden gezet en dus goed is voor de bouwsector en werkzoekenden die expliciet worden meegenomen in dit project;

verzoekt de regering:

- terug te komen op het voornemen om Skarster Rien te schrappen en de kosten te dekken uit vrijkomende middelen van de brief-Dijsselbloem of het nog vrij besteedbare deel;
- samen met de provincie Fryslân te kijken welke extra synergievoordelen kunnen worden behaald door bestuurlijke samenwerking bij de aanleg van het knooppunt Joure met Skarster Rien,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 60 (33 400-A).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de Twentekanalen als achterlandverbinding essentieel zijn voor een duurzame bereikbaarheid van Twente en de Rotterdamse haven;

overwegende dat de Twentekanalen nog niet verruimd zijn tot een klasse Va en dat er sprake is van bovenmatig achterstallig onderhoud;

constaterende dat er nog een tekort van 6 miljoen bestaat voor de verruiming van de kanalen;

verzoekt de regering, zich maximaal in te spannen de dekking voor het tekort van 6 miljoen voor de verruiming van de Twentekanalen te vinden en hierbij ook te kijken naar de mogelijkheden die het Europese TEN-T-programma biedt;

verzoekt de regering, gedurende dit proces de voorbereiding voor het verruimen van de Twentekanalen voortvarend ter hand te nemen opdat direct kan worden begonnen met de verruiming zodra financiering is gevonden,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter: Deze motie is voorgesteld door het lid De Rouwe. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.
Zij krijgt nr. 61 (33 400-A).

Mevrouw **De Boer** (VVD): Aangezien ik een minuut spreektijd over heb en ik nog geen interruptie heb gepleegd, zou ik de heer De Rouwe een korte vraag willen stellen.

De voorzitter: Nee, daar kunnen we niet aan beginnen. Jammer.

De heer **De Rouwe** (CDA): Dat vind ik ook wel jammer, maar we hebben het zo vastgesteld. Ik heb nog twee moties.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat het Rijk en de regio in een «marsroute» bestuurlijke afspraken hebben gemaakt over een stap voor stap opwaarderen van de N35;

overwegende, dat de ambitie om de hele N35 op te waarderen tot een 2x2-doorstroomweg gehandhaafd moet blijven en dat uitstel of schrappen van onderdelen ongewenst is;

verzoekt de regering om in het bestuurlijk overleg met de regio de volgende afspraken te herbevestigen:

- het zonder vertraging opwaarderen van de N35 Zwolle-Wijthmen in 2014;
- het verbeteren van de verkeersveiligheid N35 Wijthmen-Nijverdal (pakket 10 miljoen waarvan 5 miljoen rijksbijdrage);
- het handhaven van de reservering van 80 miljoen voor het opwaarderen van de N35 Nijverdal-Wierden (waarvan 40 miljoen rijksbijdrage);

verzoekt de regering voorts om in overleg met de regio een oplossing te vinden voor de resterende financiële opgave om de «sobere variant» N35 Nijverdal-Wierden te kunnen uitvoeren, en eventuele aanbestedingsmeevallers te bestemmen voor ongelijkvloerse aansluitingen zonder stoplichten in Nijverdal,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter: Deze motie is voorgesteld door het lid De Rouwe. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.
Zij krijgt nr. 62 (33 400-A).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat met een intercityverbinding op het traject Eindhoven-Heerlen-Aken de kenniscentra rondom de Technische Universiteit Eindhoven (TU/e) en de Technische Universiteit Aken (RWTH) rechtstreeks met elkaar worden verbonden;

overwegende dat reeds 23,8 miljoen beschikbaar is voor de verbinding Heerlen-Aken en conform MIRT-afspraken maximaal 18 miljoen extra rijksbijdrage benodigd is;

verzoekt de regering om voor 1 juli 2013 sluitende afspraken te maken met de regio, de Duitse overheid en vervoerders over:

- de dekking van de exploitatieverliezen voor de eerste fase, het zogenaamde voorloopbedrijf, waarbij zonder infrastructurele investeringen een diesel-IC moet gaan rijden vanaf december 2013;
- de dekking van een IC-verbinding vanaf uiterlijk december 2016, en de daarvoor benodigde kosteneffectieve infrastructurele investeringen (elektrificatie en gedeeltelijke spoorverdubbeling) inclusief eventuele exploitatieverliezen op het Nederlandse deel;

verzoekt de regering voorts, daarvoor maximaal 18 miljoen beschikbaar te stellen en de kosten ten laste te laten komen van nog niet ingezette middelen uit de brief-Dijsselbloem of het nog niet bestede deel voor grensoverschrijdend spoor in het Infrastructuurfonds,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 63 (33 400-A).

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Voorzitter. Volgens mij zijn de toehoorders ondertussen de weg kwijt of het spoor bijster door het gegoochel met de cijfers: eraf, erbij, eraf, erbij. Hetzelfde geldt misschien wel voor de prioritering. Die lijkt helder, namelijk op basis van economisch rendement tenzij er een volledige willekeurige politieke wens is. Als je een hamer in handen hebt, ziet alles er uit als een spijker en als je een proces ingaat met een stuur in je handen, kom je uit op asfalt. Dat geldt in ieder geval voor de PvdA en de VVD. Jammer. D66 had graag geweten wat we er nu mee winnen voordat de bijl in de bomen gaat. Daarom de volgende twee moties over de A27.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat er een MKBA over de Ring Utrecht zal worden uitgevoerd om het maatschappelijke nut van de investeringen in kaart te brengen;

constaterende dat de besluitvorming over de Ring Utrecht wordt voortgezet, terwijl de MKBA nog niet is afgerond en er dus geen duidelijkheid is over het maatschappelijke nut van de Ring Utrecht;

verzoekt de regering, geen onomkeerbare stappen te nemen met betrekking tot de Ring Utrecht zolang de MKBA niet is afgerond,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Van Veldhoven, Van Tongeren, Dik-Faber en Ouwehand. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.
Zij krijgt nr. 64 (33 400-A).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat er een MKBA over de Ring Utrecht zal worden uitgevoerd om het maatschappelijke nut van de investeringen in kaart te brengen;

overwegende dat naast het voorkeursalternatief voor de A27 er een aantal andere alternatieven zijn, zoals een gefaseerde uitvoering of 2x6 binnen de Bak van Amelisweerd;

verzoekt de regering, de MKBA over de Ring Utrecht uit te breiden met genoemde alternatieven,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Van Veldhoven, Van Tongeren, Dik-Faber en Ouwehand. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.
Zij krijgt nr. 65 (33 400-A).

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Voorzitter. Aangezien de minister nog niet weet of de projecten die zij met de 300 miljoen na 2018 wil realiseren wel een knelpunt vormen in 2020 en gezien het grote belang dat D66 hecht aan een verdere ontwikkeling van de regio Eindhoven als slimste regio ter wereld, dien ik de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat in het voorgestelde bezuinigingspakket de A67 Leenderheide-Geldrop wordt geschrapt en de A58 Eindhoven-Tilburg wordt getemporiseerd;

overwegende dat de Brainport Eindhoven een van de belangrijkste economische regio's van Nederland is;

overwegende dat de A67 Leenderheide-Geldrop en de A58 Eindhoven-Tilburg de bereikbaarheid van de Brainport sterk verbeteren;

overwegende dat in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte is vastgelegd dat het Rijk de investeringen uit het Infrastructuurfonds prioriteert voor het versterken van de bereikbaarheid in stedelijke regio's rond main-, brain- en greenports;

overwegende dat de minister van Financiën, afhankelijk van de uitkomst van het overleg met sociale partners, een bedrag van 300 miljoen euro beschikbaar heeft gesteld als investeringspakket voor infrastructuur;

verzoekt de regering om, wanneer de middelen uit het investeringspakket beschikbaar komen, middels herschikking en herprioritering van projecten binnen dit pakket, hiervan 30 miljoen in te zetten voor het (versneld) aanleggen van de A58 en A67,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 66 (33 400-A).

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Voorzitter. Aangezien de minister in eerste instantie niet erg hoopvolle geluiden liet horen ten aanzien van de vorige motie, heb ik als alternatief nog de volgende motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat in het voorgestelde bezuinigingspakket de A67 Leenderheide-Geldrop wordt geschrapt en de A58 Eindhoven-Tilburg wordt getemporeerd;

overwegende dat de Brainport Eindhoven een van de belangrijkste economische regio's van Nederland is;

overwegende dat de A67 Leenderheide-Geldrop en de A58 Eindhoven-Tilburg de bereikbaarheid van de Brainport sterk verbeteren;

overwegende dat in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte is vastgelegd dat het Rijk de investeringen uit het Infrastructuurfonds prioriteert voor het versterken van de bereikbaarheid in stedelijke regio's rond main-, brain- en greenports;

sprekt uit dat de A67 Leenderheide-Geldrop en de A58 Eindhoven-Tilburg (versneld) aangelegd dienen te worden;

verzoekt de regering om te onderzoeken of en in welke mate deze projecten kunnen worden uitgevoerd, door de rijksbijdrage aan de verkeersruit Eindhoven-Helmond te temporeren, en de Kamer hierover voor de zomer 2013 te informeren

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter: Deze motie is voorgesteld door de leden Van Veldhoven en Kuiken. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund. Zij krijgt nr. 67 (33 400-A).

