

Vergaderjaar 2013–2014

32 598

Structuurvisie bereikbaarheid Regio Rotterdam en Nieuwe Westelijke Oeververbinding

D

VERSLAG VAN EEN MONDELING OVERLEG

Vastgesteld 7 mei 2014

De vaste commissie voor Infrastructuur, Milieu en Ruimtelijke Ordening¹ heeft op 8 april 2014 een mondeling overleg gevoerd met de Minister van Infrastructuur en Milieu over **de Structuurvisie bereikbaarheid Regio Rotterdam en Nieuwe Westelijke Oeververbinding**.

Van het overleg brengt de commissie bijgaand stenografisch verslag uit.

De voorzitter van de vaste commissie voor Infrastructuur, Milieu en Ruimtelijke Ordening,
Reynaers

De griffier van de vaste commissie voor Infrastructuur, Milieu en Ruimtelijke Ordening,
De Boer

¹ Samenstelling:

Holdijk (SGP), Van der Linden (CDA), Essers (CDA), Kox (SP), Slagter-Roukema (SP), Engels (D66), Witteveen (PvdA), Nagel (50PLUS), Duthler (VVD), Hermans (VVD), Huijbregts-Schiedon (VVD) (*vice-voorzitter*), Koffeman (PvdD), Schaap (VVD), Vliegenthart (SP), Flierman (CDA), Martens (CDA), Van Boxtel (D66), Vos (GL), De Boer (GL), De Lange (OSF), Ter Horst (PvdA), Vlietstra (PvdA), M. de Graaff (PVV), Reynaers (PVV) (*voorzitter*), Ester (CU), Schouwenaar (VVD) Van Beek (PVV), Duivesteijn (PvdA), Koning (PvdA).

Voorzitter: Reynaers
Griffier: De Boer

Aanwezig zijn acht leden der Kamer, te weten: Koning, Martens, Reynaers, Schaap, Schouwenaar, Slagter-Roukema, Vlietstra en Vos,

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

Aanvang 15.00 uur.

De **voorzitter**: Allemaal hartelijk welkom bij dit mondeling overleg met de Minister van Infrastructuur en Milieu. Minister, fijn dat u op zo korte termijn kon komen om met onze commissie te spreken over de Structuurvisie Bereikbaarheid Regio Rotterdam en Nieuwe Westelijke Oeververbinding (NWO). Dit gebeurt op verzoek van enkele leden van de commissie die in aanvulling op de al gestelde vragen nog even mondeling van gedachten wilden wisselen. De structuurvisie is vastgesteld op 5 november 2013. Op 11 december 2013 heeft deze commissie schriftelijke vragen gesteld. Die zijn beantwoord op 30 januari 2014. Deze antwoorden gaven aanleiding tot nadere vragen, die op 14 februari 2014 door de commissie gesteld zijn. Op 14 maart 2014 zijn deze vragen in een brief van de Minister beantwoord. Naar aanleiding daarvan kwam het verzoek van hoofdzakelijk de fractie van GroenLinks, ondersteund door enkele andere fracties, om vandaag de Minister uit te nodigen voor dit overleg. Ik merk op dat er van dit overleg een verslag wordt gemaakt, dus ik verzoek iedereen via de microfoon te spreken.

Mevrouw **Vos** (GroenLinks): Voorzitter. Ik dank de Minister voor haar aanwezigheid bij dit overleg en voor de antwoorden die wij op onze vragen hebben gekregen. Wij vinden het belangrijk om toch nog eens met elkaar te praten omdat wij van mening zijn dat de antwoorden op de twee hoofdpunten, namelijk de procedure en de onderbouwing van het besluit voor de Blankenburgtunnel, om het daar maar direct op toe te spitsen, onvoldoende zijn. Daarover heb ik nog een aantal vragen. Ik begin met een paar korte vragen over de procedure. Volgens de Minister is die goed verlopen. Wij hebben gesprekken gevoerd met vele betrokkenen uit de regio die daar een volstrekt ander beeld van hebben. Zij zeggen: wij zijn pas in een heel laat stadium, in feite pas toen het besluit voor de Blankenburgtunnel er al lag, aan tafel genood. Als je naar de geschiedenis kijkt, zie je dat pas na aanneming van de motie die in de Tweede Kamer is ingediend – uit mijn hoofd weet ik dat onder anderen mevrouw Dijkzwaag daarbij betrokken was – verschillende partijen, waaronder natuur- en milieuorganisaties, gemeenten en bewoners, aan tafel zijn uitgenodigd. Hun ervaring is dat zij voor voldoende feiten werden gesteld. De probleemanalyse was al achter de rug. In feite was het besluit voor de Blankenburgtunnel al genomen; formeel nog niet, maar de weg daarnaartoe was al zeer ver bewandeld. Zij hebben dus het gevoel dat ze er pas in een laat stadium en niet van het begin af aan bij betrokken zijn. Mijn fractie vraagt de Minister nogmaals: moet het niet gewoon anders? De commissie-Elverding heeft toch ook gezegd dat je juist aan de voorkant moet starten met iedereen erbij te betrekken? Bovendien moet je niet alleen kijken naar verkeer, maar ook naar een gebiedsgerichte benadering en brede leefbaarheid. Ook daaraan is onvoldoende invulling gegeven. Mijn eerste vraag is dus: had dit niet echt anders gemoeten? Moet hieruit geen lering worden getrokken voor een volgende keer? Mijn tweede vraag betreft de onderbouwing die de Minister heeft gegeven voor de keuze die uiteindelijk is gemaakt, namelijk de keuze in de structuurvisie voor de Blankenburgtunnel. Mijn fractie heeft daarover een aantal vragen gesteld waarvan zij vindt dat ze onbevredigend zijn

beantwoord. Ik wil ze toch even snel langslopen. De Minister erkent dat de eerste probleemanalyse gebaseerd was op Rotterdam Vooruit. Toen werd er gewerkt met verouderde verkeersscenario's, namelijk hogegroei-scenario's. Maar, zo zegt de Minister, later heeft het ministerie zelf de Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse gemaakt. Die is actueel en laat zien dat het netwerk op heel veel delen zwaar belast is, zegt zij.