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Voorzitter. De vrije kruising bij Arnhem geeft letterlijk en figuurlijk bewegingsruimte in de regio. Ik dank de staatssecretaris dan ook heel hartelijk voor haar toezegging om nogmaals te kijken of dit project in overleg met de regio toch kan worden gerealiseerd. Verder hoop ik dat de minister in het beantwoorden van de motie die door de PvdA is ingediend over de ledverlichting wil overwegen of die nog technologie-neutraler kan worden ingevuld, zodat we niet nu een nieuwe technologie in de wet verankeren, waar we eigenlijk gewoon willen dat energiezuinigheid een aandachtspunt wordt bij het aanbesteden van infrastructuurprojecten.

De heer **De Graaf** (PVV): Voorzitter. Ik heb nog viereneenhalve minuut om een aantal moties in te dienen die gebaseerd zijn op het verkiezingsprogramma van de PVV. Dat dient daarmee ook als dekking, want het Centraal Planbureau heeft ons allen verteld dat het economische programma van de Partij voor de Vrijheid het allerbeste is voor Nederland om weer uit de crisis te geraken. Dit overleg gaat namelijk helemaal niet over infrastructuur maar over de economie en ook over de economie van de toekomst van Nederland.

Het gaat om de fundamentele keuzes die moeten worden gemaakt. Stimuleren wij de economie door het transport op de weg de ruimte te geven of doen wij dit door iedereen de trein in te duwen? De beide bewindspersonen zijn duidelijk geweest. Als het om de weg gaat, moeten wij de structuurvisie heroverwegen en daar opnieuw naar kijken. Dus als het om wegen gaat, kunnen wij de structuurvisie niet invullen. Als het om spoor gaat, wordt er gezegd: «misschien ietsje later, maar wij komen er wel uit». Conclusie: het spoor heeft gewonnen in deze bezuinigingsronde. De VVD heeft weer een hoop toegegeven in het verhaal. Dus houdt de VVD van het liberale voertuig bij uitstek: de auto? Nee, is de conclusie. De VVD wil ook de mensen de trein in hebben.

Dan nog een korte reactie op de inbreng van de Partij van de Arbeid.

De **voorzitter**: Wilt u uw tijd niet voor uw moties gebruiken? U hebt vier en een halve minuut.

De heer **De Graaf** (PVV): Ik kijk even op de klok: dat ga ik prima redden, want ik heb korte moties.

Nu nog even over Eindhoven. Dat is een integrale aanpak en het gaat dus niet om een keuze voor de A58 of de ruit. Nee, beide moeten worden uitgevoerd. Als je een brainport ziet als een economische motor, zoals de Partij van de Arbeid en wij doen, moet je daar goed voor zorgen en niet half.

Intussen zijn wij zeven uur verder, dus ik begin maar met de moties.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

verzoekt de regering, het niet indexeren van de gelden uit het Infrastructuurfonds ongedaan te maken,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid De Graaf. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund. Zij krijgt nr. 68 (33 400-A).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat het kapot belasten van de economie reeds begonnen is onder de «Kunduzcoalitie»;

overwegende dat deze lastenverzwaringen zijn opgelegd onder druk van de Brusselse 3%-norm;

overwegende dat deze lastenverzwaringen onnodig zijn;

verzoekt de regering, de bezuinigingen en lastenverzwaringen van de «Kunduzcoalitie» op infrastructuur terug te draaien,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter: Deze motie is voorgesteld door het lid De Graaf. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund. Zij krijgt nr. 69 (33 400-A).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat een intercityverbinding tussen Heerlen en Aken van groot belang is voor de economische ontwikkeling van Zuid-Limburg en in het bijzonder de krimpregio Parkstad Limburg;

overwegende dat er een aantal aanpassingen moet plaatsvinden aan het spoor om een intercity mogelijk te maken;

overwegende dat daarvoor een rijksbijdrage van 18 miljoen euro benodigd is;

verzoekt de regering, de genoemde bijdrage te leveren vanuit de reservering opheffing belemmeringen grensoverschrijdend vervoer,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter: Deze motie is voorgesteld door de leden De Graaf en Wilders. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund. Zij krijgt nr. 70 (33 400-A).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de Ruit Eindhoven een onderdeel is van de integrale aanpak van de verkeersproblematiek rond de (Brainport) Eindhoven;

overwegende dat bij een integrale aanpak niet gekozen dient te worden tussen projecten die onderdeel zijn van een integrale aanpak;

overwegende dat met het vervolmaken van de Ruit Eindhoven in de meeste scenario's blijkt dat de Kennedylaan in Eindhoven wordt ontlast;

verzoekt de regering, de Ruit Eindhoven zonder vertraging aan te laten leggen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid De Graaf. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.
Zij krijgt nr. 71 (33 400-A).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

verzoekt de regering, onverkort en zonder vertraging door te gaan met de projecten op de A1/A6/A9 rond Schiphol/Amsterdam/Almere,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid De Graaf. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.
Zij krijgt nr. 72 (33 400-A).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

verzoekt de regering, onverkort en zonder vertraging door te gaan met de projecten op en rond knooppunt Hoevelaken,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid De Graaf. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.
Zij krijgt nr. 73 (33 400-A).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

verzoekt de regering, onverkort en zonder vertraging door te gaan met de projecten op het «karrespoor van Twente», de A35,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid De Graaf. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.
Zij krijgt nr. 74 (33 400-A).

Mijnheer De Graaf, u bent door uw tijd heen. Het spijt mij.
Het woord is aan mevrouw Kuiken, namens de fractie van de PvdA.

Mevrouw **Kuiken** (PvdA): Voorzitter. Tijden van crisis en bezuinigingen vragen hier en daar om ingewikkelde maatregelen. Dan is het logisch dat je die over alle portefeuilles verdeelt, dus ook over infra. Uiteraard zoek je

dan zo veel mogelijk ruimte om ervoor te zorgen dat je de werkgelegenheid blijft aanjagen en de bereikbaarheid niet in het geding komt. Ik kan mij dan ook op hoofdlijnen vinden in de voorstellen van de minister en de staatssecretaris. Op één punt ben ik nog steeds niet overtuigd. Dit betreft de keuze ruit versus de A58 dan wel de A67. Ik ben er niet van overtuigd dat het de andere kant op zou moeten. Daarom heb ik samen met mevrouw Van Veldhoven van D66 een motie ingediend opdat wij daarover een goed oordeel kunnen vellen. Ik zal niet zelf een motie indienen.

Ik dank de minister voor haar toezegging over ledverlichting. Ik sluit mij aan bij de oproep van D66 dat wij led niet in beton moeten gieten. Op het moment dat er een nieuwe innovatie komt, zou die het moeten zijn. Ik zal dan ook geen motie indienen, maar ik zou wel graag een briefje willen waarin de minister schrijft hoe zij dit precies zal doen voor toekomstige tunneltracés en tracés die nu nog in ontwikkeling zijn, en op welke wijze wordt beoordeeld wat het duurzaamste alternatief is.

Ik dank de staatssecretaris voor haar toezegging over de «brainport-expres», zoals ik het maar noem. Het toont aan hoe belangrijk die regio voor ons is, dat ook in het onderzoek naar de hsl deze mogelijkheid nadrukkelijk wordt meegenomen. Het is dus niet noodzakelijk om daarover een motie in te dienen.

Blijft van mijn kant een motie over die ik samen met de heer Elias indien. Die luidt als volgt.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat:

- in het regeerakkoord nadrukkelijk wordt ingezet op publiek-private samenwerking m.b.t. investeringen in infrastructuur;
- het kabinet aanstuurt op het toepassen van integrale gebiedsontwikkeling;

overwegende dat:

- het project Gebiedsontwikkeling Oostelijke Langstraat (GOL) in de regio Den Bosch-Waalwijk een voorbeeldproject is van integrale gebiedsontwikkeling, waarin twintig partijen samenwerken om de rijksweg A59 en omgeving van een kwaliteitsimpuls te voorzien;
- de investeringen van de betrokken partijen op lange termijn zouden zorgen voor een besparing voor het Rijk in onderhoud en vervanging van onderdelen van de A59, en het Rijk evident voordeel zouden opleveren;

verzoekt de regering, de Kamer uiterlijk 15 juni aanstaande te informeren of het mogelijk is het project GOL een pilotstatus toe te kennen, waardoor het project een voorbeeld kan vormen voor publiek-private samenwerking bij infraprojecten elders in Nederland,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter: Deze motie is voorgesteld door de leden Kuiken en Elias. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund. Zij krijgt nr. 76 (33 400-A).

Mevrouw **Kuiken** (PvdA): Voorzitter. Tot slot de A27. Het is helder dat de variant van twee keer zes niet haalbaar is. Veiligheid is geen keuze, maar een voorwaarde bij de aanleg van snelwegen dan wel de verbreding van

snelwegen in Nederland. Wij zijn nu op het punt dat de variant van twee keer zeven de voorkeursvariant is. Op basis daarvan wordt een MKBA uitgevoerd. Na een positieve MKBA kan de besluitvorming worden afgerond. Zoals ik al zei, ik had het graag anders gezien, maar verkeersveiligheid is voor de Partij van de Arbeid ontzettend belangrijk. Om die reden vind ik het terecht dat de variant van twee keer zeven nu als voorkeursvariant voorligt. Ik kan me voorstellen dat dit nog veel discussie oplevert, dat mijn e-mailbox nog veel vragen zal bevatten en dat veel mensen boos op mij zullen zijn. De 450 e-mails die mij inmiddels hebben bereikt, zal ik naar eer en geweten zo goed mogelijk beantwoorden. Dat geldt ook voor de overige e-mails die mij resten. Dit is altijd een belang dat wij met zijn allen afwegen. Het gaat over bereikbaarheid en over ruimte en natuur, maar verkeersveiligheid is daarbij ook een belangrijk aspect. Die afweging heb ik gemaakt.

De heer **Klein** (50PLUS): Voorzitter. Ik dank de staatssecretaris en de minister voor de beantwoording van de vragen. Er resten mij nog twee zaken. De eerste heeft betrekking op Hoevelaken. In de schriftelijke beantwoording staat dat de op- en afrit vanuit Amsterdam-Zwolle in de planrealisatie wegverbreding A28 niet zal worden opengesteld. Doordat temporisering heeft plaatsgevonden, betekent dit dat de afsluiting nu nog langer zal duren, namelijk zo'n zeven jaar. Daarom leg ik de volgende motie aan u voor.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat in het MIRT de aanpak van het verkeersknooppunt Hoevelaken A1-A28 hoog scoort in de urgentie van op te lossen verkeersknelpunten vanwege de aanhoudende filevorming;

overwegende dat de regering het knooppunt aanmerkt als de draaischijf van Nederland;

overwegende dat goede doorstroming van belang is voor de economische ontwikkeling;

verzoekt de regering om de aanpak van het verkeersknooppunt Hoevelaken niet te temporiseren en dekking te vinden in de optredende vertraging en uitstel van de overige MIRT-projecten en voordeel te halen uit marktconsultatie en aanbesteding voor de aanpak van het verkeersknooppunt Hoevelaken,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid Klein. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund. Zij krijgt nr. 77 (33 400-A).

De heer **Klein** (50PLUS): Het verschil met de PVV-motie is dat wij uiteraard wel kiezen voor een dekking. Mijn tweede motie luidt als volgt.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat er veel maatschappelijke initiatieven worden opgesteld als alternatief voor door de minister van I en M voorgenomen projecten;

overwegende dat de code Maatschappelijke participatie een goede basis vormt voor overleg met burgers;

overwegende dat in de afweging tussen diverse alternatieven voor projecten goede objectieve, cijfermatige onderbouwing, zowel verkeerskundig, geluidstechnisch als financieel, noodzakelijk is;

overwegende dat het bepalen of een alternatief initiatief kansrijk is door de verantwoordelijke bestuurder wordt gedaan;

constaterende dat in de beoordeling van de oplossingsrichtingen veel wisselende cijfermatige onderbouwingen gedurende de vaak meerjarige voorbereidingsperiode het gevolg zijn;

verzoekt de regering om te komen tot een nadere uitwerking van de code Maatschappelijke participatie, om onafhankelijk onderzoek van alternatieven mogelijk te houden, ook als de verantwoordelijke bestuurder een besluit genomen heeft en dit alternatief niet verder in het planproces wil betrekken, tot het project aanbesteed is,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid Klein. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund. Zij krijgt nr. 78 (33 400-A).

De heer **Bashir** (SP): Voorzitter. Ik dien vier moties in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de regering bij de bezuinigingen op het Infrastructuurfonds een verdeelsleutel heeft gehanteerd tussen wegen, spoor en vaarwegen;

constaterende dat de regering een «investeringspakket» voor 2014 beschikbaar heeft van 300 miljoen;

verzoekt de regering om uit het «investeringspakket» van 300 miljoen ook geld voor het spoor en vaarwegen beschikbaar te stellen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid Bashir. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund. Zij krijgt nr. 79 (33 400-A).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat een intercityverbinding op het traject Eindhoven-Heerlen-Aken veel voordeel biedt voor bereikbaarheid, kennisuitwisseling en economische ontwikkeling;

constaterende dat de provincie Limburg bereid is om geld beschikbaar te stellen voor de infraverbetering voor de ic-verbinding Heerlen-Aken;

verzoekt de regering, vaart te zetten achter de realisatie van Eindhoven-Heerlen-Aken en hiervoor de benodigde financiering beschikbaar te stellen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter: Deze motie is voorgesteld door het lid Bashir. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.
Zij krijgt nr. 80 (33 400-A).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

verzoekt de regering om de ruit om Eindhoven (Helmond-Eindhoven) te schrappen en in plaats hiervan te kiezen voor no-regretmaatregelen op de A67 of het niet-temporiseren van de aanpak A58,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter: Deze motie is voorgesteld door het lid Bashir. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.
Zij krijgt nr. 81 (33 400-A).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

spreekt uit dat het gebied Amelisweerd niet mag worden aangepast;

verzoekt de regering om af te zien van het verbreden van de A27 naar 2x7 rijstroken,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter: Deze motie is voorgesteld door de leden Bashir en Van Tongeren. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.
Zij krijgt nr. 82 (33 400-A).

De heer **Bashir** (SP): Hoeveel uur heb ik nog de tijd, voorzitter?

De voorzitter: U bent keurig binnen uw spreektijden gebleven, complimenten daarvoor.

De heer **Bashir** (SP): Ik heb namelijk nog een aantal vragen.

De voorzitter: Dat mag. Ik had dit niet moeten zeggen.

De heer **Bashir** (SP): Ik had een vraag gesteld over de spoorwegovergang bij Castricum en Heiloo. Het is mij bekend dat er nu kan worden gekozen uit meerdere varianten. Dit is echt een groot probleem, ook qua financiering. Het gaat om veel geld, voor kleine gemeenten die dit niet kunnen betalen. Ik heb hierover Kamervragen gesteld. De vorige portefeuillehouder had toegezegd om met de provincie in overleg te gaan voor financiering. Ik vroeg hoe het met dit financieringsprobleem staat; dit is namelijk echt een probleem.

Tot slot mijn vraag over fietsenstallingen. Dit probleem speelt al sinds 1999. Nog steeds hebben vele stations in Nederland te maken met problemen met het stallen van fietsen. Ik hoor graag een datum van de staatssecretaris. Wanneer zullen we bijvoorbeeld op Amsterdam Centraal onze fiets op een nette manier kwijt kunnen? Nu leg je je fiets namelijk ergens neer, maar daarbovenop komt nog een fiets, en nog een, en nog een en uiteindelijk heb je een hijskraan nodig om bij je eigen fiets te komen. Ik vraag de staatssecretaris om ons het vooruitzicht te geven dat wij snel een plekje voor onze fiets zullen kunnen vinden.

Mevrouw **Ouwehand** (PvdD): Voorzitter. Dit is een uniek moment, dus ik ga meteen mijn eerste motie voorlezen.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat in de grote steden problemen ondervonden worden met het stallen van fietsen;

overwegende dat het niet wenselijk is dat reizigers door problemen met fietsparkeren voor een ander vervoermiddel zullen kiezen;

verzoekt de regering, in overleg te gaan met de grote steden, NS en ProRail over het terugdringen van problemen rond fietsparkeren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Ouwehand en De Rouwe. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund. Zij krijgt nr. 83 (33 400-A).