Mijn fractie deelt die visie van de Minister niet, want juist de Benelux-tunnel – in feite gaat het daarom, want de Blankenburgtunnel is daarvoor het alternatief – vertoont geen knelpunten bij lage groei. Wij kunnen de Minister op dat punt dus niet volgen. Wij vragen haar om hier nog eens naar te kijken. Het lagegroei-scenario is volgens alle betrokken deskundigen en ook volgens het ministerie zelf het meest realistische scenario, in ieder geval nog voor een behoorlijk aantal jaren. De Minister zegt ook: wij hebben de structuurvisie opnieuw onderbouwd toen wij nieuwe scenario's hadden. Voor zover wij kunnen zien, is er geen nieuwe probleemanalyse gemaakt en was de keuze voor de Blankenburgtunnel al gemaakt. Het is niet opnieuw echt geanalyseerd.

De Minister heeft een advies van de Commissie voor de m.e.r. gekregen. Die heeft haar ook gevraagd om een nieuwe analyse te maken naar aanleiding van actuele verkeersontwikkelingen. Dat advies heeft de Minister in feite naast zich neergelegd. Zij heeft gezegd: ik heb het Centraal Planbureau gevraagd; dat heeft nog eens naar die scenario's gekeken. Het Centraal Planbureau heeft echter niet naar verkeersgroei gekeken. Het heeft alleen naar de sociaal-economische ontwikkeling gekeken. Het Centraal Planbureau geeft geen actualisering van de verkeersgegevens. Op dat punt vragen wij dus nogmaals: moet het advies van de Commissie voor de m.e.r. niet worden opgevolgd?

Mijn fractie heeft vragen gesteld over de maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA), die – dat erkent de Minister ook – bij lage groei, wat het meest realistische scenario is, negatief uitvalt. De Minister zegt echter: het zal uiteindelijk allemaal wel ergens tussen een hoge- en lagegroei-scenario uitkomen. Op dit moment is er werkelijk geen enkele onderzoeksinstelling, instantie of deskundige die de Minister daarvoor enige grond geeft, voor zover wij dat hebben kunnen nagaan. Wij zien alleen maar instellingen die zeggen dat lage groei het meest realistisch is. Zowel het KiM, als het PBL, als CE Delft, als de MCA van het ministerie gaat uit van een lagegroei-scenario. Waarop baseert de Minister dan de stelling dat het mogelijk anders, namelijk hoger, zal uitkomen?

Ten slotte beweert de Minister dat zij een onderzoek kent naar de regio Zuid-Holland en specifiek de regio Rotterdam waaruit zou blijken dat de verkeersgroei daar groter is dan de landelijke verkeersgroei. Wij hebben echter cijfers gezien van de provincie Zuid-Holland waaruit blijkt dat die groei juist lager is dan op landelijk niveau en zelfs onder het laagst gehanteerde groeiscenario zit. Kortom: ik ben het niet eens met de antwoorden van de Minister. Ik kan uit alle gegevens die wij hebben niet anders concluderen dan dat de verkeersgroei laag is en zelfs onder het laagstegroei-scenario zit. Ook vanuit het oogpunt van de reistijdfactor – dat is een belangrijk punt voor de Minister – voldoet de Benelux-corridor gewoon bij het lagegroei-scenario. Het is niet nodig om dat alternatief daarvoor aan te leggen.

Ik wil de Minister wijzen op een waarschuwing van het Planbureau voor de Leefomgeving. Het PBL waarschuwt dat het risicovol is om te investeren in snelwegen die alleen maar nodig zijn bij een hoge verkeersgroei. Het planbureau zegt dat er juist sprake is van een trendbreuk. Sinds 2005 is de voortdurende groei van het verkeer omgeslagen in een stagnatie. Zij waarschuwen voor de financiële risico's. De Minister gaat 1,2 miljard investeren in een oplossing die wellicht niets oplost, die bovendien grote, onomkeerbare schade zal aanbrengen aan een uniek leefgebied voor de mensen in Rotterdam – Midden-Delfland heeft unieke natuur – en die een ehs kapot zal maken. Er zullen zaken onomkeerbaar

verwoest en aangetast worden voor een oplossing die niets oplost. Uit de MKBA blijft zelfs dat de Minister financieel-economisch beter af zou zijn als zij dit besluit vijf jaar uitstelt. Dan zou zij meer zicht hebben op de wijze waarop deze ontwikkeling werkelijk plaatsvindt. Nu alle signalen op rood staan voor het plan van de Minister – er komt een lage verkeersgroei; die tunnel is niet nodig – zou ik haar willen vragen waarom zij er niet voor kiest om het op zijn minst een jaar of vijf aan te zien zodat zij dan op zekerdere gronden kan besluiten of dit inderdaad de juiste oplossing is voor het probleem. Dat wil ik de Minister graag voorleggen. Ook de Minister weet dat alle filesscenario's ongelooftlijk sterk naar beneden zijn bijgebogen. De groeiscenario's van nu zitten echt meer dan 20% onder de scenario's waar de Minister ooit van is uitgegaan. Mocht het zo ver komen dat er toch een onverwachte groei plaatsvindt, dan heeft zij nog heel veel jaren de tijd om de problemen tijdig op te lossen.

De **voorzitter**: Dank u wel. Ik kijk even naar de andere leden van de commissie om te zien of zij ook nog vragen hebben en, zo ja, hoeveel. Als het er niet zo veel zijn, kunnen wij ze, denk ik, in een keer meenemen. Ik zie dat de leden daar geen bezwaar tegen hebben.

Mevrouw **Martens** (CDA): Voorzitter. Ik zit hier vooral als toehoorder, omdat mijn fractie vindt dat de Eerste Kamer niet de meest aangewezen instantie is om zich over structuurvisies te buigen. Ik heb natuurlijk met aandacht de vragen en antwoorden gelezen. Ik begrijp dat er drie grote zorgen zijn: het ontbreken van brede participatie, het ontbreken van een gebiedsgerichte benadering en het rekenen met oude modellen en cijfers. Er zou geen brede participatie hebben plaatsgevonden. Dat is in mijn ogen een beetje een gedane zaak. Ik ben wel voor de procedure van de commissie-Elverding. Die lijkt mij belangrijk, maar daar zou ik niet de prioriteit willen leggen. Ook een gebiedsgerichte benadering zou ontbreken: het zou vooral om bereikbaarheid en niet om een gebiedsgerichte benadering gaan. Tot slot zou er gerekend worden met oude modellen en cijfers. Op dit moment wordt geen verkeersgroei verwacht. Op dit punt sluit ik mij aan bij de woorden van mevrouw Vos. Waar heb je het dan nog over? De Minister zegt: er is wel een gebiedsgerichte benadering, de procedure is wel correct gevolgd en uit onze gegevens blijkt dat het nog maar de vraag is of de verkeersdrukke niet toeneemt. Je komt dan een beetje in een welles-nietessteekspel. Wat kun je daar dan mee? Ik zou de Minister hooguit willen vragen of zij nog eens kan zeggen waarom zij denkt dat het een serieus probleem nu zou oplossen en waarom uitstel geen interessantere optie zou zijn. Met uitstel zou zij 1,2 miljard besparen, waar de regering ook op zit te wachten. Bovendien hoeft het ook in een latere fase niet te laat te zijn om dit te doen. Kan de Minister hierop nader ingaan?