Mevrouw **Ouwehand** (PvdD): Verder een ander relatief uniek moment, maar in de negatiefste betekenis van het woord. De minister staat op het punt om het sprookjesbos van Carice van Houten om te kappen. Ik heb het over Amelisweerd. Dat de minister dit eigenhandig de nek wil omdraaien, is niet per se vervelend omdat Carice van Houten daar is opgegroeid en daar waardevolle herinneringen aan heeft, maar omdat dit staat voor het afpakken van de beleving van al die kinderen. Ik heb de minister daarop gewezen. Ik heb haar niet één opmerking horen maken over de inspanningen van de kinderen die Amelisweerd willen behouden, of over de handtekeningen die ik de minister heb aangeboden. De minister is ook niet serieus ingegaan op mijn vragen over die 80 km-zone. Dat stemt zeer droevig.

Ik heb nog één motie. We moeten concluderen dat het in ieder geval vandaag niet goed lijkt te komen met Amelisweerd, tenzij de minister nog bereid is om serieus te kijken naar alle argumenten.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

van mening dat verdere aantasting van Amelisweerd voorkomen moet worden;

verzoekt de regering, de instelling van een ruime 80 km-zone onderdeel te maken van de aanpassing van de A27 zodat de veiligheidssituatie op orde blijft zonder verbreding van de weg,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid Ouwehand. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.
Zij krijgt nr. 84 (33 400-A).

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie): Voorzitter.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

verzoekt de regering, bij elk MIRT-project standaard budget beschikbaar te stellen aan initiatiefnemers voor het uitwerken en doorrekenen van ten minste één serieus burgeralternatief zodat het volwaardig meegenomen kan worden in de besluitvorming,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Dik-Faber en Van Veldhoven. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.
Zij krijgt nr. 85 (33 400-A).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat Portway 2012 de fileknelpunten en de leefbaarheidsknelpunten beter oplost dan de A13/A16;

verzoekt de regering, conform de nieuwe code Maatschappelijke participatie burgeralternatief Portway 2012 en de daarin opgenomen quick win spitsstrook A20 gelijkwaardig uit te werken en door te rekenen met de A13/16 en de Kamer hierover voor het najaarsoverleg MIRT te informeren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Dik-Faber en Van Veldhoven. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.
Zij krijgt nr. 86 (33 400-A).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

verzoekt de regering tot 2028 op de wegenprojecten rond de vier grote steden 10% te bezuinigen door versoering van de toe te voegen infrastructuurcapaciteit en dit budget beschikbaar te stellen voor realisatie of versnelling van de volgende projecten:

- N50 Kampen-Kampen-Zuid;
- N23 tweede kraal (Hoorn-Enkhuizen en Roggebot);
- N35 Nijverdal-Wierden ongelijkvloers;
- A1 Aansluiting Hoevelaken;
- A67 Leenderheide-Geldrop en no-regretpakket;
- A58 St. Annabosch-Galder en Eindhoven-Tilburg,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid Dik-Faber. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.
Zij krijgt nr. 87 (33 400-A).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

verzoekt de regering, de voorstellen voor voorfinanciering voor de A7 Zuidelijke Ringweg Groningen en het aquaduct Skarster Rien in de A6 van de provincies Groningen en Fryslân over te nemen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid Dik-Faber. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.
Zij krijgt nr. 88 (33 400-A).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat die Noordelijke Randweg Utrecht wordt uitgesteld tot 2026–2028;

overwegende dat dit tot grote knelpunten leidt tijdens de aanpak van de A27 bij Amelisweerd;

verzoekt de regering, de Noordelijke Randweg Utrecht te realiseren voorafgaande aan de aanpak van de A27 bij Amelisweerd,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid Dik-Faber. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.
Zij krijgt nr. 89 (33 400-A).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat station Zoetermeer Bleizo een paar duizend reizigers per dag zal trekken en besluitvorming al meer dan vijf jaar uitblijft, terwijl nieuwbouwwoningen en aansluitende Randstadrail al zijn gerealiseerd en budget beschikbaar is binnen het programmabudget kleine stations;

verzoekt de regering, voor 1 juli 2013 te besluiten tot realisatie van station Zoetermeer Bleizo,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid Dik-Faber. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund. Zij krijgt nr. 90 (33 400-A).

Ik kijk even naar de stand. De topscorer in de Eredivisie kan hier nog wat van leren, want in het afgelopen halfuur was er ongeveer één motie per minuut. Ik hoop dat de minister en de staatssecretaris dit een klein beetje hebben kunnen bijbenen en dat zij meteen kunnen beginnen met hun beantwoording.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik heb nog niet alle moties ontvangen, maar als ik alvast begin met antwoorden, komt de rest in de tussentijd wel binnen.

In de motie-Elias op stuk nr. 54 wordt de regering verzocht om voortvarend te starten met de uitvoering van de geplande projecten in het infrastructuurfonds. Ik kan deze motie ondersteunen. Projecten die ik na het doorvoeren van bezuinigingen in de planning heb staan, zal ik voortvarend voortzetten. Ik heb er ook voor gekozen om projecten in de realisatie te ontzien. Tot slot heb ik in de voorgestelde programmering een tijdelijke en beheerste overprogrammering opgenomen om ervoor zorg te dragen dat de voor de aanleg gealloceerde middelen ondanks de vertragingen worden besteed. Hoe eerder ik aan de slag kan gaan na afhandeling van het debat met de Kamer, hoe beter. Ik ben bijvoorbeeld voornemens om zo snel mogelijk vervolgstappen te zetten bij de Blankenburgertunnel, A13, A16, de doortrekking van de A15 en de A27. De motie-Elias/Kuiken op stuk nr. 55 verzoekt de regering om 5 miljoen van het budget voor Meer Veilig te reserveren voor de verbetering van de verkeersveiligheid op de N35. Ik laat het oordeel over deze motie aan de Kamer. De verkeersveiligheidsmaatregelen voor dit deel zullen worden ingediend bij het programma Meer Veilig 3. Ik heb al eerder aangegeven dat dit is bedoeld voor alles in den lande. Daarvoor is 40 miljoen euro beschikbaar. De knelpunten worden op dit moment geïnventariseerd. Als je besluit om 5 miljoen euro uit Meer Veilig 3 specifiek te reserveren voor de knelpunten op de N35, heeft dit tot gevolg dat er voor de rest een kleinere pot beschikbaar is en dat er niet een volledige landelijke afweging wordt gemaakt. Ik wacht het oordeel van de Kamer over deze motie af. In de motie-Elias/Kuiken op stuk nr. 56 wordt de regering verzocht om via een speedprocedure voor de bestuurlijke voorkeursvariant een MKBA op te stellen, deze geactualiseerde MKBA te betrekken in de nog voor het zomerreces te nemen voorkeursbeslissing en om bij deze beslissing het aanbod van de regio te betrekken, waardoor de eerste fase van het project versneld kan worden aangelegd. Ik kan de MKBA voor de zomer klaar hebben, maar een voorkeursbeslissing niet. Dus mag ik de motie lezen als een verzoek om de MKBA voor de zomer af te hebben? Ik moet na de MKBA namelijk de keuze voor de contractvorm bepalen. Dat is dan een DB- of een DBFM-constructie. Dat bepaalt uiteindelijk de hoogte van de voorfinancieringskosten. Daarmee is het een belangrijk onderdeel van het

voorkeursbesluit. Ik kan dat pas na de zomer nemen. Ik kan dus akkoord gaan met het eerste deel van het gevraagde. Het tweede deel wil ik zo snel mogelijk na het zomerreces doen.

De **voorzitter**: Dan zou mijn suggestie zijn dat de heer Elias en mevrouw Kuiken deze motie eventueel nog wat aanpassen daarop. Als zij dat willen.

De heer **Elias** (VVD): De minister heeft uitgelegd hoe zij deze motie leest. Wij kunnen ons daarin vinden. Daarmee is de uitleg helder.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Dan moet de Kamer zelf bepalen of zij de motie overneemt. Hoe heet dat? Voorzitter, wat zijn ook alweer alle mogelijkheden?

De **voorzitter**: U kunt kiezen tussen «oordeel Kamer» en «ondersteuning beleid», denk ik.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Dan is het oordeel aan de Kamer.

In de motie-De Rouwe op stuk nr. 58 wordt de regering verzocht om, gelet op de economische crisis, af te zien van de bezuiniging van 3750 miljoen euro en in plaats hiervan over te gaan tot uitvoering van de eerder afgesproken infraprojecten. Ik had al begrepen dat hij met iets dergelijks zou komen. Ik hoopte dat er meteen een dekking aan vast zou zitten, een uitleg waar hij het geld vandaan haalde, maar die zit er helaas niet bij. Ik moet deze motie dus ontraden.

De heer **De Rouwe** (CDA): Dit klopt niet.

De **voorzitter**: Is er een vraag van de heer De Rouwe?

De heer **De Rouwe** (CDA): Een toelichting. Wat wij voorstellen ...

De **voorzitter**: Nee. Even een punt van orde. Ik heb gezegd dat in de tweede termijn van de minister en de staatssecretaris de indiener van de motie een verduidelijkende vraag mag stellen. Daar is de heer De Rouwe neem ik aan nu mee bezig?

De heer **De Rouwe** (CDA): Zeker weten, voorzitter. Het gaat erom dat wij niet akkoord zijn met de deal van de VVD en de PvdA om een kwart miljard per jaar te bezuinigen. Wij vragen de Kamer om dat terug te draaien. Hoe kan de minister dan oordelen dat er geen dekking voor is?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik lees voor wat er staat: verzoekt de regering om gelet op de economische crisis en de hier genoemde constatering en overwegingen af te zien van de onnodige en schadelijke bezuinigingen van 3750 miljoen euro. Dat betekent dat er een gat in de rijksbegroting komt van 250 miljoen per jaar. Dat zal toch ergens uit gedekt moeten worden.

De heer **De Rouwe** (CDA): Nee. Maar ik wil de motie gerust zo wijzigen dat de minister die snapt. Wij stellen voor dat we niet overgaan tot de gekke kasschuif vanuit het Infrafonds naar andere projecten zoals is voorgesteld door de VVD en de PvdA. Wij stellen voor dat dit geld gewoon beschikbaar blijft en dus niet naar andere projecten gaat maar ingezet moet worden zoals afgesproken. Daarmee schiet ik geen gat in de begroting; ik bepleit juist om het zo te laten en het geld dus niet beschikbaar te hebben voor andere projecten.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Er zou iets bij moeten staan in de trant van: en niet 250 miljoen voor een sociale invulling, met betrekking tot de WW en dergelijke, waar het nu voor is bedoeld. Als minister van Infrastructuur en Milieu kan ik niet het budget van mijn collega van Sociale Zaken aantasten. Wat dat betreft moet ik de motie ontraden. Immers, tussen VVD en PvdA is gewoon afgesproken dat dat budget overgaat van de ene portefeuille naar de andere. Meer kan ik daar niet over zeggen.

De **voorzitter**: Mijn suggestie aan de heer De Rouwe zou zijn om de motie in ieder geval op dit punt nog wat te verduidelijken. Het lijkt mij een goede toevoeging.

De minister vervolgt haar betoog.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik kan natuurlijk «oordeel Kamer» zeggen, maar dan weet de heer De Rouwe ook wat de meerderheden in de Kamer zijn.

Voorzitter. De motie ...

De heer **Elias** (VVD): Excuus, ik heb een verduidelijkende vraag. Is het oordeel nu aan de Kamer of ontraadt de minister deze motie?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Laat ik helder zijn. Ik moet deze motie ontraden. Het gaat gewoon om afspraken tussen de verschillende partijen. Ik kan niet anders dan deze motie op dat punt te ontraden. Als ik alleen maar vanuit mijn eigen perspectief kijk, is het prettig als dit geld terug zou komen, maar ik ben ook verantwoordelijk voor het totaal van het kabinet. Ik moet dus voor het totale kabinet deze motie ontraden. Wat de Kamer er vervolgens mee doet, is aan de Kamer. Voorzitter. In de motie-De Rouwe/Ouwehand op stuk nr. 59 wordt de regering verzocht om nadere uitwerkingen van fietssnelwegen in samenspraak met decentrale overheden verder te ondersteunen en de Kamer voor deze zomer te informeren over een oplossing van de snelfietsroute bij Houten/Bunnik. Ik ben de heer De Rouwe ook nog het antwoord schuldig op een vraag hierover. Een fietsbrug of fietstunnel kan inderdaad voor kwaliteitsverbetering zorgen. We hebben 1,35 miljoen euro gegeven aan Houten/Bunnik als stimuleringsbudget voor deze route. De uitvoering van de route blijft een regionale verantwoordelijkheid. De BRU kan bijvoorbeeld ook haar BDU-budget inzetten om de ontbrekende financiering te verzorgen. Ik ontraad deze motie, want ik heb dus al 1,35 miljoen euro gegeven. Ik denk dat het een besluit van de BRU zelf is om de fietsroute anders aan te leggen en het is dus ook aan de BRU om de ontbrekende financiering te realiseren.

In de motie-De Rouwe/Van Veldhoven op stuk nr. 60 wordt de regering verzocht om terug te komen op het voornemen om Skarster Rien te schrappen en de kosten te dekken uit de vrijkomende middelen brief-Dijsselbloem en om samen met de provincie Fryslân te kijken welke extra synergievoordelen kunnen worden behaald door bestuurlijke samenwerking op de aanleg van het knooppunt Joure met Skarster Rien. Ik moet deze motie ontraden. De reden daarvoor is dat dit project geen bereikbaarheidskernpunt is en ik wel ruim 6 miljard moet bezuinigen. Ik heb dus geen budget beschikbaar voor het gevraagde in deze motie. Daarom ontraad ik haar.

In de motie-De Rouwe op stuk nr. 61 wordt de regering verzocht, zich maximaal in te spannen om dekking voor het tekort van 6 miljoen voor de verruiming van de Twentekanalen te vinden en om hierbij ook te kijken naar de mogelijkheden die het Europese TEN-T programma biedt. Ook wordt de regering verzocht om gedurende dit proces de voorbereiding voor het verruimen van de Twentekanalen voortvarend ter hand te nemen opdat direct kan worden begonnen met de verruiming zodra financiering

is gevonden. Volgens mij heb ik dit zojuist allemaal toegezegd in het debat. Je zou dus kunnen zeggen dat deze motie ondersteuning van beleid is, maar de leden kennen mijn methodiek: als ik iets al heb toegezegd, zeg ik altijd dat de motie overbodig is, zodat we wat minder moties hebben om op te administreren. Maar de heer De Rouwe moet dus wel blij zijn, want ik ga het gevraagde gewoon doen.

De **voorzitter**: De heer De Rouwe lijkt een vraag te hebben, maar het antwoord leek mij toch heel duidelijk.

De heer **De Rouwe** (CDA): Dat klopt. Ik ben het er dan ook mee eens, dus ik trek mijn motie in.

De **voorzitter**: Aangezien de motie-De Rouwe (33 400-A, nr. 61) is ingetrokken, maakt zij geen onderwerp van beraadslaging meer uit.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: In de motie-De Rouwe op stuk nr. 62 wordt de regering verzocht om in overleg met de regio een oplossing te vinden voor de resterende financiële opgaven om de «sobere variant» N35 Nijverdal-Wierden te kunnen uitvoeren en om eventuele aanbestedingsmeevallers te bestemmen voor de ongelijkvloerse aansluitingen zonder stoplichten in Nijverdal. Deze motie moet ik echt ontraden. Het inzetten van aanbestedingsmeevallers gaat immers in tegen het financiële principe, zoals ik eerder al heb gezegd.

Dan kom ik op de motie van mevrouw Van Veldhoven, mevrouw Van Tongeren, mevrouw Dik-Faber en mevrouw Ouwehand op stuk nr. 64, over een MKBA met betrekking tot de Ring Utrecht. De indiensters verzoeken de regering, geen onomkeerbare stappen te zetten met betrekking tot de Ring Utrecht zolang de MKBA niet is afgerond. Ik ontraad deze motie omdat het voorkeursbesluit al genomen is. Op basis van het rapport-Schoof wordt een en ander wederom met de regio afgestemd. Ik ga niet wachten op de MKBA. Het project gaat gewoon door. Daarna volgen nog verschillende andere fasen.

In hun motie op stuk nr. 65 vragen mevrouw Van Veldhoven, mevrouw Van Tongeren, mevrouw Dik-Faber en mevrouw Ouwehand om de MKBA over de Ring Utrecht uit te breiden met een aantal alternatieven, namelijk het voorkeursalternatief voor de A27, een gefaseerde uitvoering of 2x6 binnen de bak van Amelisweerd. Ik ontraad deze motie. Ik sprak in mijn betoog al over alle onderzoeken die inmiddels zijn gedaan. Het definitieve voorkeursbesluit is, denk ik, nogmaals bekrachtigd door de commissie-Schoof. 2x7 buiten de bak wordt de variant. Wij gaan niet weer nieuwe varianten in een MKBA meennemen. Dat leidt alleen maar tot onderzoeken en nieuwe hoop dat er uiteindelijk toch een andere variant uitrolt die gewoon niet waargemaakt kan worden.