Mevrouw **Slagter-Roukema** (SP): Voorzitter. Aan de ene kant wil ik aandacht vragen voor de door mevrouw Vos gestelde vragen. Dat zijn toch ook wel de vragen van mijn fractie. Aan de andere kant kan ik ook wel meevoelen met hetgeen mevrouw Martens heeft gezegd. Het zou jammer zijn als de Minister in deze bijeenkomst alleen nog een keer uitlegt dat zij heus wel weet wat zij doet. Ik zou het prettig vinden als de Minister heel goed luistert naar onze bezwaren en met overtuigende argumenten komt. Daarnaast stel ik ook de vraag die mevrouw Martens stelde: zou er een tussenweg zijn, zoals uitstel? Voor een belangrijk deel gaat het natuurlijk om de vraag hoe gefundeerd het besluit is. Met name als je kijkt naar de groeiscenario's is dat onderwerp van belang. Wij citeren natuurlijk ook allemaal maar deskundigen zonder dat wij zelf specifiek deskundig zijn in deze materie. Is het een optie om toch nog eens de experts te horen die hierover gaan, mede in het licht van wat wij nu weten? Er is immers inderdaad een aantal besluiten genomen op

grond van gegevens die toch al van jaren her zijn en er zijn nogal wat ontwikkelingen geweest de laatste jaren. In die zin onderstreep ik het belang van de opmerkingen van zowel mevrouw Vos als mevrouw Martens.

De **voorzitter**: Ik kijk nog één keer heel goed rond om te zien of er nog meer sprekers zijn. Dat is niet het geval. Het woord is aan de Minister voor de beantwoording.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Voorzitter. Ik zal proberen om zo goed mogelijk antwoord te geven. Naast mij zitten ook nog twee mensen die van de hoed en de rand weten. Als er meer duidelijkheid moet zijn, zullen zij mij ongetwijfeld bijvallen en extra informatie geven.

Ik begin met de procedure. Het is natuurlijk altijd heel complex om bij dit soort grote projecten iedereen tevreden te stellen, zeker omdat het niet slechts om een wegverbreding, maar om nieuwe infrastructuur gaat. Je gaat dus altijd door landschap, langs huizen of over een plaats waar eerst niets was. Ik heb zelf de perceptie dat wij de procedure uitgebreid en ook à la Elverding gevolgd hebben.

Ik heb een hele lijst van februari/maart 2009 tot en met maart 2014 met alle activiteiten die wij ondernomen hebben. Als mevrouw Vos deze lijst graag wil hebben, zal ik die de commissie doen toekomen. Het begon in 2009 met een publiekscampagne. In augustus/september waren er burgerpanels. Daarna waren de Westflankbijeenkomsten. Wij hebben de regio natuurlijk gevraagd om «trekker» te zijn. In 2010 was er een stakeholdersbijeenkomst. Er zijn informatieavonden voor omwonenden en een bijeenkomst van raadsleden geweest. In 2011 is er regionaal bestuurlijk overleg geweest. Toen was ook de start van de procedure voor het ontwerp van de structuurvisie. Daarvoor waren er ook weer informatieavonden. In april/mei/juni zijn er vervolgens meedenkbijeenkomsten geweest, tot driemaal toe. In juni 2011 waren er informatieavonden. In juni waren er weer informatieavonden met vervolgens een terugkoppeling van de meedenkbijeenkomsten. Eind 2011 waren er wederom informatieavonden. In april/mei 2013 is de ontwerp-structuurvisie ter inzage gelegd, met de daarbij behorende informatieavonden. Het vaststellen van de rijksstructuurvisie heeft ook weer formele momenten. In maart/april 2014, nu dus eigenlijk, is het geëindigd met kennisgeving over het voornemen, de planuitwerking en het opstellen van het project-MER. Dat leidt weer tot ontwerpbijskomsten met de omgeving over optimalisatie van het ontwerp. Ik heb ook veel discussie gehad met de Tweede Kamer over dit onderwerp. Daar is mij gevraagd of ik ook de burgerinitiatieven erbij betrokken heb. Die waren er. Er was bijvoorbeeld een groep die een geboorde tunnel voorstelde in plaats van een andersoortige tunnel. Daarover hebben wij meermalen uitgebreid met de Kamer gesproken. Wij hebben ook meerdere varianten van die geboorde tunnel bekeken. De eerste variant hebben wij afgewezen. De varianten zijn door de groep steeds weer geoptimaliseerd. Er was een variant waarin de tunnel door een dijk heen moest worden aangelegd. Uiteindelijk hebben wij ervoor gekozen om dat niet te doen om veiligheidsredenen die te maken hadden met de hellingshoek en dergelijke. Het blijft lastig. Hoeveel je ook doet, mensen die heel erg betrokken zijn, kunnen het gevoel hebben dat zij niet gehoord zijn omdat hun alternatief of voorstel niet wordt overgenomen. Dat snap ik ook wel. Ik moet vooral naar het volgende kijken: hoe vaak hebben wij de mogelijkheid van inspraak gegeven en hoe serieus hebben wij dat gedaan?

Mevrouw **Vos** (GroenLinks): Misschien moet ik mijn vraag wat preciezer stellen, maar ik denk dat de Minister nog niet klaar is met dit onderdeel van de beantwoording.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Misschien kan ik mijn antwoord beter even afmaken. Ik heb zelf nog contact gehad met Natuurmonumenten. Die organisatie is in 2012 of 2013 afgehaakt in het proces. Natuurmonumenten heeft gezegd: wij zijn wel betrokken, maar wij hebben het gevoel dat wij onvoldoende kunnen meedenken. Ik heb contact opgenomen met de directeur van Natuurmonumenten om te vragen of dat echt het geval was. Ik heb ook in mijn eigen organisatie gekeken hoe wij het allemaal hebben aangepakt. Als er zo'n inspraakproces is, wil ik namelijk wel dat iedereen serieus zijn rol krijgt, ongeacht of hij of zij uiteindelijk wel of niet kiest voor een invulling die een ander voorstelt. Ik heb het gevoel dat dat wel goed is gegaan. In het gesprek met de directeur heb ik te horen gekregen dat Natuurmonumenten is afgehaakt in het proces omdat zij de tunnel echt niet wilde en dus ook niet meer medeverantwoordelijk wilde zijn voor het proces. Ik ben er blij om dat Natuurmonumenten dat zo gezegd heeft. Dat maakt deel uit van de totaalberaadslaging. Wij hebben dus op meerdere momenten zowel de formele inspraak als de meer Elverding-achtige varianten als de meedenksessies en het doorrekenen van burgerinitiatieven en dergelijke georganiseerd. Daarom heb ik het gevoel dat wij de procedure goed en uitgebreid doorlopen hebben.