Mevrouw Van Veldhoven en de heer De Rouwe verzoeken de regering op stuk nr. 66 om wanneer de middelen uit het investeringspakket beschikbaar komen, middels herschikking en herprioritering van projecten binnen dit pakket, hiervan 30 miljoen euro in te zetten voor het (versneld) aanleggen van de A58 en A67. Ik wil deze motie ontraden, niet omdat we t.z.t. na 2018 niet naar deze projecten zullen kijken, maar omdat ik niet op voorhand de vrije ruimte daarvoor wil gebruiken. Ik wil eerst het NMCA-onderzoek afwachten om te bezien waar het geld het hardste nodig is.

Ik kom op de motie van mevrouw Van Veldhoven en mevrouw Kuiken op stuk nr. 67 over de A67 Leenderheide-Geldrop en de A58 Eindhoven-Tilburg. Hierin wordt de regering verzocht om te onderzoeken of en in welke mate deze projecten kunnen worden uitgevoerd door de rijksbijdrage aan de verkeersruit Eindhoven-Helmond te temporiseren, en de Kamer hierover voor de zomer 2013 te informeren. Het zal u niet verbazen dat ik ook deze motie ontraad. Ik heb met de regio overlegd. Dit is de

voorkeur die men heeft. Ik heb al eerder aangegeven dat ik de projecten niet wil stilleggen. De A58 komt eraan, het duurt alleen ietsje langer. Uiteindelijk zullen alle projecten worden gerealiseerd.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): De minister ontraad de motie omdat zij in overleg is met de regio.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Nee, ik heb overlegd.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): U hebt overlegd?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ja, en dit is uit MIRT-gebiedsagenda naar voren gekomen als voorkeur van de regio. De volgende motie is de motie van de heer De Graaf op stuk nr. 68. Hierin verzoekt hij om de gelden uit het infrastructuurfonds niet te indexeren. Ik ontraad deze motie. De rijksbegroting moet ook op orde zijn. Alle investeringsdomeinen hebben daar een aandeel in, ook de mijne. Ik zou de motie graag omarmen, maar ik ben verantwoordelijk voor het totale budgettaire plaatje. Mijn antwoord is dan ook dat dit niet tot de mogelijkheden behoort.

In de motie op stuk nr. 69 heeft de heer De Graaf het over het kapot bezuinigen door de Kunduzcoalitie. Als de PVV niet van tafel was gegaan, was er niet op deze manier bezuinigd. Ik ontraad de motie. Ik zei het al, de rijksbegroting moet op orde komen en daar dragen diverse domeinen aan bij, waaronder ook infrastructuur.

De heer **De Graaf** (PVV): Ik word uitgedaagd. Dit is geen inhoudelijke reactie. «De PVV gaat van tafel.» Ik snap dat de minister dat zegt. Wij weten nu waarom de PVV van tafel is gegaan. In die ellende zitten we nu. Meer zeg ik niet.

De **voorzitter**: Mijnheer De Graaf, ik stel voor dat wij het debat niet overdoen. In mijn aanwezigheid is deze discussie al een paar keer gevoerd. Ongetwijfeld is die ook nog op andere plekken gevoerd.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: De volgende motie van de heer De Graaf, op stuk nr. 71, gaat over de ruit Eindhoven. Hierin wordt de regering verzocht, de ruit Eindhoven zonder vertraging aan te laten leggen. Ik moet deze motie ontraden. De ruit Eindhoven is immers getemporiseerd. Als de heer De Graaf dat niet wil, zal hij met een financiële dekking moeten komen.

Hetzelfde geldt voor de motie op stuk nr. 72 over de A1/A6/A9. Ook dit gedeelte is getemporiseerd vanwege bezuinigen.

Dat geldt ook voor knooppunt Hoevelaken. Vanwege de bezuinigingen ben ik genoodzaakt om te temporiseren, al zou ik willen dat het anders was. Als de heer De Graaf mij geld weet te geven uit onverdachte hoek, dan ben ik bereid om de uitvoering naar voren te halen. Met een motie zonder dekking kan ik echter niet zo veel.

Dat geldt ook voor de motie van de heer De Graaf op stuk nr. 74, waarin gesproken wordt over de A35. Dat moet zijn: «N35». De heer De Graaf wil dit project zonder vertraging laten doorgaan. De aanleg is getemporiseerd. Hij kan deels worden versneld uit die 300 miljoen, zoals ik al voorstelde.

De leden Kuiken en Elias hebben op stuk nr. 76 een motie ingediend over de GOL.

De heer **De Graaf** (PVV): In het stapeltje zit ook nog de motie die is meeondertekend door mijn collega Wilders.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Die wordt door de staatssecretaris behandeld.

De heer **De Graaf** (PVV): Excuus.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Laten wij het een beetje verdelen, dacht ik. De staatssecretaris doet vandaag het spoor ...

De **voorzitter**: En de volgende keer omgekeerd.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Wie weet. Ik heb ook weleens spoor gedaan.

De leden Kuiken en Elias vragen mij om de Kamer uiterlijk 15 juni te informeren of het mogelijk is om een pilotstatus toe te kennen aan het project, waardoor het een voorbeeld kan vormen voor publiek-private samenwerking bij infraprojecten elders. Ik zei in het debat al dat mij niet duidelijk is wat de indieners bedoelen met «pilotstatus». Ik ontraad de motie dan ook. Ik heb aangegeven dat ik bereid ben de regio waar mogelijk te helpen, bijvoorbeeld als het gaat om juridische belemmeringen of de Omgevingswet. Ik zou echter niet weten wat er bedoeld wordt met het woord «pilotstatus» of «experimenteerstatus». Dat laatste woord kwam ook voorbij. Wellicht kan dat nog verduidelijkt worden tussen nu en het moment waarop er gestemd gaat worden.

Ik kom op de motie van de heer Klein op stuk nr. 77. Hierin vraagt hij om het verkeersknooppunt Hoevelaken niet te temporiseren en dekking te vinden in de optredende vertraging en uitstel van de overige MIRT-projecten en voordeel te halen uit marktconsultatie en aanbesteding. Ik ontraad deze motie. Vanuit de regio zijn er geen projecten aangeleverd die hiervoor dekking moeten geven. Ik heb dus geen alternatieve dekking. De motie van de heer Klein op stuk nr. 78 ontraad ik ook. Hierin verzoekt hij de regering om te komen tot een nadere uitwerking van de code maatschappelijke participatie, om onafhankelijk onderzoek van alternatieven mogelijk te houden, ook als de verantwoordelijke bestuurder een besluit genomen heeft en dit alternatief niet meer in het verdere planproces wil betrekken. Ik ontraad deze motie. Ik ondersteun participatie conform mijn code, maar ik blij erbij dat je niet tot in de eeuwigheid moet doorgaan met alternatieven als er eenmaal een besluit genomen is door bestuurders. Dat leidt immers tot extra werk en onzekerheden, terwijl niemand van plan is om de alternatieven te realiseren.

De heer **Klein** (50PLUS): De minister heeft het laatste stukje niet gelezen. Ik heb haar argumenten in de eerste termijn gehoord. Er wordt een besluit genomen en dat moet doorgaan. Dat lijkt mij logisch. Het onderzoeken van alternatieven moet stoppen als iets is aanbesteed. Vaak loopt het echter vele jaren door, bijvoorbeeld door temporisering. Dan ontstaat er een nieuwe situatie.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Het gaat niet om het moment waarop het wordt aanbesteed, maar waarop er een voorkeursbesluit genomen wordt. Dan vindt er een trechtering plaats en wordt er een bestuurlijke keuze gemaakt, op basis van alle alternatieven die dan zijn afgewogen. Na een voorkeursbesluit vallen de alternatieven af. Ze worden verder niet meer meegenomen in het traject. Ik ontraad de motie dan ook. Ik kom op de motie-Bashir met het verzoek om uit het investeringspakket van 300 miljoen ook geld voor het spoor en de vaarwegen beschikbaar te stellen. Ik ontraad de leden om deze motie aan te nemen. Het bedrag van 300 miljoen is uit politiek oogpunt voor wegen bedoeld. Het bedrag van 1,5 miljard uit het Lenteakkoord voor de ov-impulsen hebben we bijvoorbeeld voor ov, spoor, laten staan. Mocht die indruk gewekt worden, dan zeg ik dat het echt niet zo is dat de oorlog door de een gewonnen

wordt of door de ander. Wij hebben dat steeds in goed overleg gedaan. Ik ontraad de leden dan ook om deze motie aan te nemen.

Ik kom op de motie-Bashir met het verzoek om de grote ruit, het gebied rond Eindhoven en Helmond, te schrappen en in plaats daarvan te kiezen voor «no regret»-maatregelen op de A67 en voor het niet temporiseren van de aanpak A58. Ik ontraad de leden om deze motie aan te nemen en volg de voorkeur van de regio.

In de motie-Bashir/Van Tongeren wordt de regering verzocht om af te zien van het verbreden van de A27 naar twee maal zeven rijstroken. Ik ontraad de leden om deze motie aan te nemen. Het voorkeursbesluit was al genomen en na deze onderzoeken is deze wat mij betreft definitief.

Ik kom op de motie-Ouwehand over Amelisweerd, met het verzoek om de instelling van een 80-kilometerzone onderdeel te maken van de aanpassing van de A27 zonder verbreding van de weg, zodat de veiligheidssituatie op orde blijft. Ik ontraad de leden om deze motie aan te nemen. In het debat heb ik aangegeven dat er zich ook bij 80 km onveiligheidsproblemen voordoen. Het breder maken van het 80-kilometergebied is wat mij betreft onwenselijk gezien het feit dat we met het snelheden-beleid precies de andere kant op gaan.

Ik kom op de motie-Dik-Faber/Veldhoven met het verzoek om bij elk MIRT-project standaard budget beschikbaar te stellen voor het uitwerken en doorrekenen van ten minste één serieus burgeralternatief, opdat dat volwaardig meegenomen kan worden in de besluitvorming. Ik ontraad de leden om deze motie aan te nemen. In de code publieksparticipatie zijn de spelregels voor participatie vastgelegd. Het is niet nodig om standaard budget beschikbaar te stellen. Soms betreft het kennis, soms is het een luisterend oor en soms heb je inderdaad budget nodig. Soms zijn er twee burgeralternatieven en soms is er geen enkel burgeralternatief. Ik wil dan ook niet overgaan tot het standaard beschikbaar stellen van budget, maar ik wil budget beschikbaar stellen op het moment dat dit verstandig is.

Voorzitter: Elias

De **voorzitter**: Ik dank de heer Jansen. Het regime blijft ongewijzigd. De minister vervolgt haar betoog.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik moet, zo te zien, nog vier moties behandelen.

Ik kom op de motie-Dik-Faber/Van Veldhoven over de nieuwe code publieksparticipatie en de spitsstrook A20. Ik ontraad de leden om deze motie aan te nemen. Deze is drie keer beoordeeld, namelijk door RWS, de stadsregio en externen, en werd drie keer onvoldoende bevonden. Ook hiervoor geldt dat ik vind dat we nu het besluit moeten nemen, opdat we verder kunnen gaan.

Ik kom op de motie-Dik-Faber met het verzoek aan de regering om op de wegenprojecten rond de vier grote steden 10% te bezuinigen door te versoberen en die budgetten in te zetten voor een aantal andere projecten. Ik ontraad de leden om deze motie aan te nemen. Er zijn geen mogelijkheden meer tot verdere versobering. We zijn al ten aanzien van alle projecten nagegaan of het mogelijk is om te versoberen. Ook het vorige kabinet heeft dat gedaan op het moment dat bezuinigingen aan de orde waren. Daarbij komt dat een aantal in de motie genoemde projecten op de criteria niet positief scoort. Als ik aan het verzoek voldeed, zou ik geld weghalen bij projecten die heel erg positief scoren en dat toedelen aan projecten die niet positief scoren.

Ik kom op de motie-Dik-Faber met het verzoek aan de regering om de voorstellen voor voorfinanciering van de A7 Zuidelijke Ringweg Groningen, aquaduct Skarster Rien, A6 in de provincies Groningen en Friesland over te nemen. Ik ontraad de leden om deze motie aan te nemen. Het heeft geen zin om de A7 te versnellen, want het project is

vertraagd door SWUNG. Het aquaduct Skarster Rien is niet nodig voor de bereikbaarheid. Ik moet bezuinigen en kan niet voorfinancieren als er in de toekomst uiteindelijk geen bedrag beschikbaar is.

De laatste motie die ik behandel, is die van mevrouw Dik-Faber over het realiseren van de Noordelijke Randweg Utrecht, voorafgaand aan de aanpak A27 bij Amelisweerd. Ik ontraad de leden om die motie aan te nemen, want ik heb daarvoor geen dekking. Bovendien is er geen noodzaak om dat te doen. Wel zal ik met de regio in overleg treden, zoals ik heb gezegd, over de vraag of er geschoven kan worden tussen de NRU en de A12. Zo ja, dan kan er in ieder geval twee jaar worden gewonnen. Tot slot. Ik beloof mevrouw Kuiken van de PvdA om een briefje te sturen over de wijze waarop moet worden omgegaan met ledverlichting en/of andere innovaties voor de toekomst. Voor mij is daarbij energiebesparing niet het enige motief, maar ook kosteneffectiviteit en veiligheid.

De **voorzitter**: Ik dank de minister voor haar antwoorden en adviezen en geef graag het woord aan de staatssecretaris.

Staatssecretaris **Mansveld**: Voorzitter. Ik zal een aantal moties behandelen en twee vragen beantwoorden van de SP-fractie.

Ik kom op de motie over Heerlen-Aachen. Tot op heden zijn de gesprekken met Duitsland over de verbinding Heerlen-Aachen via de regio gevoerd. We hebben een sluitende afspraak gemaakt over het Nederlandse deel, maar ik zal de regio in ieder geval aanbieden dat ik mij inzet om met Duitsland tot een aantal afspraken te komen. Ik denk dat het goed is om deze belangrijke verbinding fasegewijs aan te pakken. Ik beschouw de motie als ondersteuning van beleid.

Ik kom op de motie van het CDA over de eerste fase. Ik heb net al gezegd dat ik mij zondermeer hard wil maken voor de afspraak om de eerste fase voor juli af te ronden. Natuurlijk zijn we wat dat betreft wel afhankelijk van de inzet van Duitsland. Ik heb net al gezegd dat de regio die gesprekken voert en dat ik haar in ieder geval zal aanbieden om in het gesprek de intentie van het Rijk duidelijk te maken. Zoals eerder betoogd, ben ik er nu geen voorstander van om dat bedrag van 18 miljoen ter beschikking te stellen bovenop het gereserveerde bedrag van 23,8 miljoen. In de motie staat dekking van een IC-verbinding vanaf uiterlijk december 2016. De afspraak met de regio is dat de tweede fase pas ingaat na 2018. Het is voor mij dus irrealistisch. Vandaar dat ik de leden ontraad om deze motie aan te nemen.

Ik kom op de motie-De Graaf/Wilders. Ik wil niet in herhaling vallen, maar ik ontraad deze motie op grond van datgene wat ik net heb gezegd. De motie-Bashir heeft ook betrekking op Heerlen-Aachen, maar die intrigeert iets meer door de wijze waarop een en ander is gesteld. Hij verzoekt de regering om vaart te zetten achter de realisatie van de verbinding Eindhoven-Heerlen-Aachen. Ik heb net betoogd dat ik dat graag wil. Verzocht wordt om hiervoor de benodigde financiering beschikbaar te stellen. Ik wil pas besluiten over een bijdrage na onderzoek en na afronding van de eerste fase. Als ik de motie zo mag uitleggen, beschouw ik die als ondersteuning van beleid. Als de heer Bashir met «de benodigde financiering» doelt op het bedrag van 18 miljoen, ontraad ik die motie.

De **voorzitter**: Wat bedoelt de heer Bashir in zijn motie?

De heer **Bashir** (SP): Ik doel op het bedrag van 18 miljoen. Als we eindeloos blijven wachten, heeft het niet veel nut. Ik verzoek de staatssecretaris dus om de benodigde 18 miljoen te vinden.

De **voorzitter**: «De benodigde financiering» lezen wij als «de benodigde 18 miljoen». Wat is het advies van de staatssecretaris?

Staatssecretaris **Mansveld**: Dan ontraad ik de motie.

Ik kom op de motie-Ouwehand/De Rouwe over het aanpakken van het fietsparkeerprobleem. Dat vind ik een essentieel onderdeel van het beleid ten aanzien van het openbaar vervoer. We hebben gezegd dat we vervoer van deur tot deur willen, dus daar valt ook de fiets onder. We hebben fietsverkeer daarom ontzien bij de bezuinigingen. Ik zet in op uitbreiding van het actieplan fietsparkeren. Als ik de motie zo mag uitleggen dat dit de invulling daarvan is, beschouw ik die als ondersteuning van beleid. Ik kom op de motie-Dik-Faber over de realisatie van station Zoetermeer-Bleizo. In de motie staat dat het een paar duizend reizigers per dag zal trekken. De ramingen zijn op dit moment echter aanmerkelijk lager. De studies over dit station zijn in den brede negatief en het afblazen van het outlet center, heeft daarbij niet echt geholpen.