Mevrouw **Vos** (GroenLinks): Ik dank de Minister voor haar antwoord en voor het feit dat zij hier zo uitgebreid op ingaat. Volgens mij zit het werkelijke pijnpunt van Natuurmonumenten, bewonersorganisaties en de Natuur en Milieufederatie Zuid-Holland in het volgende. Volgens de commissie-Elverding moet je de omgeving, de betrokkenen, er vanaf het eerste begin bij betrekken. Het eerste begin is dat je met elkaar definieert wat nu eigenlijk het probleem in dat gebied is. Vanaf dat moment ga je de discussie al in. De mensen moeten dus betrokken worden bij het eerste begin, maar ook bij het nadenken over mogelijke oplossingen. Hun pijn zit erin dat zij volgens henzelf pas halverwege de rit, toen de probleem-analyse gemaakt was en de oplossing eigenlijk al geformuleerd was – toenmalig Minister Eurlings stond op het punt om de oplossing van de Blankenburgtunnel naar buiten te brengen – gevraagd zijn om mee te denken. Dat was echt mosterd na de maaltijd. Dat vind ik fundamentele kritiek van deze organisaties op het verloop. De Minister heeft met hen gesproken, maar wel zodanig laat dat hun mening en feiten er naar hun idee niet meer zo veel toe konden doen.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik vind het moeilijk te herkennen. We hebben niet alleen naar de Blankenburgtunnel gekeken, maar ook naar de Oranjetunnel. Dat besluit is zelfs nog in mijn tijd genomen. In de tijd van de heer Eurlings was de keuze voor de Blankenburgtunnel en het tracé nog niet gemaakt. Er waren nog meerdere opties mogelijk. De Oranjetunnel was in beeld omdat bijvoorbeeld de regio Den Haag zei: dat zou interessant voor ons zijn voor een betere ontsluiting van het Westland. De regio Den Haag wilde het graag en had het ook al in haar gebiedsvisies opgenomen. Wij hebben die optie serieus meegenomen. De Kamer heeft daar ook naar gevraagd. Er waren best veel partijen die de Oranjetunnel ook wel aantrekkelijk vonden. Uiteindelijk is die optie op inhoud afgefallen, want die was veel duurder en had veel minder effect voor de bereikbaarheid. Voor het oplossen van andere problemen, zoals de ontsluiting van het Westland, zou de provincie nog eindeloos veel moeten investeren in die weg waar al die rotondes liggen. De periode van de heer Eurlings heb ik zelf niet helder op het netvlies staan, maar in de periode dat ik er zit, zijn er langzamerhand keuzes gemaakt om van een breed aanbod te komen tot een smaller aanbod. Ook voor de Blankenburgtunnel waren er zo'n vijf tracés. Onze favoriet was natuurlijk het tracé dat het kortst en goedkoopst was, maar op basis van onder andere de inbreng van de regio en de stakeholders hebben wij ervoor gekozen om

een tracé te nemen dat in onze ogen de minste schade zou toebrengen aan de omgeving, het beste ingepast kon worden en het beste paste bij de behoeftes van de totale groep. Ik weet niet precies wanneer de allereerste bijeenkomsten geweest zijn. Misschien gaan mijn ambtenaren al lang genoeg mee om daar iets over te weten?

De **voorzitter**: Op verzoek van de Minister is het woord aan mevrouw Van de Geer (procesmanager/dossierhouder DGB/WV bij het Ministerie van Infrastructuur en Milieu).

Mevrouw **Van de Geer**: In 2008 speelde de verkenning Rotterdam Vooruit. Daarin werd voor de hele regio Rotterdam onderzocht hoe het zat met ruimtelijke ordening, woningbouw en bereikbaarheid. Dat werd in zijn totaal bekeken. Er werd niet alleen gekeken naar de aanleg van asfalt, maar ook naar openbaar vervoer. Op een gegeven moment heeft men daar ook de omgeving bij betrokken. Dat was in de periode waarin de commissie-Elverding haar advies gaf. Bij Rotterdam Vooruit, bij die brede verkenning waarin wij alles op een rijtje hebben gezet en waarin uiteindelijk is gekozen voor de Nieuwe Westelijke Oeververbinding, hebben wij in de geest van Elverding gehandeld. De verkenning was al een beetje op streek. Het advies van Elverding kwam. Toen is de omgeving erbij betrokken, zoals Elverding dat voorstond. Zo hebben wij getracht het te doen bij de keuze voor de Nieuwe Westelijke Oeververbinding. Dat project is eigenlijk begonnen in 2010. De brede verkenning was dus in de geest van Elverding. Toen de verkenning voor de Nieuwe Westelijke Oeververbinding startte, hebben wij echt het advies van de commissie-Elverding gevolgd. Vanaf het begin hebben wij de mensen er dus breed bij betrokken. Rotterdam Vooruit was half oude stijl, half nieuwe stijl.

Minister **Schultz van Haagen-Maas Geesteranus**: Bij een brede verkenning is nog niet iedereen gealarmeerd en betrokken. Op het moment dat er keuzes gemaakt worden voor een tracé, raken sommige mensen wat meer geïnteresseerd in het proces omdat het hen dan ook regardeert. Dan willen ze de discussie overdoen. Dat doen we natuurlijk niet, want dan blijf je bezig. Dat zou misschien het geval geweest kunnen zijn bij de mensen die zeggen: ik ben er pas later bij betrokken en toen kon ik niet meer over die brede vragen spreken. Er is echter een brede verkenning geweest vanaf 2008.

Voor ons is burgerparticipatie echt een belangrijk onderwerp. Je merkt het iedere keer weer: als je het niet goed doet, heb je er alleen maar last van aan het einde. Tegelijkertijd ben ik mij er ook van bewust dat ik niet iedereen tevreden kan maken. Ik ben altijd heel blij als iemand zegt: het is een rotbesluit, maar je hebt het wel op de goede manier gedaan. Soms komt dat eruit. Soms houdt men vast aan de stelling dat het niet de goede manier is. Er zal bij ons ook weleens een informatieavond meer zingend dan ontvangend zijn geweest. Dat risico loop je altijd. Ik heb echter het idee dat het, met de hele lijst die ik net opsomde en alle activiteiten die daarvoor hebben plaatsgevonden, geen lichtvaardig besluit is geweest. Er is echt grote betrokkenheid geweest, die uiteindelijk heeft geleid tot trechtering naar het voorstel dat er nu ligt.

Dan kom ik op de onderbouwing, de nut-en-noodzaakdiscussie. Ook daarover hebben wij veel gesproken in de Tweede Kamer. Er is heel veel over gesproken, zeker omdat het economisch tij de afgelopen jaren anders is geweest en omdat een besluit voor nieuwe infrastructuur altijd moeilijk is, ook voor een Kamer. In het verleden werkten wij inderdaad met hogegroei-scenario's – dat was ons uitgangspunt – maar vanaf 2011 hebben wij ons eraan gecommitteerd om altijd het lage- en hogegroei-scenario in kaart te brengen, omdat je ervan uitgaat dat het ergens daartussen moet passen. Het moet zowel in het lage- als hogegroei-scenario zinvol zijn.

De regio Rotterdam is een van de dichtstbevolkte gebieden van Nederland. Er wonen enorm veel mensen. Daarnaast is het ook een belangrijk economisch centrum. Het havencomplex en de greenport zorgen ervoor dat er extra druk ligt op dat gebied qua mobiliteit. Het kabinet wil de economische structuur versterken, maar wil tegelijkertijd zorgen voor een aantrekkelijke woon- en leefomgeving. Ook voor het individu is het van belang dat hij of zij niet alleen maar vaststaat in de file. Daarvoor is een goede bereikbaarheid nodig. Dat heb ik ook aangegeven in mijn beleidsvisie, de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte. Na 2020 voldoet de doorstroming op de Ruit van Rotterdam niet meer. De doorstroming van de Beneluxtunnel, de bereikbaarheid van de haven, Greenport Westland en het functioneren van de A4-corridor zijn dan echt concrete knelpunten. De aanleg van de Blankenburgtunnel draagt bij aan een betere bereikbaarheid van de zuidelijke Randstad en maakt een robuuster netwerk mogelijk. Wij willen nog een aantal ontbrekende schakels realiseren. Er komen meer van dit soort verbindingen aan die het robuuster maken. Als het dan ergens vaststaat, heb je nog een andere mogelijkheid. Daardoor worden de economische ontwikkeling, de bereikbaarheid en de mobiliteit van dat hele gebied verbeterd en wordt het ook voor heel Nederland beter.

De knelpunten worden onderbouwd door de conclusies in de Landelijke Markt- en Capaciteitsanalyse, die de aanleiding vormden om de MIRT-verkenning voor Rotterdam Vooruit te starten. Toen hadden wij het European Coordination-scenario. Dat is het hogegroeiscenario. In 2011 zijn wij ook de Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse gaan doen. Dan kom je bij het lage- en hogegroeiscenario. Dan blijkt dat de problemen eigenlijk niet zijn gewijzigd ten opzichte van de eerdere probleemanalyses. Een heel groot deel van het netwerk blijft zwaarbelast, zowel in het lage- als het hogegroeiscenario. De Kamer heeft gevraagd of ik nog een keer het totaalplaatje kan schetsen. In de rijksstructuurvisie zijn nut en noodzaak van de Nieuwe Westelijke Oeververbinding opnieuw onderbouwd op basis van het meest recente Nederlands Regionaal Model, het verkeersmodel van het Rijk. Er zijn twee scenario's gehanteerd, namelijk hoog (GE) en laag (RC). In het lagegroeiscenario is de reistijdfactor in 2030 zonder Blankenburgverbinding 1,35 en voldoet daarmee aan de streefwaarde van 2, die wij hanteren. In het hogegroeiscenario is de reistijdfactor in 2030 zonder Blankenbrugverbinding 2,4 en voldoet daarmee niet aan de streefwaarde van 2.

In de Benelux-corridor is er sprake van structurele congestie. Daar vroeg mevrouw Vos specifiek naar. De IC-verhouding, de verhouding tussen intensiteit en capaciteit op een wegvak of op meerder wegvakken, is 1,0 in zowel het lage- als het hogegroeiscenario. Ondanks alle investeringen in infrastructuur die wij nog zullen doen in dat gebied – wij gaan ook aan de slag met de A13 en de A16; met de A15 zijn wij al aan de slag gegaan rondom de Maasvlakte – blijkt dat de files op de A4 Delft–Schiedam dan nog steeds niet tot het verleden behoren.

Mevrouw Vos geeft aan dat het lagegroeiscenario het meest realistisch is en dat een aantal organisaties dat ook onderschrijft. Wij hanteren zelf altijd een scenario tussen laag en hoog; daarbinnen moet het passen. Het KiM geeft juist aan dat voor de komende periode, vanaf 2015–2016, weer een aantrekking van de mobiliteitsgroei wordt verwacht. De afgelopen jaren is de mobiliteitsgroei ook niet gestopt; hij is slechts minder hard gegaan dan wij dachten. Dat heeft voor een deel te maken met de economische malaise die wij kenden. Het zal aantrekken. Los daarvan verwachten wij dat de containervaart, zeker vanuit het Rotterdamse gebied, heel fors gaat aantrekken. Dat heeft ook weer z'n effecten op de mobiliteit. Wij kunnen nog niet inschatten hoeveel vrachtverkeer dat zal opleveren, maar dat is vrij fors.

Wij hebben een MKBA laten uitvoeren. Die geeft een positieve kosten-batenratio. Bij het hogegroeiscenario is die 2,0 en bij het lagegroeisce-

nario is die 0,9. Bij een waarde van 1,0 is het goed. Dat is de waarde die wij hanteren. Op basis van de Mobiliteitsbalans, die wij ook altijd maken, wordt verwacht dat de verkeersgroei die gerealiseerd zal worden, hoger zal zijn dan het lagegroei-scenario. Dan komt die 2,5% van het KiM weer aan de orde. Wij actualiseren het NRM steeds. Over een tijdje zullen wij daarover weer nieuwe gegevens krijgen. Als de wereld verandert, wat zijn dan je mogelijkheden nog? Die actualisatie doen wij steeds. In 2012 hebben wij ook het CPB gevraagd of de modellen die wij hanteren, kloppen. Het CPB heeft toen gezegd: ja, jullie hanteren daarvoor de juiste modellen. Dit gebeurt specifiek voor de Rotterdamse regio omdat met de verstedelijking die op ons afkomt, de stedelijke regio's veel meer problemen zullen krijgen als ze gaan groeien dan de andere gebieden in Nederland. De mobiliteitsgroei moet je dus niet alleen over heel Nederland bekijken, maar ook specifiek per gebied.

Ik beseft dat ik daarmee voor een deel herhaal wat ik in de antwoorden geschreven heb. Het blijft complex. Wij zeggen: dit zijn de gegevens. U zegt: ik herken ze niet. Ik weet niet hoeveel specifieker wij hierover kunnen zijn of naar welke bladzijdes wij bij wijze van spreken kunnen verwijzen om dat te laten zien. Wat ons betreft zijn nut en noodzaak onderbouwd. Het aanleggen van een weg en zo'n besluitvormingstraject is een heel lang durend traject; ik hoop niet zo lang als met de A4 Midden Delfland. Het zijn trajecten die je niet van het ene op het andere moment hebt doorlopen. Je legt die weg ook niet aan voor 2020, maar voor de langere termijn. De verwachting is dat de mobiliteitsgroei weer fors aantrekt, zoals ook in het verleden het geval was. Dat de mobiliteitsgroei in een economische crisis een paar jaar daalt, hoeft niet te betekenen dat hij voor altijd lager blijft, zeker niet gezien het feit dat wij proberen de economie langs allerlei wegen te stimuleren. Ik ben bezig met een havenvisie. De bedoeling is dat de haven weer kan groeien, dus dan wil je ook dat de vracht weg kan, ofwel via de weg ofwel via het water.

Ik kom op het advies van de Commissie voor de m.e.r. De commissie heeft inderdaad gevraagd of wij op het onderdeel natuur alle essentiële informatie hebben om alle significante effecten op voorhand uit te kunnen sluiten, en of wij daarmee al een besluit kunnen nemen over de uit te voeren variant voor de NWO. Zij heeft gevraagd of wij niet nog een keer een passende beoordeling zouden kunnen maken. Wij hebben er juridisch naar laten kijken. Wij hebben gezegd dat er voor het uitsluiten van significante effecten inderdaad nog een passende beoordeling nodig is. Dat willen wij niet in de verkenningsfase doen, maar in de planuitwerkkingsfase. Daarin zullen wij een nadere onderbouwing van het besluit op het aspect natuur geven. De zorg van de Commissie voor de m.e.r. in de vorm van een passende beoordeling zullen wij dus ook bij het ontwerptrajectbesluit (OTB) inzichtelijk maken. Die zorg is daarmee dan misschien weggenomen. Daarmee repareren wij een ommissie uit de verkenningsfase. Bij het toezenden van de rijksstructuurvisie hebben wij de Tweede en Eerste Kamer hierover bericht.

Er was nog een vraag over het verschil tussen de cijfers van Zuid-Holland en onze cijfers. Wij zeggen dat er verkeersgroei plaatsvindt en de provincie Zuid-Holland zegt van niet. Ik kijk even naar mijn ambtenaren. Zegt jullie dat wat?

De voorzitter: Op verzoek van de Minister is het woord aan mevrouw Van de Geer (procesmanager/dossierhouder DGB/WV bij het Ministerie van Infrastructuur en Milieu).

Mevrouw Van de Geer: Wij hebben zowel het landelijk als het regionaal model gebruikt. Wij hebben daar ook veelvuldig met de regio over gesproken. Ook in Rotterdam Vooruit hebben wij het regionale verkeersmodel – ik weet niet precies hoe het heet – benut, omdat je dan inzoomt

op regionale knelpunten en knooppunten die je niet benut in het landelijke model, dat een hoger abstractieniveau heeft.

Mevrouw **Vos** (GroenLinks): De Minister heeft zelf in haar antwoorden aan de Kamer geschreven dat zij aanwijzingen heeft dat de groei in de regio Rotterdam groter is dan de landelijke groei. Ik heb cijfers van de provincie Zuid-Holland – die hebben wij allemaal van Natuurmonumenten gekregen – waaruit heel duidelijk blijkt dat de groei in de Rotterdamse regio beduidend lager is dan de landelijke groei. Dat zijn echt andere cijfers en bevindingen dan die de Minister aangeeft. Uit de cijfers blijkt zelfs dat de verkeersgroei daar behoorlijk afzwakt.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Het lijkt mij goed om dat nog eens naast elkaar te leggen. Wij kennen die cijfers niet, maar als die in een brief van Natuurmonumenten staan, kunnen wij die ook zo krijgen.

Wat ik net al zei en wat ik graag wil herhalen, is dat we juist in de stedelijke regio's grotere problemen zullen zien. Aan de ene kant krijg je daar namelijk verstedelijking, waardoor er meer mensen komen te wonen, en aan de andere kant zal de bedrijvigheid zich daar steeds meer concentreren. De mobiliteitsgroei in de verstedelijkte regio's is dus hoger dan de landelijke groei. Om die reden hebben wij dat waarschijnlijk zo in onze stukken staan. Ik zie mijn ambtenaren knikken. Ik zal nagaan wat de cijfers van Zuid-Holland zijn en de Kamer berichten wat de verklaring voor het verschil kan zijn, voor zover wij die kunnen vinden. De hoofdvraag, zowel voor GroenLinks als voor het CDA en de SP, is: neem je nu een besluit, of kun je dat ook over vijf jaar doen? Hoe kun je dat gefaseerd aanpakken? Ik wil nogmaals benadrukken dat je weginfrastructuur aanlegt voor de middellange en de lange termijn. Fluctuaties op de korte termijn spelen wel een rol, omdat je iedere keer de cijfers aanpast, maar zijn niet doorslaggevend om langetermijnbesluiten te nemen. Wij bekijken de aanleg niet op de korte termijn, dus wij bekijken ook de cijfers niet alleen maar op de korte termijn. Het KiM, ons adviesbureau, zegt dat er zeer binnenkort weer groei aankomt. Om die reden wil ik doorgaan met het lopende proces. Er zijn nog wel diverse momenten waarop de Tweede Kamer spreekt over de rijksstructuurvisie – dat is haar bevoegdheid – en een besluit neemt over de stappen die daarna eventueel nog gezet moeten worden. Er ligt dus ook een democratisch proces aan ten grondslag. Als de Tweede Kamer tegen mij zegt «u moet dit maar een tijdje later doen», kan ik daar niet zo heel veel tegen inbrengen. Zelf denk ik echter, aangezien er een lange aanloop is geweest, een zorgvuldig proces is geweest en een zorgvuldige keuze is gemaakt, dat het verstandig is om dit gewoon door te zetten. Wij moeten dit niet bij iedere wisseling van het economisch tij een halt toeroepen, want dan lopen wij het risico dat wij het niet hebben tegen de tijd dat wij het hard nodig hebben in het kader van de economische ontwikkelingen. Zo kijk ik aan tegen de gefaseerde aanpak. Er is een democratische mogelijkheid om het project stil te zetten of te vertragen, maar ik zou daar zelf als Minister niet voor opteren.

De **voorzitter**: Hebt u daarmee alle vragen beantwoord zoals u ze had willen beantwoorden?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik denk het wel, maar dat kunnen de vragenstellers beter beoordelen.

Mevrouw **Vos** (GroenLinks): Voorzitter. Ik dank de Minister voor haar uitgebreide antwoord en haar schets van de procedure. Ik heb daar nog steeds een ander beeld van, maar ik dank haar in ieder geval voor de

toelichting. Ik ben uitermate geïnteresseerd in de nadere informatie die zij net heeft toegezegd. Op dit punt wil ik nu geen nadere vragen stellen. Ik wil nog wel ingaan op een paar punten betreffende de onderbouwing. De Minister zei: het KiM schetst dat er alweer groei komt. Volgens de cijfers die ik tot nu toe heb gezien, waaronder die van de Mobiliteitsbalans 2013, stelt het KiM de groeiprognozes nog steeds naar beneden bij. Blijkbaar is er nu opeens een licht signaal van groei. Ik zou het zeer plezierig vinden om daar een nadere onderbouwing van te krijgen, want ik kan dit niet goed plaatsen. Dan nog blijft ook het KiM een groeiscenario hanteren dat onder het lagegroeiscenario zit. Mijn punt blijft dat de voorspellingen er toch allemaal op wijzen dat het op of onder het lagegroeiscenario uitkomt. In dat scenario zijn de Blankenburgtunnel en de Nieuwe Westelijke Oeververbinding op die plek niet nodig. Het draagt ook niet bij aan de oplossing. Daar zou ik dus graag nadere informatie over willen. Graag krijg ik hierop een reactie van de Minister.

Het PBL heeft laten zien – dat blijkt ook uit andere cijfers – dat er al sinds het jaar 2005 een stagnatie in de groei van het verkeer is. De modellen die wij nu hanteren zitten meer dan 20% onder de groeimodellen die wij toen hanteerden. Er zijn vele instanties die juist zeggen dat het een trendbreuk is. Vroeger dachten wij dat het verkeer altijd wel weer zou groeien, maar dat is nu niet meer zo. Gebieden zijn zo vol geworden, dat die ruimte er niet meer is. Het zal gewoon afvlakken. In een land als Duitsland is hetzelfde aan de hand, maar is een ander besluit genomen; dat valt mij op. Duitsland heeft gezegd dat het minder wegen gaat aanleggen. Het zegt: er is een trendbreuk; die is onomkeerbaar; wij gaan het anders aanpakken. In dat verband verbaast mij dit besluit over deze tunnel, waar toch heel veel vraagtekens bij geplaatst kunnen worden.

De Minister heeft aangegeven dat zij nadere informatie aan de Kamer zal geven over de cijfers over de verwachte groei van de regio Rotterdam. Dat stel ik zeer op prijs.

Ik ga afronden. Blijkbaar bestaan er nog zeer verschillende opinies bij allerlei onderzoeksinstellingen. Er zijn verschillende interpretaties, zoals onder andere blijkt uit wat mensen van het ministerie zeggen. Mijn fractie vindt dat een expertmeeting zeer zou helpen, maar die moeten wij dan misschien zelf regelen. Wij zouden graag een aantal mensen horen die hun visie kunnen geven op de groei van het verkeer, de modellen en de visies zodat wij daar een helderder beeld van krijgen.

Kortom: dank voor de antwoorden. Mijn fractie is nog niet overtuigd van wat de Minister hier heeft gezegd, maar ik dank haar in ieder geval voor deze bespreking.

Mevrouw **Martens** (CDA): Voorzitter. Ik dank de Minister voor de heldere beantwoording. De antwoorden hadden wij al deels gelezen in de schriftelijke beantwoording, dus ik bedank haar extra voor de bereidwilligheid om de antwoorden nog eens te onderstrepen.

Mevrouw **Slagter-Roukema** (SP): Voorzitter. Ik heb niet zo'n heel wezenlijke opmerking, hoor. Ik dank de Minister ook voor de beantwoording. Zoals ik aan het begin al zei, moeten wij oppassen dat het geen herhaling van standpunten wordt. Wat is de middenweg? Een handreiking van de Minister is dat zij nog zal ingaan op de cijfers die wij van de Natuur en Milieufederatie Zuid-Holland hebben gekregen, waarnaar mevrouw Vos uitgebreid verwees. Daar staan ook de grafieken in van de ontwikkeling van de verkeersstromen. Ik denk dat het goed is om de suggestie van mevrouw Vos om een expert of experts te horen als wij het nog wat helderder willen hebben, in de commissie te bespreken.

Verder ben ik zelf toch wel gerustgesteld omdat er steeds weer stappen worden gezet en omdat het in het vervolgtraject nog gaat over MER en

planbeoordeling. Dan hoop je natuurlijk dat ook die veranderde cijfers weer meegenomen zullen worden. Daar ga ik van uit en daar vertrouw ik ook op.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Voorzitter. Ik hoorde mevrouw Vos zeggen dat ik haar «nog» niet overtuigd had, dus dat geeft mij hoop dat dat nog kan gebeuren. Ik begrijp dat het de Natuur en Milieufederatie Zuid-Holland is die de cijfers heeft gestuurd. Ik zal ervoor zorgen dat wij daar nog een reactie op geven. Je kunt heel goed verschillende cijfers hanteren. Wij zullen nagaan wat de bron van de cijfers is en hoe de conclusies tot stand zijn gekomen. Ik hoor mevrouw Vos duidelijk zeggen dat zij daar gewoon meer inzicht in wil hebben, zodat zij het kan zien en volgen. Zij zegt: ik krijg van de een het een en van de ander het ander. Wij zullen nagaan hoe wij dat zo helder mogelijk kunnen maken. Het KiM-rapport heb ik al een tijd geleden naar de Tweede Kamer gestuurd. Ik zou denken dat het dan ook naar de Eerste Kamer is gestuurd. Als het goed is, hebben jullie dus dat rapport waarin die groei is aangekondigd.

Ik kom op de trendbreuk. Ik geloof ook in een trendbreuk, namelijk die waarbij je door de grote verstedelijking niet meer overal automatisch met de auto of vrachtauto kunt komen. De stedelijke gebieden worden steeds groter en groeien steeds meer aan elkaar. Dat betekent dat je voor de verstedelijkte gebieden in Nederland moet nadenken over andere vormen van vervoer. Ik zeg altijd: ik kan zeven banen om Utrecht heen leggen, maar niet zeven banen Utrecht in. Dat is ook niet wenselijk. In zo'n verstedelijkt gebied moet je op een andere manier naar deze zaken kijken. Dat doen wij ook. Ik heb een investeringsprogramma waarop ik inzet. Tegelijkertijd voer ik ook het programma Beter Benutten, waarin ik nadrukkelijk maatwerk lever in de stedelijke regio's om de specifieke vervoersproblemen op te lossen. Hoe kunnen wij partijen ertoe verlokken om van vervoer over de weg naar vervoer over water te gaan? Kunnen wij openingstijden van bedrijven of overheidsorganisaties zodanig aanpassen dat niet iedereen op hetzelfde moment in de bus of de auto zit? Kunnen we soms ook met een fysieke maatregel, met net even een afslag, een bepaald probleem oplossen? Ik ben dus ook bezig met die andere kant. Door het hele land heen zie je dat alle mobiliteitsstromen hetzelfde blijven: evenveel mensen blijven fietsen, evenveel mensen nemen de trein, evenveel mensen pakken de auto. Het hele rijksbeleid van vroeger «gij zult met de trein gaan» heeft dus nul effect gehad. In de steden zie je echter wel een andere mobiliteitsstroom, een ander vervoersgebruik, omdat mensen daartoe worden gedwongen door ruimtegebrek: je kunt de auto niet parkeren; je bent überhaupt veel meer tijd kwijt. In de steden zie je dus wel een ander effect. Daar wordt meer gebruikgemaakt van de fiets. Ik noem een stad die mevrouw Vos goed kent: in Amsterdam is zo'n 60% van de vervoersbewegingen al per fiets. Daar ben ik ook heel blij mee. Dat laat onverlet dat er nu problemen zijn in de bestaande infrastructuur. In de regio Rotterdam is de laatste jaren niet veel geïnvesteerd. We zijn nu in Amsterdam op allerlei plekken bezig, maar in de regio Rotterdam is lang niet geïnvesteerd. We proberen de problemen die er zijn, op te lossen met infrastructurele maatregelen. In de Rotterdamse regio zijn we zeer actief bezig met Beter Benutten, samen met de Verkeersonderneming. We kunnen bijvoorbeeld wel het personenvervoer beïnvloeden. We hebben heel leuke projecten in de haven gedaan. Het probleem was dat alle vrachtauto's en medewerkers altijd op hetzelfde moment op de weg zaten en alles vastzat. Een groot deel van de medewerkers – ik ben er geweest; het zijn van die grote getatoeëerde mannen – gaat nu met de elektrische brommer naar het werk en rijdt lachend langs de file. Daarmee wordt ruimte gecreëerd voor de vrachtauto's die daar echt moeten zijn; daar is geen alternatief voor. De ontsluitingsvisie, de mobiliteitsvisie die we hebben, is altijd een combinatie van harde infrastructuur en beïnvloeding.

Een ander voorbeeld is de Algerabrug bij Krimpen aan den IJssel. Dat is gewoon een knelpunt. Het gaat om 1.000 auto's te veel per dag op de weg. We gaan nu na of we die 1.000 auto's eraf kunnen krijgen in plaats van de brug te verbreden. Die combi maken we dus. Dat laat onverlet dat je met die andere manier van sturen en de trendbreuk die je vooral in het personenvervoer in het stedelijk gebied ziet, niet de vraagstukken oplost van de mensen die van de ene naar de andere regio moeten reizen, noch de problemen van het economisch vervoer. Daarvoor doen we dit. In de MKBA zie je dat dit gunstig is en een positieve waarde heeft. Dus: ja, er is een trendbreuk en ja, wij kijken breder dan alleen infra, maar dat lost hier het probleem niet op.

Ik vind het leuk dat mevrouw Vos het voorbeeld van Duitsland gaf. Daar zit net een nieuw kabinet. Dat heeft heel veel extra geld gekregen voor infrastructuur, want Duitsland liep heel erg achter. Ik vind dat het nog steeds heel erg achterloopt vergeleken met ons, want het heeft nog steeds geen budget voor beheer en onderhoud geraamd, wat niet zo verstandig is. Ik weet niet of dit allemaal in de notulen komt. Ook in Duitsland wordt de komende jaren flink geïnvesteerd. Daar is echt een grote achterstand en die gaat men met de nieuwe regering proberen in te halen. Het blijft voor mij en-en: én investeren in infrastructuur én nagaan of je mensen ander gedrag kunt laten vertonen, maar dan zodanig dat ze er zelf baat bij hebben. En tot slot is er natuurlijk het bronbeleid, want de discussie over mobiliteit gaat natuurlijk vaak ook over vervuiling. We werken er heel hard aan om die tegen te gaan. De uitstoot van fijnstof door auto's is de laatste jaren echt enorm gedaald. Daar ben ik trots op, al zijn we er nog niet. Ik denk dat de auto uiteindelijk niet zozeer het probleem zal zijn qua viezigheid, als wel qua ruimtebeslag. Daar hebben we ook weer mooie nieuwe technologieën voor. In Amsterdam is een derde van het verkeer zoekverkeer. Moet je nagaan wat voor viezigheid dat teweegbrengt! We werken nu gezamenlijk met de stad aan een parkeerapp en hopen dat we daarmee binnenkort een groot probleem oplossen.

De **voorzitter**: Daarmee zijn wij aan het einde gekomen van dit mondeling overleg. We hebben het keurig binnen de tijd gedaan. We hadden er een uurtje voor uitgetrokken en we zijn keurig binnen de tijd gebleven. Ik dank de Minister en haar medewerkers voor de beantwoording van de vele vragen die hier nog leefden. We zien de toegezegde informatie uiteraard met belangstelling tegemoet.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik heb nu een blaadje uit mijn map gescheurd, maar ik zal de Kamer een nette versie sturen waarin ik ook het project daarvoor, Rotterdam Vooruit, zal opnemen.

De **voorzitter**: Heel graag, dank u wel.

Sluiting 15.55 uur.