Ik acht de aanleg op dit moment niet zinvol. Ik heb aangegeven dat er weer naar kan worden gekeken als de omstandigheden veranderen. Ik ontraad de motie.

De heer Bashir heeft twee vragen gesteld. De eerste ging over de spoorwegovergangen bij Castricum. Gesprekken over de bijdrage van de regio aan deze spoorwegovergangen kunnen pas zinvol plaatsvinden als wij weten wat de beoogde oplossingen zijn. Deze uitwerking is er nog niet. Ze ligt op dit moment bij de gemeente. Als de kosten bekend zijn, zal het toegezegde overleg met de gemeente en de provincie plaatsvinden. Ik zal er nog achteraan gaan om te kijken of dit op de korte termijn kan plaatsvinden, zodat er in ieder geval weer wat vaart achter wordt gezet. De heer Bashir heeft verder een vraag gesteld over de fietsenstallingen op Amsterdam CS. Ik ben in overleg met de gemeente. Ik zeg hem toe dat ik hem voor de zomer zal informeren wat de oplossingen zijn die uit dat overleg komen en hoe het daarmee verder zal gaan.

Dat was het.

De **voorzitter**: Ik geef mevrouw Dik-Faber het woord voor een vraag over een advies op haar eigen motie.

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie): Ik heb nog een vraag aan de staatssecretaris over de reizigersaantallen voor station Zoetermeer Bleizo. Zij heeft de motie ontraden. Wil zij de informatie die zij ter beschikking heeft over de reizigersaantallen voor dat station naar de Kamer sturen?

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik kan navraag doen naar de getallen waarmee is gerekend en die naar de Kamer sturen.

De **voorzitter**: De minister wil op een punt nog iets verduidelijken of toelichten.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Voorzitter. Ik wil nog op twee zaken terugkomen. Mijn excuses voor de verwarring, maar ik merk dat ik twee zaken niet goed heb beantwoord.

Ten eerste de motie op stuk nr. 62 van de CDA-fractie over de aanbestedingsmeevaller voor de N35. Ik heb alleen op de aanbestedingsmeevaller gereageerd, terwijl de motie ook ging over het vinden van een oplossing voor de resterende financiële opgave. Daarover wil ik heel helder zeggen dat ik dit al in een debat heb toegezegd aan de heer Elias. Het betreft 10 miljoen van onze kant en 10 miljoen van de andere kant. Daarmee blijf ik de motie ontraden, omdat ze daarmee overbodig is. Ik wil dit nog wel gezegd hebben. Ik dacht opeens dat ik dat antwoord niet had gegeven, maar dat komt omdat het verstopt zat in deze motie.

Het tweede punt waarop ik wil terugkomen is de GOL in de motie op stuk nr. 76 van de leden Kuiken en Elias. Ik was daarover heel absoluut door te zeggen dat ik deze motie ontraadde omdat ik niet wist wat de pilotstatus was. Ik had het niet goed gezien. Er wordt verzocht de Kamer te infor-

meren of het mogelijk is om een pilotstatus toe te kennen. Daarmee zal ik de motie niet ontraden, maar laat ik haar over aan het oordeel van de Kamer omdat ik dan de tijd heb om dit te omhelzen als het een goed idee is of om alsnog te zeggen dat wij dit niet zouden moeten doen. Mijn excuus dat dit achteraf gebeurt, maar ik denk dat ik dit beter nu kan rechtzetten dan dat de Kamer haar alsnog aanneemt. De indieners hadden toch een meerderheid.

De **voorzitter**: Zeker, en dat scheelt ook weer een brief. Ik dank ook de staatssecretaris voor de gegeven antwoorden. Heeft de commissie er behoefte aan dat ik de toezeggingen nog oplepel of maken wij er een eind aan? Ik constateer dat wij er een eind aan gaan maken. De toezeggingen zijn helder en ze zijn bijgehouden door de griffier.

De heer **Bashir** (SP): Ik ben benieuwd wanneer wij gaan stemmen. Mijn verzoek is om volgende week te stemmen.

De **voorzitter**: De stemmingen zijn voorgenomen voor volgende week dinsdag, zodat wij ordelijk kunnen adviseren, rekening houdend met de verstrekte adviezen.

Wij zijn aan het eind gekomen van deze lange dag. Ik heb de bewindslieden al bedankt. Ik bedank ook onze gasten en degenen die ons op afstand hebben gevolgd.

Sluiting 18.40 uur.

Volledige agenda:

1. Toelichting op de invulling van de bezuinigingen op het Infrastructuurfonds
33 400-A-48 – Brief regering d.d. 13-02-2013
minister van Infrastructuur en Milieu, M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus
2. MIRT projectenboek 2013 (Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport)
33 400-A-3 – Brief regering d.d. 01-10-2012
minister van Infrastructuur en Milieu, M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus
3. Nadere informatie te verschaffen over het pakket van investeringen in infrastructuur in 2014
33 400-A-52 – Brief regering d.d. 28-03-2013
minister van Infrastructuur en Milieu, M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus
4. Aanbieding publicatie «Mobiliteitsbalans 2012» van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM)
31 305-201 – Brief regering d.d. 16-11-2012
minister van Infrastructuur en Milieu, M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus
5. Definitief advies commissie MER Rijnlandroute
33 400-A-24 – Brief regering d.d. 07-12-2012
minister van Infrastructuur en Milieu, M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus
6. Kennisgeving startbeslissing rijksstructuurvisie Grevelingen en Volkerak-Zoommeer
33 531-1 – Brief regering d.d. 29-01-2013
minister van Infrastructuur en Milieu, M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus
7. Toezegging VAO MIRT betreffende het onderzoek naar varianten van het knelpunt Zwolle-Herfte
33 400-A-46 – Brief regering d.d. 05-02-2013
staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, W.J. Mansveld
8. Derde Publieksrapportage Rijkswegennet 2012, inclusief Jaaroverzicht 2012
33 400-A-47 – Brief regering d.d. 07-02-2013
minister van Infrastructuur en Milieu, M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus
9. Toelichting op de invulling van de bezuinigingen op het Infrastructuurfonds
33 400-A-48 – Brief regering d.d. 13-02-2013
minister van Infrastructuur en Milieu, M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus
10. Lijst van vragen en antwoorden over de toelichting op de invulling van de bezuinigingen op het Infrastructuurfonds (Kamerstuk 33 400 A-48)
33 400-A-51 – Brief regering d.d. 28-03-2013
minister van Infrastructuur en Milieu, M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

11. *Reactie op de brief van college Geldermalsen over trillingen langs het spoor*
2013Z02706 – Brief regering d.d. 11-02-2013
staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, W.J. Mansveld
12. *Toezening rapport audit verkeersmodellen op het gebied van verkeer en vervoer*
31 305-203 – Brief regering d.d. 13-02-2013
minister van Infrastructuur en Milieu, M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus – Toezening rapport audit verkeersmodellen op het gebied van verkeer en vervoer
Voorstel: Behandelen.
13. *Aanbieding Voortgangsrapportage 31 HSL-Zuid*
22 026-366 – Brief regering d.d. 09-10-2012
minister van Infrastructuur en Milieu, M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus
14. *Lijst van vragen en antwoorden inzake aanbieding Voortgangsrapportage 31 HSL-Zuid*
22 026-381 – Brief regering d.d. 08-02-2013
staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, W.J. Mansveld
15. *Herziene planning voor het project Zuidasdok*
32 668-9 – Brief regering d.d. 22-03-2013
minister van Infrastructuur en Milieu, M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus
16. *Onderzoek Commissie Schoof verbreding A27 Amelisweerd*
33 400-A-50 – Brief regering d.d. 26-03-2013
minister van Infrastructuur en Milieu, M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus
17. *Rijksstructuurvisie A4 Passage en Poorten & Inprikkers*
33 266-2 – Brief regering d.d. 11-12-2012
minister van Infrastructuur en Milieu, M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus
18. *Verslag van een schriftelijk overleg over de Rijksstructuurvisie A4 Passage en Poorten & Inprikkers*
33 266-3 – Brief regering d.d. 29-03-2013
minister van Infrastructuur en Milieu, M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus
19. *Voorkeursbeslissing inzake Volkeraksluizen*
33 400-A-53 – Brief regering d.d. 02-04-2013
minister van Infrastructuur en Milieu, M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus
20. *OV SAAL Middellange termijn*
2013Z06887 – Brief regering d.d. 05-04-2013
staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, W.J. Mansveld
21. *Informatie over uitvoering motie Verhoeven inzake protocol voor omgang met kansrijke burgerinitiatieven op het gebied van infrastructuur*
2013Z06916 – Brief regering d.d. 05-04-2013
minister van Infrastructuur en Milieu, M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus