

Vergaderjaar 2014–2015

34 000 A

Vaststelling van de begrotingsstaat van het Infrastructuurfonds voor het jaar 2015

Nr. 50

VERSLAG VAN EEN NOTAOVERLEG

Vastgesteld 30 december 2014

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu heeft op 24 november 2014 overleg gevoerd met Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus van Infrastructuur en Milieu over het **MIRT**.

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

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

De voorzitter van de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu,
Van Dekken

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

Voorzitter: Van Helvert
Griffier: Sneep/Verstraten

Aanwezig zijn twaalf leden der Kamer, te weten: Bashir, Bisschop, De Boer, Dik-Faber, Van Helvert, Hoogland, Madlener, Ouwehand, De Rouwe, Van Tongeren, Van Veldhoven en Visser,

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

Aanvang 11.04 uur.

De **voorzitter**: Goedemorgen. Ik open dit notaoverleg van de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu over het MIRT Projectenboek. Ik heet van harte welkom de Minister en haar ambtenaren, de Kamerleden en de mensen die dit debat volgen, hier, op televisie of achter de pc. De spreektijden voor dit overleg zijn al vastgesteld. Ik wijs de leden erop dat dit overleg uiterlijk om 19.00 uur hedenavond moet zijn afgerond. Ik stel voor dat we per ronde maximaal twee interrupties per lid toestaan, met het oog op de tijd. Het verzoek aan de leden is, hun interrupties kort en bondig te houden. In de tweede termijn kunnen moties worden ingediend. Voordat we beginnen aan de eerste termijn van de Kamer, geef ik de Minister kort het woord, in verband met de afwezigheid van de Staatssecretaris.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Voorzitter. Ik wil inderdaad graag eventjes het woord, omdat de Staatssecretaris en ik normaal gesproken samen dit debat met de Kamer voeren. De Staatssecretaris is echter om persoonlijke redenen helaas verhinderd vandaag. Als het goed is, zijn de Kamerleden daarvan ook individueel op de hoogte gesteld. Als zij meer willen weten, kunnen zij mij dat vragen op een ander moment. De Staatssecretaris kan er vandaag echt niet bij zijn. Ik zal dus ook antwoord geven op de vragen over haar portefeuille.

De **voorzitter**: Alle begrip daarvoor. Dank u wel dat u bereid bent om de Staatssecretaris hier vandaag te vervangen. Fijn dat u er bent. Ik stel voor dat de woordvoerders het woord krijgen in de volgorde die we ook hanteren bij een algemeen overleg, namelijk op volgorde van zitplaats.

Ik geef als eerste het woord aan de woordvoerder van de CDA-fractie, die negentien minuten spreektijd in eerste termijn heeft.

De heer **De Rouwe** (CDA): Dank u wel, voorzitter. Alle begrip voor de omstandigheden. Dergelijke zaken gaan altijd voor. Het zou ook wel gek zijn als uitgerekend het CDA het vreemd zou vinden dat er een bewindspersoon zit in plaats van twee.

Ik bladerde afgelopen week in de verschillende kranten die ik voorbij zag komen en las de kop «miljoenen van Asscher leiden niet tot banen». Ik denk dat velen deze kop gezien hebben; ik houd de krant voor alle zekerheid even omhoog. De kop heeft betrekking op de honderden miljoenen die dit kabinet onlangs heeft weggehaald uit het Infracfonds, met de plechtige belofte dat dat heel goed zou zijn voor de werkgelegenheid in Nederland, omdat het extra banen zou opleveren. Het CDA heeft destijds geen moment voorbij laten gaan om uit te spreken dat dit echt de verkeerde richting was, dat het slecht is voor de economie om nu miljarden te bezuinigen op infra en dat het bovendien niet goed is voor de werkgelegenheid, omdat juist de infra-gelden niet alleen directe banen opleveren maar ook de komende jaren heel veel indirecte banen. Ik krijg heel graag een reactie van de Minister op het feit dat die honderden miljoenen die zijn weggehaald bij het Infracfonds, dus bij Infrastructuur en

Milieu, nu terecht zijn gekomen bij Asscher en dat gebleken is dat dat gewoon geen succesvol beleid is. Er komt namelijk geen enkele baan uit voort.

Dit brengt mij bij mijn volgende punt. De berichtgeving van de Minister de afgelopen weken vonden wij dapper, maar soms ook een beetje overdreven. Er werd met veel mooie woorden verteld dat er nog steeds heel veel wordt geïnvesteerd, maar wat steeds niet naar voren komt, is dat er veel minder geïnvesteerd wordt dan eigenlijk nodig is en gepland was. Op verschillende terreinen knelt het echt, bijvoorbeeld op dat van onderhoud. Er is de komende jaren sprake van te weinig geld en te veel onderhoud. De afgelopen dagen konden we lezen dat er sprake is van 800 miljoen aan schade door files. Het CDA heeft twee jaar geleden al voorspeld dat de files onder deze Minister weer zullen toenemen. Volgend jaar zal het schadebedrag waarschijnlijk rond 1 miljard liggen. Dat bedrag verliezen we simpelweg doordat de wegen vol staan en vrachtauto's niet kunnen doorrijden. Helaas zal dit bedrag alleen maar toenemen. Wij hebben verschillende ambities neergelegd, bijvoorbeeld in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte. Duidelijk is dat die ambities niet meer gehaald kunnen worden.

De heer **Madlener** (PVV): De heer De Rouwe van het CDA begint met een fantastisch pleidooi voor banen door investeringen in de infrastructuur. Ik kan hem daarin alleen maar enorm ondersteunen, want ook de PVV wil veel meer investeren in infrastructuur. Hij moet echter wel eerlijk zijn. Immers, het CDA ...

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

De heer **Madlener** (PVV): Het CDA heeft in het Kunduzakkoord ingestemd met een korting op het Infrastructuurfonds. Dus ook het CDA heeft geld weggehaald. Ik neem aan dat het CDA daar inmiddels spijt van heeft. Kan de heer De Rouwe nog eens uitleggen waarom zijn fractie dat destijds gedaan heeft en wat de CDA-fractie er nu aan gaat doen om die bezuiniging terug te draaien dan wel om extra geld beschikbaar te stellen?

De heer **De Rouwe** (CDA): Dat wil ik heel graag. Het CDA heeft inderdaad bij het Kunduzakkoord afgesproken met de andere partijen dat er wel iets bij infra vandaan kon, maar niet de vele miljarden die daarna nog volgden. Het CDA was met name verbolgen over het feit dat wij in verkiezingstijd gewoon eerlijk aangaven dat er heus wel iets bezuinigd kon worden op infra – daar liepen wij niet voor weg, ook niet in de campagnes – maar dat de heer Elias, die hier slechts acht maanden Kamerlid en woordvoerder is geweest, het in die acht maanden tijd presteerde om 8 miljard te bezuinigen. Deze Minister is lid van een partij die juist in de campagnes zei dat er meer geld naar infra toe moest, terwijl het CDA in de campagne eerlijk en duidelijk vertelde dat er echt wel ietsje minder naartoe kon. Echter, dit kabinet, geleid door een VVD-Premier en een VVD-Minister die overal de barricaden op gingen met de uitspraak dat er veel meer geld bij infra moest, realiseert nu de allergrootste bezuinigingen op infra die maar denkbaar is. Daarvan zegt het CDA: nu gaat u te ver. Vandaag gaan we dit kabinet confronteren met zijn eigen fouten en zijn eigen valse belofte dat er banen bij zullen komen. Er komen helemaal geen banen bij; er gaan banen kapot.

De **voorzitter**: Ik stel voor dat u uw betoog ook voortzet.

De heer **De Rouwe** (CDA): Dit betoog?

De **voorzitter**: Uw betoog. Het betoog waarmee u bezig was.

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik weet niet of er een vervolginginterruptie is. Ik wil die natuurlijk niet uitlokken, maar ik kijk de heer Madlener even aan.

De **voorzitter**: Ik stel voor dat de heer De Rouwe zijn betoog voortzet. Ik attendeer de leden erop dat we zojuist twee interrupties per lid per ronde hebben afgesproken. Als zij nu willen interrumpieren kan dat, maar dan zijn de interrupties voor de eerste termijn van de Kamer op.

De heer **Hoogland** (PvdA): Ik heb een punt van orde. Het is gebruikelijk dat er ook een vervolgvraag gesteld kan worden, dus misschien is het aardig als dat vandaag ook wordt toegestaan. Dan zijn er de facto vier interrupties, in de vorm van twee vragen en twee vervolgvragen.

De **voorzitter**: Akkoord. Daar hebt u gelijk in. Ik zeg wel nog eenmaal tegen de leden dat ze die interrupties echt kort moeten houden, want we zitten in een strak schema, tot 19.00 uur hedenavond. Als ik opmerk dat het korter moet, is dat niet omdat ik het niet interessant vind, maar omdat we goed op de tijd moeten letten.

Hebt u behoefte aan een vervolgvraag, mijnheer Madlener?

De heer **Madlener** (PVV): Ik wil graag nog concreet weten wat het CDA de komende jaren als extra geld gaat inzetten voor het Infrastructuurfonds. Ik steun het pleidooi van de heer De Rouwe, zoals ik al zei. Het is belangrijk dat er meer geld naar infrastructuur gaat. Ik wil dan echter wel boter bij de vis. Ik verneem graag van het CDA hoeveel er extra naar infrastructuur gaat als het aan het CDA ligt.

De heer **De Rouwe** (CDA): Eigenlijk was deze vraag al gesteld, dus ik had deze al moeten beantwoorden. Mijn verontschuldiging. Wij hebben direct vorig jaar al aangegeven, toen dit struikrovergedrag met die greep uit het Infrafonds voorbij kwam, dat wij het bedrag wilden compenseren. Bij de vorige begrotingsbehandeling hebben wij dan ook een amendement ingediend om het kwart miljard terug te draaien. Dat amendement is helaas alleen gesteund door de PVV. Ook in onze huidige tegenbegroting hebben wij een kwart miljard vrijgemaakt. We weten echter dat VVD en PvdA destijds tegen hebben gestemd en we verwachten niet dat dit nu anders zal zijn.

Mevrouw **Visser** (VVD): Het is misschien goed om te vermelden dat de heer Elias nog steeds Kamerlid is voor de VVD-fractie, dit als kleine nuance bij het betoog van de heer De Rouwe.

De heer De Rouwe stelt dat er files zijn ontstaan tijdens de regeerperiode van dit kabinet. Volgens mij waren er echter ook al files in de kabinetten waarin het CDA meeregeerde. Gelukkig zijn ze afgenomen. De heer De Rouwe trekt een grote broek aan en geeft aan dat zijn fractie dekking heeft. Kan hij dan ook aangeven waarom het CDA in zijn tegenbegroting geen dekking geeft voor een aantal voorstellen, zoals het Witteveenkader, de hervorming van de kindregeling en de Wmo, waar ze in de Tweede Kamer tegen hebben gestemd? Het gaat om vele miljarden. De heer De Rouwe speelt voor Sinterklaas door te zeggen dat er extra geld is voor het Infrafonds, maar vergeet erbij te zeggen dat het CDA in de Tweede Kamer wel tegen allerlei wetten stemt zonder daar dekking voor te geven.

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik kijk gewoon naar de amendementen die wij indienen. Die zijn allemaal gedekt. In het amendement van vorig jaar deden we er structureel 250 miljoen bij. Voor de VVD: dat geld haalden we uit die nutteloze pot. Heel goed bedoeld hoor, geen kwaad woord voor een plan om mensen aan het werk te helpen, alleen verschillen we nogal fors van mening over de vraag of je echte banen creëert door subsidies, zoals de VVD nu voorstelt, of dat je dat doet in de infra. Het amendement

haalt de dekking dus bij SZW. Wij zijn het namelijk pertinent oneens met de verkeerde houding om geld weg te halen bij mevrouw Schultz – zij kan er niets aan doen maar staat wel lijdzaam toe te kijken – en het te gebruiken voor goedbedoelde maar nutteloze projecten. Dat was de dekking. Keer op keer. En daar stemt de VVD keer op keer tegen. Dit amendement was gewoon gedekt.

Mevrouw **Visser** (VVD): De heer De Rouwe geeft geen antwoord op de vraag. Het CDA heeft in de Tweede Kamer tegen een aantal hervormingen gestemd die door veel miljarden te besparen ervoor zorgen dat je ruimte creëert voor andere uitgaven zoals straks de infrastructuur. Vervolgens heeft het CDA in zijn tegenbegroting voor dit jaar daar geen aanvullende dekking voor gevonden. Ik verwijt het CDA dus dat het mooi weer speelt door hier te zeggen dat ze op het punt van infrastructuur dekking hebben gevonden, maar te vergeten om het complete verhaal te vertellen door zaken ...

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

Mevrouw **Visser** (VVD): Dit is een stelling, voorzitter. Ik ben benieuwd waar het CDA met een dekking komt voor de punten waarop het tegen heeft gestemd maar die het CDA niet in zijn tegenbegroting heeft opgenomen, want het CDA geeft hier hoog op en verwijt de VVD een aantal zaken.

De heer **De Rouwe** (CDA): Wat mij betreft valt er altijd af te dingen op begrotingen, maar het CDA was toch echt de enige partij in de oppositie die een tegenbegroting heeft aangeleverd. We kunnen daarover verschillen van mening; wij hebben andere keuzes gemaakt, bijvoorbeeld bij Sociale Zaken en Werkgelegenheid. Ik hoor nu dat GroenLinks ook een tegenbegroting heeft geleverd. Dat is terecht. GroenLinks en het CDA waren de enige die een tegenbegroting hebben neergelegd. Ook op het gebied van infra hebben wij gewoon aangegeven waar wij het geld vandaan halen. Wij hebben inderdaad tegen een aantal hervormingen gestemd, want wij vonden dat gewoon slechte voorstellen. In een tegenbegroting maak je keuzes: wat doe je wel en wat doe je niet. Wij hebben ook een keuze gemaakt. Wat mij betreft is dit een debat dat hoort bij Financiën, maar ik wil het hier ook wel uitleggen. Wij hebben de vorige keren, bij de vorige begrotingsbehandelingen, al een heel aantal voorstellen gedaan. Wij hebben die nu niet laten terugkomen, omdat zij destijds af zijn gestemd. Een voorbeeld is de 150 miljoen structureel die hier vandaan kwam, bij Asscher terughalen. We laten echter niet elke keer alle begrotingen van de jaren daarvoor terugkomen. Immers, op een gegeven moment is erover gestemd en is er een besluit over genomen. Wij vinden dat niet leuk, maar moeten dat achter ons laten. Voorzitter. Er is een semantische discussie over het verlengen van het MIRT. Laat duidelijk zijn dat het verlengen van het MIRT op tijd moet plaatsvinden. In die zin ondersteunen wij de Minister, die zegt dat je zekerheid en toekomst moet bieden aan de bedrijven en de economie van Nederland.

De grote vraag is of we het kunnen overlaten aan bijvoorbeeld de heer Samsom om het MIRT te verlengen. Ons antwoord is volstrekt duidelijk: nee. Het CDA liep de afgelopen tijd terecht voorop bij het verlengen van het MIRT. Toch was daar vervolgens het struikrovergedrag van Diederik Samsom, die het geld er direct uithaalde voor heel andere voorzieningen. Het MIRT is echt bedoeld voor infra. Nu zien we dat ook de Minister begint te twijfelen. In een interview in Cobouw zegt ze, het misschien wel te gaan verlengen maar niet uit te geven. Dan krijg ik de kriebels van de afgelopen twee jaar terug: mooie woorden als «we gaan wel verlengen maar niet uitgeven» maar vervolgens duikt straks bij een akkefietje tussen VVD en

PvdA de heer Samsom op die zegt: dat is een lekker hapje, geef maar hier dat geld, dan besteden we dat aan subsidies voor andere zaken. Ik krijg dus heel graag duidelijkheid van de Minister. Sta nou voor dat geld. Accepteer niet dat u steeds wordt gebruikt als pinautomaat en dat het geld steeds naar andere projecten en begrotingen gaat. Graag duidelijkheid hierover.

Ik wil de Minister oprecht een compliment geven over de zelfsturende auto. Zij wil op dat punt echt vooroplopen, met woord en daad. Hoe zit het echter met de omgeving van die zelfsturende auto? Er ligt nu wel heel veel nadruk op de auto zelf en de daarbij behorende techniek, maar een dergelijke auto betekent ook nogal wat voor de infrastructuur van de toekomst. Hoe ziet Nederland eruit rond 2030 als er van die auto's zijn? Wat betekent het voor het onderliggende wegennet, dat nu al kwetsbaar is? Wat houdt het in voor onze verkeerslichten, die er niet op ingesteld zijn? Wat houdt het in voor de automobilist die steeds beter en zelfstandiger, helemaal los van de overheid, andere verkeerskeuzes maakt, bijvoorbeeld om files te vermijden? Wij voorspellen dat het onderliggende wegennet echt een behoorlijke knauw krijgt als er ander verkeersgedrag gaat optreden. En met de zelfsturende auto verwachten wij ander verkeersgedrag.

Dan kom ik te spreken over het spoor. Uit cijfers van ProRail blijkt dat de volumeprognose aangeeft dat we een stijging zouden hebben van 100 miljoen van 2013 naar 2014. Volgens de nieuwe prognose, die ProRail in september van dit jaar heeft uitgegeven, blijft het budget voor de erkende spooraannemers in 2014 en 2015 net als in 2013 steken op slechts 400 miljoen. Daarmee is de voorspelde groei kennelijk niet zichtbaar. Wat is hier de reden van?

Ik ga naar de binnenvaart. De afvalinzameling loopt volgens ons niet goed. Is het geen tijd voor een vervroegde evaluatie? Hoeveel abonnementen zijn er afgesloten? Kan de Minister toezeggen dat zij de versnelde evaluatie naar de Kamer stuurt?

De Noorder-, Zuider- en Koninginnesluis worden in de toekomst op afstand bediend, met een vooraanmelding van 24 uur. Wij steunen de binnenvaartsector, die zegt dat dit gewoon niet kan. Zij kunnen daar hun prognoses niet op maken. Zij pleiten voor een vooraanmelding van maximaal drie uur. Graag krijg ik een reactie van de Minister hierop. Ook in Beter Benutten komt de binnenvaart weinig terug. Komt er misschien nog een aparte mogelijkheid voor Beter Benutten voor de binnenvaart? Ik doe een rondje langs de regio's. De A6-corridor bij Zwolle staat te mondjasmaat in het MIRT. Is die goed in beeld? Komen daar nog vervolgacties op? Kunnen wij zien dat hier een impuls voor komt? Over de Blankenburgtunnel is al heel veel gesproken in het parlement. Het CDA is uiteindelijk voorstander geworden van deze tunnel. Wel hebben wij altijd gepleit voor een heel goede inpassing. Dat is echt van belang voor dit kwetsbare gebied. Er liggen nu ideeën om daar toch meer aan te doen. ANWB, LTO Nederland, Natuurmonumenten en Natuur & Milieu willen volgens mij echt een beweging maken, maar wel op voorwaarde dat de inpassing goed, redelijk en billijk is. Is de Minister bereid, daar met deze organisaties voor te gaan?

Dan de doorstroming en verkeersveiligheid op de N59 en de aansluiting op Goeree-Overflakkee en Schouwen-Duiveland. Volgens de ANWB is dit nog steeds een heel onveilige weg. Wat gaat er nog gebeuren om deze weg echt de sterstatus te laten krijgen?

Wij hebben vragen gesteld over de sluizen bij Terneuzen. Dank aan de Minister voor de beantwoording van deze vragen en alle andere vragen, trouwens. Zij erkent in haar antwoord dat de maritieme dienstverlening daar onder druk staat. We hopen op een concrete toezegging van de Minister dat de bedrijven die daar nu zitten, daar ook kunnen blijven zitten. Wat is de stand van zaken?

Ik kom te spreken over het miljoenenconflict rond de A15. Er is hier al veel over geschreven. Er is kennelijk een conflict met onder andere Ballast Nedam. Ik heb daar één politiek gevoelige vraag bij. De Minister is volgens mij voordat zij Minister werd daar zelf commissaris geweest. Nu speelt daar een behoorlijk groot conflict. Is het niet verstandig om dit conflict door te sturen naar de portefeuille van Staatssecretaris Mansveld? De vraag is namelijk wat er eventueel mis is gegaan. Ik heb de Minister altijd verdedigd en blijf dat ook doen, omdat ik denk dat zij heel alert is op integriteit, maar ik vind dit een gevoelige kwestie. Daarom wil ik graag van de Minister zelf een reactie hebben over de manier waarop zij hier instaat. Het conflict is gaande.

De voorzitter: U hebt nog één minuut voor uw betoog.

De heer **De Rouwe** (CDA): Dan wil ik graag twee minuten van mijn tweede termijn gebruiken voor mijn eerste termijn.

De voorzitter: Dat is goed.

De heer **De Rouwe** (CDA): Dank u wel.

Dan kom ik op de Ruit bij Eindhoven. Het CDA is er voorstander van om hiermee door te gaan. Eindhoven is gelukkig een gebied in behoorlijke ontwikkeling. De Ruit is echt heel belangrijk voor de bedrijvigheid van het mkb, maar ook voor de leefbaarheid en dus voor de doorstroming. Er ligt nu een volgens ons goed afgewogen voorstel. Wel vragen wij aandacht voor de verbreding van de N279 tussen Veghel en Helmond. Daar wordt gemotiveerd van afgezien. Dat geld gaat naar de inzet van de A67. Voor de heel lange termijn echter, zou de verbreding wat het CDA betreft niet onmogelijk gemaakt moeten worden. Graag een reactie van de Minister.

Dan kom ik op het doortrekken van de A2 bij Limburg, een van de belangrijkste achterlandverbindingen. Daar staan heel veel files, met name tussen Leenderheide en Het Vonderen. Wat is hier precies de stand van zaken? Wat gaan we hier doen? Kan er een onderzoek naar komen, of kan het hoog op de prioriteitenlijst komen?

Het CDA pleit voor een deal met de regio betreffende de N33 in Groningen. Er is daar een btw-probleem. Los dat op.

Ik wil afronden – het kan niet anders – met het aanbieden van een klein cadeautje aan de Minister. De vorige keer hebben we Cars Memory gegeven, opdat zij de automobilist niet vergeet. Deze keer wil ik graag een bord geven. De vorige Minister liet de ambtsopvolger twintig scheppen na voor scheppen in de grond. Wij hebben heel veel zorgen over de staat van het onderhoud, dat de komende jaren minder wordt. Daarom wil ik de Minister een klein bordje geven. Leg dat op uw Kamer, Minister, voor wijsheid om niet verder te bezuinigen op infra maar te investeren. Het bord is van zolder gehaald omdat het de laatste jaren niet nodig was. Ik zou wensen dat het terug kan naar zolder, omdat het niet langer nodig is.

(De heer De Rouwe biedt een verkeersbord aan.)

De heer **Bashir** (SP): Leuk, dat bordje. Dit is waarschijnlijk het laatste debat dat we met de heer De Rouwe hier zullen hebben, want hij gaat de Kamer verlaten. Straks is hij voorzitter van de CDA-fractie in de provinciale staten van Friesland. Ook daar zijn allemaal projecten die gerealiseerd zouden kunnen worden maar niet gerealiseerd worden omdat er geen budget voor is. Waarom moeten al die grote infrastructurele projecten in de Randstad gerealiseerd worden ten koste van de regio, bijvoorbeeld Friesland? Kan de heer De Rouwe dit uitleggen?

De heer **De Rouwe** (CDA): Even een goede update: de schop gaat daar behoorlijk in de grond. Knooppunt Joure wordt aangepakt, de A6-A7, de omlegging van de N31 Harlingen wordt aangepakt en Leeuwarden staat er goed voor. Dus de provincie Friesland is behoorlijk op orde. Dat is geweldig goed nieuws, waar we al wat complimenten voor hebben uitgereikt aan de Minister. Overigens is er één puntje waar deze Minister en ik nooit uit zijn gekomen. De Minister weet dat volgens mij nog wel. Dat betrof het aquaduct onder de Skarster Rien. De lobby is goed gelukt, maar nog niet zo heel ver en het aquaduct is dus nog steeds een wens. Ook het verbreden van de sluizen bij Kornwerderzand is nog steeds een wens. Overigens ook op dat punt dank aan de Minister dat zij in ieder geval de mogelijkheid voor de ruimtelijke oplossing openhoudt. We zijn er dus nog niet, maar we zijn een heel eind, mijnheer Bashir. Dat komt ook zeker door de inzet van velen. Wat ons betreft, gaan we daarmee door.

De heer **Bashir** (SP): Dit is een teleurstellend antwoord. De heer De Rouwe doet alsof er heel veel in de regio's gebeurt, maar als we naar de feiten kijken, zien we dat 5% van het MIRT-budget bedoeld is voor de regio's en 95% voor het midden van het land, de Randstad. Ook de heer De Rouwe was daar voorstander van. Kijk naar de projecten die gerealiseerd worden, ik noem de Blankenburgtunnel. De heer de Rouwe was daar een groot voorstander van.

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

De heer **Bashir** (SP): Ik noem verder het doortrekken van de A15, maar ook andere grote infrastructurele projecten. Deze zijn allemaal met steun van de heer De Rouwe en het CDA tot stand gekomen. Is die 5% voldoende? Kan de heer De Rouwe dat uitleggen? Die 5% is ook nog eens niet voor Friesland alleen, maar voor alle regio's.

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik denk eigenlijk dat dit een verkapte spijtbetuiging is, of een biecht – ik weet dat de voorzitter gecharmeerd is van die stroming – want ik kan mij nog herinneren dat ik drie jaar geleden een heel befaamde motie heb ingediend, de motie-De Rouwe betreffende het MIRT. Daarin deden wij voor 2,1 miljard aan voorstellen voor de regio. Het waren allemaal projecten voor de regio, want onze suggestie is, was en blijft dat er te weinig geld naar de regio's gaat. Deze motie is aangenomen, ondanks de tegenstem van de SP. Toen het kabinet-Rutte II aantrad en het CDA uit het kabinet stapte, heeft juist deze Minister echter heel veel investeringen in regioprojecten geschrapt. Daar hebben wij ons keer op keer boos over gemaakt. Het is dus prima dat de heer Bashir even wijst op het punt dat er veel naar de Randstad gaat. Wat ons betreft is dat prima; we moeten investeren in de Randstad, want daar zit heel veel economische bedrijvigheid. We moeten echter ook investeren in de regio. Daarom pleit het CDA keer op keer voor investeringen, ook in de regio. Maar toen wij een motie indienden die echt betrekking had op de regio, gaf de SP niet thuis.

De heer **Hoogland** (PvdA): Voorzitter. Naar aanleiding van het bord dat de heer De Rouwe heeft aangeboden, overweeg ik nog even om bij de collega's die de begroting van Justitie doen, in te steken dat de verjaringstermijn voor het ontvreemden van overheidsmaterialen wat wordt verkort, zodat ook deze ontvreemding aan het licht kan worden gebracht en de heer De Rouwe – ik neem aan dat het bod van zijn eigen zolder komt – nog voor de rechter kan worden gebracht.

Hedenochtend vroeg, het is al eerder genoemd, boden Transport en Logistiek Nederland (TLN) en de EVO hun rapport aan, de Economische Wegwijzer. Ik heb dat rapport in ontvangst mogen nemen en ik wil graag de Minister en in ieder geval de Kamerleden suggereren om dat rapport

door te nemen, want het is interessant. Het gaat over de schade die vervoers-, handels- en productiebedrijven in Nederland hebben door de files. Ik wil de Minister vragen of zij bereid is om daarop een reactie te geven, wellicht per brief, aan de Kamer.

Ik heb een tweetal opmerkingen betreffende Rijkswaterstaat. De eerste gaat over beheer en onderhoud. Daar ligt een rapport over van de rekenkamer. Het lijkt mij goed als de Minister aangeeft hoe zij daarmee om wil gaan. De vraag die we allemaal hebben is hoe beheer en onderhoud vorm gaan krijgen en hoe de reservering van voldoende middelen zal plaatsvinden, om de areaalgroei die heeft plaatsgevonden, op te vangen en om ervoor te zorgen dat de lifecyclemethode ook bij Rijkswaterstaat wordt ingevoerd. Zo kunnen we ervoor zorgen dat alle objecten in de staat blijven waarin zij nu verkeren dan wel verbeterd worden indien nodig.

Mijn tweede opmerking betreffende Rijkswaterstaat gaat over de arbeidsomstandigheden bij aannemers en onderaannemers van Rijkswaterstaat. Dit punt ligt in het hart van de sociaaldemocratie, vanwege het feit dat wij al jaren strijden voor eerlijk werk. De vraag is of de Minister het rapport kent dat FNV Bouw, naar ik meen vorige week, over dit onderwerp heeft uitgebracht. Daarin staat een aantal aanbevelingen. De rijksoverheid heeft natuurlijk een voorbeeldfunctie en is contractverlener voor miljarden aan opdrachten in ons land. Daarom mijn vraag hoe de Minister omgaat met de aanbevelingen in het rapport, met name aanbevelingen met betrekking tot de uitvoeringsvoorwaarden in contracten en de wenselijkheid daarvan, maar ook aanbevelingen die moeten borgen dat mensen betaald worden volgens de normen die daarvoor in ons land worden gesteld, bijvoorbeeld het minimumloon, en ook zo worden behandeld. Er zijn natuurlijk enkele voorvallen geweest rondom de A2 en de A4. Het gaat mij niet alleen om die twee, maar het zijn voorbeelden van mijn stelling dat er ruimte is voor verbetering, om het eufemistisch uit te drukken. Hete hangijzers moet je direct uit het vuur halen, dus laat ik doorgaan met de Ruit bij Eindhoven. Vorig jaar is daar een motie over ingediend door de leden Van Veldhoven van D66 en Dik-Faber van de ChristenUnie. Gezien de conclusie in de maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) en de second opinion daarop, gaan we wat mijn fractie betreft eerst bekijken of we de A58 en de A67 versneld kunnen aanpakken. Dat is nu noodzakelijk. Wat ons betreft voeren we niet nu het hele plan voor de Ruit uit, maar kijken we eerst naar het versneld aanpakken van de A58 en A67. Daarna kunnen we kijken naar de landelijke maatstaven. Dan bezien we dus landelijk of er nog iets nodig is in die regio en, indien dat zo is, wat dan. Graag krijg ik een reactie daarop van de Minister.

De heer **De Rouwe** (CDA): Wat is dit nou voor vage taal? Wat bedoelt de PvdA precies? Gaan we dan later eens een keer zien hoe het zich verhoudt tot maatstaven en landelijke cijfers? Dat is toch al zestien keer onderzocht? En daar is toch al zestien keer uitgekomen dat die Ruit gewoon nodig is? Dat is misschien niet leuk voor een deel van de achterban, daar wil ik echt wel begrip voor opbrengen, maar hij is toch gewoon nodig, dat blijkt toch uit die second opinion? Wat is dit nou voor dreigement van de PvdA om hier te zeggen dat we later wel zullen zien hoe de maatstaven uitpakken? Welke dan?

De heer **Hoogland** (PvdA): Het is iets genuanceerder dan de manier waarop de heer De Rouwe in zijn termijn sprak over «struikrovergedrag» en dergelijke. Ieder vogeltje zingt zoals het gebekt is. Om het voor de heer De Rouwe duidelijk te maken: uit de second opinion van de MKBA komt dat bij het groeiscenario dat wij reëel achten, het lage groeiscenario, de investering op ongeveer 1 uitkomt. In die MKBA zit echter ook een aantal dingen niet. Zo'n MKBA is een hulpinstrument dat aardig weergeeft of een investering de moeite waard is op economisch gebied. Je kunt echter ook

andere aspecten meenemen in de afweging. Als we alleen naar de MKBA kijken, kunnen we hier de tent wel sluiten. Wij kijken juist ook naar de cultuurhistorische waarde, de natuur en de inpassing. Er zitten meer aspecten aan een beslissing dan alleen de uitkomst van zo'n MKBA. Het is meer dan: is het cijfertje van de MKBA positief, dan gaan we het aanleggen. In die afweging komen wij tot een andere conclusie, namelijk: doe nu niet de Ruit – duidelijker kan het niet zijn, volgens mij – maar doe eerst eventjes de wegen die leiden tot meer doorstroom bij Eindhoven, kijk daarna of dat voldoende is of niet en weeg dan af of er meer geld naar de regio Eindhoven moet of misschien wel naar andere plekken waar het noodzakelijk is.

De heer **De Rouwe** (CDA): Dan is de vraag: wanneer dan wel? Wat is dan het criterium, als de PvdA hier graag duidelijk wil zijn? Als ik de PvdA hier hoor spreken over «Eindhoven» zit in hun hoofd kennelijk dat Eindhoven een krimpgebied in Nederland is. Dat is het echt niet. Delen van Limburg en Groningen zijn dat, maar Eindhoven niet. Eindhoven is juist het gebied – of we het leuk vinden of niet, daar mag je wat mij betreft best ideologische verschillen over hebben – waar de komende tijd heel veel groei plaatsvindt. De heer Hoogland kan wel beweren dat hij graag een reactie wil van EFO, TLN en het bedrijfsleven, maar het bedrijfsleven schreeuwt om eindelijk eens een keer doorpakken en niet weer van dat gedraai zoals nu op het toneel verschijnt. Wanneer moet dan dat kennelijke evaluatiemoment komen om wél gewoon door te pakken, om wél de beloftes waar te maken?

De heer **Hoogland** (PvdA): Ik heb een heel betoog gehoord van de heer De Rouwe dat onderstreept dat het CDA anders denkt over de Ruit dan de PvdA. Zijn echte vraag is me, eerlijk gezegd, een beetje ontgaan.

De **voorzitter**: De vraag is wanneer het evaluatiemoment dan wél komt.

De heer **Hoogland** (PvdA): Dat is een goede vraag. Dat hangt af van hoe de rest van de problemen in Nederland eruitziet. Je moet je euro inzetten daar waar deze het meest rendeert. Wij gaan dus niet mee in de doe-redenering «de Ruit moet er komen». Asfalt moet je aanleggen op plekken waar dat echt nodig is. Onze indruk is dat je nu, gezien de MKBA die er ligt en de second opinion daarop die niet bijster positief uitvalt, beter even kunt doen wat in eerste instantie nodig is: de wegen daaromheen aanpakken. Vervolgens kun je verder kijken waar ook nog geld nodig is. Ik vervolg mijn betoog.

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik stel even vast dat de vraag niet is beantwoord. Dat is prima, maar hij is niet beantwoord.

Mevrouw **Visser** (VVD): De PvdA geeft aan dat zij in de MKBA niets positiefs vindt. Volgens mij is de MKBA echter uitermate positief, evenals de second opinion, met alle mitsen en maren. De PvdA noemt twee andere projecten, die voorrang zouden moeten hebben. Als je kijkt naar de MKBA en naar wat er nodig is, scoren die projecten echter juist minder goed dan het geheel. Hoe beoordeelt de PvdA deze prioritering van de A67 en de A58 ten opzichte van tegen de Ruit rondom Eindhoven op grond van een in de ogen van de PvdA minder positief MKBA?

De heer **Hoogland** (PvdA): Dat zijn twee aspecten. Ten eerste is er de MKBA. Je leest natuurlijk altijd wat je zelf wilt lezen. Wij zijn gewoon kritisch omdat er een aantal aspecten ontbreken; zie de second opinion. De Ruit eindigt uiteindelijk met een 1. Ook ontbreken er nog een aantal

elementen. Die zijn niet meegenomen. Voor ons geeft het de doorslag dat het geen heel rendabele investering is.

Dan de A58 en de A67. Ik weet dat er niet nu bewijs op tafel ligt dat zij moeten worden aangepakt, maar het is wel zo dat de A58 in de planning zit. Die kun je dus naar voren halen. Als je dat doet, kan dat extra werk opleveren voor de regio. Voor de A67 geldt dat die uit de hele meetsystematiek van de totale weg niet naar boven komt als groot knelpunt. Het specifieke deel rondom Eindhoven blijkt echter wel een knelpunt te zijn. Ik hoor graag de reactie van de Minister. Wij zijn ervan overtuigd, op basis van de informatie die we lokaal gekregen hebben, dat er rondom Eindhoven wel degelijk een problematische situatie is.

Mevrouw **Visser** (VVD): De heer Hoogland geeft zelf al aan dat het ervan afhangt welke invalshoek je kiest. Ik ben benieuwd op grond waarvan de PvdA nu tegen de Ruit van Eindhoven is. In het verleden heeft de PvdA zich immers, bij monde van de voorganger van de heer Hoogland op dit dossier, in eerste instantie uitgesproken voor het niet-pleiten voor het schrappen van de Ruit. Dat was in april 2013. De heer Hoogland zegt te gaan voor een positief MKBA. Die moet dan blijkbaar hoger zijn dan 1. Ik ken echter tal van projecten, vooral ook binnen het ov, die niet hoger scoren dan 1 maar waarvoor dit argument niet is gebruikt. Wat betreft de second opinion en de MKBA van de Ruit vanuit Eindhoven, scoort die ruim een 3. De andere twee projecten komen ...

De **voorzitter**: Dank u wel.

Mevrouw **Visser** (VVD): De andere twee scores lager, dus ik ben echt benieuwd naar het inhoudelijke argument waarom de PvdA tegen de Ruit is.

De heer **Hoogland** (PvdA): Het klinkt misschien niet aardig, maar in feite verzetten wij ons tegen het cijferfetisjisme rondom de MKBA's. Je wilt immers naar meer kijken dan alleen maar naar het cijfer dat eruit rolt. Je wilt ook een aantal zachtere voorwaarden meenemen die nu niet in de MKBA's zitten. Dat zijn bijvoorbeeld de waarden van het landschap, van de natuur, van de cultuurhistorie en van recreatie. Als je die ook meeneemt – en die zijn nu nog niet gekwantificeerd in een MKBA – is zo'n weging altijd arbitrair. Wij zeggen echter dat dit er nu niet inzit. Alles overwegende en gezien het draagvlak – dat is altijd een aantal argumenten dat meetelt – hebben wij niet het gevoel dat dit die hele Ruit de meest noodzakelijke investering is. Daarom zeggen wij: stop die bijdrage van het Rijk in twee rijkswegen, de A67 en de A58. Ik hoor daar graag een reactie op van de Minister. Zegt zij dat wij er helemaal naast zitten? Vervolgens zouden we moeten gaan kijken of er nog andere maatregelen nodig zijn in die regio, maar misschien ook wel in een andere regio in het land.

Voorzitter. Ik ga verder met de Blankenburgtunnel. Eigenlijk zijn de vragen op dat punt al gesteld door de heer De Rouwe. Ik kan mij voorstellen dat het met name rondom de inpassing aardig is om nog even te kijken naar twee zaken, gezien het feit dat het ontwerptractébesluit moet volgen in het derde kwartaal van 2015. De eerste is de manier waarop de inpassing zal plaatsvinden in Vlaardingen. De tweede heeft betrekking op het rapport dat eerder genoemd is. Een aantal grote partijen waaronder Natuurmonumenten en de ANWB zouden moeten bekijken of er nog mogelijkheden zijn om de inpassing zo te doen dat het landschap daar gespaard blijft. Immers, het ding ligt er natuurlijk wel 80 tot 100 jaar.

Wat vindt de Minister van de verlenging van het MIRT? Wij willen wel graag geld naar voren halen. 2040 is in dat kader genoemd, maar ik heb dat in het begrotingsdebat al enigszins genuanceerd. We zitten er niet geharnast in, maar het is wel zaak om te bekijken of dat structureel kan

worden geregeld, bijvoorbeeld door het toepassen van een jaarlijkse verlenging, waarbij je niet iedere keer weer in de Kamer de discussie krijgt over de vraag hoe lang het MIRT verlengd moet worden, door wie en wanneer.

Samen met SP en CDA hebben we op het punt van het fietsgebruik het initiatief genomen om een half miljoen te investeren in de organisaties. De SP komt nog met een verzoek. Ik noem dat hier toch even, omdat het een belangrijke modaliteit is en omdat het een kans biedt, mensen uit de auto te krijgen, zeker gezien het feit dat elektrische fietsen afstanden verkleinen.

Wil de Minister welwillend kijken naar de voorstellen van de provincie als het gaat om de N33? Kan het nu nog bestaande gat worden gedicht?

In hoeverre is er nog overleg gaande over de overtunneling van de 's-Gravendijkwal in Rotterdam? Wat is de stand van zaken?

In de diverse bestuurlijke overleggen die de Minister heeft, zit het bedrijfsleven tegenwoordig ook aan tafel. Waarom alleen het bedrijfsleven? Kunnen daar ook andere organisaties bij aansluiten? De politiek vertegenwoordigt immers, als het goed is, iedereen. Maar kennelijk is er een aanleiding om het bedrijfsleven te laten aansluiten. Daar is heel wat voor te zeggen, maar waarom mogen andere organisaties dan ook niet aanschuiven?

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie): Ik kom even terug op het punt van de Blankenburgtunnel. PvdA en ChristenUnie zullen het daar niet over eens worden. Wij zien liever dat de Oranjetunnel wordt aangelegd. Maar ik hoorde de PvdA zojuist wel iets zeggen over de inpassing. Er ligt nu een breed advies van Natuurmonumenten en ANWB om het rapport mee te nemen en de tunnel te verlengen, zodat de Blankenburgtunnel onder de Aalkeetpolder uitkomt. Dat zou erg positief zijn voor de inpassing. Daar is een vraag over gesteld, maar ik ben benieuwd waar de Partij van de Arbeid zelf staat.

De heer **Hoogland** (PvdA): De essentie is de vraag of het rapport reëel is. Ik kan dat niet beoordelen. Ik ben geen Minister, ik ben volksvertegenwoordiger. De vraag aan de Minister is of dat reëel is, een vraag die ik absoluut niet kan beantwoorden. Dat zou voorbarig zijn, dus ik ga dat niet doen. Wij hebben ook gesproken met de organisaties die daar actief zijn. Het klinkt allemaal heel mooi en realistisch, maar de vraag is of het technisch mogelijk is en of het in het kader van de waterveiligheid reëel is. Ik wacht dat antwoord graag af.

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie): Het rapport dat nu boven tafel is gekomen, is van Rijkswaterstaat. Ik ga ervan uit dat Rijkswaterstaat deskundig genoeg is om daarover een advies te geven. Ik hoop dat de Partij van de Arbeid dat rapport serieus wil nemen. Een betere inpassing is namelijk misschien op kortere termijn wel duurder, maar zorgt er uiteindelijk wel voor dat die weg sneller gerealiseerd wordt, omdat er meer draagvlak ontstaat, waardoor juridische procedures kunnen worden voorkomen.

De **voorzitter**: Ik heb geen vraag gehoord.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Ik heb nog een korte vraag op hetzelfde punt. Vindt de heer Hoogland dat dit rapport naar de Kamer had moeten worden gestuurd?

De heer **Hoogland** (PvdA): Ik vind dat een lastige vraag. Mevrouw Dik-Faber had het over een rapport van Rijkswaterstaat, maar bij mijn weten is het een rapport van Horvat & Partners. Ik weet niet welke rol dat rapport heeft gespeeld in de besluitvorming. Volgens mij is al gekeken

naar deze optie en is daarover nog een keer een advies gestuurd. Volgens mij was het rapport uit december 2013 al openbaar. Ik kan me voorstellen dat het in de afweging die de Minister heeft gemaakt, al een rol heeft gespeeld en dat we daarover worden geïnformeerd als het ontwerp-Tracébesluit er komt, zodat het op die manier toch nog bij de Kamer was gekomen als de organisaties ermee naar buiten waren gekomen. Dat is altijd arbitrair, maar ik had niet het gevoel dat er iets werd achtergehouden.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Het is natuurlijk een heel gevoelig dossier, waarop wij continu bekijken hoe we de bereikbaarheid van Rotterdam kunnen verbeteren met zo min mogelijk effect op omwonenden en de natuurgebieden daar. Als er dan een rapport in opdracht van Rijkswaterstaat wordt opgesteld dat niet met de Kamer wordt gedeeld, is dat reden voor vragen. Het is geen projectje waarmee we ons niet hebben bemoeid. Zou de heer Hoogland het goed vinden als de Kamer dit rapport krijgt en als de Minister aangeeft waarom ze het nog niet met de Kamer heeft gedeeld en wat ze ermee wil gaan doen?

De heer **Hoogland** (PvdA): Het tweede deel van de vraag zal mevrouw Van Veldhoven vooral zelf aan de Minister moeten stellen. Ik geleid die vraag daarom bij dezen door. Ik zit er ontspannen in, omdat het rapport geen nieuwe of geheime informatie bevat. Het zegt alleen dat nog eens moet worden gekeken naar die optie. Ik heb gevraagd of de Minister dat wil doen. Ik hoop dat zij daartoe bereid is, in de wetenschap dat het project daardoor niet mag worden vertraagd. Anders blijven we die hete aardappel voor ons uitschuiven. Misschien is dat voor mevrouw Van Veldhoven niet genoeg, maar voor ons wel.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Ik was benieuwd naar de positie van de PvdA op de zuidelijke ringweg in Groningen. Vorige week heeft de Partij voor de Dieren een sessie georganiseerd waarin wat knelpunten in de luchtkwaliteit aan de orde werden gesteld. Er liggen zestien scholen en acht kinderdagverblijven binnen 100 meter van die weg. Dit weekeinde heeft burgemeester Vreeman van Groningen nogal stevige dingen gezegd over de aardbevingsbestendigheid in Groningen. Als je daar een gedeeltelijk verdiepte ringweg aanlegt, zou dat dan ook niet aardbevingsbestendig moeten gebeuren?

De heer **Hoogland** (PvdA): Een ding is duidelijk: mevrouw Van Tongeren weet meer van dit project dan ik. Ik moet haar het antwoord schuldig blijven. Ik weet het niet.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Het is best wel lastig voor een coalitiepartij om op zo'n groot infrastructureel project, waarover een inhoudelijke hoorzitting is georganiseerd die ook ging over de afstand van scholen tot die weg, geen positie in te nemen.

De heer **Hoogland** (PvdA): Ik begrijp dat dit voor mevrouw Van Tongeren een uitgelezen kans is om ons even in de hoek te zetten, simpelweg omdat ik het niet weet. Ik kan een algemeen verhaal gaan houden over hoe belangrijk wij luchtkwaliteit vinden, maar ik ken deze casus daarvoor niet goed genoeg. Ik ga me daar dus niet over uitspreken.

Mevrouw **Ouwehand** (PvdD): Ik ben positief verrast over de uitspraak dat we ons niet moeten verschuilen achter rekenmodellen en modellen, maar dat we altijd zelf moeten blijven nadenken. Ik kan me voorstellen dat de heer Hoogland zegt, de situatie in Groningen niet precies te kennen. Hoe weegt de Partij van de Arbeid de waarschuwingen dat in de normen die nu gelden voor luchtkwaliteit, onvoldoende rekening wordt gehouden met

de effecten op kinderen? Ik wil dat meer in algemene zin vragen, want het speelt niet alleen in Groningen. Wetenschappers waarschuwen dat er meer dan 300 meter afstand moet zijn tussen wegen en scholen. Er zijn wat projecten waarin binnen die 300 meter wordt gebouwd. Hoe gaat de Partij van de Arbeid om met zulke waarschuwingen?

De heer **Hoogland** (PvdA): Er zijn voorbeelden, bijvoorbeeld de ring rond Rotterdam bij Overschie, waar scholen ook dicht op wegen staan. Daarom zijn er maatregelen genomen. Voor ons is altijd leidend – dit ook in reactie op mevrouw Van Tongeren – dat de wetgeving wordt nageleefd. Ik weet niet of dat in Groningen het geval is, want ik ken de situatie daar niet precies. Naleving van wetgeving is voor ons leidend. Als er aanleiding is om de wetgeving te herzien, zijn wij graag bereid daarnaar te kijken, want luchtkwaliteit is een belangrijk thema. Zelf heb ik niet voor niets vragen gesteld over de 's Gravendijkwal in Rotterdam. Alle bereidheid om te kijken naar de luchtkwaliteit, maar niet om de wet overboord te zetten en de normen aan de kant te schuiven, omdat er een situatie is waarmee veel mensen ontevreden zijn. Dat is voor mij niet het toetsingskader.

Mevrouw **Ouweland** (PvdD): Nogmaals, ik kan mij voorstellen dat het ingewikkeld is als je de casus niet kent. Daarom de volgende eenvoudige vraag. Als we met elkaar vinden dat je geen scholen moet bouwen in een straal van 300 meter van een al bestaande weg, zouden we dan ook niet moeten afspreken dat, als er al een school staat, je geen weg binnen 300 meter daarvan moet bouwen? Zou dat niet de leidraad moeten zijn? Daarvan weten we immers dat daarmee de gezondheidsrisico's zo klein mogelijk worden gehouden.

De heer **Hoogland** (PvdA): Dat hangt van de situatie af. Ik heb zelf op een middelbare school gezeten die er niet was geweest als ze nieuw zou zijn gebouwd. Dat soort situaties ontstaat in de loop der jaren en daar moet je zorgvuldig naar kijken. Ik vind het nogal rigoureuus om, als er in Groningen wordt besloten om scholen te bouwen, hier een streep door dat besluit te halen. Dat lijkt me niet reëel. Alle bereidheid om ernaar te kijken, maar laten we nu niet doen alsof het mogelijk is om in een keer al die situaties aan te pakken. De waarheid zal ergens in het midden liggen, verwacht ik zomaar eventjes. Laten we de casus Groningen nog eens goed uitdiepen.

De heer **Madlener** (PVV): Ik wil even terugkomen op het punt van Portugezen en Polen die in Nederland wegen aanleggen. Zoals bekend zitten Nederlandse bouwvakkers daardoor werkloos thuis. Ondertussen wordt rijksgeld besteed aan het inhuren van Polen en Portugezen. Na het openstellen van de arbeidsmarkt, wat desastreuze gevolgen heeft, gaat de PvdA het nu ook opnemen voor de arbeidsomstandigheden van die Polen en Portugezen, daarbij de Nederlandse werkloze bouwvakkers vergetend. Is de PvdA het met mij eens dat de besparing die wellicht optreedt als je een Portugees of een Pool inhuurt, eigenlijk een schijnbesparing is? Want ondertussen zit er wel een Nederlandse bouwvakker werkloos thuis. Zouden we bij de aanbesteding van die miljarden aan infrastructuur niet meer moeten kijken wat dat doet voor de Nederlandse werkgelegenheid? Zou niet beter moeten worden gekeken naar de werkelijke kosten van het inhuren van al die buitenlandse werknemers, in plaats van het ophogen van de salarissen, bepleit door de heer Hoogland?

De heer **Hoogland** (PvdA): Dat is een ingewikkelde discussie, die voor u wat makkelijker is. U zegt eigenlijk: eigen werknemers eerst. Op zich is dat wel begrijpelijk, want dat gevoel heb ik ook wel eens, hoor. Maar de werkelijkheid is wel dat, als je een project aanbesteedt, juist de Europese markt actief is, waarin mensen uit andere landen naar Nederland komen. Betonvlechters of -storters uit Portugal kunnen hier komen. Als dat

gebeurt, moet die concurrentie wel eerlijk zijn. Ze moeten eerlijk betaald worden en er mag geen geld op hun inkomen worden ingehouden voor huisvesting en andere ondersteuning. Ze moeten het Nederlandse minimumloon verdienen, zodat de concurrentie eerlijk is. Als dat zo is, heb ik er het volste vertrouwen in dat er ook voor Nederlandse werknemers voldoende kansen zijn in de bouw. Daar zit het probleem. Ik vermoed dat de heer Madlener dat met mij eens is.

De heer **Madlener** (PVV): Toch niet helemaal, want die eerlijke concurrentie zal nooit plaatsvinden. Want voor een Portugees en een Pool is een minimumloon een geweldig inkomen, dat mee naar huis wordt genomen, waar hij daarmee rijk is. Terwijl een Nederlandse bouwvakker met het minimumloon met moeite zijn flatje drie hoog achter kan betalen en naar de Lidl kan gaan. Ik vind dat per definitie geen eerlijke concurrentie. Maar ik wil op een ander aspect wijzen. Wat doen we met ons belastinggeld? Wat u denkt te besparen met het inhuren van die Pool of die Portugees, is een schijnbesparing. Ondertussen kunnen wij de uitkeringen van de Nederlandse werkloze bouwvakkers betalen. Zouden we niet meer moeten kijken naar de werkelijke kosten en waar het geld neerkomt? Volgens mij kunnen we beter een Nederlandse werknemer die in Nederland het geld uitgeeft fatsoenlijk betalen dan een Pool het minimumloon geven, die het geld naar Polen exporteert.

De heer **Hoogland** (PvdA): Die conclusies gaan mij allemaal wat te snel, maar waar de heer Madlener wel een punt heeft, is dat in een bestek bijvoorbeeld ook taaleisen kunnen worden opgenomen. Daar zijn mogelijkheden voor. Het wordt een chaos op de bouwplaats als iedereen een andere taal spreekt. Volgens mij zijn dat heel reële eisen, waarnaar bij de behandeling van de SZW-begroting wordt gekeken. Dat moeten we dus hier niet doen, want het gebeurt daar. Dat is goed. Aan de andere kant is er een Europese markt, wat betekent dat er dus ook concurrentie mogelijk is uit het buitenland. Dat dat externe kosten met zich brengt, bijvoorbeeld in de vorm van uitkeringen, dat klopt. Daarin heeft de heer Madlener gelijk. Dat is een neveneffect dat wij accepteren, maar dat volgens hem moet worden teruggedraaid. Het is knap ingewikkeld in Europa, maar een aantal beschermende maatregelen kan worden genomen en dat gebeurt ook.

Mevrouw **Visser** (VVD): Voorzitter. Vandaag is een bijzondere dag, want er is een nieuw stukje A4 opgeleverd, namelijk tussen Dinteloord en Bergen op Zoom. Zoals de heer Hoogland al aangaf, verzorgen TLN en EVO een presentatie over de aanpak van files. Daarin de constatering dat we op de goede weg zijn, zij het dat we toekomstbestendig moeten blijven. Er gebeurt gelukkig heel wat, ook als je kijkt naar de file top twintig van TLN en EVO. De projecten voor de komende periode staan, blijkens het MIRT, op stapel of zijn al in uitvoering genomen. Maar we zijn er nog niet. We moeten goed kijken hoe we de middelen besteden.

De Algemene Rekenkamer heeft een rapport over onderhoud en de aanleg van wegen gepubliceerd. De Minister heeft tijdens de begrotingsbehandeling meer informatie en een technische briefing toegezegd. Dank daarvoor. Wij roepen de Minister op, de verheldering die in de technische briefing werd gegeven mee te nemen in het vervolgtraject. In 2004, 2009 en 2011 hebben we hier vergelijkbare discussies over gehad. Dat is zonde, omdat het steeds vragen oproept of de zaken wel of niet op orde zijn. Bij het spoor wordt overigens dezelfde discussie gevoerd. Waar staan we nu? Hoe wordt de Kamer daarover geïnformeerd? Het is namelijk noodzakelijk dat het onderhoud op orde is. We willen geen Belgische toestanden op onze rijkswegen.

Ik heb nog wat vragen over het budget en de efficiency van de bestedingen. In het MIRT is een aantal langlopende programma's opgenomen,

zoals het Meerjarenprogramma Ontsnippering (MJPO) en het Besluit Investerings Ruimtelijke Kwaliteit (BIRK). In die langlopende projecten gaan honderden miljoenen om. De voortgang en het efficiënt gebruik van de middelen worden niet duidelijk uit de stukken. In een vorig WGO heb ik passages uit het MJPO letterlijk voorgelezen. Daarin staat dat niet kan worden aangegeven of dit heeft bijgedragen aan een succesvol ehs-beleid. Na 500 miljoen in tien jaar tijd moet dat wel eens mogelijk zijn. Hetzelfde geldt voor het BIRK. Dat loopt tot 2020. In 2009 heeft een tussenevaluatie plaatsgevonden. Het beleid is bemoedigend, het is trigger money. Hierbij is sprake van 500 miljoen. Kan de Minister in het volgende jaarverslag hierover meer helderheid geven? In dat kader het verzoek om bij het MIRT extra aandacht te besteden aan de inpassingsmaatregelen en natuurcompensatiemaatregelen. In de beantwoording van schriftelijke vragen staat dat een belangrijk deel buiten het ontwerp-Tracébesluit plaatsvindt. We hadden net de discussie over de Ruit van Eindhoven, waar iets vergelijkbaars plaatsvindt over het opnemen van bepaalde zaken in de MKBA. Er worden heel veel natuurgroonden aangekocht om natuurverlies te compenseren. Het is aan te bevelen om dit in dit geval ook zichtbaar te maken, om zo in de toekomst dit soort discussies goed te kunnen voeren. Ik kom toe aan de inhoud van het MIRT. Ik sluit me aan bij de vragen van de heer Hoogland over de mogelijkheden die er zijn als het gaat om een MIRT-verlenging. Wat zijn de voor- en nadelen van een automatische jaarlijkse verlenging? Verder zien we dat in het MIRT zes nieuwe gebiedsagenda's zijn opgenomen. De nieuwe MIRT-systematiek loopt de komende twee tot drie jaar. Hoe verhoudt zich dat tot de verdere aanpak van de files in Nederland? Ik heb namelijk het idee dat het MIRT steeds meer uitdijt tot zaken als leegstand van kantoren in Sloterdijk. Ik wil dat voorkomen. Wat ons betreft gaat het Infrastructuurfonds nog steeds over infrastructuur.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): De VVD maakt heel duidelijk dat het moet gaan over de infrastructuur. Ik neem aan dat mevrouw Visser ook de gebiedsagenda Noord-Nederland heeft gelezen die bij het MIRT zit. Er werd net een beetje gelachen om mijn vraag over aardbevingsbestendigheid. Maar in die gebiedsagenda staat gewoon dat, als we de huidige gaswinning doortrekken, een stevig aardbevingsrisico voor Noord-Nederland blijft bestaan. Wat vindt de VVD van het aardbevingsbestendig maken van bestaande infrastructuur in Noord-Nederland en het aardbevingsbestendig bouwen van nieuwe infrastructuur in Noord-Nederland?

Mevrouw **Visser** (VVD): Ik kom zelf uit een land waar aardbevingen voorkomen. Ik lachte omdat je nooit kunt voorkomen dat er natuurrampen zoals aardbevingen plaatsvinden. Ik heb niet de illusie dat je zoiets kunt tegenhouden door bouwwerken aan te passen. Er zijn goede afspraken gemaakt met de provincie Groningen. Verder zijn er aanvullende toezeggingen gedaan als het gaat om toekomstbestendig bouwen. U hebt vele malen hierover gediscussieerd met Minister Kamp. Wat ons betreft wordt die agenda uitgewerkt. Hoe zorg je ervoor dat je toekomstbestendig bouwt? Voor Groningen zijn toezeggingen gedaan om hiervoor geld uit te trekken.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Ik vind het uiterst merkwaardig dat de VVD aardbevingen in Groningen een natuurramp noemt. Deze zijn namelijk niet door de natuur veroorzaakt, maar door menselijke activiteit, namelijk gaswinning. Dat wordt door alle Ministers moeiteloos toegegeven. Ik heb de gebiedsagenda niet helemaal doorgenomen, maar goed genoeg om te kunnen zien dat er helemaal niets in staat over het aardbevingsbestendig maken van gebouwen. Daar is ook niet over gesproken. Er was alleen dit weekeinde een oproep van de burgemeester van Groningen, Vreeman, die zei dat dit noodzakelijk is. Misschien is dit voor de VVD een nieuw onderwerp. Ik ben benieuwd of mevrouw Visser

hierop samen met mij een stevige reactie van de Minister wil. Want als we dat aardbevingsbestendig gaan doen, gaan de kosten fors omhoog. Je moet namelijk niet alleen kijken naar het kleine gebied rond Loppersum, het gaat echt over de drie noordelijke provincies.

Mevrouw **Visser** (VVD): Dit is een beetje flauw van mevrouw Van Tongeren. Ik heb gezegd dat je nooit tegen natuurrampen kunt bouwen. Als zij goed heeft geluisterd, heeft ze kunnen horen dat ik heb gezegd dat er aandacht voor is en dat er meerdere malen over is gesproken. Mevrouw Van Tongeren voert hierover namens GroenLinks het debat met onder anderen de heer Leegte van de VVD-fractie. Er is aandacht voor, juist als het gaat om het toekomstbestendig bouwen van woningen. In het kader van de leeragenda wordt bekeken hoe je dat breder kunt trekken en welke leereffecten je daaruit kunt halen. Die aandacht is er dus. Als mevrouw Van Tongeren vindt dat er meer aandacht voor moet komen, hoor ik dat graag van haar. Ik zie dat er met de regio's wordt samengewerkt. Er is gelukkig aandacht voor. Daar wordt invulling aan gegeven, zowel qua kennis als qua geld.

Vorige week voerden we de discussie over het Deltafonds. In de gebiedsagenda's zien we dat water daarin steeds meer een integraal onderdeel wordt. Ook de dijken moeten toekomstbestendig worden gemaakt; vandaar het Deltafonds. Wat ons betreft zou het goed zijn, die discussie volgend jaar integraal te voeren. De regio Oost-Nederland geeft aan dat het gaat om de governance van ruimte en water. Voor Groningen geldt precies hetzelfde. Wat ons betreft wordt dat volgend jaar integraal behandeld.

We hebben in Nederland drie mainports vastgesteld, waaronder twee grote fysieke mainports, namelijk Schiphol en de Rotterdamse haven. Afgelopen donderdag stond in het FD een groot artikel naar aanleiding van internet-mainports als Eindhoven en Groningen. We hebben het hier over de harde asfaltinfrastructuur, maar ook de digitale infrastructuur verdient wat ons betreft aandacht. De laatste dient ter ondersteuning van de eerste. Kan de Minister aangeven of dit wordt betrokken bij de gebiedsagenda's?

Er zijn grote irritaties bij de weggebruikers over spitsstroken en plusstroken. Afgelopen weekend heb ik dat zelf mogen ervaren: voor de Coentunnel een file en vervolgens een groot rood kruis bij de Tweede Coentunnel. Wat zijn nou precies de spelregels? We hebben veel geld gestoken in spits- en plusstroken, waarmee we wat mij betreft doorgaan. Maar die dingen moeten wel gebruikt worden als we vaststaan in een file. Vervolgens kom ik toe aan het Rondje Nederland. Ik sluit mij aan bij de vragen van de heer Hoogland over de N33. Het standpunt van de VVD over de Ruit bij Eindhoven is dat er nu voldoende onderzoek is gedaan. Nut en noodzaak zijn nu aangetoond, zoals de regio ook al had aangedragen. De signalen die we hebben gehoord om rijksgeld te besteden aan gemeentelijke wegen omarmen we niet. Het gaat om de robuustheid van het net rond Eindhoven en niet om die van het gemeentelijke wegennet. Daarin hebben de gemeenten zelf een verantwoordelijkheid. Over Kornwerderzand hebben we het vorige week gehad in het WGO Water. Maar tot mijn verbazing kregen we gisteren een brief van de provincie Friesland, waarin werd aangegeven dat er nog steeds discussie is over de kostenvergelijking. Wat is de stand van zaken? Ligt de bal vooral bij de provincie om met een invulling te komen? De indruk die gisteren werd gewekt, was namelijk een andere.

De heer **Bashir** (SP): Nog even over het vorige punt. U ging wel heel snel langs de Ruit bij Eindhoven. De VVD heeft de D in de naam staan, wat staat voor democratie, dus ook lokale zeggenschap. Als ik dan zie welke gemeenten daartegen zijn, begrijp ik niet helemaal waarom de VVD

hiervoor is. Alle gemeenten waarop de Ruit komt te liggen, zijn tegen. Waarom negeert de VVD de wens van de lokale bevolking?

Mevrouw **Visser** (VVD): De Ruit kent een heel lange historie. Daarover heeft democratische besluitvorming plaatsgevonden. Vorige keer hebben we afgesproken dat, aangezien het een regionaal project is, de regio aanzet is om te komen tot een oplossing. Het merendeel van de participerende gemeenten en de provincie, die trekker is van dit project en het meeste bijdraagt, heeft dit projectvoorstel omarmd. Een aantal gemeenten, waaronder Eindhoven, is daartegen, maar het merendeel is nog steeds voor. Ook binnen de regio en binnen de raad van Eindhoven hebben hierover flinke discussies plaatsgevonden. Volgens ons zijn alle democratische procedures netjes gevolgd. Er ligt nu een voorstel waarvan wij zeggen: ga vooral door.

De heer **Bashir** (SP): In het regio-overleg is inderdaad een meerderheid vóór. Maar dat zijn wel de gemeenten waar de Ruit niet komt te liggen. De gemeenten waar de Ruit wel komt te liggen, hebben allemaal aangegeven dat ze tegen zijn. Dan heb ik het over Eindhoven, Helmond, Nuenen en Laarbeek. Waarom wel naar de gemeenten luisteren die eigenlijk niet veel met de Ruit te maken hebben, aangezien ze er niet onder liggen, maar niet naar de gemeenten luisteren die veel meer met de Ruit te maken krijgen? De VVD kan net zo goed luisteren naar de bevolking van de gemeenten waar de Ruit komt te liggen. Waarom doet de VVD dat niet?

Mevrouw **Visser** (VVD): Er zijn ruim twintig gemeenten bij betrokken, waarvan zestien dit plan omarmen. De provincie heeft hierover gedebatteerd en daar hoort deze discussie ook thuis. De provincie gaat hiermee door. Dan is hier de vraag of wij vinden dat de rijksbijdrage daaraan moet worden besteed. Wij antwoorden daar met ja op, omdat wij vinden dat we hierover al heel lang hebben gesproken. Niet voor niets hebben we hier de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) vastgesteld, waarin staat wat de grote economische opgaven in Nederland zijn. Dat zijn Schiphol, Rotterdam en de regio Eindhoven. In dat kader en om ervoor te zorgen dat de regio Eindhoven ontsloten en bereikbaar blijft, is dit traject volgens ons noodzakelijk. Daar kunt u anders over denken, maar gelet op het hele proces dat prima democratisch verlopen is en waaraan iedereen een bijdrage heeft kunnen leveren, ligt hier de vraag voor hoe wij hierover denken. Wij hebben geluisterd naar de diverse meningen, daarbij bemerkend dat er in de betrokken gemeenten heel grote verschillen zijn tussen de partijen onderling.

De heer **Bashir** (SP): Ik heb een punt van orde. Er wordt hier een verkeerd beeld geschetst. 25 leden stemden tegen.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Het gaat over hetzelfde punt. 25 gemeenten hebben zich inderdaad tegen de Ruit uitgesproken en een aantal gemeenten heeft zich nog niet uitgesproken. Er zijn in ieder geval meer gemeenten die zich tegen hebben uitgesproken dan voor. Welk belang hecht u aan de specifieke doelstelling van de Ruit om die betere doorstroming te realiseren? U zegt terecht dat dit een economische groei- en kennisregio is en dat het belangrijk is dat we daar zorgen voor voldoende mobiliteit en doorstroming. Maar waarom moet dat nou per se de Ruit zijn? Waarom niet starten met die andere maatregelen waaraan de heer Hoogland ook al refereerde, kijken wat er nodig is en een open blik houden voor andere maatregelen? Verder noem ik de herziening van de WLO-scenario's in de loop van volgend jaar. Je ziet dat we flink onder het hoogste groeiscenario zitten. Dat betekent dat de plaatjes er, nog los van de second opinion van de MKBA, heel anders uitzien. Waarom houdt de VVD zo specifiek vast aan de Ruit?

Mevrouw **Visser** (VVD): Dit zijn heel veel vragen in een keer. Er komen inderdaad scenario's. Als je kijkt naar de herziening van de NMCA-analyses van vorig jaar zien we dat zelfs in het laatste groeiscenario nut en noodzaak aanwezig zijn om de netwerken aan te pakken. Dat blijft overeind staan. We zien die scenario's volgend jaar graag tegemoet. De huidige cijfers tonen in ieder geval nut en noodzaak van de Ruit aan. We praten al vele jaren over de ontsluiting van die regio. We hebben gekozen voor de systematiek van beoordeling op een aantal randvoorwaarden. Die zijn er nu. Daaruit blijkt dat dit heel goed scoort als het gaat om de MKBA. Daaruit trek ik de conclusie dat dit noodzakelijk is. Alle scenario's zijn inmiddels verkend. De provincie heeft naar aanleiding van het debat vorig jaar in deze Kamer gezegd er nog eens naar te gaan kijken. Dat proces ligt nu voor. Wat ons betreft gaan we nu door, omdat dit noodzakelijk is, gelet op de cijfers, juist om ervoor te zorgen dat die economisch zo belangrijke regio kan groeien. Onderzoek van de regio zelf geeft op basis van de Ladder van Verdaas aan dat er onderzoek nodig is. Dan weet ik niet meer hoe ik mevrouw Van Veldhoven nog kan overtuigen.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Ook D66 vindt dat we de mobiliteit in de regio moeten verbeteren. Wij zetten echter dat doel voorop en niet het middel. Het lijkt alsof de VVD zich heeft vastgeklonken aan de Ruit. Uit de cijfers blijkt dat de mobiliteitsgroei op het hoofdwegennet sinds 2008 onder het regional community scenario ligt. Ze blijven dus structureel achter. Verder zijn in de MKBA milieu- en gezondheidseffecten niet voldoende meegenomen. Dan is het toch veel verstandiger om die maatregelen te nemen die we met z'n allen nuttig vinden en dan met een open blik te kijken naar wat er nog meer nodig is? Dat we dat moeten doen ben ik eens met mevrouw Visser, maar wel in die volgorde. Laten we het doel voorop zetten, niet het middel.

Mevrouw **Visser** (VVD): Ik twijfel een beetje, want volgens mij liggen er inmiddels erg veel rapporten over dit project. Ik herinner me een fractievoorzitter van D66 die op een gegeven moment voorstelde er een nietje doorheen te doen. De regio zelf heeft een rapport doen verschijnen waarin wordt voorgesteld om met een open blik, conform de Ladder van Verdaas, te gaan kijken of er andere mogelijkheden zijn. Dat rapport geeft aan dat dat niet zo is en dat dat asfalt gewoon nodig is. Op basis van de herijking van de NMCA van anderhalf jaar geleden zien we dat daar nog steeds een hoge filedruk blijft bestaan. Op grond van al deze feiten constateer ik dat daar iets moet gebeuren. Je merkt wel dat iedereen uit ieder rapport zijn eigen waarheid haalt. Dat mag. Wij zien nut en noodzaak van deze weg in, in het kader van de robuustheid van de regio Eindhoven en daar blijven we achter staan. Ik hoor graag wat mijn collega's daarvan vinden. Er is nu voldoende onderzoek gedaan, zodat we gewoon verder kunnen gaan.

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie): De ChristenUnie is absoluut niet tegen het aanleggen van extra asfalt. Maar dan moet het echt wel nuttig en nodig zijn. De middelen uit onze infrastructuurfondsen zijn zeer beperkt. Dat betekent dat we dat geld moeten besteden waar dat het meest efficiënt is. Vorig jaar heeft de Kamer een motie aangenomen over de Ruit bij Eindhoven, waarin wordt aangegeven dat ze nut en noodzaak daarvan absoluut niet voldoende onderbouwd vindt. De Kamer ziet graag dat het geld ergens anders wordt ingezet, namelijk aan de A58 en de A67. Terugkijkend naar wat er de afgelopen anderhalf jaar is gebeurd, moet ik helaas vaststellen dat de alternatieve projecten niet zijn uitgevoerd en dat alleen maar gefocust is op nadere onderbouwing van de Ruit rond Eindhoven. Wat vindt de VVD daarvan? Er ligt immers een aangenomen Kamermotie die niet is uitgevoerd, omdat het afgelopen jaar alleen maar is gefocust op de Ruit bij Eindhoven en niet op de alternatieven.

Mevrouw **Visser** (VVD): Volgens mij is het kabinet heel duidelijk met die motie aan de slag gegaan. De regio heeft gekeken naar de alternatieven. Maar u hebt daarover vast gesprekken gevoerd met de regio. Ik ben een beetje verbaasd door uw bijdrage. Ik hoor de ChristenUnie zeggen dat je je geld moet besteden waar dat het meest efficiënt is. Dan ben ik wel benieuwd naar een motie van de ChristenUnie waarin wordt gevraagd, 10% van de MIRT-gelden weg te halen bij de nu lopende projecten en te stoppen in regionale projecten. De vraag is waar het geld het meest rendeert. Welk afwegingskader hanteert de ChristenUnie in dezen? De A67 zit nu in het robuustheidspakket waarom is gevraagd. Voor de A67 en de A58 geldt dat is bezien waar het geld wordt ingezet waar het het meest rendeert. Deze projecten worden wel uitgevoerd, maar later. Volgens mij is de regio hiermee dus aan de slag gegaan en ligt er een pakket waar de A67 in zit. Verder ligt er in het MIRT een voorstel voor de A58. Een en ander wordt dus opgepakt. De regio doet dat samen met het bedrijfsleven zo innovatief mogelijk. Hier liggen alleen maar mooie kansen.

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie): Het is duidelijk dat de VVD en de ChristenUnie hierover van mening verschillen. Ik heb natuurlijk ook over de A67 gelezen, maar ik ben van mening dat het een niet uitgewerkte intentie is, waar ook geen duidelijk budget aan hangt. Ik moet constateren dat in de MKBA die er nu ligt, niet alle alternatieven evenwichtig zijn meegenomen, zodat we nu met oogkleppen op doorstomen richting Ruit Eindhoven, zonder een eerlijke vergelijking te maken en breder te kijken naar de mobiliteitsvraagstukken in die regio. Een aanzienlijk deel van het bedrijfsleven adviseert om breder te kijken, onder andere naar de verbindingen met het buitenland en niet alleen te focussen op de Ruit Eindhoven.

De **voorzitter**: Mevrouw Dik-Faber, ik ben benieuwd naar uw vervolgvraag.

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie): Ik ben van mening dat de MKBA gericht is op realisatie van de Ruit Eindhoven en dat alternatieven geen eerlijke kans hebben gekregen. Dat statement wil ik heel graag maken.

De **voorzitter**: Dat was niet echt een vraag. Ik weet niet of mevrouw Visser hierop reageert of dat zij haar betoog voortzet.

Mevrouw **Visser** (VVD): Ik heb hetzelfde bedrijfsleven gesproken. Vorige week heeft het bedrijfsleven een duidelijke petitie aangeboden. Ik heb dat toen niet gehoord. Waarschijnlijk wilde mevrouw Dik-Faber de vraag stellen of we het alleen maar gaan oplossen met smart mobility. Smart mobility is hartstikke goed, maar het lost de problemen van morgen niet op. De ChristenUnie geeft aan dat zij kijkt naar MKBA-cijfers. Dan roep ik mevrouw Dik-Faber op om ook te kijken naar al die andere cijfers over de A67 en de A58 en op basis daarvan haar mening te bepalen. Misschien dat zij dan ook haar motie zal intrekken over het weghalen van 10% bij de grootste knelpunten om die weg te zetten op plaatsen in de regio waar geen knelpunten zijn. Wat zegt zij dan tegen de automobilist die vaststaat in de file? Daar ben ik heel erg benieuwd naar.

De **voorzitter**: Nu hoorde ik wel een vraag. Mevrouw Dik-Faber heeft nu twee interrupties gehad. Ik stel daarom voor, dat zij hierop in haar eigen betoog terugkomt. In haar eigen interruptie stelde zij geen vraag. In reactie daarop krijgt zij wel een vraag. Ik stel voor, dat mevrouw Visser nu haar betoog voortzet.

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie): Ik heb een punt van orde. De fractie van de ChristenUnie heeft vijf minuten spreektijd toebedeeld gekregen,

onder andere omdat de VVD-fractie de spreektijden wilde verminderen. Ik heb in mijn termijn geen gelegenheid om te reageren op de vraag die de VVD stelt.

De voorzitter: In tweede instantie hebt u ook de gelegenheid om twee keer te interrumperen. Ik stel voor, dat u dan uw vraag heel helder, kort en bondig formuleert. Dat hebt u zojuist niet gedaan. Ik stel voor dat mevrouw Visser nu haar betoog voortzet en dat u in uw eerste instantie en wellicht in uw tweede instantie bekijkt of u er toch nog op in kunt gaan.

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie): Dat gaat mij niet lukken. Ik maak hier bezwaar tegen.

De voorzitter: In de Tweede Kamer zijn de afspraken gemaakt om zo te vergaderen. Mevrouw Visser vervolgt haar betoog.

Mevrouw **Visser** (VVD): Voorzitter. Ik was gebleven bij Kornwerderzand. De heer De Rouwe heeft de Afsluitdijk bij de begrotingsbehandeling naar voren gebracht met de vraag of er sprake is van een structurele situatie. De Minister zou daarnaar kijken. Misschien heeft zij hier al wat meer informatie over.

Mijn laatste punt betreft het belang van goederenvervoer. In het MIRT staan twee studies naar goederencorridors, ook de oostelijke corridor. De VVD-fractie geeft daar absoluut steun aan. Wij zijn blij met de maatregelen die getroffen zijn op de A15 langs de Betuweroute bij Tiel om de verkeersveiligheid te verbeteren. Wel zien we dat er nog meer nodig is, juist als vrachtwagens in treintjes gaan rijden. Dan is er op een tweebaansweg meer nodig. Wij zijn dan ook heel benieuwd naar de uitkomsten van de studies naar goederencorridors. Wij hopen dat daar zo snel mogelijk informatie over komt en dat daar de corridor bij Tiel ook in is meegenomen.

Dat is mijn inbreng tot zover. Mevrouw De Boer gaat verder met spoor en binnenvaart.

De voorzitter: Ik heb begrepen dat mevrouw De Boer later wil spreken. Ik geef nu het woord aan mevrouw Van Tongeren.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Voorzitter. We hebben een hele stapel papier gekregen van het ministerie. Ik heb met spanning uitgekeken naar een bepaalde toets. Die mis ik helaas. Het gaat om de toets in verband met de vraag hoe het MIRT past in het door deze regering afgesloten energieakkoord. In het energieakkoord staan allerlei dingen die in de vervoerssector geregeld moeten worden. Dat heeft een automatische vertaling naar wat je aan wilt leggen aan infrastructuur. Ik mis die toets. Mijn eerste vraag aan de Minister is hoe al deze plannen, die eigenlijk business as usual zijn – meer asfalt aanleggen, meer auto's, meer ruimte voor vrachtauto's – passen bij de doelstellingen en de uitgewerkte afspraken in het energieakkoord.

Mijn tweede punt, dat door GroenLinks al vaker aan de orde is gesteld, betreft de modellen met bijvoorbeeld de cijfers voor economische groei, voor werkgelegenheid en voor de olieprijs. Als de Minister mij één model kan aanwijzen dat echt klopt met de huidige cijfers, zou ik al geweldig onder de indruk zijn. De Minister verdedigt zich vaak en terecht door te zeggen dat zij het besluit juridisch mag nemen omdat zij het proces zo heeft doorlopen als is vastgelegd. Keer op keer blijkt echter dat er met cijfers wordt gewerkt die niet kloppen met de werkelijkheid. Mevrouw Van Veldhoven refereerde er net ook aan. Het is dan misschien juridisch wel houdbaar om dat besluit te nemen, maar het is de vraag of het de verstandigste manier is om belastinggeld uit te geven. Bijvoorbeeld het effect van het fietsbeleid is niet opgenomen in de huidige afwegings-

modellen voor verkeers- en vervoersdruk. Klopt dat, Minister? Ik wijs ook op trends zoals het delen van auto's, jongeren die veel minder geïnteresseerd zijn in autobezit of het beter gebruik maken van ruimtes in vrachtauto's. Vrachtauto's op de Nederlandse weg rijden op dit moment minstens voor 50% leeg. Ik hoor de VVD zeggen dat er meer ruimte gemaakt moet worden voor vrachtauto's. Is het niet tijd voor een programma beter benutten van vrachtauto's in plaats van dat we meer asfalt aanleggen?

Hoe borgen we dat de wegen die voorliggen in deze plannen echt aan een onmiskenbare toekomstige behoefte voldoen? Hoe ligt dat vast? Het is duidelijk dat de fractie van GroenLinks nooit voorstander geweest is van de wegverbreding bij Amelisweerd en dat zij nog steeds niet van de noodzaak daarvan overtuigd is. Wij krijgen de indruk dat de Minister handig gebruikgemaakt heeft van de Utrechtse wens om verbeteringen aan te brengen aan de noordelijke kant van Utrecht door te zeggen: als we daarmee instemmen, mag er ook niet al te veel geprotesteerd worden tegen de wegverbreding bij Amelisweerd. Klopt dat of is dat absoluut niet zo? De Commissie voor de m.e.r. zegt in haar advies van 4 november dat de cumulatieve effecten van de noordelijke ring Utrecht met de ring Utrecht-A12-A27 nog precies in beeld gebracht moeten worden, vooral omdat het voorkeursalternatief gebaseerd is op cijfers, en daar hebben we het weer, van voor 2008, van voor de financiële crisis. De huidige ontwikkelingen lopen gelukkig enorm achter op de aannames die er destijds waren over toename van het wegverkeer.

Er is al in allerlei debatten een heftige discussie geweest over de Ruit Eindhoven. Mijn fractie is alleen voor absolute no-regretmaatregelen, waar andere woordvoerders het ook over gehad hebben. Het is niet verstandig om dat nu te doen en zeker met 25 gemeenten tegen. We moeten die Ruit niet doorduwen. Het is een middel. We moeten kijken naar wat nu acuut op basis van de huidige cijfers een probleem is en daar dan een oplossing voor vinden. Hetzelfde geldt wat ons betreft voor de Blankenburgtunnel. Op basis van cijfers is het besluit juridisch correct, maar het is er toch doorgedrukt. Als iets er dan toch per se doorgedrukt moet worden door deze regering, dan vraag ik in elk geval aandacht voor een betere inpassing.

De **voorzitter**: Mevrouw Van Tongeren, u hebt nog één minuut spreektijd.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Dan ga ik naar de gebiedsagenda Noord-Nederland, waarop het aardbevingsgebied rond Loppersum een heel klein cirkeltje is. Dat is toch zeker niet meer de huidige situatie? Er wordt gewoon doorgestoomd op de huidige aardgaswinning, op de gasroutestrategie, op bijvoorbeeld de CO₂-opslag in Groningen, op het aanleggen van een lng-terminal, terwijl die in Rotterdam zowat halfleeg staat. Ik doe een ernstige oproep om te heronderhandelen over die gebiedsagenda. Of de aardgaswinning moet naar beneden, of alle infrastructuur in de noordelijke provincies zal aardbevingsbestendig gebouwd moeten worden en dus versterkt moeten worden. Graag krijg ik hierop een inhoudelijk antwoord van de Minister en geen verwijzing naar de Staatssecretaris van Milieu of naar Minister Kamp met de vermelding dat energie onder hen valt. Dit heeft een enorm effect op dit gebied. Nogmaals, ik krijg hier graag een inhoudelijk antwoord op.

Mevrouw **Ouwehand** (PvdD): Mevrouw Van Tongeren staat in de Kamer vaak zij aan zij met de Partij voor de Dieren als het gaat om het waarborgen van de luchtkwaliteit. Zij was ook aanwezig bij onze hoorzitting afgelopen week. Ik wil aan haar dezelfde vraag stellen als aan de PvdA over de plannen voor de Ring Zuid bij Groningen. GroenLinks zit daar in het college en is daar een voorstander van. In de Kamer krijgen wij signalen dat het misschien niet zo verstandig is. Is de GroenLinks-fractie

bereid om zich aan te sluiten bij het pleidooi van de Partij voor de Dieren om daar nog eens goed naar te kijken en het project niet zomaar door te zetten?

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Ik was toevallig afgelopen vrijdag en zaterdag in Groningen. Ik heb daar met veel mensen gesproken, ook met drie leden van het college. Op dit moment gaat hun grote zorg uit naar aardbevingsbestendigheid. Dat lijkt mij sowieso een reden om pas op de plaats te maken met de weg zoals die nu ontworpen is. Mijn fractie deelt de zorgen over de luchtkwaliteit. Bij jonge kinderen heeft de luchtkwaliteit een doorslaggevend effect op de gezondheid voor het hele leven. In de wet staat dat nieuwe scholen niet binnen 300 m van een weg gebouwd mogen worden. Moet je dat dan wel doen? Ik heb vanuit de regio allerlei verkeersprognoses gekregen, waarbij ik niet helder kan krijgen wie er gelijk heeft. Dus ik ben er sowieso voor om pas op de plaats te maken vanwege aardbevingsbestendigheid en dan ook daarbij, net als bij de Ruit Eindhoven, niet het middel centraal te stellen. Misschien zijn er een aantal knelpunten die aangepakt moeten worden, maar op dit moment zou ik kiezen voor pas op de plaats met dit project.

De **voorzitter**: Mevrouw Ouwehand, wilt u een vervolgvraag stellen?

Mevrouw **Ouwehand** (PvdD): Ik wil nu geen vervolgvraag stellen, maar dezelfde vraag voorleggen aan D66. Dan heb ik al mijn interrupties opgebruikt, denk ik.

De **voorzitter**: Dank u wel. Allee dan, het zij zo. Ik geef het woord aan de heer Bisschop.

De heer **Bisschop** (SGP): Voorzitter. De beperkte spreektijd noodzaakt mij om af te zien van weidse bespiegelingen inzake infrastructuur en mobiliteit. Dat is wel spijtig. Maar ja, vijf minuten om over vele miljarden een visie te geven, is wel heel erg zuinig.

Als SGP hechten wij in algemene zin zeer aan een voortvarende aanpak van knelpunten in onze hoofdinfrastructuur in de diverse regio's. Ik wil mij beperken tot een aantal concrete punten op het terrein van water, spoor en asfalt en wel met het accent op water. Ik begin met een thema waar een luchtje aan zit. Vorig jaar is besloten tot de invoering van een gesloten afvalinzamelsysteem voor de scheepvaart. Het systeem wekt veel weerstand onder de scheepvaart en gaat gepaard met hoge kosten en een beperkte capaciteit.

Nu heeft Rijkswaterstaat per 1 november jongstleden de afvalinzameling op de servicekade Volkerak beëindigd, inclusief olie en smeer. De inzameling zal voortaan plaatsvinden met een extra milieuboot. De binnenvaartbranche acht dit veel te beperkt en wil de kade openhouden. De Volkeraksluizen vormen als drukste locatie met 400 tot 600 scheepspassages per dag de belangrijkste schakel in de afvalketen. Alleen langs het Amsterdam-Rijnkanaal is er nu nog een servicekade waar alles afgegeven kan worden. Naar ons oordeel schiet dit beleid door. De ergernis van de schippers stijgt en steeds vaker verdwijnt vuilnis in de rivieren, meestal per ongeluk, zult u begrijpen.

De SGP bepleit daarom, deze servicekade open te houden en ook weer in goede staat te brengen. Wij hebben daarover een motie voorbereid, maar de Minister kennende vermoeden we dat die motie niet hoeft te worden ingediend. Dat zullen we dan ook met vreugde nalaten als zij daar aanleiding toe geeft. Daarnaast bepleiten we om in overleg met de verschillende geledingen in de branche de afvalinzamelingsregelingen serieus te evalueren en bij te stellen.

Tijdens de begrotingsbehandeling hebben we reeds gesproken over de versobering van de bediening bij de rijksvaarwegen. Deze bezuinigingen

tasten het imago van de binnenvaart als een betrouwbare vervoersvoorziening aan en belemmeren de mogelijkheden om binnenvaart veel beter te gaan benutten. We kunnen inmiddels constateren dat de invoering van de afstandsbediening bij sluizen goed verloopt, beter dan verwacht. Is een extra impuls voor deze afstandsbediening denkbaar, zodat op andere plaatsen personeel behouden kan blijven voor de bediening van de sluis? Hoe kijkt de Minister daartegenaan? In dit verband vraag ik tevens of er inmiddels meer duidelijkheid is over de oorzaak van het vallen van de hefdeur van de sluis bij Eefde en of er voldoende voorzorgsmaatregelen zijn genomen om herhaling bij deze en andere sluizen te voorkomen. Hoe hangt de vlag erbij?

Ik maak een korte opmerking over het spoor. Ik vraag aandacht voor de kwaliteit van de intercityverbinding Dordrecht–Breda. Die kwaliteit dient naar ons oordeel behouden te blijven, ook als NS vaker gebruik gaat maken van het hsl-spoor. NS zou voor het einde van het jaar met een oplossing komen. Graag verneem ik de stand van zaken. Het lijkt mij goed om de Kamer daar adequaat van op de hoogte te houden.

Mijn volgende punt gaat, jawel, over asfalt. De doorstroming op de A15 is al jaren een probleem. Vanmorgen werden – ongetwijfeld niet toevallig – de berekeningen van TNO in opdracht van EVO en TLN inzake de economische schade als gevolg van files gepubliceerd. Daarbij komt de A15 prominent aan de orde. De regio heeft zich bereid getoond om bij bepaalde trajecten diep in de buidel te tasten voor een pakket maatregelen. Wil de Minister dit ondersteunen en tevens serieus bijdragen aan de financiering? Welke mogelijkheden ziet de Minister om op een dergelijk traject meer samenspel te bevorderen tussen vrachtvervoer over de weg, over het spoor en over het water? Ik neem aan dat in de te verwachten studies over de goederencorridor daar inzicht in gegeven wordt.

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

De heer **Bisschop** (SGP): Dan houd ik nog spreektijd over. Mede op verzoek van collega's maak ik nog een opmerking over de Ruit Eindhoven. Wij willen de Minister graag een hart onder de riem steken. Wij verlenen van harte steun aan de lijn die op dit moment ten aanzien van de Ruit Eindhoven is ingezet. Wij verwachten dat er een goede oplossing komt. De onderzochte koers heeft onze steun. Wij dringen er alleen op aan om op zo kort mogelijke termijn een knoop door te hakken, zodat men in de regio weet waar men aan toe is.

Voorzitter. Ik heb nog 15 seconden over.

De **voorzitter**: Prachtig, mijn complimenten, mijnheer Bisschop.

De heer **Bisschop** (SGP): Het ontbreekt dan ook op dit punt helaas aan weidse visies.

De heer **Bashir** (SP): Voorzitter. Het MIRT is tot 2028 zo goed als dichtgetimmerd. Behalve de stokpaardjes van de Minister zoals de Blankenburg-tunnel, de A27 bij Amelisweerd en de 130 km/u zien wij weinig echte ambities. Vooral de maximumsnelheid van 130 km/u begint een lachertje te worden nu door een slechte asfaltkwaliteit overal snelheidsbeperkingen gelden. Waar normaal 100 km/u of 130 km/u gereden mag worden, staan opeens borden met een maximumsnelheid van 70 km/u. Er staan echter niet overal borden. Op sommige delen is het erg slecht gesteld met het onderhoud van de snelwegen, maar dat heb je pas door als je daar rijdt. Laatst reed ik van Amsterdam richting Den Haag over de A4 en ergens tussen hectometerpaal 26 tot en met 28 moest ik mij vasthouden om niet uit mijn auto te vallen zo erg hobbelde het. Voor degenen op de publieke tribune: dit is het stuk voor of na Leidschendam.

De heer **Hoogland** (PvdA): Lag dat aan de weg of aan de auto?

De heer **Bashir** (SP): Aan de weg, want ik ben zeer tevreden over mijn auto.

De heer **Hoogland** (PvdA): Ik vraag mij af of de heer Bashir een cabriolet heeft, anders begrijp ik niet wat er aan de hand is. Maar alle gekheid op een stokje. Weet de heer Bashir hoeveel procent van de automobilisten zeer tevreden is over de staat van het asfalt in Nederland? Het is een beetje een strikvraag. Ik houd van een dolletje, maar wij zitten hier ook om serieus zaken te doen. De heer Bashir maakt het nu wel heel bont met zijn verhaal over hoe de wegen er in Nederland bijliggen. Wil hij een gokje doen? Ik kan hem zeggen dat het percentage ergens tussen 0 en 100 ligt.

De heer **Bashir** (SP): Ik zou het anders willen stellen. Ik kan ook de heer Hoogland vragen om straks een rondje met mij te gaan rijden over het genoemde stukje. Dan kan hij voelen wat ik heb ervaren. De heer Hoogland zal het dan waarschijnlijk met mij eens zijn.

De heer **Hoogland** (PvdA): Die uitdaging neem ik graag aan, want dan kan ik gelijk beoordelen of het aan de rijkwaliteiten van de heer Bashir of aan het asfalt ligt. Het antwoord op mijn vraag is 88%. Dat is best wel hoog. Ik zou zeggen: rij een keer mee naar België, Frankrijk of Duitsland want daar is het een stuk erger.

De heer **Bashir** (SP): In dit kader wijs ik op het rapport van de Rekenkamer, dat de heer Hoogland waarschijnlijk ook gelezen heeft. Daarin staat dat steeds meer snelheidsbeperkingen gelden door de slechte onderhoudskwaliteit van de wegen. Dat de wegen er op dit moment slechter aan toe zijn, is mede te danken aan het beleid van dit kabinet. Het is maar net waar je je geld aan wilt uitgeven. Hoe past dit nu in de visie van de Minister die graag door wil rijden op onze wegen?

Als de Minister alleen maar voor nieuwe grote infrastructurele projecten kiest, is het niet raar dat er geen geld overblijft voor het onderhoud van wegen. Er is wel geld voor de Blankenburgtunnel. Er is wel geld voor de verbreding van de A27 bij Utrecht. Er is geld voor de Ruit Eindhoven. Er is geld voor het doortrekken van de A4 en de A15, maar is geen geld voor onderhoud van de wegen. Waarom wil de Minister geen prioriteit maken van het onderhoud van wegen? Onderhouden is behouden. Graag een reactie van de Minister.

De Minister zegt voor vernieuwing van het MIRT te kiezen, waarmee meer zou worden aangesloten op een aantal maatschappelijke ontwikkelingen, zoals krimpregio's en verstedelijking. Daarnaast geeft de Minister aan dat door de gewijzigde budgetten meer moet worden samengewerkt met regionale partners. De SP-fractie vraagt zich af wat dit nu concreet betekent. Ik dacht dat de Minister hiermee de nieuwe ontwikkelingen zou bedoelen. We zien steeds vaker dat jongeren de auto laten staan en in plaats daarvan voor het openbaar vervoer kiezen. Je zou dus verwachten dat er veel ingezet zou worden op het openbaar vervoer. Maar nee, het spoor krijgt te maken met bezuinigingen. Er moet een hogere gebruikersvergoeding worden betaald. We zien dat veel grote wegprojecten gewoon doorgaan, terwijl er geen grote spoorprojecten zijn. Moet de gewijzigde ambitie van de Minister door haar opvolger gerealiseerd worden of krijgen wij ook nog beleid van haar ter zake waaruit blijkt dat zij haar eigen ambities gaat realiseren? Graag een reactie.

Ik loop een aantal van de grote infrastructurele projecten van de Minister langs. Ik begin met de Blankenburgtunnel. De SP is daar absoluut geen voorstander van. Op korte termijn zien wij niet de noodzaak van een extra oeververbinding. Voor de lange termijn zien wij meer in de Oranjetunnel. Ondanks felle kritiek van de regio wordt de Blankenburgtunnel toch

gewoon doorgedrukt. Kan de Minister aangeven op welke wijze dit aansluit op het nieuwe MIRT-denken?

Dan de inpassing van de tunnel. Hoe staat het met het onderzoek van het Rotterdamse consultantbureau Horvat & Partners waarin is aangegeven dat er alternatieven zijn voor de hoge dijk? Kan de Minister hierop ingaan? In hoeverre deelt zij de kritiek op de aanleg van de zogenaamde kanteldijk? Deelt de Minister de opvatting van Natuurmonumenten, ANWB, LTO Delflands Groen, Natuur en Milieufederatie Zuid-Holland en Midden-Delfland Vereniging dat er een andere inpassing moet komen? Welke gevolgen heeft dit voor de kosten van de aanleg van de tunnel? Leidt dit niet gewoon tot een behoorlijke kostenoverschrijding? Is het dan niet handiger om meteen naar de Oranjetunnel te kijken? Graag een reactie van de Minister?

De SP-fractie ziet onvoldoende in wat het nut van de RijnlandRoute is. Deze weg heeft een forse impact op de leefomgeving. Mede dankzij de inzet van de SP, maar ook van omwonenden is er al een en ander verbeterd aan deze onnodige weg, maar wij zijn er nog niet. Daarom vraag ik de Minister om het gesprek met de provincie aan te gaan om te komen tot een betere inpassing van de weg. Vooral bij de wijk Stevenshof in Leiden en in de Oostvlietpolder zijn er nog verbeteringen mogelijk. De gemeente Leiden heeft aangegeven bereid te zijn flink de portemonnee hiervoor te trekken. Is de Minister bereid om het gesprek aan te gaan om tot een betere inpassing te komen?

De Ruit Eindhoven heeft nog maar weinig draagvlak in de regio. De betrokken gemeenten Eindhoven, Helmond, Nuenen en Laarbeek zijn ertegen. Eerder zijn in de Kamer moties aangenomen waarin staat dat de aanleg uitgesteld moet worden. Hoe staat het met deze moties? Worden deze nog uitgevoerd? Wat vindt de Minister van het initiatief van de gemeente Eindhoven om naar innovatieve oplossingen te kijken waardoor extra asfalt niet nodig is? Gedacht kan worden aan een betere inpassing en het beter benutten van bestaande infrastructuur door nieuwe technologische ontwikkelingen, zoals apps. Het zou mooi zijn als de gemeente Eindhoven de kans krijgt om smart mobility verder te ontwikkelen. Deze innovaties kunnen ook voor andere steden van betekenis zijn. In dat geval verdient de investering zichzelf terug. De SP-fractie ziet graag dat hier serieus naar wordt gekeken, dus dat de Minister hier serieus werk van maakt. Graag een reactie op dit punt.

In dit kader wijs ik ook op de second opinion van het KiM (Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid) die afgelopen vrijdag verscheen. Daarin staat dat deze weg grote risico's met zich brengt met het oog op de kosten-batenanalyse. In het meest ongunstige geval is de weg zelfs onrendabel. Verder wordt gewezen op het gebrek aan middelen voor het onderhoud. Er is wel gekeken naar de aanleg, maar er is geen budget voor onderhoud. Het KiM vindt het kwalijk dat negatieve effecten op natuur en milieu nauwelijks aandacht krijgen. Waarom worden die aspecten niet meegenomen?

Ook op de A27 bij Amelisweerd is steeds meer kritiek. De Commissie voor de m.e.r. geeft aan dat er onvoldoende is aangetoond dat deze verbinding echt noodzakelijk is. Wat is de reactie van de Minister op de opmerkingen van deze commissie?

Mijn fractie heeft er vaker op aangedrongen om de aanleg van de spoorlijn Breda-Utrecht tot prioriteit te maken. Helaas zien wij daar helemaal niets meer van terug. Is dit project helemaal uit beeld of ziet de Minister toch voordelen in deze nieuwe verbinding die ervoor zal zorgen dat veel meer mensen gebruik zullen maken van het spoor?

Zoals de heer Hoogland zojuist heeft opgemerkt, heeft de SP samen met de PvdA en het CDA opgetrokken om ervoor te zorgen dat er structureel wordt ingezet op fiets- en wandelpaden. In tweede termijn zullen wij op dit punt met een voorstel komen.

Bij de binnenvaart is het onderhoud nog slechter dan dat van de wegen. Veel kanalen zijn onvoldoende uitgebaggerd. Het is bijzonder onprettig om als binnenvaartschipper elke week vuil of autobanden uit de aandrijving van je schip te moeten halen. Tijdens een werkbezoek vertelden binnenvaartschippers mij dat zij bijna wekelijks autobanden uit de schroef moesten halen. Toen ik op een schip was, heb ik dat ook meegemaakt. Hoe komen deze kanalen zo vies? Waarom moet een schipper opdraaien voor schade aan de motor? De Belgische regering garandeert schone kanalen. Op het moment dat er iets in de aandrijving komt, kan die op kosten van de overheid gereinigd worden. De sluisbediening laat op veel plekken te wensen over. Waarom haalt de Minister zich de woede van BLN en Schuttevaer op de hals door meer dan afgesproken te beknibbelen op de sluisbediening?

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

De heer **Bashir** (SP): De sector verdient juist een betere sluisbediening of stuurt de Minister aan op meer vervoer over de weg? Dat kan natuurlijk, maar dan moet zij dat zeggen. Ik zwijg nog maar over de aanlegsteigers. Waarom legt Rijkswaterstaat geen normale aanlegsteigers voor de binnenvaart meer aan? Vindt de Minister het normaal dat binnenvaartschippers op verschillende plekken mensen met een autokraan op de wal moeten zetten of in een gammel sloepje naar de kant moeten varen? Kan de Minister ingaan op de veiligheid van de binnenvaartschippers op het moment dat zij aan wal willen gaan? Op deze manier maken wij het de ondernemers in de binnenvaart alleen maar moeilijker. Afval is een groeiend probleem dat tot veel stankoverlast leidt. Is de Minister bereid om op dit punt met een betere oplossing te komen? Ik sluit mij aan bij de opmerkingen hierover van de heer Bisschop.

De heer **Madlener** (PVV): Voorzitter. Het is een feestje vandaag, want vanmorgen is de nieuwe A4 tussen Dinteloord en Bergen op Zoom voor het verkeer geopend. Dat was een knelpunt, een project dat jarenlang niet doorging waardoor heel veel automobilisten dwars door de kernen van een aantal gemeenten moesten rijden. Nu kunnen zij over de snelweg veilig en snel hun bestemming bereiken. Het doorgaand verkeer hoeft niet meer over de N259. Dat is efficiënt en veilig. Zo zie je maar dat het lonend is om te investeren in wegen. Het is echt goed dat Nederland dat doet. Ik ben er trots op dat de PVV zich daar altijd voor heeft ingezet; niet omdat wij alleen maar van asfalt houden, maar omdat mensen zich graag verplaatsen. Wij zitten allemaal in de auto en dan hebben wij wegen nodig. Je hoort nog steeds de retoriek van links dat mensen de auto uit gepest moeten worden. Mijn partij is daar gelukkig niet van. Wij willen de auto ruim baan geven, zodat wij allemaal efficiënt en op tijd op ons werk kunnen arriveren en ook in het weekend nog een leuk dagje uit kunnen gaan.

De automobilist betaalt bijna 20 miljard aan belastingen, terwijl er iets van drie miljard teruggaat naar wegen. Dat is behoorlijk scheef. De automobilist is een melkkoe en dan hoor je nog van heel veel partijen dat er te veel geld aan wegen wordt besteed. Dat klopt niet. De automobilist betaalt belasting en de opbrengst daarvan is natuurlijk bedoeld om daar wegen voor aan te leggen. Dat gebeurt onvoldoende. De PVV is dan ook tegen de 6,4 miljard die er op infrastructuur is bezuinigd door Kunduz en Rutte II. In ons verkiezingsprogramma draaien wij dat terug. Daar bovenop doen wij er nog 1 miljard bij. Daarmee kan Nederland echt blijven bestaan als transportland en hoeven wij niet in de file te staan.

De files nemen weer toe. De Telegraaf kopte vanmorgen «Aanpak files zakt in». Wij spreken vandaag over beleid voor over vijf of tien jaar. Zolang duurt het helaas om een weg aan te leggen. De opening van al die nieuwe wegen is het resultaat van het beleid van de voorganger van deze

Minister, ook gesteund door mijn partij. Wij zijn er heel trots op dat dit tot minder files leidt. Wij moeten natuurlijk wel scherp blijven, want al die miljarden die de automobilisten opbrengen, moeten wel besteed worden zoals het hoort, namelijk aan onze infrastructuur. Dat is ook goed voor de Nederlandse bouwvakkers, zo zeg ik tegen de PvdA. Dan moeten wij er natuurlijk wel voor zorgen dat daar Nederlanders aan het werk gaan en geen Polen en Portugezen.

Dan het MIRT Projectenboek. In dat kader wil ik het hebben over mobiliteit. We horen altijd dat jongeren geen auto meer willen. Linkse partijen roepen hier dat het allemaal overbodig is. Het tegendeel is natuurlijk waar. De zelfrijdende auto zal op termijn een enorme verschuiving teweeg gaan brengen. Misschien wordt een deel van het openbaar vervoer wel overbodig. Straks kun je op afroep een wagentje voor de deur laten komen dat je afzet op de plaats waar je wilt zijn. Dat is geweldig. Een heleboel jongeren willen wel een auto, maar hebben daar geen geld meer voor. Dat verklaart het verschijnsel voor een groot deel. Al die werklozen die dankzij het kabinetsbeleid thuiszitten, zullen minder gebruikmaken van de weg. Wij hopen op betere tijden. Misschien komt de PVV nog wel een keer in de regering of gaat zij gedogen. Wie weet? Dan zien wij de economie weer wel aantrekken. Wij hebben nu goede beslissingen van de commissie en de regering nodig om die wegen alvast aan te gaan leggen. De PVV staat voor betere wegen en het in stand houden van onze wegen.

Ik ga de regio's langs en ik begin bij Eindhoven. De Ruit Eindhoven is niet alleen lokaal van belang, maar ook van regionaal en zelfs landelijk belang. Het is een belangrijke corridor. Het handige van een ruit of een ringweg is dat je op twee manieren om de stad heen kunt rijden. Als het langs de ene kant lastig gaat, kun je de andere kant kiezen. Dat is heel handig. Daarom zijn wij er heel erg voor. Het wordt tijd dat die Ruit wordt aangepakt. Ik moedig de Minister aan om daar haast mee te maken en door te gaan, ondanks de retoriek van linkse partijen die ons allemaal op de fiets willen hebben en de auto uit willen jagen.

De A2 tussen Weert en Eindhoven moet wat de PVV betreft ook verbreed worden. De A2 is de aorta van Limburg maar het verkeer staat er bijna iedere dag vast. Dat is op te lossen door de weg te verbreden van twee keer twee naar twee keer drie rijbanen. Dat zou een enorme impuls voor de werkgelegenheid en de mobiliteit van Zuid-Nederland kunnen betekenen. Is de Minister bereid om dit project versneld aan te pakken? Dan kom ik in mijn eigen regio Rotterdam. Rotterdam heeft keihard een tweede oeververbinding nodig. Er zijn heel veel debatten gevoerd over de vraag of dit nu de Oranjetunnel of de Blankenburgtunnel moest zijn. Jaren geleden is er een vergelijking tussen beide tunnels gemaakt en daar kwam de Blankenburgtunnel net iets beter uit en was ook net iets goedkoper. Nu hoor ik weer allerlei plannen voor een duurdere inpassing. Dat kan betekenen dat de keuze die in het verleden is gemaakt, nu anders uit kan vallen. Mijn fractie was altijd voor de Oranjetunnel. Dat tracé heeft regionaal veel meer draagvlak, zowel bij de gemeente Rotterdam die er vroeger voor was, als bij de omliggende gemeenten. Nu de Blankenburgtunnel duurdere uit lijkt te gaan vallen als alle inpassingswensen van de Kamer moeten worden gehonoreerd, zou het best kunnen dat de Oranjetunnel er toch beter uitkomt. Hoe kijkt de Minister hiernaar? Wil zij de Oranjetunnel nog een tweede kans geven? Wij willen echter de ontwikkelingen ook niet vertragen. Er móet zonder vertraging een tweede oeververbinding komen, hetzij de Oranjetunnel, hetzij de Blankenburgtunnel. Graag hoor ik van de Minister wat in dit geval wijsheid is. Klopt het dat de A15 Papendrecht-Gorinchem het enige knelpunt uit de file top 50 is dat niet wordt aangepakt? Dit knooppunt is een enorme schadepost voor de transportsector.

Dan de rondweg Groningen. De PVV steunt de doorrekening van een alternatief plan. Dat heb ik hier al meerder malen verteld. De weg lijkt

vooral bedoeld om de bereikbaarheid in de stad zelf te verbeteren. Daar moet iets gebeuren, maar de vraag is hoe. Mijn fractie heeft twijfels over het plan dat nu voorligt en ziet graag dat een alternatief wordt doorge-rekend. Ik heb hier al vaker om gevraagd, maar de Minister was hier nooit toe bereid. Ik vraag haar opnieuw of zij nu bereid is om dat toch te doen. Ik heb zorgen over het programma Beter Benutten. De bedoeling van dit programma is om de automobilist te verleiden om op een andere manier te rijden of om een ander transportmiddel te kiezen. Daar gaat een groot geldbedrag naartoe, namelijk 1,1 miljard. Het kabinet heeft gezegd dit programma te gaan verlengen. Als ik naar de resultaten kijk, is het op z'n minst zeer dubieus of dat geld doelmatig besteed is. Ik ben daar niet van overtuigd. Ik lees dat tot nu toe slechts 20% van de reductie is bereikt. Dan blijft er wel heel weinig resultaat over, terwijl 1,1 miljard een gigantisch bedrag is. Is de Minister bereid om een derde partij, misschien de Rekenkamer, onderzoek te laten doen naar de doelmatigheid van het programma Beter Benutten? Natuurlijk is het slim om naar alternatieven te kijken, maar het lijkt toch een soort zwart gat te zijn. Er gaat heel veel geld naar allerlei organisaties en de resultaten overtuigen mij gewoon niet. Kan de Minister daarop reageren?

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

De heer **Madlener** (PVV): De PVV wil Nederlandse bouwvakkers aan het werk helpen bij de wegenprojecten en geen Polen, Portugezen of andere arbeidsmigranten. De PvdA heeft ervoor gezorgd dat de grenzen voor arbeidsmigranten opengaan, maar nu zitten de Nederlanders met een uitkering thuis. Ook de VVD is daar verantwoordelijk voor, daar hebt u helemaal gelijk in mijnheer Hoogland. De PVV wil niet dat wij buitenlandse werknemers inhuren om onze wegen aan te leggen, terwijl de Nederlandse bouwvakkers werkloos thuis zitten. Dat is natuurlijk helemaal niet slim. Het is beter om die arbeidsmarkt te sluiten. Daar gaan wij hier niet over, maar wij kunnen wel naar de aanbesteding kijken. Het is helemaal niet goedkoper om een Pool of een Portugees in te huren. Als je naar de totale kosten kijkt, is dat veel duurder. Je kunt beter een Nederlandse werkloze inhuren dan een Pool of een Portugees.

De **voorzitter**: Dank u wel, mijnheer Madlener. Dit was uw betoog in eerste instantie, want uw tijd is verstreken.

De heer **Madlener** (PVV): Ik kan nog uren doorgaan, dat begrijpt u, maar dat doen we dan op een ander moment.

De **voorzitter**: Daar ben ik zeker van overtuigd.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Voorzitter. Investerings in infra-structuur zijn kostbaar, vergen tijd en zijn vaak zeer ingrijpend voor het landschap en de levens van omwonenden. Het is dus des te belangrijker dat zij zijn gericht op de oplossingen van morgen en niet alleen op de problemen van vandaag. Volgens D66 zou dat de rode lijn moeten zijn bij de MIRT-agenda. We moeten niet de infrastructuur maar de mens centraal stellen. We moeten niet hangen aan de auto of de trein, maar aan op een goede manier van A naar B komen, en dat in een land waar de komende decennia nog eens anderhalf miljoen mensen extra in de steden zullen gaan wonen.

De steden moeten een gezonde, comfortabele leefomgeving kunnen bieden aan een groeiend deel van onze bevolking. Dat betekent bijvoorbeeld dat we de MKBA-systematiek, die de basis vormt voor veel keuzes voor infrastructurele investeringen, moeten herzien. Eigenlijk kun je zeggen dat in de MKBA appels met peren worden vergeleken, door concrete cijfers als voertuigverliesuren tegenover plusjes en minnetjes

voor geluid of natuurschade te stellen en dan meteen een oordeel over hoe zwaar zaken meetellen, terwijl dat eigenlijk een politieke keuze is. Er zou nadrukkelijk aandacht moeten zijn voor het aantal gehinderden en het effect op hun gezondheid. Eerder is mijn motie aangenomen om onmeetbare factoren beter in de MKBA te kunnen meenemen, dus ook in het saldo. Wat is hiermee gebeurd? Wanneer zien we dat terug in de nieuwe MKBA's?

Nog even terug naar de steeds verdergaande verstedelijking. Heeft het MIRT ook een plek in de Stadsagenda en andersom? De vervoersvraag van de stedeling wordt niet opgelost door steeds bredere wegen van en naar de stad, maar door te investeren in schone mobiliteit, slimme distributie, beter ov en fietsvoorzieningen. De vraag aan de Minister is hoe wij hoofdstedelijke en regionale infra concreet kunnen combineren, inclusief financiering, zodat deze beter past bij dat beeld van de toekomst. D66 deelt het enthousiasme van de Minister over ontwikkelingen als Beter Benutten, duurzame en slimme mobiliteit en zelfrijdende auto's. Ook deze agenda zien wij echter nauwelijks terug in het MIRT. Daarom zou D66 graag meer kansen willen bieden voor innovatie. Op sommige plekken zie je dat al. Ik was er zelf laatst even op bezoek. De Weg van de Toekomst in Oss, met lichtgevende lijnen, de weg bij de Automotive Campus in Helmond, die als proeftraject wordt ingezet, of het prachtige glow-in-the-dark-fietspad bij Krommenie, dat zelfs in Amerika de krant haalde. Dat mag meer. Door voorop te lopen in innovatie zorgen we voor meer banen en slimmer en schoner gebruik van rijbanen, vaarroutes en spoorwegen. D66 stelt voor om jaarlijks in het MIRT vijf projecten aan te wijzen waar innovatie een speciale plek krijgt. Van inhaalstrook naar innovatie, zullen we maar zeggen. Daag studenten, architecten en start-ups uit. Dan verschijnen er misschien nog meer artikelen over Nederlandse vindingen in Amerikaanse kranten en hopelijk heeft dat ook gevolgen voor de Amerikaanse budgetten. Dit zou medegefinancierd kunnen worden uit bestaande projecten, door het geld beter te benutten, maar wellicht ook met Europese middelen.

Ook in het openbaar vervoer kan en moet er meer ruimte zijn voor innovatie, zeker in krimpgebieden. Door de bevolkingsafname staat het ov daar onder druk, maar het is juist van belang om voorzieningen bereikbaar te houden. Het zou mooi zijn als wij in een regio als Noord-Groningen extra ruimte kunnen bieden voor slimme oplossingen, bijvoorbeeld in samenwerking met Duitsland. Is de Staatssecretaris bereid om samen met decentrale overheden en vervoerders te bekijken of deze regio als proeftuin voor ov-innovatie kan gelden?

Bij de begroting hebben we al uitgebreid gesproken over het door de Rekenkamer geconstateerde financiële gat bij het onderhoud van onze wegen. Ik dank de Minister voor de technische briefing. Ik hoop dat de uitwerking van mijn motie over het op orde brengen van de financiën, om te bezien welke projecten eventueel geprioriteerd of naar achteren geschoven moeten worden, voor het MIRT van volgend jaar kan komen. Mijn fractie zou aan de volgende punten prioriteit willen geven. Daarmee kom ik toe aan mijn rondje Nederland. Laat ik beginnen met de Ruit rond Eindhoven, een belangrijke economische kennisregio, met veel groeipotentieel, waar het nu al vaak vaststaat. Hier is echt behoefte aan een oplossing van de problemen van vandaag en morgen. Volgens ons hoeft deze niet te liggen bij de voorkeursvariant Ruit Eindhoven, omdat niet is bewezen dat de oost-westverbinding absoluut noodzakelijk is voor de doorstroming, terwijl deze wel aantoonbaar slecht scoort op natuur en leefomgeving. Bovendien zijn de baten overschat en de sterk negatieve uitkomsten op landschap, cultuurhistorie en recreatie niet goed meegewogen, zo lees ik in de second opinion van de MKBA.

Voorzitter: De Boer

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Daarentegen is er in de regio wel behoefte aan het versnellen van de verbreding van de A67 en het aanpakken van de A58. Als ik het goed heb, staan deze ook in het knelpuntenlijstje dat vanochtend in de krant verscheen, dus laten we snel beginnen met deze concrete behoefte. D66 stelt voor om eerst deze twee trajecten te versterken. Daarna kunnen we onderzoeken welke opgaven nog reesteren en welke maatregelen daarvoor nodig zijn. Het liefst kijken wij verder dan alleen naar asfalt; naar beter benutten en slimme mobiliteit. Indien er geen toezegging komt van de Minister, zal ik hierover samen met de Partij van de Arbeid in tweede termijn een motie indienen.

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik heb dezelfde vraag aan mevrouw Van Veldhoven. Er wordt selectief geshopt om en rond Eindhoven. De MKBA wordt in twijfel getrokken. Deze is er op verzoek van D66 gekomen. Wij vonden het prima, maar het zij zo. Er wordt voorgesteld om andere trajecten wel te doen. Komen die dan wel beter uit wat betreft natuur en leefomgeving?

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Ik weet niet waar de heer De Rouwe vandaan heeft dat er selectief geshopt wordt. In de second opinion over de MKBA staat heel duidelijk dat de baten zwaar overschat zijn en dat de problemen niet voldoende zijn meegenomen in het saldo. Het lijkt mij belangrijk om dat wel te doen. Het is minder ingrijpend om de knelpunten op te lossen bij de wegen die er al liggen, te weten de A58 en de A67. Laten we eerst eens kijken wat we daarmee kunnen bereiken, voordat we dat stukje oost-westverbinding aanleggen, want we weten allemaal dat daar de grootste pijn zit.

De heer **De Rouwe** (CDA): Je kunt voor of tegen de aanleg van infra zijn. Ik ken ook die ideologische debatten. Laten we dat hier maar even niet doen. Zowel de eerste als de tweede MKBA was positief. Misschien slaat het kopje selectief shoppen daarop. Ik zie dat D66 ervoor pleit om het geld op een andere manier in te zetten, met als argument dat de MKBA niet klopt en dat de leefomgeving negatief wordt beoordeeld bij het voorstel voor de Ruit. Mijn simpele vraag is of de leefomgeving en het milieu wel positief zijn beoordeeld bij de andere twee trajecten. Volgens mij is dat niet het geval. Die scoren daar zeker niet beter op.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Zoals ik daarnet al zei, zijn infrastructurele projecten vaak diep ingrijpend in het leven van mensen en in hun leefomgeving. Dan is het heel wat anders of je uitgaat van bestaande wegen, met de problemen die daar zijn, en probeert om die te optimaliseren, dan dat je dwars door een heel kwetsbaar natuurgebied en een bijzonder cultuurhistorisch gebied ineens zo'n weg gaat aanleggen. Dat stuk is ook zwaar negatief. In de MKBA zie je dat de Ruit wat dat betreft zwaar in het rood scoort. Mijn fractie vindt ook dat de mobiliteit in die regio moet verbeteren, maar we moeten eerst aan de gang met trajecten waar toch al wegen liggen, even heel simpel gezegd, in plaats van in te zetten op dat stuk, dat in de regio zo slecht ligt. Dat lijkt mij niet nodig. Ik denk dat we heel prima met die andere dingen aan de slag kunnen om de doorstroming te verbeteren. Dat staat echt in de MKBA. Daarom sprak ik al over appels en peren. Het saldo van de MKBA gaat alleen over de appels, en de peren zijn daarin niet meegenomen. Als we dat wel zouden doen, hadden we een heel andere uitkomst.

De **voorzitter**: Een mooie fruitschaal. U vervolgt uw betoog.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Dan hebben we het nog niet gehad over de bananen en de kersen.

Daarmee hebben we de Ruit om Eindhoven gehad. Dan kom ik op de spoorverdubbeling tussen Leiden en Utrecht. Utrecht en Leiden staan in de top vijf van drukste stations, maar de verbinding ertussen is eigenlijk heel matig. Er rijdt elk halfuur een trein en er is met grote regelmaat sprake van forse vertraging of uitvallende treinen. Er worden wel kleine verbeteringen aangebracht, maar dat is niet genoeg. Spoorverdubbeling zou het spoor in de drukke Randstad toekomstbestendig en robuust maken. Kunnen de investeringen die hiervoor nodig zijn, naar voren worden gehaald? In de context van de verdere verstedelijking zou dit volgens ons prioriteit moeten krijgen.

Ik heb ook enkele vragen over de Limburgse spooragenda. Het onderzoek «Grensoverschrijdend perspectief» wordt benut en er vindt regulier overleg plaats met de NS. Wat is de inzet van die gesprekken? Wat gaat de reiziger daarvan merken?

Kan er nog iets meer verteld worden over de ontwikkelingen op de trajecten Heerlen–Herzogenrath, Maastricht–Luik, Weert–Helmond en Eindhoven–Düsseldorf?

Voorzitter: Van Helvert

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Soms komen we in de bijzondere situatie dat er zowel aan de weg als aan het spoor gewerkt wordt. Dat betekent dat er voor de reiziger geen alternatieven meer zijn. Onderhoud aan spoor en wegen is nodig, maar een paar weken geleden waren er werkzaamheden op de A6 tussen Muiden en Lelystad en op het traject Almere–Weesp. Dan maken we het ons wel erg moeilijk. Dat is niet zo handig. Flevoland was praktisch onbereikbaar. Dat lijkt me een kwestie van planning. Met twee bewindslieden die daarover gaan, moet dat toch op te lossen zijn? Kunnen zij samen bekijken hoe voorkomen kan worden dat spoor- en wegwerkzaamheden op één traject samenvallen, waardoor een deel van Nederland praktisch onbereikbaar wordt?

Dan kom ik op enkele kleinere punten. Bij de gebiedsuitwerking Bollenstreek-Haarlemmermeer zijn destijds afspraken gemaakt over de bereikbaarheid. Die zie ik niet meer terug, terwijl dit wel een druk gebied is, met Schiphol, Aalsmeer en de Amsterdamse haven. Hoe besteedt de Minister hier concreet aandacht aan?

Bij de afgelopen MIRT-debatten waren we erg blij met de plannen en de aandacht voor Vught, maar nu blijken de opgaven toch groter en duurder dan verwacht, waardoor de maatregelen niet optimaal kunnen worden uitgevoerd. Wat gaat de Minister hier in overleg met de regio aan doen? Het is een bijzondere situatie in Vught, met de vele doorsnijdingen.

Ik las dat in het eerste kwartaal een besluit zal worden genomen over de quick wins bij de A15, bij de Drechtsteden. Wij vinden dat een goed idee en wij hopen dat er snel een vruchtbaar besluit over wordt genomen.

Dan de Zuidas. Voor het zomerreces kregen we de bevestiging van de Staatssecretaris dat het doortrekken van de Noord/Zuidlijn als metro naar Amstelveen niet onmogelijk of onnodig duur zal worden. Dat is mooi, maar die bevestiging vinden we verder nergens in de plannen terug.

De **voorzitter**: U hebt nog één minuut voor uw betoog in eerste instantie.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Dat ga ik wel redden en anders gebruik ik graag één minuutje van mijn tweede termijn.

Over de toekomstige spoorverbinding tussen Breda en Utrecht is gezegd dat deze bij de verbreding van de A27 niet onmogelijk zal worden gemaakt, maar alles wat er nu over staat, is dat de spoorlijn geen onderdeel meer is van het project en dat er geen ruimte voor wordt gereserveerd. Er staat dus niet dat de Minister zich houdt aan haar

toezegging om de aanleg niet onnodig duur te maken. Ik hoor graag wat de Minister daaraan gaat doen.

D66 is blij dat de Staatssecretaris geld beschikbaar heeft gesteld voor een snellere verbinding tussen Groningen en Bremen. Ik neem aan dat de Minister het compliment daarvoor wel wil overbrengen. Is het mogelijk om dit traject extra duurzaam te maken, bijvoorbeeld in het kader van innovatieprojecten? Een verzoek uit de regio is of de trein ook kan stoppen op station Winschoten, zonder al te veel af te doen aan de snelheid. Ik kan mij voorstellen dat die vragen schriftelijk worden beantwoord.

Dan de MKBA over de A27. Wij pleiten ervoor om de zaken op orde te hebben en een aantal dingen naar voren te halen. Een terechte vraag is dan waar het volgens D66 een stukje minder mag. Laat ik daar helder over zijn: de verbreding van de A27 kan wat ons betreft van tafel. Laten we dat geld besteden aan projecten die wel problemen oplossen.

Is het rapport van Horvat over de Blankenburgtunnel aan de Kamer toegezonden? Zo nee, waarom niet? Kan de Minister toezeggen geen onomkeerbare stappen te nemen voordat we dit rapport hebben kunnen bespreken? De PVV heeft een op zichzelf interessante vraag gesteld over de vergelijking tussen de Blankenburg- en de Oranjetunnel, als je uitgaat van de varianten die in het Horvatrapport worden besproken.

D66 ziet dat Nederland verstedelijkt. Dat vraagt om meer dan meters asfalt. Steden als Vancouver en Singapore zetten de toon. Zij stellen de bewoners van de stad centraal en gaan uit van hun mobiliteitsvraag en niet per se van meters asfalt. Tijd voor een Smart City Agenda, ook als leidraad voor het toekomstige MIRT.

De **voorzitter**: Met het minuutje van de tweede instantie is het prima gelukt. Er is nog een vervolgvraag van mevrouw Ouwehand.

Mevrouw **Ouwehand** (PvdD): D66 staat aan de kant van de Partij voor de Dieren als het gaat om schonere lucht, innovatie en duurzame mobiliteit. We zien dat we bij de aanpak van de Ring Zuid in Groningen eigenlijk terug in de toekomst gaan; de lucht wordt vuiler, er zijn scholen in de buurt, terwijl we weten dat dit niet moet, fietsverbindingen verdwijnen. Is de Kamerfractie van D66 bereid om hier nog eens naar te kijken? De zorgen zijn wel heel groot over de Ring Zuid in Groningen.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Ik was ook aanwezig bij de briefing. Ik vond wat daar gemeld werd, inderdaad ook heel zorgwekkend. Ik snap heel goed dat er ook in Groningen behoefte bestaat aan het verminderen van de files en aan het oplossen van mobiliteitsproblemen, maar laten we daar ook heel goed kijken naar wat we aan het doen zijn, als we zoveel kinderen blootstellen aan zulke hoge concentraties gifstoffen.

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie): Voorzitter. Investeren blijft ook de komende jaren nodig en dat doen we ook, maar dat mag niet ten koste gaan van onderhoud. We hebben hierover al uitvoerig gesproken bij de begrotingsbehandeling. We hopen dat de Minister snel de benodigde middelen voor onderhoud reserveert en niet alleen hoopt op meevallers. Volgens de ChristenUnie kunnen enkele megaprojecten rond de grote steden best wat soberder, om meer geld vrij te maken voor onderhoud en voor het oplossen van kleine knelpunten in de regio. Waarom gaat de Minister nog steeds uit van de hoogste groeiprognozes, terwijl we hier al jaren structureel onder zitten en nu zelfs ook vaak het laagste groeiscenario niet eens halen?

Door de beperkte budgetten moeten we optimaal de mogelijkheden gebruiken voor Europese subsidies. De ChristenUnie heeft de indruk dat Nederland hier kansen laat liggen, terwijl drie van de tien prioritaire TEN-T-corridors in ons land beginnen en de EU vaak tientallen procenten van projecten wil subsidiëren. Ik heb begrepen dat er tot 2020 26 miljard

euro beschikbaar is. Eind februari sluit de eerste ronde voor de aanvragen tot 11 miljard. Welke projecten gaat het kabinet hiervoor aanmelden? Welke regionale aanvragen worden ondersteund en voor welk bedrag? De ChristenUnie roept het kabinet op om ambitieus in te zetten. We noemen als voorbeelden Kornwerderzand, de vaarweg Lemmer–Delfzijl, intercity's op de spoorlijn Heerlen–Aken en Groningen–Bremen, en zo kan ik nog even doorgaan.

Europa heeft de lidstaten ook gevraagd om binnenhavens aan te melden voor het TEN-T-netwerk. Ik zie dat dit in het buitenland wel is gebeurd, maar dat er op de Nederlandse lijst onvoldoende binnenhavens voorkomen. Ik mis bijvoorbeeld Urk en Waalwijk. Wil de Minister erop inzetten dat bij de herziening van TEN-T meer Nederlandse binnenhavens op die lijst komen te staan?

De verbreding van de snelwegen rond Amsterdam voor miljarden euro's gaat ongewijzigd door terwijl het aantal auto's op de A9 niet toe-, maar juist afneemt. Het CPB was ook heel kritisch over dit project. De ChristenUnie dringt aan op een soberder plan. Met het geld dat dan overblijft, zouden wij het urgente knelpunt Schiphol kunnen financieren. We zijn blij dat de noordelijke randweg Utrecht in de plannen naar voren wordt gehaald. Wij zouden het liefste zien dat eerst de noordelijke randweg wordt aangepakt en daarna de verbreding van de A27. Ik wijs erop dat nut en noodzaak van dit plan ook ter discussie staan, omdat er weinig tot geen groei is van de mobiliteit in het autoverkeer.

Uit onderzoek in opdracht van Rijkswaterstaat blijkt dat in het Blankenburgtracé een coupurekering mogelijk is, met excuus voor deze technische termen. Betekent dit dat een betere inpassing in het gebied mogelijk is? De ANWB en Natuurmonumenten zien hiervoor kansen. De ChristenUnie vraagt de Minister om geen onomkeerbare stappen te nemen en goede inpassingsmogelijkheden een kans te geven.

Station Schiedam-Kethel is uitgesteld tot na 2028. De ChristenUnie vraagt hier meer ambitie. Er staat al sinds 1990 een nieuwbouwwijk. Als we in dit tempo doorgaan, ligt er pas een station als de oorspronkelijke bewoners met pensioen gaan. Er ligt al jaren een betonnen viaduct voor een tram, maar deze gaat pas rijden als het station opent. Belgische toestanden, midden in de Randstad!

Door de andere sprekers is ook gerefereerd aan de A15. Er blijkt nog een knelpunt te zijn ter hoogte van de Drechtsteden. Is de Minister bereid om bij te dragen aan een snelle oplossing uit het budget voor Beter Benutten? In Zeeland horen we zorgwekkende berichten over de verkeersveiligheid op de A58. Is de Minister bereid om de veiligheid te verbeteren met goede belijning en een systeem voor incidentenmanagement?

Er is al heel veel gezegd over de Ruit Eindhoven. Ik vraag de Minister om de Ladder van Verdaas toe te passen en pas te kiezen voor een nieuwe weg als alle andere opties zijn bekeken. Wij zouden de nieuwe oost-westverbinding willen schrappen, omdat deze het landschap schaadt. In plaats daarvan zouden wij de A67, de A58 en de provinciale weg de N279 willen versterken. Wij vinden de MKBA niet evenwichtig, omdat een dergelijke variant niet is meegenomen. Ook heb ik de indruk dat veel kosten zijn toegerekend aan de noord-zuid-corridor, om zo de Ruit gunstiger voor te stellen.

De voorzitter: U hebt nog één minuut voor uw betoog.

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie): Dan moet ik nu in sneltreinvaart door.

Waarom komen er geen nieuwe stations in Berkel-Enschot en Staphorst? Er zijn dagelijks meer dan duizend nieuwe reizigers.

Wij blijven ons zorgen maken over het knooppunt A1/A30. Wij hopen dat de Minister in ieder geval in gesprek wil blijven met de regio. Wij weten dat er discussie over is, maar volgens ons kan een gesprek geen kwaad.

Mijn fractie is blij dat er een kwartierdienst komt tussen Leeuwarden en Sneek, maar ik heb begrepen dat er nog wel knelpunten zijn bij het traject Leeuwarden–Harlingen. Daar wordt geen halfuurdienst gereden en de aansluitingen op Leeuwarden zijn slecht. Wil de Minister hierover het gesprek aangaan met de provincie en kijken wat de mogelijkheden zijn? Ik heb begrepen dat de kosten van een klein stukje spoorverdubbeling 6 miljoen zijn. Dat zou misschien met cofinanciering opgelost kunnen worden.

De **voorzitter**: Kunt u afronden?

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie): Ik noem nog de spoorverbinding van Groningen–Veendam–Stadskanaal. Over de N33 is ook door andere fracties gesproken en daar sluit ik mij graag bij aan.

De **voorzitter**: Dank voor uw bijdrage. Dan gaan we naar het tweede deel van de bijdrage van de VVD. Mevrouw De Boer heeft nog zeven minuten over.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Voorzitter. Een goede economie kan niet zonder goede mobiliteit. Spoor levert daaraan dagelijks een belangrijke bijdrage voor een miljoen Nederlanders en voor tonnen goederenvervoer. Bij de herijking van de Spooragenda moet de economische meerwaarde vooropstaan volgens de VVD-fractie. Veiligheid speelt hierbij ook een belangrijke rol. In het kader van de herijking zal in 2015 aan de landsdelige ov-overlegtafels met lagere overheden en regionale vervoerders worden gekeken naar de prioritering van concrete projecten. Ook hier dient de focus te liggen op economische meerwaarde en veiligheid. De middelen en de ruimte zijn immers beperkt? De VVD vraagt in deze context aandacht voor het goederenvervoer, de metrodienstregeling in de Randstad en de problematiek bij de overwegen.

Ook bij het spoor zijn de budgetten krap. Het budget voor het spoor is minder vrij besteedbaar dan het lijkt. We moeten daarom realistisch zijn in onze planning. Er loopt nog een onderzoek van de Algemene Rekenkamer naar de benodigde omvang voor beheer en onderhoud. De VVD wil graag van de Minister horen wanneer we dit onderzoek kunnen verwachten. Als dit er is, zullen we het moeten bespreken in deze commissie. Onderhoud moet prioriteit hebben, want achterstallig onderhoud kan leiden tot onveilige situaties op het spoor en die willen we voorkomen.

Nederland is een export- en doorvoerland. Daar verdienen we ons geld mee. Daarom is het goed om te zien dat er de komende jaren fors wordt geïnvesteerd in goederenvervoer, inclusief maatregelen langs de spoorlijnen om geluidsoverlast tot de wettelijke norm te beperken. Ik sluit mij aan bij de vragen die over Vught zijn gesteld. Op verzoek van de Kamer komt er dit voorjaar een overzicht van de maatregelen die moeten worden genomen om de overlast te beperken in Oost-Nederland. Daar zijn we benieuwd naar. Hoe groot is het budget dat is gereserveerd binnen het Programma Hoogfrequent Spoor, voor afdoende maatregelen langs het spoor in Oost-Nederland? Gelukkig worden er maatregelen getroffen om de overlast bij de Drechtsteden en Breda te beperken. Er wordt gewerkt aan een versnelde aanpak voor 2022. Spoorgoederenvervoer is van belang voor de doorvoer vanaf de havens, zeer zeker ook voor onze chemische industrie, die van het vervoer over het spoor afhankelijk is. De VVD wil daarnaast graag aandacht vragen voor de problemen bij de overwegen. Overwegen zijn slecht voor de doorstroming op de weg en gevaarlijk voor overstekers. Als er ongelukken gebeuren, is dat ook slecht voor de doorstroming op het spoor. Afgelopen week nog werd een vrouw uit Arnhem gered die per ongeluk op zo'n overweg terechtkwam. Andere ongelukken in de afgelopen tijd kenden een minder gelukkige afloop, waarbij er zelfs doden vallen te betreuren. Volgens ons is een voortva-

rende aanpak van onveilige overwegen nodig. We hebben 200 miljoen euro beschikbaar gesteld voor de verbeteraanpak overwegen, maar dit budget is nog grotendeels in stand. Hoe staat het met de uitvoering hiervan?

Het gaat om de aanpak van onbeveiligde overwegen, die ook kunnen leiden tot verkeersopstoppen, omdat zij een groot deel van de tijd dicht zitten. In dat kader worden overwegen in Groningen en in Vught aangepakt. De doorstroming van het verkeer kan ook worden verbeterd door een nieuwe overweg in Hurdegaryp. Hierbij wil ik ook aandacht vragen voor de overweg Koog-Zaandijk in Zaanstad en voor de overweg Vierpaardjes in Venlo. Deze twee overwegen zitten een groot deel van de tijd dicht door passerende treinen. Dit is slecht voor de verkeersdoorstroming en voor de veiligheid. We willen graag een overzicht hoeveel van dit soort overwegen er nog zijn in Nederland en wat het kost om deze in de toekomst aan te pakken.

Laat ik helder zijn: fietsparkeren hoort niet tot de prioriteiten in het kader van economische groei en veiligheid. We zullen eerst geld moeten verdienen voordat we het weer aan dit soort projecten kunnen uitgeven. Alles bij elkaar optellend betekent dit dat er volgens de VVD geen sprake kan zijn van extra of nieuwe investeringen in het spoor. Eerst moet duidelijk zijn welke kosten er verbonden zijn aan het onderhoud en of er voldoende budget is voor de maatregelen om tegemoet te komen aan onze prioriteiten met betrekking tot goederenvervoer, de aanpak van veiligheid van overwegen en het bevorderen van de doorstroming op de weg.

Er zijn al heel wat vragen gesteld over de kleine projecten binnenvaart en over de afvalinzameling. In het MIRT valt bij alle projecten die de binnenvaart moeten faciliteren te lezen dat er sprake is van vertraging door capaciteitsproblemen. Dit is opmerkelijk, omdat deze sector is aangewezen om de problemen met vervoer op de weg en op het spoor te verlichten. Dit verdient derhalve prioriteit. Zijn de capaciteitsproblemen inmiddels opgelost, zodat dit voortvarend kan worden aangepakt?

Ook de ligplaatsen verdienen echt prioriteit. In Zutphen zijn meerpalen aangelegd waar je met goed fatsoen niet van boord kunt komen, zoals de heer Bisschop ook opmerkte. Dat lijkt mij niet echt de bedoeling.

Een ander punt is de sluisbediening. Ik heb al vaker gezegd dat we geld kunnen verdienen door meer samenwerking. Dit is zelfs ook aangeboden, bijvoorbeeld door de provincie Flevoland, die extra sluisbediening wil overnemen van Rijkswaterstaat. Waarom doen we dat niet gewoon? Ook in Overijssel wordt gekeken naar betere bediening. In Groningen en Friesland klaagt de binnenvaart, over de toename van de sluitingstijden. Bediening op afstand is ook succesvol, dus daar moet beter naar worden gekeken, maar nog niet alles is opgelost.

Dan een klein rondje van mijn kant. Het is heel goed dat de doorvaart in het Breiddiep wordt aangepakt. Het breder maken voor de doorvaart in de Rotterdamse haven scheelt nodeloos omvaren en is goed voor de veiligheid.

Dan weer terug naar het Noorden. De helihaven in de Eemshaven is ook een goed idee. We moeten bekijken of deze voortvarend kan worden aangelegd, want anders dreigt TenneT uit te wijken naar Emden, en dat moeten we natuurlijk niet hebben.

Het is prima dat er met betrekking tot de spitsverhoging wordt gekeken naar Zwolle–Emmen, Sneek–Leeuwarden, maar ook naar de Valleilijn.

Leeuwarden wordt de culturele hoofdstad van Nederland. Kunnen er dan ook incidenteel meer treinen worden ingezet, net als bij Koninginnedag?

Dan terug naar het Zuiden. Bij Terneuzen moet gekeken worden naar een nieuwe locatie voor het bedrijfsleven dat nu gevestigd is op de sluis.

Kunnen de bedrijven die op verschillende plekken gevestigd zijn, op één plek samenkomen? Dit is een Nederlands bedrijf en dat moeten we ook faciliteren, want daar verdienen we geld mee.

Bij de stukken over het MIRT zat ook een brief over de spoorverbinding Zeeland–Antwerpen (VeZA). Volgens België staat deze niet op de prioriteitenlijst van Nederland en volgens Nederland staat deze niet op de prioriteitenlijst van België. We hebben geen geld voor nieuwe projecten, dat is de spagaat waar we in zitten, maar deze lijn is in de verdere toekomst misschien goed voor het goederenvervoer en voor de veiligheid.

De **voorzitter**: U hebt nog één minuut voor uw betoog.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Er wordt onderzocht of er TEN-T-subsidie kan worden aangevraagd voor buisleidingen in de driehoek Rotterdam, Antwerpen, Ruhrgebied. Dit is positief en in lijn met een motie die ik enkele jaren geleden heb ingetrokken, omdat ze ondersteuning van beleid was. Mijn vraag is of Chemelot in Zuid-Limburg hierin meegenomen kan worden.

Het is goed dat er een MIRT-onderzoek komt over Schiphol. Wanneer kunnen we het resultaat daarvan verwachten?

Er wordt gekeken naar de containerterminal bij de mainport-greenport en naar spoorvervoer of een ferry shuttle. Het is goed om te kijken naar een gecombineerde plek, want dat heeft meerwaarde, dat is winst en daar moeten we veel meer op inzetten. Dat kan echt een voorbeeldproject zijn. We hebben afgesproken dat het kabinet het voortouw neemt in het overleg met onze buurlanden over de totstandkoming van het in de hoofdrailnetconcessie, met als uitgangspunt om te komen tot grensoverschrijdende intercityverbindingen, onder meer met Düsseldorf, Aken en Luik. Dit hoort echt op rijksniveau thuis, omdat het niet op provinciaal niveau geregeld kan worden. Is er al zicht op een plan van aanpak? Mijn laatste opmerking gaat over ons buurland Duitsland. De Duitse regering reserveert 500 miljoen euro voor onderhoud aan vaar- en waterwegen. Men kan daar echter geen ingenieurs vinden om het werk uit te voeren. Misschien kunnen wij wat Nederlandse uitzendkrachten inzetten. Dat is ook goed voor onze binnenvaart.

Mevrouw **Ouwehand** (PvdD): Voorzitter. Ik was verheugd om onder andere van de Partij van de Arbeid te horen dat we onszelf wel kunnen opheffen als we ons verschuilen achter modellen en protocollen, zoals de maatschappelijke kosten-batenanalyse, en verder niet meer nadenken. Het is goed om te horen dat er in deze Kamer meer partijen zijn die ook willen bekijken of alle belangrijke effecten erin zitten. Bij die MKBA's zijn zachte waarden als natuur en landschap en gezondheid niet zo sterk vertegenwoordigd dat je per saldo de conclusie kunt trekken dat we al die projecten die een zogenaamd positieve MKBA hebben, moeten doorzetten. Het gaat niet alleen om de Ruit Eindhoven, maar ook om de Blankenburgtunnel, de Rijnlandroute en de Ring Utrecht. De Partij voor de Dieren zegt: als je goed kijkt naar alle effecten, is het onverstandig en onverantwoord om dat te doen.

Met het oog op de beperkte spreektijd zal ik focussen op een project waar veel van die problemen samenkomen, namelijk de aanpak van de Ring Zuid in Groningen. Daar wordt een plan uitgevoerd dat jaren geleden is bedacht, maar waarvan we nu kunnen zien dat het grote nadelige effecten gaat hebben voor de gezondheid van kinderen. Er staan scholen in de buurt, terwijl we weten dat dit onverantwoord is. De GGZ zegt dat je in de buurt van een school niet binnen 300 meter wegen of snelwegen moet aanleggen, omdat dat gevaarlijk is voor de ontwikkeling van de kinderen. Zij kunnen daardoor astma oplopen en dat gaat niet meer weg. Ook kinderdagverblijven en vrouwen met ongeboren kinderen lopen risico op gezondheidsschade, dus de vraag is of we dat wel moeten doen of even wat beter moeten nadenken voordat we de definitieve klap daarop geven. We worden gewaarschuwd door wetenschappers dat we onverantwoorde

risico's nemen. In het kader van: regeren is vooruitzien, roep ik de Minister op om de groeiende zorgen in de Kamer serieus te nemen. Zij heeft het tracébesluit al getekend, maar ik roep haar op om de handtekening daaronder weg te halen, een nieuwe weg in te slaan en dit plan niet door te zetten.

Er zijn niet alleen grote zorgen over de luchtkwaliteit, maar ook over de veiligheid. Klopt het dat de besluiten die tot nu toe zijn genomen, zijn gebaseerd op ontwerptracébesluiten waarin werd uitgegaan van een verbetering van de veiligheid met 7%, terwijl er in het uiteindelijke tracébesluit een verslechtering optreedt? Dat heeft mijns inziens alles te maken met de verslechtering van de veiligheid voor fietsers. Er komen meer gelijkvloerse kruisingen en gevaarlijkere situaties. Hoe kan de Minister een tracébesluit tekenen waardoor de verkeersveiligheid erop achteruitgaat? Wat is haar reactie daarop?

Hoe zit het met het plan dat parallel loopt aan die Ring Zuid, namelijk de Helperzoomtunnel? Ik ben in Groningen geweest en ik heb gezien wat de situatie wordt. Een ontzettend druk befietste route wordt direct doorkruist door auto's die de tunnel in willen. Ik begrijp dat dit samenhangt met het plan voor de Ring Zuid. Is dat ook onderdeel van de verantwoordelijkheid en de weging van deze Minister? Ook daar gaan grote veiligheidsproblemen ontstaan.

Het plan is aanvankelijk gebracht alsof het een paradijs voor Groningen zou zijn, maar als je er beter in duikt en er goed naar kijkt, zie je heel veel nadelen. Je ziet dat de doelstellingen niet worden gehaald. Waarom kiest de Minister er niet om alternatieve plannen uit te laten werken? Het lijkt erop dat de overheden een tunnelvisie hanteren, maar dan niet echt. Een tunnel zou wellicht de oplossing voor de gesignaleerde problemen kunnen zijn, maar als je dat doet, moet je voldoen aan allerlei regels waar de overheid geen zin in heeft. Het is nu een halfbakken oplossing, met deksels en putten, en waar uitstootplaatsen worden gecreëerd, zodat de luchtkwaliteit op die plek enorm zal verslechteren.

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

Mevrouw **Ouwehand** (PvdD): Het lijkt erop dat de overheid op zoek is naar de mazen in haar eigen wet, en dat is voor de burger die zich hier zorgen over maakt, best een klap in het gezicht. Die deksels zijn net niet lang genoeg om van een tunnel te kunnen spreken, zodat we niet aan de regels voor tunnels hoeven te voldoen. Ik vraag de Minister naar de stand van zaken. Is zij bereid om haar handtekening onder het tracébesluit voor de Ring Zuid Groningen vandaan te halen, gelet op de feiten die voorliggen? Is zij bereid om alsnog voor een andere aanpak te kiezen?

De **voorzitter**: Ik dank de leden voor hun medewerking wat betreft het aantal interrupties, waardoor we nog perfect op schema liggen.

De vergadering wordt van 13.26 uur tot 14.30 uur geschorst.

De **voorzitter**: Goedemiddag. We gaan zo meteen luisteren naar de eerste termijn van de Minister. Ik herhaal dat we hebben afgesproken dat we ieder lid twee interrupties toestaan. Als we ons daar heel netjes aan houden, net als in de eerste termijn van de Kamer, blijft alles binnen de perken en komt iedereen aan het woord.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Ik vind het prima als er in principe twee interrupties zijn toegestaan, als er een beetje flexibiliteit is voor een derde, als het gaat om een principiële punt voor een fractie. Het is een begrotingsbehandeling, dus dan kunnen we ook aanspraak maken op geen beperkingen. Ik waardeer het dat wordt geprobeerd om de duur van het

debat te bekorten, maar ik zou het ook waarderen als er flexibiliteit is voor een derde interruptie.

De **voorzitter**: Ik begrijp uw vraag. We vergaderen vandaag acht uur over deze begroting, dus het is niet zo dat we ons er even snel van afmaken. Er is ook nog een tweede termijn, waar u gebruik van kunt maken. In de tweede termijn van de Minister hebt u ook weer twee keer de mogelijkheid om te interrumperen, dus ik stel voor dat we proberen ons te houden aan twee interrupties.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Ja, we besteden er acht uur aan, maar het gaat ook om heel veel geld en we zijn ook met heel veel partijen. Ik zeg helemaal niet dat ik er drie nodig heb, maar ik vind twee niet erg ruim voor zo'n debat. Als een collega, of wellicht ikzelf, zou vragen om een derde, zou ik daar geen bezwaar tegen hebben. Ik hoop dat u daar enigszins flexibel mee omgaat.

De **voorzitter**: We houden als uitgangspunt twee interrupties. Mocht het noodzakelijk zijn, dan kijken we nog even hoe we dat doen. Als iedereen gebruik zou maken van een derde interruptie, wil dat zeggen dat de vergadering minstens een halfuur langer wordt en dat kan natuurlijk niet de bedoeling zijn.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Voorzitter. Ik zal even kort zeggen hoe ik mijn antwoorden ga geven. Dan kan men zien in welke context deze geplaatst moeten worden en of men vroegtijdig moet interrumperen over waar het antwoord blijft of nog even moet wachten. Ik zal eerst in algemene zin iets zeggen over het MIRT, over de vragen die gesteld zijn over de financiën en het Infrastructuurfonds, over beheer en onderhoud en over de MIRT-systematiek. Er zijn veel vragen gesteld over hoe zwaar bepaalde onderdelen daarin wegen. Dan wil ik overgaan naar de behandeling van de verschillende regio's en tot slot naar de categorie overig.

De financiële discussie hebben we al een paar keer gevoerd bij de afgelopen begrotingsbehandelingen. Bij de overleggen over het MIRT hebben we eigenlijk steeds dezelfde discussie. Is het genoeg of is het niet genoeg? Er is nooit voldoende geld in het Infrafonds voor alle wensen en ambities die we hebben. Dat geldt ook voor de meeste van mijn collega-Ministers. Zij zitten met dezelfde beperkingen. Er zijn meer wensen dan er budget is. Maar het is zeker geen grote leeggehaalde bende waar niets meer mee te doen is. Dat blijf ik ook iedere keer zeggen. Bij de bezuinigingsronde van twee jaar geleden is er inderdaad geld afgegaan, maar het jaar daarvoor was er geld bijgekomen. Over het algemeen zie je dat er ongeveer evenveel wordt uitgegeven als in de voorgaande periodes. Nogmaals, ik had graag nog meer uitgegeven, maar er zit nog wel voldoende geld in het Infrafonds om interessante dingen te kunnen doen. Tot en met 2028 gaan we in totaal ongeveer 82 miljard uitgeven; ongeveer 6 miljard per jaar uit het Infrastructuurfonds en 1 miljard uit het Delta-fonds.

Er wordt vaak meteen gevraagd of dat geld al allemaal is uitgegeven. Op dit moment is juridisch, volgens het contract, ongeveer 72% van het Infrafonds belegd. De categorie verplichtingen en planuitwerking is 87%. Dat betekent dat er nog een deel openligt, maar dat is niet erg veel. Met het deel dat nog niet is belegd en de risico's daaromtrent wordt rekening gehouden in de plannen die nog zullen komen. Ik wil de discussie over de verlenging van het Infrafonds ook daaraan koppelen. Naar aanleiding daarvan vraagt men immers of we niet alvast moeten gaan verlengen. Diverse partijen hebben mij gevraagd hoe ik daartegen aankijk. Het huidige MIRT loopt tot 2028, maar dat betekent niet dat we in 2028 klaar zijn met investeren. Er zijn steeds nieuwe ontwikkelingen en steeds

nieuwe investeringen nodig om Nederland bereikbaar, leefbaar, veilig en concurrerend te houden. Ik heb altijd al gezegd dat ik voorstander ben van het op enig moment verlengen van het Infrastructuurfonds en het Deltafonds. Dat gebeurt eigenlijk bijna altijd automatisch als er een nieuw kabinet aantreedt. Bij Rutte I is het in het kader van de Olympische Spelen voor acht jaar verlengd; als wij die ooit willen hosten, zo dacht men, zouden we onze bereikbaarheid op orde moeten hebben. Rutte II, dat na een jaar kwam, heeft daar niet vier jaar bij gedaan, omdat er vlak daarvoor al acht jaar bij was gekomen. Dit kabinet zit zo'n vijf jaar, dus inderdaad is de vraag geëigend of we tussendoor tot een verlenging zullen moeten overgaan. Tijdens de begrotingsbehandeling heb ik de Kamer al toegezegd dat ik daarover komend jaar met de Minister van Financiën in gesprek zal gaan. Ik kom er bij de volgende begroting op terug. Ik denk dat dit vooral waarde moet hebben in het laten zien dat we in de toekomst willen blijven investeren. Het is ook goed dat private investeerders zien dat de overheid zich committeert. Net zoals de vorige keer wil ik de Kamer er echter voor waarschuwen dat ik en de Kamer niet te lang van tevoren moeten uitgeven. De heer De Rouwe maakt zich daar zorgen over, maar ik kan me zijn amendement van twee jaar geleden ook nog wel herinneren, waarmee in één keer een paar miljard uit het fonds zou worden geslagen.

De heer **Madlener** (PVV): We hoorden de Minister zeggen dat zij gaat overleggen met haar collega van Financiën. Dat baart mij natuurlijk grote zorgen. De VVD, die het zelf ook niet zo best doet, heeft namelijk een coalitiepartner die het liefst nog meer uit dat fonds zou willen graaien. De heer Samsom heeft dat namelijk al diverse malen aangegeven. Ik weet dus niet of dat overleg zo verstandig is van de Minister. Kan zij toezeggen dat zij er persoonlijk voor garant zal staan dat er in de komende jaren verder geen cent zal worden bezuinigd en dat dat verlengen van het MIRT niet zal leiden tot uitstel en het naar achteren schuiven van projecten, en het weghalen van geld door de heer Samsom en de PvdA?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Het gesprek met mijn collega zal niet gaan over bezuinigingen, maar over de verlenging van het Infrafonds. Mijn collega heeft onlangs nog gezegd dat hij ook bij de extra opgaven uit Europa niet dacht aan verder bezuinigen. Ik kan op dat vlak natuurlijk altijd maar een klein stukje vooruitkijken; je weet nooit wat er wel en niet gebeurt. Volgens mij is dit nu helemaal niet aan de orde. Het is hier twee jaar geleden expliciet aan de orde geweest. Ik heb aangegeven hoe ik die bezuiniging heb ingevuld. De gesprekken die ik met hem zal voeren, zullen over iets heel anders gaan, namelijk over toekomstige investeringen en dus over vooruitkijken.

De heer **Madlener** (PVV): Ik wil een helder antwoord. Garandeert de Minister dat de instemming van haar en haar collega van Financiën met een verlenging van het MIRT absoluut niet ten koste zal gaan van de nu ingeboekte projecten, dat dat geen bezuiniging zal inhouden en ook geen verdere vertraging en verschuiving van projecten naar achteren?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Dat zou ik ook helemaal niet willen. Als er minder in zou komen te zitten of als het verschuivingen zou betekenen, zou ik ook helemaal geen behoefte hebben aan een verlenging van het MIRT. Ik was ook nog niet klaar met mijn beantwoording van de vraag over het Infrafonds. De VVD en de PvdA vroegen immers expliciet of een jaarlijkse verlenging een interessante optie zou zijn. Dat kan inderdaad een interessante optie zijn, maar het is dan wel van belang om te weten dat er ook jaarlijks eenzelfde soort bedrag in komt te zitten als nu. Als je het jaarlijks met € 1 zou verlengen, heb je er immers nog niet veel aan. Ik denk dus dat het van belang is om ook zicht te hebben op hoe dat eruitziet. Nogmaals, ik ga er met mijn

collega van Financiën over praten. Voor mij is het vooral van belang dat we langjarige zekerheid hebben over de investeringen, zodat de bouwsector een perspectief heeft en een stevig fundament legt voor de economie. Het behoud van flexibiliteit is voor mij ook van belang; het is niet verstandig om alles dicht te verplichten. Voor die zaken wil ik met mijn collega rond de tafel gaan zitten, om daarvan terug te komen met een systematiek en de Kamer daarover te informeren.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Dat proefballonnetje werd opgelaten door de partijleider van de Partij van de Arbeid, Diederik Samsom. Hij zei dat het moest worden verlengd. Jeroen Dijsselbloem zei meteen dat Nederland helemaal niet hoeft te investeren in infrastructuur, dat daar helemaal geen geld voor is en dat het er prima bijligt. De Minister zegt twee dingen: ten eerste dat er periodiek wordt verlengd, meestal bij het aantreden van een nieuw kabinet; ten tweede dat zij volgend jaar, dus in 2015, met haar collega daarover gaat spreken. Dit zou dan op zijn vroegst zijn beslag kunnen krijgen in de begroting voor 2016. En als het kabinet blijft zitten, is dat weer in 2017. De vraag rijst waarom de Minister dan toch een verlenging wil overwegen, nét voordat er verkiezingen voor een nieuw kabinet komen.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Omdat het kabinet, als het niet valt, er tot 2017 zit. Er komen dan verkiezingen, het duurt dan vaak een hele tijd voordat er een nieuw kabinet is en al die tijd wordt er dan niets geregeld. Ik denk daarom dat het juist heel verstandig is om dat in het jaar ervoor te doen.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Dat is toch een beetje een bizarre redenering. De Minister zegt eerst dat dit meestal gebeurt bij aanvang van een nieuw kabinet. Dat er even niks wordt geregeld, geldt dus ook voor alle kabinetten daarvóór. Sommige partijen denken dat ze in een paar weken een kabinet in elkaar kunnen knutselen, dus het gaat weleens wat sneller. Bovendien is er gewoon nog tot 2028 geld gereserveerd. Ik herhaal daarom mijn vraag: waarom zou een kabinet op de valreep van zijn termijn nog zo'n besluit willen nemen?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Daar was ik net in mijn betoog heel helder over, maar misschien hebt u dat gemist. Ik zei dat dit kabinet langer zit dan andere kabinetten; het is, om het zo maar te zeggen, voor vijf jaar «ingepland» en niet voor vier jaar. Dit is natuurlijk afhankelijk van de politieke stabiliteit, maar het is een jaar langer dan normaal. Het is ook niet verlengd bij de start van dit kabinet, omdat net daarvóór was gekozen voor een achtjaarsperiode. Dus omdat het verplicht is, omdat de markt er behoefte aan heeft om te weten of investeringen in de toekomst zullen doorgaan en omdat dit kabinet er een jaar langer zit, vind ik het geen gek idee om te praten over een tussentijdse verlenging. Ik heb bij de begroting aangekondigd dat ik dit van plan ben, maar tegelijkertijd zeg ik dat de spelregels goed moeten zijn, zodat ik zorgvuldig met het budget kan omgaan.

Ik heb al wat gezegd over budgetflexibiliteit.

De heer Hoogland heeft mij gevraagd of ik bekend was met het rapport van TLN en of ik de knelpunten herkende. Ik had het rapport zelf nog niet gezien, maar ik heb natuurlijk wel de knelpunten op hoofdlijnen te horen gekregen. Wij hadden vorige week maandag een algemeen gesprek over de lopende zaken. Ik was zaterdag op het jaarcongres. Men heeft mij toen nog gecompimenteerd voor de vaart waarmee de wegen worden ontwikkeld, maar men had natuurlijk ook nog een wensenlijstje en zou dat bij de Kamer inleveren. Het kwam mij allemaal dus niet onbekend voor. Ik zal op de vragen reageren. Ik werk aan de verbinding naar Duitsland via de A15. Bij de A27 Houten-Hooipolder werk ik met een planuitwerking aan

een verbetering bij Gorinchem, op de corridor A58 met een verkenning van het traject Sint-Annabosch–Galder–Eindhoven–Tilburg. Ik begrijp de aandacht van TLN en ben daar blij mee. Met het huidige programma werken we hard aan de issues die het aan de orde stelt, ook die specifiek met betrekking tot de transportsector.

Ik kom nu bij de vragen over het MIRT: hoe zaken in elkaar zitten, welke modellen erachter steken. Ik zal alle vragen achter elkaar behandelen. De een vroeg namelijk of er wel voldoende rekening werd gehouden met de auto, anderen vroegen weer of er voldoende rekening werd gehouden met het spoor of met de natuur; zo had eenieder zijn eigen invalshoek. Ik ga alles dus maar gewoon langs. Mevrouw Visser vroeg hoe het nieuwe MIRT zich verhoudt tot de corebusiness van het MIRT: de infrastructuur en de aanpak van de files. In het verleden, eigenlijk vóór de fusie van de Ministeries van Verkeer en Waterstaat en VROM, wilde men een meer integrale aanpak van het MIRT, dus meer gebiedsontwikkeling. De Minister werd toen gevraagd waarom er alleen naar de weg of het spoor werd gekeken, terwijl er ook moest worden gekeken naar zaken als economische ontwikkeling en bevolkingsgroei. Dat zijn wij gaan doen. Daarom worden die gebiedsoverleggen ook zo breed vormgegeven. Tegen degenen die de zorg hebben dat het Infrafonds daardoor voor van alles en nog wat zou kunnen worden benut, zeg ik dat het Infrafonds een fonds is én blijft waaruit infrastructuur wordt bekostigd. Als er iets anders uit wordt bekostigd, bijvoorbeeld bij Beter Benutten, wordt dat als zodanig specifiek in de begroting voorgelegd. Het gaat daarbij om 1% van het totale budget. Hetzelfde geldt voor andere maatregelen, bijvoorbeeld op het gebied van natuurcompensatie of iets dergelijks. Het Infrafonds is er zelf dus nog steeds voor de infrastructuur, maar de MIRT-overleggen zijn breder. Het mooie is dat mijn collega's van Binnenlandse Zaken en Economische Zaken soms aanschuiven, live of ambtelijk. Zodoende kun je dingen veel integraler aanpakken. Ik hoop de zorg over het Infrafonds hiermee te hebben weggenomen. De overleggen zijn dus breder en daar ben ik blij om.

De heer Hoogland vroeg of aan de nieuwe gebiedsoverleggen ook andere organisaties kunnen deelnemen. Hem was ter ore gekomen dat het bedrijfsleven de afgelopen keer was aangeschoven. De gesprekken en bestuurlijke overleggen in het kader van het MIRT staan ook open voor andere partijen. Bij het afgelopen bestuurlijke overleg in Oost-Nederland zijn bijvoorbeeld de waterschappen aangeschoven om gedachten uit te wisselen over integraal rivierbeheer. Bij Utrecht-Oost was de universiteit of de Hogeschool Utrecht aanwezig, omdat het toen ging over de campusontwikkeling. Ik ben daar heel blij mee, want dat leidt tot verrassende gesprekken en een andere insteek. Ik laat de bestuurlijke organisaties die daarbij altijd aanwezig zijn wel bepalen wie er wordt uitgenodigd; anders zou het één grote samenscholing worden. Juist door die focus en invalshoeken van andere partijen wordt het voor mij extra interessant om de rol van mobiliteit en leefbaarheid te belichten.

Mevrouw Visser vroeg hoe het zat met de aandacht die wordt besteed aan de mainports in de Gebiedsagenda. Zij benadrukte dat het om de fysieke zaken gaat en vroeg of er ook rekening wordt gehouden met de ontwikkelingen op het gebied van internet en met digitale bereikbaarheid. Ik denk dat zij daarmee ook smart mobility bedoelde. Wij doen dit deels wel en deels niet. Het is nog heel moeilijk om menselijk gedrag te voorspellen, ook met de nieuwe technologieën. Tegelijkertijd proberen we in onze MIRT-overleggen rekening te houden met potentiële oplossingen in het kader van smart mobility. Als we er met de regio uitkomen, proberen we een probleem dus zeker op een iets andere manier op te lossen. Het KiM focust hier voortdurend op en brengt de effecten van de nieuwe ontwikkelingen voor ons in kaart, zodat wij aanpassingen kunnen aanbrengen. Mevrouw Van Tongeren maakt zich er zorgen over dat er te veel wordt uitgegaan van een hoge groei. We toetsen de projecten consequent aan

hoge- en lagegroei-scenario's. In het verleden, bij de oudere projecten, ging het om een middenscenario, maar tegenwoordig werken we consequent met de hoge- en de lagegroei-scenario's, die wij ook expliciet bij onze afwegingen betrekken. De nieuwste MIRT-onderzoeken naar bereikbaarheid zijn gefocust op gebieden waar zich al bij een lage economische groei knelpunten manifesteren.

Mevrouw Van Tongeren vroeg verder wat het effect op de modellen is van het delen van fiets of auto, of van ander ruimtegebruik; zou het niet tijd zijn voor een programma als «Beter Benutten van vracht»? Ik denk dat de constatering terecht is dat we langzaamaan nieuwe, innovatieve onderwerpen aan de modellen zullen moeten toevoegen, maar dan moeten die zaken natuurlijk wel voldoende zijn uitgehard. We hebben bijvoorbeeld al discussies gehad over «de» trend onder jongeren om minder de auto te gebruiken. Op basis van KiM-onderzoek heb ik geprobeerd om een en ander in een helderder licht te plaatsen. Zo zeggen jongeren dat zij de auto wel zouden gebruiken als dat kon; er is echter geen parkeer ruimte in de binnenstad of ze kunnen het parkeergeld niet betalen. Het gaat dus niet om een door henzelf gewenste trend; het is meer een ontwikkeling als gevolg van de verdergaande verstedelijking. Zo'n ontwikkeling vind ik dus niet voldoende uitgehard; andere zaken misschien wel, bijvoorbeeld het steeds meer gebruiken van de elektrische fiets. Autodelen en ander ruimtegebruik zijn op dit moment dus niet zomaar toepasbaar in de modellen, maar wij houden de vinger aan de pols. De fiets zit als modaliteit in mijn verkeer- en vervoermodellen. In Beter Benutten en de nieuwe, brede MIRT-onderzoeken wordt specifiek gekeken naar het oplossende vermogen van fietsmaatregelen. Vrucht neem ik expliciet mee in het programma Beter Benutten en in de Topsector Logistiek. In het lopende programma Beter Benutten zijn er zo'n twintig logistieke maatregelen gerealiseerd, bijvoorbeeld de modal shift op de Zuid-Willemsvaart, de Blauwe Golf, stadslogistiek, de verhoging van de beladingsgraad. In de Topsector Logistiek is het terugdringen van het aantal vrachtwagenkilometers expliciet het gezamenlijke doel van de acties van het bedrijfsleven en de overheid.

Eenzelfde soort vraag kwam van de heer De Rouwe: wordt de binnenvaart, dus het beter benutten van vaarwegen, niet proactiever ingezet als aanvullend alternatief voor wegvervoer? Verder wilde hij weten of er een apart Beter Benutten voor de binnenvaart als mogelijkheid komt. Ik investeer in mijn reguliere beleid in de vaarwegen en in de binnenvaart. Daarnaast bevorder ik de binnenvaart via de Topsector Logistiek en het programma Beter Benutten. In het lopende programma Beter Benutten stimuleer ik, zoals gezegd, de modal shift op de Zuid-Willemsvaart en in het Twentekanaal, de ontwikkeling en de uitrol van de Blauwe Golf en realtime informatie voor de schippers in enkele regio's. In het kader van het vervolg op Beter Benutten, de tweede versie die eraan komt, zijn de regio's met het bedrijfsleven in gesprek om kosteneffectieve oplossingen te inventariseren. Natuurlijk wordt daarbij ook hierover gesproken. Ik blijf daar zelf ook expliciet naar kijken, gewoon omdat ik het heel interessant vind.

De heer Bashir zei dat een vernieuwing van het MIRT en meer samenwerking tussen de regionale partners hem aan een grote inzet op het spoor deden denken. Hij vroeg waarom hij zoiets niet terugziet en waarom hij nu alleen maar wegprojecten ziet. Ik denk dat we hier goed naar moeten kijken; het is namelijk allemaal wel redelijk evenwichtig in het MIRT verdeeld. De vernieuwing van het MIRT bestaat uit drie pijlers: met een brede blik naar de opgaven en problemen kijken, maatwerk toepassen en actieve samenwerking aangaan met andere partijen. Dat betekent dus geen shift van weg naar spoor of van spoor naar weg. We proberen juist een brede afweging te maken, over de modaliteiten heen. De verdeling over de jaren is gemiddeld 2,1 miljard in spoor en 2,4 miljard in weg per jaar.

Mevrouw De Boer vraagt of er bij de herijking, dus een onderdeel van het MIRT, wel wordt gekeken naar het economische verdienmodel, de grote reizigersstromen en de veiligheid. Die worden daar zeker in opgenomen, zowel op basis van de doelen en ambities verwoord in de eerder met de Kamer gedeelde langetermijnagenda voor het spoor, als in het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) gericht op de grote stromen, en het European Rail Traffic Management System (ERTMS) in het kader van veiligheid. In de langetermijnagenda spoor zijn deze als preferent benoemd. Dat betekent niets voor de eventuele optimalisaties die daarbinnen mogelijk zijn. Volgens mij heeft de Staatssecretaris de Kamer op 10 oktober jongstleden geïnformeerd over dat proces. In het voorjaar van 2015 zullen we aan de ov- en spoortafels de input van de verschillende partijen bespreken, bepalen of de informatie voldoende is en op basis daarvan een nadere afweging maken. De Kamer zal al die projecten straks goed op hun merites kunnen beoordelen. Ik denk dat de resultaten van de herijking zullen worden vastgesteld in de MIRT-ronde in het najaar van 2015. Het economische verdienmodel, de grote reizigersstromen en de veiligheid zitten er volgens mij dus goed in.

Mevrouw Van Veldhoven en mevrouw Ouwehand vroegen hoe de mens meer centraal kon worden gesteld. Mevrouw Ouwehand vroeg verder naar de zachte waarden. Omdat deze zaken volgens mij bij een maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) op hetzelfde doelen, beantwoord ik de vragen tegelijk. In het verkeers- en vervoersbeleid proberen we juist de reiziger centraal te laten staan. Wij redeneren dus vandaaruit. Maatschappelijke kosten-batenanalyses en milieueffectrapportages worden natuurlijk tegelijkertijd gedaan. Men zegt weleens dat het ene onvoldoende van iets bevat en andersom, maar je doet dit natuurlijk tegelijk. Ik kijk vervolgens hoe voorgenomen projecten passen binnen de bestaande doelstellingen. Ik kijk daarbij naar de harde en naar de zachtere waarden. Uiteindelijk nemen we een politiek besluit aan de hand van alle informatie. Vorig jaar hebben we uitgebreid over de criteria gesproken. De MKBA speelt daarbij een rol, evenals de NMCA (Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse). Ik heb toen ook gezegd dat de inpassbaarheid daarbij eveneens een rol speelt, maar ook een vierde criterium: de uiteindelijke politieke afweging. Soms vindt die in de Kamer plaats, soms door mij, soms is die historisch vormgegeven, soms komt die op na verkiezingen. We hebben het daar zo nog wel even over. De motie van mevrouw Van Veldhoven uit december 2013 zie ik als een oproep om deze zachtere waarden beter kwantificeerbaar te maken. Wij bekijken met Economische Zaken en het PBL (Planbureau voor de Leefomgeving) de mogelijkheden daarvoor. We hebben dit dus zeker op het netvlies staan; sterker nog, we zijn hier actief mee bezig.

Mevrouw Visser vroeg om extra aandacht voor inpassings- en natuurmaatregelen. Kan ik in het MIRT zichtbaar maken wat daaraan wordt besteed? De inpassings- en natuurmaatregelen bij MIRT-projecten zijn reeds opgenomen en zichtbaar in het MIRT, namelijk in de afzonderlijke tracébesluiten en projectbesluiten. De kleine inpassingsmaatregelen, zoals de dassentunnels, worden gerealiseerd door de aannemers en niet afzonderlijk gefactureerd. Het is best complex om daarover te rapporteren, omdat daar geen aparte facturering van is. De grootste kosten voor de inpassing van natuur betreffen de wettelijk verplichte natuurcompensatie, de aankoop en de inrichting van de gronden en het Meerjarenprogramma Ontsnippering (MJPO). Ik kom straks nog over het MJPO te spreken.

Hoe past het MIRT in het energieakkoord? De Kamer heeft vele vragen over de systematiek gesteld. Het MIRT biedt de mogelijkheid om een bijdrage te leveren aan het behalen van de doelstellingen van het energieakkoord. Wij zetten stappen daartoe in de gebiedsagenda's en in concrete projecten. Zo werken het Rijk, de regio en marktpartijen in de zuidelijke Randstad samen aan een regionale energietrans-

sitie is een van de hoofdthema's in de Gebiedsagenda Noord-Nederland. Bij de uitvoering van infrastructuurprojecten streeft Rijkswaterstaat hiernaar door middel van duurzaam bouwen, onder andere door het hergebruik van grondstoffen te stimuleren, en door het gebruik van de CO₂-Prestatieladder. Vorig jaar hebben we bij Ramspol de energieneutrale brug gerealiseerd. Ik vind dat zelf allemaal heel interessante ontwikkelingen. Zoals bekend ben ik altijd voor het bouwen van infrastructuur; maar als je het doet, doe het dan gewoon op een zo duurzaam mogelijke manier. Zo laat je ook iets goed voor de toekomst achter en komen dingen minder tegenover elkaar te staan.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Was de Minister klaar met haar beantwoording van de vragen over de relatie tussen het energieakkoord en het MIRT-projectenboek?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik had nog twee zinnen.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Die wacht ik dan nog even af.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik heb de Kamer in het MIRT-projectenoverzicht geïnformeerd over de verduurzaming van het MIRT. In het kader daarvan wordt bij een aantal projecten bekeken of duurzaamheid meer aan het begin van het MIRT kan worden meegenomen. Ik zal de Kamer in de tweede helft van 2015 hierover informeren.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Dan blijft mijn principiële structuurvraag staan. Het energieakkoord gaat ervan uit dat wij zullen overgaan op een economie die zo goed als fossielvrij zal moeten gaan draaien. De Minister is aan de vervoerskant vooral bezig met business as usual: wegen breder maken, meer doorstroom, tunnels, viaducten, waar weer voornamelijk benzine- en dieselauto's op zullen rijden. Die twee zaken verhouden zich dus niet goed tot elkaar. Is het niet mogelijk om kwantitatief in kaart te brengen hoeveel de wegcapaciteit zou moeten verminderen of hoe snel we zouden moeten overgaan op elektrisch om de door de overheid gestelde doelen op het gebied van het energieakkoord te halen?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: We hebben dat volledig in beeld. We hebben immers niet alleen een MIRT-investeringsprogramma, maar kijken tegelijkertijd naar onze doelstelling in het energieakkoord. Daarom sturen wij bijvoorbeeld ook met fiscale maatregelen, voeren wij bronbeleid en dringen wij in Europees verband aan op steeds schonere auto's. We kunnen zien dat het in de auto-industrie ongelooflijk snel gaat. Zeker omdat auto's relatief snel worden vervangen, vraag ik me weleens af wanneer het moment komt dat de auto schoner zal zijn dan het openbaar vervoer. Ik wil dus liever niet met u praten over investeren in bereikbaarheid. Het gaat er veel meer om dat in bereikbaarheid wordt geïnvesteerd op basis van de bestaande vraagstukken, waarbij er vervolgens op wordt gestuurd dat auto's, bussen en natuurlijk ook schepen – want hetzelfde geldt natuurlijk voor de binnenvaart – steeds schoner worden, zodat dit uiteindelijk helemaal geen issue meer is. Het blijft veel te veel over het vervoersmiddel gaan, terwijl wij met elkaar de wens zouden moeten hebben om ervoor te zorgen dat we uiteindelijk een maatschappij krijgen die CO₂-neutraal is. Of je daarin met een auto rijdt of een step, fiets of bus, is dan eigenlijk helemaal niet zo interessant. Wij hebben dit dus zeker in beeld. Wij sturen op alle elementen waarvan wij denken dat daarmee de doelstellingen van het energieakkoord kunnen worden gehaald. Maar tegelijkertijd moet Nederland van A naar B kunnen blijven gaan, dus wil ik dat faciliteren. Ik

bekijk ook of de wegen nog energieneutraler kunnen worden gemaakt. Wij kijken op die al vlakken dus mee. Bereikbaarheid is echter óók een doelstelling. We hebben niet alleen een energieakkoord; in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) staat ook een bereikbaarheidsakkoord.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Ik ben blij dat er ook bij de Minister aandacht voor dit onderwerp is, maar het Planbureau voor de Leefomgeving heeft gezegd dat het kabinet met de huidige set maatregelen de doelstellingen in het energieakkoord niet haalt. GroenLinks en VVD hebben een motie ingediend voor meer elektrisch vervoer. Er zijn acht miljoen voertuigen op de weg en die worden echt niet elke drie à vier jaar vervangen, maar daarvan zijn er nu slechts 20.000 elektrisch. De algemene intentie is er vast wel, maar ik wil er bij de Minister op aandringen om eens echt te bekijken wat er reëel nodig is om de eigen doelstellingen te behalen. Ik begrijp dat bereikbaarheid ongelooflijk belangrijk is, maar die zal wel moeten passen binnen de doelstellingen van het energieakkoord. Je kunt alles met een kasschuif doen, maar klimaatverandering met een kasschuif of met uitstel bestrijden, dat gaat niet; daar zit een harde deadline. Er zullen dus andere agenda's moeten volgen. Ik overweeg een motie hierover te schrijven. Die twee stukken beleid moeten op elkaar passen; die kunnen niet in verschillende afdelingen komen. Ik zie de Minister knikken, dus zij is het met mij eens dat die doelstellingen op elkaar moeten passen en dat we niet aan de ene kant gewoon kunnen doorgaan met meer wegen en benzine- en dieselvervoer, en aan de andere kant de doelstellingen van het energieakkoord willen halen.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Mevrouw Van Tongeren hoeft helemaal geen motie te maken. Er zijn in het energieakkoord namelijk twaalf acties genoemd op het gebied van mobiliteit en die liggen allemaal op schema. De evaluatie ervan vindt plaats in 2016. Het PBL heeft inderdaad aangegeven dat het moeilijk haalbaar is, maar dat kan ook alleen maar rekening houden met het huidige beleid en kan geen rekening houden met innovaties; nieuwe uitvindingen en andere nieuwe zaken die een extra boost kunnen geven, kan het dus niet meerekenen. Wij hebben het hier eerder over gehad. Ik vind dat ook niet zo gek, want het is een planbureau en dat mag geen dingen doorrekenen die nog niet bestaan. Toch geeft het een wat beperkt beeld van de wereld als je alleen vanuit vandaag kunt redeneren. Volgens mijn informatie liggen de twaalf acties met betrekking tot mobiliteit op schema, dus ik denk dat we het energieakkoord wat dat betreft gewoon kunnen halen. Nogmaals, de evaluatie is in 2016. En de mogelijkheid dat ze niet worden gehaald, geldt natuurlijk ook voor de doelstellingen in de SVIR. We willen al onze doelstellingen halen. Het kabinet committeert zich aan het energieakkoord. Wij hebben dat meermalen uitgesproken; volgens mij heeft ook Minister Kamp gezegd dat hij ervoor zal zorgen dat ze worden gehaald. Wat er op dit gebied gebeurt, is dus niet tegenstrijdig aan wat in het energieakkoord is opgenomen.

Voordat ik overga op beheer en onderhoud maak ik nog een laatste opmerking over de systematiek. Mij is nog gevraagd of dit notaoverleg MIRT en het wetgevingsoverleg Water zouden kunnen samengevoegd in één debat, zodat de discussie over de fondsen gelijktijdig kan plaatsvinden. Dit was oorspronkelijk één debat. Ik zou dit op zich wel prettig vinden, want eigenlijk zijn nu alle grote onderwerpen uit de begroting gehaald, en kan die relatief kort worden besproken. Vervolgens, twee weken later, praten we een dag over het water en twee weken daarna weer een dag over wegen, spoor, vaarwegen en gebiedsontwikkeling. Ik denk dat het best goed is om dat weer bij elkaar te brengen. Ik denk dat het niet gek was om het dit jaar en ook vorig jaar apart te doen; dit jaar

vanwege het Deltaprogramma en vorig jaar omdat zaken in het verleden waren belegd bij verschillende bewindslieden. Het is echter uiteindelijk niet aan mij, maar aan de Kamer om te bepalen of zij die overleggen wil samenvoegen. Wat mij betreft zou dat welkom zijn.

Ik wil overgaan naar beheer en vervangingen. Ik zal daarbij tempo maken, zodat we snel naar de regio's kunnen gaan; daar zit iedereen namelijk altijd op te wachten. Dank voor de complimenten voor de technische briefing en de verstrekte informatie. Er was discussie over bij de begrotingsbehandeling of het wel of niet goed was geregeld. Ik heb geprobeerd om dit zo transparant mogelijk te maken. Ik probeer sinds 2011 de informatievoorziening over beheer, onderhoud, vervanging en renovatie te verbeteren. Ik heb daartoe telkens aparte bijlagen bij de begroting gevoegd. Naar aanleiding van de discussie tijdens de begroting en de moties daarover zal ik een en ander nog inzichtelijker maken, zodat de Kamer altijd haar toetsende rol kan waarmaken. Ik zorg dus voor een overzichtstabel voor beheer en onderhoud, zoals deze is meegestuurd met de MIRT-brief. Die was er nu voor wegen en vaarwegen. Vanaf de volgende begrotingen komt daar ook een voor het spoor bij. Ik zal in de bijlagen ook aandacht besteden aan de diverse onderwerpen, afhankelijk van de laatste inzichten. Denk daarbij aan de voortgang bij versobering en efficiency, en inzichten in vervanging of renovaties. Zoals ik net zei, komt die over het onderhoud van het spoor nog, omdat die op dit moment nog wordt doorgelicht. Mevrouw De Boer vroeg naar de uitkomsten ervan. De Kamer wordt daarover uiterlijk bij de begroting voor 2016 geïnformeerd. Die uitkomsten vormen ook een onderdeel van de herijking. Eerst moeten het beheer en het onderhoud op orde zijn, dan kunnen we extra uitgeven. De heer Bashir vroeg naar het Rekenkamerrapport. De heer Hoogland vroeg hoe ik ervoor ga zorgen dat het in andere jaren ook goed zal gaan. De Rekenkamer rekent 320 miljoen aan extra budgetbehoeften vanwege areaalgroei. In 2011 gingen we uit van ongeveer 0,5% aan areaalgroei, maar omdat we bij een aantal projecten soms zelf en soms in samenwerking met de Kamer uiteindelijk voor duurdere en ingewikkeldere varianten hebben gekozen van bijvoorbeeld een spitsstrook of een tunnel, werd de nieuwe infrastructuur relatief duurder, waardoor het te ramen beheer- en onderhoudsbudget weer relatief duurder werd. Voor de wegen paste die raming niet meer, voor de hoofdvaarwegen bleek die 0,5% te volstaan. In de komende jaren passen we de nieuwe lifecyclesystematiek toe, waarmee bij investeringsbeslissingen bij nieuwe projecten meteen het geld voor beheer en onderhoud kan worden geraamd omdat het totaalplaatje kan worden gezien. Dat betekent dat je niet achteraf het nodige moet gaan regelen. Bij het bepalen van het taakstellende budget en de kosten van projecten worden dus ook het beheer en het onderhoud integraal meegenomen. Er is daarom geen gat van 300 miljoen. Bij de technische briefing heb ik hopelijk kunnen uitleggen dat wij er niet voor hebben gekozen om voor die ongeveer 300 miljoen aan projecten weg te strepen; wij hebben geprobeerd om aan te geven dat er altijd wel zaken zijn die wat later in de tijd zullen gebeuren. Vandaag zullen we nog wat projecten bespreken die misschien weer wat zullen opschuiven omdat er in de Kamer geen volledige eenheid over bestaat. Zoiets betekent dat het budget kan worden gebruikt om weer die laatste 300 miljoen te vullen. Het overige beheer- en onderhoudsgeld had ik er al voor uitgetrokken; daarvoor was een enorm bedrag gereserveerd. In antwoord op de vraag van de heer Bashir zeg ik daarom dat dit zeker prioriteit heeft. Ik geef het komend jaar 1,5 miljard uit aan de weg en 1 miljard aan beheer en onderhoud. Men ziet dus wat voor fors bedrag dat is geworden. Vroeger was er veel meer geld voor nieuwe aanleg en waren beheer en onderhoud een beetje het stiefkindje. Bij de taakstelling is het ook buiten beschouwing gelaten. We doen er dus alles aan. Ik ga graag nog een keer kijken bij die hectometerpaal waar die ervaring met ons wegennet is geweest, al weet ik dat wij wereldwijd zo'n beetje het beste en best

onderhouden wegnemen hebben dat er is. Als er onderhoudswerkzaamheden worden verricht, zetten we inderdaad weleens borden neer die duidelijk maken dat er een tijdelijke snelheidsverlaging geldt. Wij doen dat ook voor de veiligheid van de wegwerkers. Het onderhoud is dus de eerste prioriteit. Bij de taakstellingen heb ik bezuinigd op aanleg, maar niet op beheer en onderhoud. Ik hoop dat de Kamer mijn inzet ziet.

De **voorzitter**: Mag ik de leden vragen om alle enthousiaste reacties en interrupties te bewaren tot de tweede termijn?

De heer **Bashir** (SP): De bewuste hectometerpaal stond langs de A4. Ik rijd bijna dagelijks op de A12. Bij het Prins Clausplein richting Den Haag kom je ook zo'n bord tegen. Het is een van de vele borden die je tegenkomt als je tegenwoordig op de weg zit, voor een snelheidsbeperking omdat er hobbels op de weg zitten. Dat bord staat er nu al driekwart jaar. Wanneer worden die dingen gewoon weggehaald en wordt de weg gemaakt zoals hij een tijdje geleden was?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik zal me in deze specifieke casus van hobbels op de weg verdiepen. In algemene zin merk ik op dat we niet zomaar de snelheid op de weg laten verminderen om onderhoud eindeloos te kunnen uitstellen. In algemene zin pakken we, in het kader van de veiligheid, een probleem heel snel aan nadat het is geconstateerd. Als er dus ergens een gat in de weg zit of er problemen zijn ontstaan door hevige vorst, rukt Rijkswaterstaat onmiddellijk uit. Heel soms, als we weten dat er niet al te lang erna ergens grotere maatregelen zullen worden genomen, is het mogelijk dat zo'n bord iets langer blijft staan, maar in het algemeen is zo iets van heel korte duur. Er is de afspraak met de Kamer dat er maar beperkt hinder mag zijn door dit soort wegwerkzaamheden; die mogen niet meer dan 10% van de fileoverlast veroorzaken. Wij blijven daar ruim onder, dus volgens mij gaat het op de Nederlandse wegen wat dat betreft goed. Ik ben blij dat u me de laatste twee stukjes hebt aangewezen waar ik nog wat moet doen. Ik ga daar graag naar kijken.

De heer **Bashir** (SP): Ik stel dit punt niet zonder reden aan de orde. Het valt mij als weggebruiker gewoon op dat er steeds vaker snelheidsbeperkingen gelden. Ik zal de Minister hierop blijven wijzen. De Minister zegt dat zij van doorrijden houdt. Dan moeten er niet overal, omdat de weg niet goed is, borden met snelheidsbeperkingen staan.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Volgens mij was het een opmerking en geen vraag. Daarom ga ik nu door met de regio's. Ik begin met de Zuidvleugel. Dan kom ik op zuid. Daarin zitten Brabant, Zeeland en Limburg. Vervolgens kom ik op oost en noord. In noord zitten Friesland, Groningen en Drenthe. Als laatste kom ik op de Noordvleugel. Daarin zitten Flevoland, Utrecht en Noord-Holland. Ik begin met de Zuidvleugel en de Blankenburgtunnel. Daar hebben we vaak met elkaar over gediscussieerd. Er is gevraagd of er nieuwe inzichten zijn en of ik die zal meenemen. Het rapport is opgesteld in opdracht van Rijkswaterstaat, in het kader van de planuitwerking van het project Blankenburgtunnel. Dit rapport is voor ons aanleiding om verder onderzoek te doen naar het nut en de noodzaak van de kanteldijk. Deze commissie heeft mij gevraagd of ik een en ander kan meenemen, maar daar zijn we dus al mee gestart. We kijken al naar dit alternatief. We hebben de ANWB en Natuurmonumenten ook gevraagd om naar alternatieven voor de kanteldijk te kijken. Het onderzoek is al gestart. Het vindt plaats in overleg met het Hoogheemraadschap van Delfland en in samenwerking met het Expertise Netwerk Waterveiligheid. Ik zal het advies betrekken bij de verdere uitwerking van het ontwerp, zonder dat dit

zal leiden tot vertraging van de vaststelling van het OTB (ontwerp tracé-besluit). Volgens mij moet dat ook kunnen. Ik moet daarbij natuurlijk ook rekening houden met het nieuwe waterveiligheidsbeleid dat ik op Prinsjesdag heb gepresenteerd. Die kanteldijk maakt namelijk deel uit van een dijkkring die een groot deel van de Randstad beschermt tegen overstroming. Als het kan, vind ik het echt interessant om te bekijken of we een en ander kunnen toepassen, maar ik moet wel rekening houden met de veiligheid. Het is niet de bedoeling dat we een en ander heel mooi hebben ingepast, maar vervolgens een veiligheidsvraagstuk hebben. Ik heb overigens altijd al aangegeven dat de landschappelijke inpassing bij de Blankenburgtunnel belangrijk is. Daarom wordt er ook fors in geïnvesteerd, namelijk 255 miljoen. Naar aanleiding van onze verdere bevindingen zullen we de Kamer erover rapporteren. Ik denk dat het het beste is om dit te doen in het OTB. Dit komt na de zomer van 2015 ter inzage te liggen. Dan heb je ook alle mogelijkheden, alternatieven en varianten bij elkaar. Dan kunt u ook zien hoe wij onze afweging gemaakt hebben. Ik was er dus al mee begonnen. De heer Madlener vroeg mij of ik, als ik voor een bepaald alternatief zou kiezen en als dat duurder is – ik weet nog niet of het duurder is – ook een nieuwe afweging kan maken voor de Oranjetunnel, maar dan zonder vertraging. Dat kan niet. Je kunt niet met zo'n groot project als de Oranjetunnel beginnen zonder dat dit tot vertragingen leidt. De uitwerking van de Blankenburgtunnel is nu al vrij gevorderd. Het kan niet als je helemaal opnieuw met een tracé moet beginnen. Als we kiezen voor een alternatief en als we weten hoe duur dat is, kan ik op een gegeven moment natuurlijk wel met een kostenvergelijking komen. Dat is echter allemaal als-als. Ik kan dit niet bij voorbaat doen. Dat is het inzicht dat ik de Kamer kan geven. Als je nu kiest voor de Oranjetunnel in plaats van voor de Blankenburgtunnel, is niet vertragen onmogelijk. Het hoeft ook niet, want de afweging is al gemaakt in de voorkeursbeslissing van dit project. Die is in de Kamer met een meerderheid vastgesteld. Conform de adviezen van de commissie-Elverding stel ik reeds genomen besluiten niet opnieuw ter discussie.

De heer Bashir vroeg mij naar het doordrukken van het project. Hij vroeg zich af of het wel democratisch gebeurt. Ik druk niets door. Ik volg netjes alle procedures en richtlijnen. De Kamer heeft discussie met mij gevoerd over de voorkeursbeslissing en heeft mij in meerderheid gesteund. Ook in de regio wil men dit in meerderheid. Helaas is er bij dit soort grote projecten nooit een volledige meerderheid. Daarvoor zijn de belangen van mensen nu eenmaal te groot en zijn de uitgangspunten te verschillend. Het is echter wel netjes verlopen, of je het nu fijn vindt of niet. Mevrouw Van Veldhoven heeft gevraagd waarom het rapport-Horvath niet aan de Kamer is gestuurd. Wij maken heel veel van dit soort technische stukken. Het is namelijk een technisch verhaal. Ik ben een en ander ook al aan het onderzoeken. Er is dus geen sprake van achtergehouden rapporten waar we niets mee willen doen. Er worden meerdere onderzoeken uitgevoerd die uiteindelijk leiden tot een ontwerp tracébesluit met een bijbehorend MER (milieueffectrapport). Zo gaat het eigenlijk altijd. U mag van mij verwachten dat ik uw Kamer informeer over de totale samenhangende conclusies zoals die uiteindelijk in het ontwerp tracébesluit en in het MER zullen komen. Dat zal ik vanzelfsprekend doen.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Welke mogelijkheid heeft de Kamer dan nog om over het ontwerp tracébesluit te spreken? Krijgen we alle onderliggende rapporten er ook bij?

Minister **Schultz van Haagen-Maas Geesteranus**: Bij de behandeling van het ontwerp tracébesluit hebt u alle mogelijkheden om een en ander met mij te bespreken. Bij de Blankenburgtunnel is er natuurlijk al een voorkeursbeslissing genomen. In de uitwerkingsfase, bij het ontwerp tracé,

zijn er ook weer spelregels. Die kent de Kamer ook. Binnen die spelregels hebt u echter alle ruimte. We stemmen alle deelrapporten en tussentijdse rapportages af met de relevante partijen in de regio. Dit doen we ook om ervoor te zorgen dat de beschikbare kennis zo goed mogelijk wordt benut, ten behoeve van het OTB. Dat rapport van Horvath is bijvoorbeeld gedeeld met het Hoogheemraadschap. Er is advies gevraagd aan het ENW. Ik kan al die rapporten uiteraard sturen, maar ze zijn technisch. Het is aan de Kamer of ze alle rapporten wil hebben of een deel ervan. Ze zijn in ieder geval niet geheim of besloten. Het gaat om een grote reeks aan technische rapporten, die we gebruiken om tot een standpunt te komen. Er zijn er veel meer.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Er zijn natuurlijk altijd bergen rapporten, ook veel rapporten waar de Kamer niet per se iets aan heeft. Bij de afweging van alternatieven is het echter wel belangrijk dat we kennis kunnen nemen van de technische details die relatief zijn voor de alternatieven. De Minister zegt dat ze de Kamer bij de behandeling van het ontwerp-tracébesluit zal vertellen welke alternatieven ze tegen elkaar heeft afgewogen. Dan wil ik de rapporten die daarbij horen graag zien.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Dat beschrijf je eigenlijk in het ontwerp-tracébesluit, maar als u dat wilt, zal ik te zijner tijd het rapport-Horvath meesturen met het ontwerp-tracébesluit. Ik kan kijken of er op dat moment ook nog andere rapporten zijn die alternatieven in beeld brengen.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Ik kom even terug op het vorige onderwerp. Ik moest het eerst even op laten zoeken. In de Nationale Energieverkenning staat dat de totale CO₂-emissie van de sector verkeer en vervoer in 2020 wordt geraamd op 33,9 megaton. Er is sprake van een daling van 3 megaton tussen 2012 en 2020. In 2020 daalt de uitstoot heel licht naar 33. De conclusie in de Nationale Energieverkenning is dat hiermee het doel van 25 megaton uit het energieakkoord volledig buiten bereik ligt. De Minister zegt dat we op schema liggen. In de Nationale Energieverkenning staat echter dat het buiten bereik ligt, en niet zo'n klein beetje ook. Ik kan me voorstellen dat de Minister niet ter plekke hierop kan antwoorden. Ik dring aan op een document waarin de Minister uiteenzet hoe de vervoerssector en de plannen van het MIRT passen bij het energieakkoord.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Als ik nu vertel waarom we denken dat we het wel kunnen halen, krijgen we weer een heel technische onderbouwing, maar die zal ik u besparen. Het gaat dan bijvoorbeeld over de vraag hoeveel megajoules een rol gaan spelen. Ik heb signalen gekregen dat alle acties die we gepland hebben, op schema zitten. Het duurt een langere tijd voordat je ook het CO₂-vraagstuk hebt aangepakt qua vervoer. Dat weet ik. Door het bronbeleid heeft er een enorme afname plaatsgevonden van fijnstof en stikstof. Aan de CO₂-kant moeten we nog dingen bedenken die ook tot een afname kunnen leiden. Ik heb echter niet de hoop verloren dat we in staat zullen zijn om dat te doen. Dat doen we onder andere door het stimuleren van elektrisch vervoer, bijvoorbeeld door het maken van laadpunten en door fiscale stimulering. Zo zijn er nog een aantal zaken. We werken er dus langs diverse wegen aan, zowel via de mobiliteitspunten in het energieakkoord als via fiscaliteit, stimulering, subsidies en dergelijke.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Het is een rol van een Kamerlid om de regering te controleren. Ik heb geciteerd uit de Nationale Energieverkenning. Het Planbureau voor de Leefomgeving zegt ook dat we het niet halen, net als het Europees Milieuagentschap. Ik vraag om een brief

of een document waarin de Minister met iets meer duiding laat zien dat het doel wel gehaald wordt. Ik vertrouw deze Minister graag. Ik hoop ook vreselijk dat we het halen. Ik wil dat ook graag. Ik moet dat echter kunnen controleren en dat kan ik nu niet. Ik zie graag op papier in een rijtje onder elkaar hoe we dat gaan doen. Deze projecten zijn namelijk niet voor twee of drie jaar. Dit zijn projecten voor dertig, veertig, vijftig jaar.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Helder. Ik zal ervoor zorgen dat mevrouw Van Tongeren wordt gerapporteerd over de mobiliteitsacties uit het energieakkoord maar ook over andere, flankerende acties. Het energieakkoord wordt altijd behandeld bij mijn collega Kamp. Ik weet dus niet of een en ander er al uitgebreid ligt. Het zou best kunnen dat het voor een deel een kopie is van de informatie die daar al verstrekt wordt. Mocht ik zelf het gevoel hebben dat de informatie onvoldoende helder is, dan zal ik een en ander toevoegen. De PVV-fractie en de fractie van D66 hebben vragen gesteld over de A15 Papendrecht–Gorinchem. Misschien hebben anderen er ook naar gevraagd. Ik hoop dat ze het mij vergeven dat ik hen nu niet noem. Er is gevraagd wat ik ga doen aan het traject Papendrecht–Gorinchem. Klopt het dat dit nog het enige fileknelpunt uit de filetop 50 is dat niet wordt aangepakt? Ik realiseer me dat dit traject filegevoelig is en dat files ook leiden tot economische schade. Ik realiseer me ook dat dit het enige punt is uit de filetop 50 van Rijkswaterstaat dat nog niet wordt aangepakt met concrete maatregelen. We hebben een filetop 50 van Rijkswaterstaat, maar de Kamer heeft ook streefwaarden vastgesteld, namelijk dat de maximale reistijd niet langer mag zijn dan anderhalf keer de reistijd buiten de spits. Op grond hiervan zijn maatregelen op dit traject op dit moment niet noodzakelijk. Uit de verkeersstudie van de regio blijkt dat ze wel nuttig zijn. Daarom hebben we bij het BO MIRT (Bestuursoverleg MIRT) afgesproken dat er met de regio gekeken zal worden naar quick wins. De regio onderzoekt bijvoorbeeld hoe de spitsstroken kunnen worden aangepast op een deel van het traject. Naar verwachting zullen we in het kader van het vervolg van Beter Benutten in het eerste kwartaal van 2015 een besluit kunnen nemen over de wijze waarop we met die quick wins kunnen omgaan. We kunnen wel alvast met dit stuk aan de slag. Ik heb dus de intentie om in het eerste kwartaal van 2015 een besluit te nemen over die quick wins op het traject Papendrecht–Gorinchem. De heer Bisschop en mevrouw Dik-Faber hebben een vraag gesteld over de totale A15. De doorstroming is al jaren een probleem. Welke mogelijkheden zie ik om dit onderwerp mee te nemen in het MIRT-onderzoek naar de goederencorridors? De A15 wordt meegenomen in het MIRT-onderzoek naar de goederencorridor oost en zal daarin dus volledig een plek krijgen.

De heer **Bisschop** (SGP): Ik heb een vraag ter verduidelijking. Ik heb gevraagd om hierbij ook de integrale benadering van spoor, water en weg te betrekken. Is deze onderdeel van de studie naar de goederencorridors?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ja, dat is zij zeker. Het is de opzet om te bekijken hoe je goederen het beste over die grote corridors kunt vervoeren. Op sommige stukken zal dat over de weg zijn, op heel veel stukken over water. Wat moet je doen om de overslag goed mogelijk te maken? Dan kom je vanzelf weer op dat stimuleringspunt van vervoer over water.

Dan kom ik op de RijnlandRoute. Er is gevraagd of ik bereid ben om tot een betere inpassing te komen bij de Oostvlietpolder en de wijk Stevenshof. De RijnlandRoute is een project van de provincie Zuid-Holland. Het Rijk draagt daaraan bij, maar ik doe het project niet zelf. Ik toets het op de wenselijkheid en de doelmatigheid van de rijksbijdrage. Inmiddels heeft het Ontwerp Provinciaal Inpassingsplan RijnlandRoute ook al ter inzage gelegen. Het wordt op 10 december in de provinciale

staten van Zuid-Holland besproken. Volgens mij ligt er een uitgebreid inpassingsplan, maar het is aan de provinciale staten van Zuid-Holland om te besluiten over de RijnlandRoute en de inpassing ervan.

Mevrouw Dik-Faber vroeg of ik of de Staatssecretaris meer ambitie wilde tonen met betrekking tot het station Schiedam Kethel. Ik heb begrepen dat de haalbaarheid van dit station al meerdere malen is gezien. Het nut en de noodzaak van een realisatie voor 2028 is niet gebleken. Een eventuele aanleg na 2028 kan worden gezien in het kader van de herijking. Volgens mij heeft mijn collega Mansveld al vele malen een soortgelijk antwoord gegeven.

Mevrouw Van Veldhoven vroeg of de spoorverdubbeling tussen Leiden en Utrecht naar voren kan worden gehaald. Op dit moment vindt er in opdracht van de provincie Zuid-Holland een planstudie plaats naar de verbetering van de verbinding. Onderdeel hiervan is in ieder geval de opening van twee nieuwe stations en een verdubbeling van het aantal treinen. In aanvulling op de huidige twee IC's per uur komen er twee sprinters bij. Van een volledige verdubbeling is dus geen sprake, want die is niet nodig om met extra treinen te kunnen rijden. Dan hoeven er dus ook geen investeringen naar voren gehaald te worden.

Er is gevraagd naar een oplossing voor de IC Dordrecht–Breda. NS zou aan het einde van het jaar met een oplossing komen. De NS is daar ook mee bezig. Dordrecht zal in alle gevallen de IC-status en de rechtstreekse verbinding behouden. In de huidige plannen van de NS zullen er tussen Dordrecht en Breda in ieder geval twee keer per uur sprinters blijven rijden. Een continuering van de rechtstreekse IC-verbinding Dordrecht–Breda, boven op de IC-verbinding Den Haag–Eindhoven en de twee sprinters tussen Dordrecht en Breda, is gelet op de omvang van de huidige vraag en de verwachte vraag in de toekomst niet maatschappelijk en bedrijfseconomisch rendabel. De NS zal begin 2015 met een definitief voorstel komen.

Als laatste onderdeel van de Zuidvleugel kom ik op de 's-Gravendijkwal. Die hoort eigenlijk niet helemaal op deze MIRT-agenda, omdat deze, zeg ik voor degenen die dat niet weten, een lokale weg is in Rotterdam. Ik heb er weleens met de burgemeester over gesproken, dus kan ik ook antwoord geven op de vraag. Het is vooral een milieuvraagstuk. De luchtkwaliteit op de 's-Gravendijkwal is gewoon niet goed. Die weg ligt natuurlijk heel erg ingebed. De burgemeester van Rotterdam heeft weleens aangegeven dat hij met het ministerie wil kijken naar oplossingen. Misschien kunnen we kijken of we een deel van het NSL-budget (Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit) hiervoor kunnen inzetten. Met dit budget worden schermen gemaakt om te beschermen tegen luchtvervuiling. Soms hebben we er minder nodig, omdat de verbeteringen in de luchtkwaliteit steeds sneller gaan. Er moet natuurlijk wel budget zijn. We kunnen het op een creatieve manier bekijken. In plaats van een scherm neer te zetten tegen de viezigheid, kunnen we ook bekijken of we een kleine bijdrage kunnen leveren aan de verdieping van de 's-Gravendijkwal. Het zal in ieder geval altijd een kleine bijdrage zijn in relatie tot wat de gemeente zelf moet betalen. Dit is echter nog wel een als-alsdiscussie. Ik heb mijn mensen een tijdje terug gevraagd om er eens naar te kijken. Mochten we eruit komen, dan zal ik eerst met Rotterdam bespreken welke mogelijkheden en onmogelijkheden er zijn. Ik snap de vraag wel.

Dan wil ik overgaan naar zuid en de Ruit. Volgens mij zitten veel mensen daarop te wachten. Ik had gehoopt dat we eruit zouden zijn, maar zoals u hebt kunnen zien, is de Kamer behoorlijk verdeeld. Je kunt koppen tellen, maar vanwege de vele kleine fracties is het nog best moeilijk om te zien welke kant het op zal gaan.

Laat ik beginnen met wat ik vind, want dat is het belangrijkste. Ik ben Minister en ik doe voorstellen aan uw Kamer. Ik vind het zelf heel belangrijk dat er geïnvesteerd wordt in de Ruit rondom Eindhoven. In 2010 hebben we voor dit project een bestuursovereenkomst gesloten. De

Kamer is er toen ook bij betrokken. Ik heb al eerder tegen de Kamer gezegd dat ik het onbehoorlijk bestuurlijk gedrag vind als je terugkomt op die afspraak. Ik onderschrijf de doelstellingen van het project, namelijk het vergroten van de bereikbaarheid van de noordoostkant van de Brainport Eindhoven–Helmond en het vergroten van de leefbaarheid in de bebouwde omgeving. We gaan nog meer dingen doen in Brabant, maar de combinatie van de Ruit, de toekomstige aanpak van de A58, de randweg Eindhoven en de A2 Den Bosch–Eindhoven maakt dat we in 2030 de bereikbaarheid voldoende op peil hebben. De maatregelen van de Ruit zijn niet voor niets na een langdurig afwegingsproces zo tot stand gekomen.

Ik heb de wens van de Kamer uit de door haar aangenomen motie van het notaoverleg van vorig jaar aan de provincie overgebracht. Het betreft namelijk, zoals u weet, een provinciaal project. De provincie heeft in overleg met de betrokken gemeenten en maatschappelijke organisaties een groot aantal extra inpassingsmaatregelen in het voorkeursalternatief meegenomen. De provincie is er dus actief mee aan de slag gegaan. Daarnaast heeft zij een MKBA (maatschappelijke kosten-batenanalyse) laten opstellen – dat was ook een wens van de Kamer – volgens de rijkssystematiek, inclusief een door het KiM (Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid) uitgevoerde second opinion. De discussie was divers in de Kamer, maar de MKBA toont niet aan dat het project, zoals een aantal partijen hebben gezegd, onrendabel is. De kanttekening van het KiM leidde tot een beperkte bijstelling van de baten van dit project. De MKBA is een van de aspecten op basis waarvan we een project beoordelen. We hebben voor de natuur- en milieueffecten bijvoorbeeld ook een milieueffectrapportage. In een MKBA worden overigens ook milieueffecten zoals geluid in de baten en lasten opgenomen.

In het huidige voorkeursalternatief van de provincie – er is dus een nieuwe variant aangeleverd – zijn ook maatregelen opgenomen voor de A67. Er is een stukje geschrapt dat er eerst nog wel in zat. Dan heb ik het over een aantal maatregelen rond Veghel. Laat ik eerst in algemene zin zeggen dat ik nog steeds een voorstander ben van het doorzetten van het project de Ruit zoals we dat met elkaar hebben afgesproken. Het kan zijn dat er in de Kamer geen meerderheid voor is. Dat zal de komende dagen een spannende aangelegenheid zijn, maar ik heb er bij voorbaat al geestelijk rekening mee gehouden. Ik heb begrepen dat een aantal partijen wil dat ik dan alvast wel ga investeren in de A67 en in de N279, dus in de noord-zuidverbinding, maar dat ik het stukje oost-west nog even moet laten zitten en daar pas op terug moet komen nadat ik een landelijke afweging gemaakt hebt over het verder verbeteren van de doorstroming. Sommige fracties willen ook alvast een versnelling van het project A58.

Mocht er geen meerderheid te vinden zijn voor de Ruit om Eindhoven, dan zal ik natuurlijk welwillend kijken naar de A67 en de N279. Ik moet even goed doorrekenen hoe het zit en om welke maatregelen het precies gaat. Aangezien de Kamer heel kritisch is over een MKBA die er al ligt, neem ik aan dat zij ook kritisch zal zijn over de wegdelen die nu nog helemaal niet in beeld zijn gebracht, waar dus nog niemand tegen is en waarover nog maar weinig discussie heeft plaatsgevonden. Wij kijken er ook al een tijdje naar, dus het is voor mij niet nieuw.

Voor de A58 geldt hetzelfde. Die staat bij ons voor de langere termijn gepland. Ik vraag me af of je dit project wel moet versnellen. Wij hebben namelijk de omgeving uitgedaagd om met innovatieve concepten te komen. De provincie heeft gezegd dat zij een en ander wel wil voorfinancieren. Zij verwacht namelijk dat er zo veel innovatieve concepten komen dat zij die voorfinanciering daaruit kan betalen. Als je het project van de A58 naar voren trekt, bestaat het risico dat de innovatieve concepten rondom de weg niet gerealiseerd worden. De druk is er dan namelijk af, omdat het budget beschikbaar is. Ik geef het maar even mee aan de Kamer. Het is een overweging die voor mij speelt en ook voor de

provincie. Die heeft namelijk expres geen budget geraamd en heeft aangegeven dat ze het voorfinancieringsbudget uit de innovatieve concepten wil halen. Door het geld in één keer in de markt te stoppen, zou het dus meer een gewone weg kunnen worden.

Om een lang verhaal kort te maken, ik ben voor de aanleg van de Ruit. Ik hoop dat de Kamer in meerderheid hiermee instemt. Mocht dat niet zo zijn, dan ben ik bereid om te kijken naar de A67 en de N279, de noord-zuidverbinding dus, en de discussie aan te gaan over de vraag wat wenselijk is voor de A58. Het is niet zo dat wij hem niet willen – bij ons staat hij er ook in – maar het gaat om de vraag wat slim is. Hoe kunnen we dit het slimste vormgeven? Het betekent wel dat ik de huidige bestuurs-overeenkomst moet openbreken. Daar moet de Kamer ook goed over nadenken. Het Rijk investeert in de rijkswegen, de provincie investeert in andere delen van de wegen maar ook in een heel kwaliteitsprogramma. Het is de vraag of dat dan blijft bestaan. Dat ga ik namelijk niet overnemen. Het is des provincies en het was des provincies. Dat zit allemaal in die bestuursovereenkomst.

De heer **Bashir** (SP): Ik begrijp dat de Minister ...

De heer **De Rouwe** (CDA): Voorzitter, ik heb even een punt van orde. Volgens mij heeft de Minister dit punt nog niet helemaal afgerond. Misschien is het voor het debat en voor iedereen prettiger dat ze dat eerst even doet en dat er daarna geïnterrumped wordt.

De **voorzitter**: Mijnheer Bashir, vindt u het goed als we eerst het antwoord afwachten? Ik zie dat dit het geval is.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik heb inderdaad nog een paar punten over de Ruit bij Eindhoven. Mocht het project de Kamer niet halen, dan verwacht ik dat ik medio 2015 weet hoe het zit met het nieuwe pakket. Ik moet er natuurlijk rekening mee houden dat er nieuwe provinciale staten komen. Als bestuurder hoop je altijd dat je weer met dezelfde bestuurders aan de slag kunt. Het is namelijk prettig om te weten welke afspraken je gemaakt hebt. Het blijft altijd complex. Daarom moet ik een beetje tijd inruimen om tot zo'n nieuw pakket te komen. Mevrouw Visser heeft gevraagd of er dan geld naar gemeentelijke wegen gaat. In het algemeen gaat rijksgeld gewoon naar de rijkswegen. Heel soms doen we iets aan een gemeentelijke weg als het een rijksprobleem oplost. Ik zal echter niet mijn rijksbudget inzetten voor allerlei gemeentelijke wensen van gemeenten die juist niet wilden meewerken aan dit project. Dat lijkt me helder.

De variant van Beter Benutten nemen we bij dit soort projecten altijd in overweging. Daar heb ik het Beter Benutten-project voor. Dat hoeft dus niet op een andere manier nog worden weergegeven. Volgens mij heb ik daarmee alle punten van de Ruit te pakken.

De **voorzitter**: Ik kijk even naar de heer Bashir. Is uw vraag inmiddels behandeld of hebt u nog behoefte aan een interruptie?

De heer **Bashir** (SP): Ik heb nog steeds behoefte aan het stellen van een aanvullende vraag. We hebben naar de MKBA's gekeken, ook naar de MKBA waarin wordt gesteld dat er bij een grote economische groei een positieve kosten-batenanalyse is. We zien echter dat er bepaalde aspecten ontbreken. Natuur, natuurgebieden, landschap, cultuurhistorie en recreatie zijn niet meegenomen in de MKBA. Kan de Minister bevestigen dat niet alles in geld uit te drukken is en dat dit soort aspecten niet is meegenomen in de uiteindelijke MKBA?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Niet alles is in geld uit te drukken. Zo is de liefde bijvoorbeeld wat moeilijk in geld uit te drukken. Politieke appreciatie is ook altijd moeilijk om in geld uit te drukken. Ik had er al antwoord op gegeven, maar ik kan er nog wel wat over zeggen. In de MKBA wordt een project beoordeeld conform een standaard systematiek. Die is hier ook regelmatig aan de orde. Daarnaast worden milieueffecten ook meegenomen in het milieueffectrapport. Bovendien worden de milieueffecten ook meegenomen in de baten en lasten van de MKBA. Een MKBA bevat inderdaad niet alles. Dat weten we ook. Daarom hebben we een MER-onderzoek en andere typen onderzoeken. Het is ook maar een van de onderdelen op basis waarvan je besluit. Het is niet het enige onderdeel. De politieke afweging speelt er ook een rol in. Denk aan een regio die eerst wel wil en nu deels wel en deels niet. Het gaat om een wisseling van partijen. Daar speelt geen enkele MKBA een rol bij. Het is niet in cijfertjes te meten, net als de liefde en soms ook het milieu.

De heer **Bashir** (SP): Ik ben blij dat de Minister bevestigt dat niet alles in de MKBA wordt meegenomen en dat het uiteindelijk een politieke afweging is om voor of tegen de aanleg van de Ruit te zijn. De Kamer heeft zich al een keer hierover uitgesproken. De gemeenten waarin de weg komt, zijn ook tegen. We kunnen het ook omdraaien, namelijk dat de Minister bij dezen, gehoord de Kamer, besluit om af te zien van de aanleg van de weg, tenzij de Kamer zich anders uitspreekt. Dan is er meteen ook duidelijkheid voor het land en kunnen we aan de slag met de verbeteringen waarover we het net gehad hebben. Kan de Minister zich daarin vinden?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik wil het toch omdraaien: de regering doet voorstellen en vervolgens besluit de Kamer daarover. Ik daag de Kamer ook een beetje uit. Ik heb geen idee welke kant het kwartje op zal vallen, gezien de verdeeldheid in de Kamer, maar ik sta voor mijn standpunt. Ik denk dat het verstandig is om in de Ruit te investeren, zowel voor de verbetering van de doorstroming op het rijkswegennet als voor de verbetering van de regionale wegen. Het geeft een goede economische impuls aan de Brainport. Daar hebben we ook allemaal de mond over vol. Ik hoor het graag. Ik merk wel of er een motie komt waarin mij als alternatief wordt gevraagd om eerst te investeren in de A67 en de N279, om eventueel het project van de A58 naar voren te trekken en om op basis van een landelijke afweging in de toekomst te bekijken of er nog iets meer nodig is dan dat. Als de Kamer mij daartoe dwingt, zal ik de bestuursovereenkomst opzeggen en zal ik investeren in de rijkswegen. Dan is het aan de provincie om te bekijken welke extra activiteiten zij nog zal ondernemen.

De heer **Madlener** (PVV): Nu is het bijna alsof de Minister de Kamer uitnodigt om met een motie te komen. Zo interpreteer ik dat. Dit is kennelijk een overwinning voor de PvdA. In feite wordt hiermee de uitvoering van infrastructuurprojecten vertraagd. Dat vindt de PvdA misschien leuk, maar het is heel slecht nieuws voor de automobilist en voor de werknemers in Nederland. Als ik het goed begrijp, zegt de Minister dat zij bereid is om met een alternatief plan voor de regio te komen als de Kamer daarom verzoekt. De Kamer moet dat eigenlijk nu al aangeven, maar zij heeft nog geen vergelijking kunnen maken tussen de Ruit bij Eindhoven en alternatieven. Daar is namelijk nog geen MKBA van. Er is nog geen kostenplan. Er is nog helemaal niets van. De Minister vraagt de Kamer om met een vergelijk een beslissing te nemen, maar de Kamer kan dat niet, want zij heeft geen materiaal. Kan de Minister uitleggen waarom zij dit bij de Kamer neerlegt en waarom zij niet gewoon voet bij stuk houdt?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Volgens mij hield ik voet bij stuk en zei ik juist in reactie op de opmerking van de heer Bashir «dat het allemaal wel goed zou komen als ik alvast een draai maak», dat ik niet van plan ben om dat te doen. De Kamer kan mij vervolgens toch terugfluiten op dit punt. U weet waarom ik daar geen voorstander van ben. Ik wil de regio ook toekomst bieden. Er zijn grote bereikbaarheidsvraagstukken. De tegenstanders van de Ruit erkennen dit ook. Ik kan echter wel alvast iets zeggen over wat ik daarnaast van plan ben om te doen. Ik zou ook kunnen zeggen dat ik op mijn handen ga zitten en alles opnieuw ga bestuderen. Het is dus zeker geen uitdaging aan de Kamer om een motie in te dienen. Ik hoop ook dat dit niet zal gebeuren, maar door alle kleine afsplitsingen kan ik niet meer helemaal zien welke kant het op gaat.

De heer **Madlener** (PVV): Over dat laatste zijn we het eens. Het is voor mij ook moeilijk om met al die gedoogpartijen te zien wie het kabinet nog steunt. Of de oppositie nog echt de oppositie is, laat zich raden. Ik weet het ook niet meer. Wat ik wel weet, is dat er toch een soort uitnodiging ligt, namelijk dat de Minister het project zal uitstellen en een alternatief zal uitwerken als de Kamer daartoe beslist. Mag ik de Minister verzoeken om eerst een dergelijk alternatief aan de Kamer voor te leggen voordat de Kamer zo'n beslissing neemt? Het leidt namelijk wel tot uitstel. Er moet een bestuursovereenkomst worden opgezegd. Is het redelijk dat ik de Minister verzoek om dit eerst uit te werken? Dan kan de Kamer daarna tot een oordeel komen.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Nee, ik ben voorstander van de Ruit. Volgens mij is de Ruit uitentreuren uitgewerkt. Ik wil dus ook geen alternatieven voor de Ruit inbrengen, zolang ik niet door de Kamer gedwongen word om met alternatieven te komen. Dat is mijn betoog. Als de Kamer in meerderheid zegt dat ik niet verder mag gaan, kom ik met een voorstel voor de A67 en de A58. Dat zal ik natuurlijk uitwerken, want de Kamer zal dan ook discussie willen voeren over de MKBA en de effecten. Volgens mij zit ik in dit geval precies op één lijn met de PVV-fractie, die zegt dat ik snel door moet gaan met de Ruit. Dat doe ik.

De heer **De Rouwe** (CDA): Dat betoog is wel duidelijk. Daar heb ik waardering voor. Deze Minister gaat nu echter van een ruitvariant naar een schervenvariant. Men heeft zich kennelijk al geestelijk voorbereid op de A67, de N279 en de A58. Dan wil ik de draai die een aantal collega's hebben gemaakt, even scherp hebben. In het verleden hebben zij gezegd dat een MKBA eerst moest aantonen dat het kan. Er waren namelijk twijfels over. De leden die de motie hierover hebben gesteund en hebben ingediend, geloofden kennelijk heilig in een MKBA, anders hadden ze niet iedereen in beweging gezet om een en ander opnieuw in kaart te brengen. Nu ligt er een MKBA. De uitkomst daarvan is duidelijk. Wat is dan de MKBA van de schervenvariant? Wat doet die met de bereikbaarheid van het gebied? Wat doet die met het milieu? Hoeveel geld moet er nog bij en hoeveel levert het op? Ik hoop dat de Minister dit scherp kan krijgen, zodat de regio Eindhoven ook weet waar hij aan toe is.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik ben het helemaal eens met de heer De Rouwe. Ik noemde deze punten zelf net ook. Ik kan me niets anders voorstellen dan dat de Kamer uiteindelijk ook wil weten wat de effecten zijn van de projecten rond de A67, de A58 en dergelijke. Daarom zei ik ook: als u mij ertoe dwingt, wil ik ook de effecten in kaart brengen. Ik zal het wel snel doen, omdat ik het voor de bereikbaarheidsvraagstukken in dit gebied ontzettend zonde zou vinden als er heel veel tijd verloren gaat. Dit moet echter wel met dezelfde zorgvuldigheid besloten worden als het geval is bij andere projecten. Wat dat betreft

hoeft de heer De Rouwe mij niet te overtuigen. Ik wil niet alleen maar delen van de Ruit. Ik zeg «ik wil», maar het gaat niet om mij. Het gaat erom of ik een projectbesluit verstandig vind. Ik vind het verstandig om te investeren in de Ruit. Ik hoop dat het project kan doorgaan. Zo niet, dan vind ik dat we zo snel mogelijk moeten beginnen met investeren in delen ervan.

De heer **De Rouwe** (CDA): Dat was niet mijn betoog. Het CDA wil graag voordat partijen een en ander aan diggelen schieten duidelijk hebben hoe die schervenvariant eruitziet. Het is heel nuttig dat we, voordat de Kamer een uitspraak doet, weten hoeveel deze variant de gemeenschap zal kosten. Wat zullen de effecten zijn op de bereikbaarheid en de doorstroming? De regio, de ondernemers en de mensen die daar wonen, zullen dit ook willen weten. Het kan zijn dat hier, om misschien heel andere redenen, iets afgeschoten wordt, terwijl we niet weten wat het alternatief is, hoewel die geestelijk al in de lucht hangt.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: De heer De Rouwe heeft natuurlijk helemaal gelijk dat je dit soort dingen tegen elkaar zou moeten afwegen. Dat zou ik ook kunnen doen. Ik zou nu dus eerst alle effecten van investeringen op de A67, de N279 en eventueel de A58 in beeld kunnen brengen. Dat gaat natuurlijk wel weer langer duren, want dat is een langdurig project. Dan spreken we pas volgend jaar bij het MIRT weer met elkaar over een volgende stap. Ik zei al dat er ook een wisseling van de wacht komt. Dat risico kunnen we aangaan. Ik begrijp dat u de hoop hebt dat dit bij sommigen toch nog leidt tot nieuwe inzichten. Tegelijkertijd hebt u kunnen zien dat zelfs een goede MKBA uiteindelijk niet heeft geleid tot het overhalen van diverse politieke partijen. De vraag is dus of dit een jaar later wel het geval zal zijn. Dan hebben we wel een jaar waarin we niets kunnen doen in de regio. Dat is het alternatief. Daarom ben ik er zelf eigenlijk geen voorstander van. Ik heb liever dat de Kamer zich nu uitsprekt. De Kamer kan zich met een motie ook niet uitspreken tegen de Ruit, maar vragen om alvast te beginnen met die delen – want zo proef ik het – van de A67 en de N279 die niet controversieel zijn. Dan komen we later op dat andere stuk terug.

Mevrouw **Visser** (VVD): De geestelijke zweefvariant; zo noemde de heer De Rouwe het net. Het is blijkbaar een versie die erg zweeft. Ik ga nog even terug. De A67 en de A58 zijn niet voor niets op een bepaalde manier in het MIRT verwerkt. We hebben in het kader van de prioritering met elkaar besloten dat ze op een andere manier scoorden. Ik ben op zoek naar het volgende; misschien kan de Minister dat aangeven. Dit is niet voor niets in een samenhangend pakket naar voren gebracht. Als je één onderdeel eruit haalt – dat is misschien ook de vraag van de heer De Rouwe – wat betekent dat dan voor het samenhangende pakket? Het klinkt nu een beetje als het belonen van slecht gedrag dat we toch gaan investeren maar een onderdeel eruit halen. Ik kijk even naar de heer De Rouwe. Ik denk dat wij beiden, en misschien ook de heer Madlener, het gevoel hebben dat je een onderdeel eruit haalt dat misschien wel essentieel is. De Minister geeft niet voor niets in haar beantwoording aan dat de MKBA-score 3,5 is. In de second opinion is deze 3,1. Ik ken weinig projecten met een MKBA-score van boven de 3. Dat is dus zeer fors. Wat is nu het samenhangende pakket als je dit onderdeel eruit haalt? Wat betekent dat voor de bereikbaarheid van Eindhoven? Daar gaat het ons namelijk om.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik heb het nog snel nagevraagd. Het duurt echt weer een halfjaar voordat je helemaal hebt berekend wat het betekent als je één poot uit zo'n netwerk trekt. Het is namelijk een berekening die samenhangend is. Dat is voor mij ook het

issue op dit moment: dat er dan vertraging optreedt. Het is dus een beetje een keuze tussen enerzijds vertraging en anderzijds alvast mogen beginnen met drie van de vier poten van de Ruit en dan het laatste stukje openlaten. Als ik het zo proef, is dat daarmee niet van de baan, maar het wordt ook niet nu besloten. Zelf denk ik dat het verstandig is om nu toch een beweging te maken. We zijn sinds 2010 hiermee bezig. We willen heel graag de bereikbaarheid van de regio verbeteren. Dat de MKBA er niet beter van wordt als je er een stukje uit haalt, kan ik de Kamer nu al zwart-op-wit geven. Ik kan alleen niet precies zeggen hoe en wat.

De heer **Bisschop** (SGP): Ik zou de Minister toch in overweging willen geven om op dit punt wat minder alvast in alternatieven te denken. Het siert haar dat zij zoekt naar verbinding en kijkt hoe de spa toch de grond in kan. Maar als je de schakel die nu ter discussie wordt gesteld, de oost-westverbinding, eruit laat, zonder je een van de functioneelste onderdelen uit. Dan moet je nog maar zien wat daarmee gebeurt. Ik nodig de Minister uit om zich iets krachtiger uit te spreken voor de complete Ruit. Misschien zijn daarvoor intern, in de coalitie nog wat onderhandelingen en gesprekken nodig, maar ik kan me niet voorstellen dat een van de coalitiepartners niet de redelijkheid hiervan zou inzien. Alstublieft Minister, knopen doorhakken!

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Dan begrijpt de heer Bisschop mij misschien verkeerd. Ik heb hier meermaals ingebracht dat ik achter het totale project van de Ruit blijf staan.

De heer **Bisschop** (SGP): Massief?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Massief. De oost-westverbinding is voor mij ook van groot belang, omdat die van belang is voor de robuustheid van het netwerk. Bij wegenprojecten heb je het over verschillende zaken: het vergroten van de capaciteit, het verbeteren van de doorstroom, maar ook de robuustheid. Je moet alternatieven hebben, en meer wegen brengen alternatieven. Ik sta daar helemaal achter. Ik heb echter niet alleen in dit debat, maar ook in voorgaande debatten signalen gekregen dat niet iedereen even happig is op het oost-westdeel en er dus het risico bestaat dat een meerderheid in de Kamer uiteindelijk zal zeggen dat het oost-westdeel nu nog niet moet worden gedaan. Wat dat betreft kijk ik nu gewoon even vooruit, ook reagerend op eventuele aangekondigde moties van deze of gene over het alternatief. Het is dus nooit zo mooi als de Ruit. Er is een alternatief. Ik kan daar snel mee aan de slag, maar ik zou bij de Kamer toch zeer willen bepleiten om gewoon in te stemmen met de Ruit.

De heer **Bisschop** (SGP): Wat mij betreft zou de Minister zich iets krachtiger en eenduidiger voor de Ruit mogen uitspreken, juist omdat de schakel die er nu uit zou worden gehaald, het profijtelijkst is voor de hele regio. Dat wil ik graag onderstrepen hebben. De Minister weet zich van de stevige steun van de SGP verzekerd als zij hier met de vuist op tafel slaat.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik dank de heer Bisschop. Hij wil het krachtiger. Ik sla eigenlijk niet zo snel met de vuist op tafel, maar misschien herkent hij zich in datgene wat ik keer op keer heb gezegd, namelijk dat ik achter het bestuursakkoord sta dat we hebben gesloten. Ik sta achter deze oplossing als een goede oplossing.

De **voorzitter**: Mevrouw Visser had nog een vervolgvraag tegoe.

Mevrouw **Visser** (VVD): Die had ik de eerste keer niet gesteld, voorzitter, omdat u toen meteen overging naar de heer Bisschop. Dat geeft niets, mijnheer Bisschop!

De Minister heeft een bestuursovereenkomst gesloten waarin de Ruit in zijn totaliteit overeengekomen is. Zij geeft nu heel duidelijk aan dat zij achter de Ruit staat. Dat is goed om te horen. Stel dat zij één onderdeel eruit haalt, mocht de Kamer daartoe besluiten; we zien zo meteen in tweede termijn wat er überhaupt wordt ingediend. Laten we dit even de geestelijke zweefvariant noemen. Volgens mij betekent dat sowieso dat een deel van de bestuursovereenkomst niet in zijn volledigheid wordt nagekomen. Het is dan een snelle stap om te zeggen dat we maar een deel doen. Daarvan willen wij wel de consequenties kunnen overzien. Dat kan toch niet een halfjaar duren? Er liggen heel veel rapporten en rapportages. Dat zou toch wel sneller moeten kunnen.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Dan moet de bestuursovereenkomst inderdaad worden herzien. Ik vind het volledig terecht dat de Kamer dan ook wil zien wat de consequenties zijn van de alternatieven. Volgens mij zijn er meer partijen aan tafel die dat willen. De A67 hebben we natuurlijk nog niet onderzocht, want die zat er niet in. Daarom duurt het minstens een halfjaar, zoals ik net ook probeerde te zeggen. Daarnaast zullen we natuurlijk tot een nieuwe bestuursovereenkomst en een samenhangend pakket willen komen met de provincie, waar we ook weer met nieuwe bestuurders te maken krijgen. Ik doe mijn uiterste best om het zo snel mogelijk te doen, maar dit is de reden waarom ik steeds zeg dat we nu alvast met elkaar een soort van principebesluit moeten nemen zodat we misschien alvast met de delen kunnen beginnen die wel breed gedragen zijn. Het mooiste zou zijn als we met alles kunnen beginnen.

Voorzitter. Met uw goedvinden kom ik te spreken over de A2 in Limburg. De heer De Rouwe sprak daarover. Hij had Leenderheide-Het Vonderen op het oog, waar veel files zijn. Hij vroeg wat de stand van zaken is en of er onderzoek naar kan komen. De heer Madlener sprak er ook over. Hij wil van twee maal twee naar twee maal drie banen. De A2 Leenderheide komt niet als knelpunt uit de Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse. Ik heb begrepen dat de regio dit wel wil en het ook als een knelpunt ervaart. Ik heb daarom besloten om dit traject mee te nemen in het MIRT-onderzoek Kennisas A2 Utrecht–Eindhoven. Daar praten we met elkaar verder over de problemen en de mogelijke oplossingen die er zijn voor dat deel van de regio.

Mevrouw Dik-Faber heeft gevraagd naar de verkeersveiligheid op de A58. Het Zeeuwse deel van de A58 is qua veiligheid een gemiddelde weg. In het kader van de programma's Meer Veilig 2 en Meer Veilig 3 neem ik maatregelen ter verbetering van de verkeersveiligheid. Die maatregelen worden op basis van kosteneffectiviteit geprioriteerd. Op het Zeeuwse deel van de A58 verbeter ik in dat kader bijvoorbeeld de veiligheid bij afrit 40 bij Ritthem door aanpassing van die afrit. Naast genoemde maatregelen staan er geen andere specifieke veiligheidsmaatregelen geprogrammeerd.

De heer De Rouwe vroeg naar de veiligheid van de N59 in Zeeland. Ik heb de ambitie om in 2020 alle rijkswegen ten minste naar een veiligheidsniveau van drie sterren in het EuroRAP-systeem te brengen. De N59 op Schouwen-Duiveland voldoet daar nog niet aan. Daarom start er komend jaar een project in het kader van het projectprogramma Meer Veilig. Daarin wordt 18 miljoen geïnvesteerd. Met de regio overleggen we over de maatregelen. Het gaat om de aanleg van twee rotondes, om het op twee plaatsen afsluiten van een tak van een kruispunt en om het verwijderen van een mogelijkheid om de weg over te steken.

Mevrouw De Boer en de heer De Rouwe hebben gevraagd naar de sluis bij Terneuzen. Hoe staat het met de bedrijven die er zitten? Mogen zij

blijven na de komst van de nieuwe sluis? In de milieueffectrapportage worden drie varianten meegenomen. In elk van deze varianten zijn in ieder geval de sluisgebonden maritieme delen op het terrein geplaatst, dus de diensten zijn daar geplaatst. Slepers moeten bijvoorbeeld een functionele locatie op het sluizencomplex hebben. Door de nieuwe grote sluis zal er wel minder ruimte overblijven op het totale terrein. In nauw overleg met het bedrijfsleven dat er nu zit, bekijken we of men in de toekomst elders moet worden gevestigd of op het sluizencomplex kan blijven. Ik denk dat een groot deel kan blijven, maar dat een deel van de bedrijven wel zal moeten verhuizen, gezien het gebrek aan ruimte. We gaan natuurlijk ons best doen om zo veel mogelijk te hervestigen, maar misschien kan het voor een of twee bedrijven ook aantrekkelijk zijn om op een andere plek een betere en ruimere locatie te krijgen. Ik geef het maar even mee als signaal. Ik verwacht niet dat iedereen weer op hetzelfde plekje kan terugkomen, maar we doen wel ons best om iedereen zo goed mogelijk te bedienen.

Mevrouw De Boer vroeg naar de VeZA-boog in Zeeland. De Staatssecretaris heeft in juni vragen beantwoord over de VeZA. Tijdens het AO MIRT van 18 juni is er ook over gesproken. Uit de goederenprognose van ProRail blijkt niet dat er qua verkeersvolume noodzaak is voor deze spoorverbinding. Daarbij lag het te verwachten aantal treinen met brandbare gassen ruim onder het basisnetplafond van circa één trein per week. Die gegevens rechtvaardigen in ieder geval geen nieuw onderzoek naar een nieuwe spoorboogverbinding. Er is geen geld, maar ook qua goederenvervoer of veiligheid is het niet noodzakelijk om dit nu te realiseren. We hebben hem altijd in beeld, maar helaas zijn onze budgetten niet zo groot als onze wensen. Dat geldt voor mij thuis overigens ook!

Ik kom bij de spoorlijn Breda–Utrecht, waarnaar de heer Bashir en mevrouw Van Veldhoven vroegen. Is dit project nu definitief uit beeld? Mevrouw Van Veldhoven vroeg ook of een toekomstige aanleg niet onnodig kostbaar wordt. Over dit project heeft de Staatssecretaris op 16 juni Kamervragen beantwoord in relatie tot de A27. Er is heel goed naar deze mogelijke nieuwe lijn gekeken. Op 29 september 2010 is hierover een brief en een MKBA-studie naar de Kamer gezonden. Het betreft een spoorlijn die ruim 4 miljard aan investeringen vergt met een kosten-batenverhouding van rond de 0,05. Er is dus goed naar gekeken. Ik vind het niet verantwoord om verdere stappen te ondernemen ten aanzien van de spoorlijn. De voortgang van de aanpak van de A27 kan geen verder uitstel velen. Bij de aanpak van de A27 zal een eventuele toekomstige aanleg van een spoorlijn Breda–Utrecht niet onmogelijk worden gemaakt, zodat ook de kosten worden beperkt.

Mevrouw De Boer vroeg naar het grensoverschrijdend spoorvervoer. Welk overleg vindt er plaats over de grensoverschrijdende verbindingen? Met de regio wordt op dit moment gewerkt aan een strategische aanpak. Dit is ook afgesproken in het BO MIRT van Zuid-Nederland. Daarnaast rapporteert de NS in regulier overleg aan I en M over de voortgang van een ontwikkelagenda grensoverschrijdend spoor. Met de regio stemmen we ook de internationale inzet regulier af. We hebben onlangs in het bestuurlijk overleg MIRT weer gesproken over de vraag hoe we dit nog beter strategisch kunnen vormgeven.

Mevrouw Van Veldhoven vroeg of de oplossing voor Vught duurder wordt en of er problemen zijn. In juni is een besluit genomen over de verdiepte aanleg van het spoor door Vught. Dit besluit wordt de komende jaren uitgewerkt. Van een kostenstijging is geen sprake. De uitwerking wordt nauw afgestemd met de provincie en met de gemeente Vught, die ook bijdragen aan de verdiepte ligging. Ook de samenhang met de N65 wordt meegenomen. Er wordt dus heel veel aandacht besteed aan een goede oplossing voor de doorsnijding van Vught.

Mevrouw Dik-Faber heeft gevraagd of de aanleg van de stations Berkel-Enschot en Staphorst naar voren kan worden gehaald. Er is een lijst met stationsinitiatieven die in overleg met de regio tot stand is gekomen. In een herijking wordt gezien welke initiatieven prioriteit krijgen, gegeven de beperkte middelen. Daarbij wordt ook het bestaande beleidskader voor nieuwe stations gehanteerd. Ik wil nu niet vooruitlopen op deze herijking, die de Kamer over een tijd met de Staatssecretaris zal bespreken. Voorzitter. Ik kom bij de regio Oost – dat is een dunner mapje –, de regio Noord en de Noordvleugel. Mevrouw Dik-Faber vroeg of de files bij het knooppunt Hoevelaken A1/A30 kunnen worden aangepakt. Uit de knelpuntenanalyse van 2013 is dit punt niet als knelpunt naar voren gekomen. Ik zie dus geen aanleiding om hiernaar te kijken. De regio biedt inderdaad wel een bijdrage, maar ik moet nog altijd veel geld bijleggen. Dat geld heb ik niet, zeker niet voor een punt dat geen knelpunt is. Als uit een volgende analyse blijkt dat dit wel een knelpunt is, zal ik in overleg met de regio ernaar kijken.

Mevrouw De Boer vroeg naar het budget in het Programma Hoogfrequent Spoor (PHS) voor de beperking van spooroverlast in Oost-Nederland. Binnen het PHS-budget is voor inpassing en het beperken van hinder voor omwonenden geen onderverdeling gemaakt naar landsdelen. De helft van het PHS-budget gaat naar zogenaamde overige maatregelen, dus niet-infrastructurele maatregelen, om hoogfrequent spoor mogelijk te maken. Daarin zit ook een dekking voor geluid- en trillingsmaatregelen. Het is niet mogelijk om precies aan te geven hoeveel er voor Oost-Nederland beschikbaar is, maar ik kan wel zeggen dat het resterende budget voor het PHS in Oost-Nederland, ondanks het stilleggen van de verdere uitwerking, gereserveerd is gebleven en dat het om ongeveer 40 miljoen gaat. Het gaat dan om het fysieke deel.

Ik stap over naar Noord. De heer De Rouwe, de heer Hoogland, mevrouw Visser en misschien anderen die ik hierbij om vergeving vraag, hebben mij gevraagd om in te gaan op de N33. De N33 Noord-Nederland is voor mij een weg die geen prioriteit heeft. Dat heb ik ook aangegeven aan de regio. De weg komt niet als een nationaal fileknelpunt naar voren. De regio heeft gezegd het dan helemaal te willen bekostigen. Ik heb toen aangegeven dat ik daar natuurlijk niets op tegen kan hebben. Uiteindelijk bleek er toch een knelpunt te zijn, namelijk dat de regio er geen rekening mee had gehouden dat er btw moet worden betaald. Dan kun je twee dingen doen: geen btw betalen of de weg overdragen. Beide dingen wil ik niet doen. Btw moeten we allemaal betalen, dus het zou gek zijn als je daar op rijksniveau van kunt afwijken. De weg overhevelen wil ik ook niet doen, want hij is onderdeel van het rijkswegennet. Is er dan helemaal niets meer mogelijk? Ik ben bereid om verder met de regio te praten om te bekijken of ik nog wat kan doen, bijvoorbeeld vanuit het beheer- en onderhoudsbudget. Als een regio iets voorfinanciert, leg je ook de beheer- en onderhoudskosten daar neer voor een hele tijd. Andersom verwacht ik dat de regio dan ook een extra stap zal zetten om het mogelijk te maken. Anders komen we terecht in het leveren van een bijdrage aan een project dat je eigenlijk niet op je prioriteitenlijst had staan, alleen omdat er een bijdrage vanuit de regio wordt geleverd. Als iedereen dat gaat doen, komen we natuurlijk flink in de knel. Ik ga dus met de regio in gesprek. Dat heb ik de regio ook gezegd in het BO MIRT. Ik ga kijken of we er dit voorjaar met elkaar uit kunnen komen, zodat er voor eens en voor altijd duidelijkheid ontstaat op dat vlak. De regio moet dus wat mij betreft ook nog een stapje verder zetten.

Een aantal fracties heeft gevraagd naar de Zuidelijke Ringweg in Groningen. De PVV heeft bij monde van de heer Madlener al een paar keer gevraagd om het doorrekenen van een alternatief tracé. Ik heb dit alternatieve tracé al een paar keer afgewezen, omdat er te weinig oplossend vermogen zou zijn en het duurder uitpakt. Ik ben daar een paar keer inhoudelijk op ingegaan, dus ik wilde dat nu niet nog een keer doen,

gezien de tijd. Ik heb inmiddels het tracébesluit vastgesteld, dus voor mij is het opnieuw bestuderen en doorrekenen een gepasseerd station. De andere vragen over de Zuidelijke Ringweg zijn van de Partij voor de Dieren. Zij vroeg naar de gezondheidsproblemen rondom de ring. In het noorden van Nederland is de luchtkwaliteit veel gunstiger dan in grote delen van het land elders. Zoals ik tot nu toe altijd heb begrepen, is er geen sprake van een onaanvaardbare blootstelling aan luchtverontreinigende stoffen. Dat blijkt ook uit het feit dat de achtergrondconcentraties aan luchtverontreinigende stoffen in Noord-Nederland structureel laag zijn. Dit beeld wordt ook bevestigd op de Zuidelijke Ringweg in Groningen, want de jaargemiddelde concentraties stikstofdioxide en fijnstof liggen ruim onder de wettelijke grenswaarde van 40 microgram/m³. Dat is voor ons reden om te zeggen dat we hier gewoon mee kunnen doorgaan. We zitten binnen de wettelijke regels. Ik weet dat er discussie plaatsvindt in den lande en ook in Europees verband over de vraag of de grenswaarde van 40 microgram/m³ dan niet omlaag moet. Als dat ooit zo is, zal op basis daarvan over onze nieuwe projecten worden besloten. Vooralsnog is dit het wettelijke gemiddelde waarmee we te maken hebben. Daar zit het nog een heel stuk onder. Ik denk dus dat deze discussie in andere gebieden in dit land geëigender is dan hier.

Mevrouw **Ouwehand** (PvdD): Ik vind dat de Minister zich niet mag verschuilen achter normen als wetenschappers en kinderartsen ons erop wijzen dat de gezondheidsschade bij kinderen veel ernstiger is dan tot nu toe werd aangenomen en zich volledig voordoet binnen de normen. Dat is punt één. Ik heb ook gevraagd hoe het kan dat de Minister het tracébesluit heeft getekend. Waar in het ontwerpbesluit nog is uitgegaan van een verbetering van de verkeersveiligheid van 7%, is het tracébesluit zelf uitgegaan van een daling van 2,5% van de verkeersveiligheid. Kan de Minister bevestigen dat die cijfers kloppen? Ik wil haar ook het volgende vragen. In juli heb ik een motie ingediend over precies deze problematiek van de luchtkwaliteit en de bescherming van kinderen tegen gezondheidsschade. De Minister vroeg of ik de motie wilde aanhouden, omdat de discussie nog liep. Vervolgens tekent zij in september het tracébesluit, terwijl de regering niet heeft gereageerd op de adviezen van de GGD. Er staan zestien scholen binnen 300 meter van de weg. De adviezen zijn om het niet te doen. De Minister negeert dat gewoon.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik weet dat er actief wordt gelobbyd inzake de ring om Groningen en dat er ook uitgesproken tegenstanders zijn. Mevrouw Ouwehand noemde er een, die ik natuurlijk ook heb ontmoet. Nogmaals, wij hebben geen indicatie dat zich hier echt een probleem voordoet dat niet past binnen het wettelijk kader. Mevrouw Ouwehand zegt dat mensen ook binnen een wettelijk kader dingen kunnen krijgen. Wij zullen ons toch aan iets moeten houden. Als de Kamer van mening is dat het wettelijk kader niet voldoende is om mensen te beschermen, moet zij gezamenlijk met een nieuw wettelijk kader komen. Dat is er nu niet. In de m.e.r. hebben we onderzoek gedaan naar de gevolgen voor de luchtkwaliteit in de omgeving van de Zuidelijke Ringweg. Zoals ik al zei, liggen de stikstofdioxide- en fijnstofconcentraties langs de Zuidelijke Ringweg in Groningen overal ruimschoots onder de wettelijke maximale grenswaarden. Waar ze in heel veel gebieden in dit land vlak onder de grens liggen, liggen ze hier ruimschoots onder de wettelijke maximale grenswaarden, zelfs onder de aangescherpte grenswaarden die in 2015 gaan gelden en waaraan ze nu nog niet hoeven te voldoen. Uit het onderzoek naar luchtkwaliteit blijkt wel dat in 2030 aan het begin en het einde van de verdiepte ligging en tussen de openingen van de deksels sprake kan zijn van een lichte toename van fijnstof (PM₁₀) en stikstofdioxide (NO₂) ten opzichte van de situatie zonder project. Op

alle plekken, dus ook daar, voldoet de luchtkwaliteit na de ombouw van de Zuidelijke Ringweg echter ruimschoots aan de wettelijke normen. Er is gevraagd naar de veiligheid. De nieuwe ringweg wordt een veilige weg, die voldoet aan alle vereisten van een regionale stroomweg met een maximumsnelheid van 80km/u, ook wat betreft de breedte van de rijstroken. Per rijrichting komt er een pechhaven voor gestrande auto's. Er zijn vluchtroutes opgenomen. Er komt een geavanceerd veiligheids-systeem, waarbij de weg 24 uur per dag in contact staat met de verkeers-centrale. De weg is dan ook niet onveiliger dan in het ontwerp-tracébesluit. Een plan parallel aan de Zuidelijke Ringweg in Groningen waarbij een druk befietste route wordt doorkruist; is dit ook onderdeel van de verantwoordelijkheden naar aanleiding van het tracébesluit? Dit betreft de Helperzoomtunnel, die onderdeel uitmaakt van de scope van het tracébesluit. Er komen aparte fietspaden in de Helperzoomtunnel, dus ook de veiligheid voor de fietsers is verzekerd. Ik wijs de Kamer erop dat die auto's er nu ook rijden, maar dan door het stedelijk gebied, waar ook mensen wonen en waar ook kinderen zijn. Ik denk dat het juist heel goed is om ringwegen te creëren rondom steden, omdat je daarmee het stedelijk gebied veel meer ontlast.

Mevrouw **Ouwehand** (PvdD): De Minister is een beetje geïrriteerd. Dat snap ik wel, want zij probeert hier een besluit te verdedigen, terwijl de Kamer door wetenschappers wordt geïnformeerd dat dit onverantwoord is, gelet op de gezondheidsschade die het bij kinderen kan veroorzaken. Ik zou dat anders doen, maar ik snap dat de Minister zegt dat we wettelijk gezien geen probleem hebben. Ik vraag haar dan het volgende: De GGD geeft adviezen uit. De GGD probeert met gemeenten te praten: binnen 300 meter van een snelweg geen school en andersom. Vindt de Minister dat verstandig beleid of niet? Mijn tweede vervolgvraag – ik heb er meer – luidt als volgt. Zegt de Minister nu echt tegen mij dat er wat verkeersveiligheid betreft geen verschil is tussen het ontwerp-tracébesluit en de cijfers die daaronder liggen, en het tracébesluit dat zij heeft getekend? Ik heb op basis van de verschillanalyses toch echt gezien dat eerst werd uitgegaan van 7% veiliger terwijl het nu, in het uiteindelijke besluit, 2,5% onveiliger is. Ik vraag haar of dat de bedoeling was.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Dat zijn een hoop vragen. Het begon met een sfeerbeschrijving. Ik ben helemaal niet geïrriteerd door de vragen van mevrouw Ouwehand. Zij mag mij zo veel mogelijk vragen op dit vlak. Sterker nog, ik verwacht op dit vlak meestal ook vragen van haar. Daarmee krijgt ze mij niet zo snel op de kast. Mevrouw Ouwehand zegt dat wetenschappers zeggen dat kinderen meer last krijgen van luchtkwaliteitsproblemen dan anderen. Dat geldt dan voor het hele land en voor alles wat wij doen. Daar wijs ik de Kamer steeds op. In het hele land nemen we besluiten. We moeten onder de 40 microgram/m³ blijven. We hebben met elkaar afgesproken dat we onze inwoners boven die waarde willen beschermen en dat we dat daaronder niet doen. Mevrouw Ouwehand spreekt nu alleen over dit project, terwijl er vele andere wegen op de agenda staan waar de uitkomsten ver onder de grenswaarden liggen. Daarover verbaas ik me. Het is het goed recht van mevrouw Ouwehand om te zeggen dat de norm omlaag moet, maar daarvoor moet er ten eerste een meerderheid zijn in de Kamer en ten tweede in Europa, want het is een Europese norm. Tot die tijd kijk ik bij mijn besluiten daarnaar. Ook dat is allemaal wetenschappelijk onderbouwd, want de norm is niet voor niets tot stand gekomen. Ook bij de keuzen die wij maken en de discussies die wij aangaan zijn wetenschappers betrokken. Er zijn altijd verschillende wetenschappers met verschillende invalshoeken. Er zijn believers en non-believers, maar in dit geval geloof ik dat wij een verstandig besluit nemen. De Staatssecretaris neemt ook de informatie van de GGD en dergelijke partijen mee in haar

overwegingen hoe om te gaan met luchtkwaliteit. Ook zij kijkt daarbij natuurlijk naar het wettelijke kader en de wettelijke spelregels waarmee wij te maken hebben.

Wat het veiligheidstracé betreft, herken ik de 7% en de 2,5% niet. Ik heb net precies voorgelezen waarom het voldoet aan alle vereisten van een regionale stroomweg met een maximumsnelheid van 80km/u, waarom ook de breedte van de rijstroken voldoet en waarom er rekening is gehouden met gestroomde auto's, vluchtroutes, een geavanceerd veiligheidssysteem en dergelijke. Er wordt geconcludeerd met: het is niet onveiliger dan in het ontwerp-tracébesluit. Waarop de 7% en de 2,5% precies betrekking hebben, weet ik niet, maar de algemene conclusie is in ieder geval dat het voldoet aan alle vereisten. Daarmee is het dus niet onveiliger. Uiteindelijk gaat het natuurlijk niet om het vergelijken, maar om de vraag of het veilig is of niet.

Mevrouw Van Tongeren vroeg of de Zuidelijke Ringweg meteen aardbevingsbestendig kan worden aangelegd. Deltares/TNO heeft onderzoek uitgevoerd naar de aardbevingsbestendigheid. U hoort het maar weer: je kunt het zo gek niet vragen in de Kamer of het is onderzocht! De uitkomst van dat onderzoek is dat de huidige bouwmethodieken van Rijkswaterstaat (RWS) voor het project kunnen worden gehandhaafd. Wel zijn er aanvullende maatregelen nodig zoals extra grondankers of grondverdichting. De omvang en de kosten van die voorzieningen zijn nog niet bekend en worden nader uitgewerkt. RWS voert met betrekking tot de mogelijke extra kosten overleg met de NAM, die dit soort zaken natuurlijk bekostigt.

Mevrouw **Ouwehand** (PvdD): Toch mijn tweede interruptie, ook op dit punt. Ik heb de Zuidelijke Ringweg in Groningen als casus aangehaald omdat we daar op het punt staan om iets te doen waarvoor zowel de GGD en de Wereldgezondheidsorganisatie als individuele wetenschappers ons waarschuwen dat het onverstandig is, gelet op de blijvende ernstige gezondheidsrisico's voor kinderen. Erkent de Minister dat de huidige normen in Nederland niet voldoen aan de adviezen van de Wereldgezondheidsorganisatie en dat het plan niet voldoet aan de adviezen van de GGD? Is dat dan de bedoeling? Ja, we zijn groot voorstander van het aanscherpen van deze normen op alle plekken, maar in Groningen staan we nu juist op het punt om iets te doen wat nog niet gevaarlijk is en wat wel gevaarlijk wordt. Kan de Minister mij zeggen welke stappen er nog zijn? Ik weet dat er ook wordt geprocedeerd bij de rechter tegen het besluit, maar kunnen wij nog iets? Kan zij nog terugkomen op haar handtekening onder het tracébesluit?

Minister **Schultz van Haagen-Maas Geesteranus**: Ik hecht ook aan het terugbrengen van de uitstoot van stikstofdioxide en fijnstof. Steeds meer mensen willen bewegen. Als je wilt bewegen, dus rijden, of dat nu met het openbaar vervoer of met de auto is – beide stoten ze uit – zul je ook moeten kijken hoe je ervoor kunt zorgen dat de mobiliteit zo schoon mogelijk wordt. Dan lossen we aan die kant het probleem op, dus niet door de infrastructuur niet meer aan te leggen, maar door bronbeleid te voeren. De uitstoot van stikstofdioxide en fijnstof bij auto's is de afgelopen jaren enorm afgenomen. Dat komt onder andere door bronbeleid en door een flinke sturing aan de voorkant. Laten we daar dus even beginnen. Het gaat nu over een weg, terwijl het uiteindelijk zou moeten gaan over het probleemveroorzakende deel. Dat is niet de weg zelf, maar dat zijn de auto's en de bussen die eroverheen gaan. Daarover wil ik de discussie dus voeren.

Mevrouw Ouwehand vroeg mij ook of ik de norm goed vind. Daarover kan en wil ik niet oordelen. Die is tot stand gekomen in Europees verband. Vele deskundigen zijn erbij betrokken geweest. Als er in de toekomst een andere norm uitkomt, hoger dan wel lager, zal ik dat zien. Ik ben daar niet

deskundig in. Tegelijkertijd moet ik erop kunnen vertrouwen. Net zoals mevrouw Ouwehand vertrouwt op de wetenschappers die zij spreekt rondom dit stuk van de ring om Groningen, moet ik vertrouwen op het brede palet aan wetenschappers die bezig zijn geweest met die enorme systematiek. Daarover wil ik nu dus geen oordeel geven.

Ik weet dat de GGD een van de partijen is die bezwaar maakt. Ik weet ook dat die bezwaren gehoord zijn, maar dat alles afwegende is gezegd dat dit een verstandige investering is om de stad Groningen te ontlasten van verkeersbewegingen die erdoorheen gaan en om de economie in het noorden te versterken, wat ook nodig is voor deze en gene. Het zit dus ruim binnen de grenswaarden. Daarmee denken wij dat het verantwoord is.

Mevrouw **Ouwehand** (PvdD): Ik doe tot slot nog een poging. De GGD wordt in maar acht gemeenten in Nederland serieus genomen als het gaat om zijn advies, terwijl dat niet uit de lucht gegrepen is. De GGD is er om de volksgezondheid te beschermen en overheden daarover te adviseren. Er zijn maar acht gemeenten in Nederland die serieus nemen dat je bijvoorbeeld geen school moet hebben binnen 300 meter van een snelweg. Ik vraag de Minister om een oordeel daarover. Vindt zij dit maar een beetje lobbywerk van de GGD in de zin van «ik houd van paars, de ander houdt van blauw en het maakt eigenlijk niet uit wat het wordt»? Of is het iets belangrijks en heeft de GGD hier een punt in het kader van de bescherming van de gezondheid van kinderen?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Er wordt hier steeds gesproken over hét advies van de GGD. Ik heb hier ook een deeladvies van de GGD, waarin staat dat de GGD adviseert om het project Zuidelijke Ringweg Groningen, fase 2 als kans aan te grijpen om bepaalde onderdelen van de leefomgevingskwaliteit te verhogen, bijvoorbeeld door in te zetten op een zo groen mogelijke inrichting, participatie van bewoners en dergelijke. Dat de GGD in algemene zin aandacht vraagt voor kinderen en luchtkwaliteit vind ik goed. Dat is ook zijn rol en zijn taak. Ik probeer aan de andere kant van rijkswege te zeggen dat het ver blijft onder de grenswaarden die we met zijn allen voor dit land gesteld hebben. Het zou gek zijn om te zeggen dat we denken dat de mensen in Groningen er meer problemen mee zullen krijgen dan de mensen in Rotterdam. De discussie over de hoogte van de norm hoeven we niet meer met elkaar te voeren. Ik denk dat het gewoon veilig kan, binnen de normen die we nu kennen. Voorzitter. Ik kom bij een ander tracé in Groningen, namelijk Groningen–Bremen. Mevrouw Van Veldhoven vroeg of het extra duurzaam kan worden gemaakt en of er zonder te veel impact op de reistijd in Winschoten kan worden gestopt. Groningen–Bremen is een regionaal project. Mogelijke elektrificatie en een mogelijke stop in Winschoten worden meegenomen in het onderzoek. Ik zal het verzoek van mevrouw Van Veldhoven doorgeven aan de gedeputeerde, voor zover die niet al meeluistert.

Mevrouw Visser vroeg, ook naar aanleiding van het debat van vorige week, of de bal nu bij de provincie ligt als het gaat om de sluis bij Kornwerderzand. Zij had daarover een brief ontvangen. Alle kostenvergelijkingen zijn nu gedaan. Wat mij betreft is het nu inderdaad de verantwoordelijkheid van de provincie en de regio om de door hen gewenste grotere schutsluis zelf verder uit te werken en de meerkosten van 120 miljoen zelf te vinden. In het BO MIRT is afgesproken dat de regio tot eind 2015 de tijd daarvoor neemt. Ik heb de brief niet gekregen, maar heb wel gehoord wat erin stond, namelijk een passage over inzicht in en transparantie van de onderhoudskosten. Wat mij betreft kan de regio alles komen bekijken. Wij zijn open en transparant. In het BO MIRT dat ik zelf heb gevoerd, is daar echter niet verder naar gevraagd en heeft de provincie aangegeven tevreden te zijn met het feit dat we ruimte maken

voor de sluis bij Kornwerderzand. Voor de onderbouwing en het doen van een TEN-T-subsidieaanvraag – ook een vraag van de Kamer – is de regio in principe zelf verantwoordelijk, maar ik heb gezegd te zijner tijd te zullen ondersteunen bij de TEN-T-aanvraag.

Mevrouw Van Veldhoven heeft gevraagd of de Staatssecretaris bereid is om Noord-Groningen als proeftuin aan te wijzen in het kader van meer ruimte voor innovatie. Dat zou bijvoorbeeld kunnen in samenwerking met de regio. Ik deel de mening van mevrouw Van Veldhoven dat de situatie in Noord-Nederland om innovatieve oplossingen vraagt. Daarover praten we sowieso veel in het kader van het MIRT. We hebben ook gezegd dat we gezamenlijk MIRT-onderzoek willen doen. Om het nog moeilijker te maken: dat heet «anders benutten». Misschien we moeten er eens een andere term voor bedenken, maar daarbij komen de door mevrouw Van Veldhoven genoemde aspecten ook aan de orde. Ik noem de vraag: hoe ga je in een snel leger wordend gebied om met de vervoersvraagstukken? We gaan gezamenlijk bekijken hoe de voorzieningen in de krimpgebieden betaalbaar en bereikbaar kunnen blijven. De Staatssecretaris heeft afspraken gemaakt met Noord-Nederland om een pilot te houden. De uitkomsten daarvan kunnen ook interessant zijn voor andere regio's. Ik heb zelf tijdens een gesprek met de regio gezegd dat je misschien eens aan een omgekeerd MIRT zou moeten denken. Dan gaat het niet om wat erbij komt maar om wat eraf gaat, en hoe je daar dan mee omgaat.

De heer De Rouwe heeft gevraagd of er een impuls voor de corridor Alkmaar–Zwolle komt. Het opwaarderen van de corridor Alkmaar–Zwolle, de zogenaamde N23, betreft een provinciale wegverbinding. Het is ook aan de provincies om daar budget voor te regelen. Wij hebben dat zelf op dit moment dus niet in de boeken staan.

Mevrouw Dik-Faber heeft met betrekking tot Noord-Nederland gevraagd of ik bekend ben met een knelpunt op de lijn Leeuwarden–Harlingen en of ik bereid ben om daarover met Friesland te spreken. Tijdens een recent overleg tussen de Staatssecretaris en de provincie Friesland en in het BO MIRT is er met betrekking tot de lijn Leeuwarden–Harlingen geen knelpunt gemeld. Als de provincie Friesland toch een knelpunt ervaart op deze lijn, ben ik bereid om met haar daarover in overleg te treden.

Een laatste vraag met betrekking tot het Noorden luidt: is het mogelijk om extra treinen in te zetten in de periode dat Leeuwarden culturele hoofdstad is, zoals op Koningsdag gebeurt? Er kunnen bij evenementen extra treinen worden ingezet. Dat zou ook in het geval van Leeuwarden aan de orde kunnen zijn. Ik weet dat de NS en de regio hierover in overleg zijn.

Dan ga ik over naar de Noordvleugel. Ik ben toe aan de overige vragen. Zoals bekend bestaat de Noordvleugel uit Noord-Holland, Utrecht en Flevoland. De woordvoerder van de SP-fractie heeft gevraagd naar mijn reactie op het advies van de Commissie voor de m.e.r. over de A27. De Commissie voor de m.e.r. heeft geadviseerd om in het ontwerptractébesluit duidelijk te maken dat de keuze voor het voorkeursalternatief ook bij de meest actuele prognoses nog steeds valide en toekomstvast is. In de volgende fase van het project in 2014 – het ontwerptractébesluit en het milieueffectrapport – zal ik de vastgestelde voorkeursvariant conform het advies van de Commissie voor de m.e.r. met de meest actuele prognoses uitwerken. Ik neem dat advies dus mee. De voorkeursvariant wordt daarbij afgezet tegen de autonome situatie waarin er geen sprake is van een verbreding van de A4. Dat is een gebruikelijke methodiek die bij alle projecten wordt gehanteerd. Ik zal dat dus gewoon doen.

Er is gevraagd of de informatie klopt dat ik protesten tegen de verbreding van de A27 bij Amelisweerd heb afgekocht met de versnelling van de NRU. Dat vond ik wel een heel bijzondere beschuldiging. Ik was me er zelf in ieder geval nog niet van bewust. Ik dacht: even kijken of mijn ambtenaren dat misschien stiekem gedaan hebben. Maar nee, dat is niet het geval. Op verzoek van de regio heeft de Tweede Kamer mij gevraagd of de

NRU versneld kon worden. Het complot zit dus daar, en niet aan deze kant van de tafel. Het verzoek is ook gedaan omdat er een vertraging was opgetreden in het project SAA. Het betekent wel dat ik projecten elders niet kan versnellen. Er zit dus geen druk op door de protesten tegen de verbreding van de A27 bij Amelisweerd. Ik had eerder het idee dat sommige Kamerleden de NRU wilden versnellen om de verbreding van de A27 bij Amelisweerd te vertragen. Maar goed, helaas voor hen kon ik beide doen. Ik heb met de regio afspraken gemaakt over de verdere planuitwerking en de realisatie van de Ring Utrecht en de NRU. De rijksbijdrage wordt vijf jaar naar voren gehaald. Mevrouw Dik-Faber vraagt of ik de verbreding van de A27 wil uitstellen. Volgens mij weet zij het antwoord op die vraag al.

Mevrouw De Boer vindt het goed dat er een MIRT-onderzoek inzake Schiphol komt. Zij vraagt wanneer het resultaat verwacht kan worden en of Schiphol zelf meebetaalt. Naar verwachting zal alle informatie die nodig is voor het maken van een beslissing, in het eerste kwartaal van 2015 beschikbaar zijn. Die informatie is ten bate van het proces herijking. De beslissing of en op welke wijze het MIRT-onderzoek een vervolg krijgt als verkenning wordt genomen in het kader van de herijking. Ten aanzien van de vraag van mevrouw De Boer over de rol van Schiphol kan ik melden dat Schiphol een van de belanghebbende partijen is die meewerkt aan het onderzoek. Ook I en M, de Stadsregio Amsterdam, NS-stations en ProRail zijn partijen. Ik reken erop dat de belanghebbenden gezamenlijk afspraken over de financiering kunnen maken.

Mevrouw Dik-Faber vraagt nog of de investeringen ten gunste van de snelwegen rond Amsterdam soberder kunnen worden, omdat de A9 volgens haar niet zo'n grote bijdrage levert, en of we dan meer kunnen investeren rond Schiphol. Het verbeteren van het wegennet rond Schiphol is belangrijk voor de mainportfunctie van de luchthaven. Juist met een investering in de wegen wordt het vestigingsklimaat vergroot. Daarmee wil ik het rondje regio's achter mij laten en overgaan tot de beantwoording van de overige vragen.

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie): Ik wil eerst even ingaan op het laatste punt met betrekking tot de A9. Ik wil zeker niet ter discussie stellen dat er een impuls moet komen voor de bereikbaarheid rondom Amsterdam, maar bij mijn weten is het CPB ook heel kritisch geweest over dit project, omdat de groeiprognoses achterblijven. Omdat Schiphol echt een enorm knelpunt is, is bij ons de gedachte opgekomen om de A9 soberder uit te voeren, waardoor er sneller middelen beschikbaar zijn voor Schiphol.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Wij hebben hier ook over gesproken tijdens de begrotingsbehandeling. Het CPB heeft inderdaad geconstateerd dat de woningbouw, bijvoorbeeld rond Utrecht en in Flevoland, niet zo snel is gerealiseerd als een aantal jaar geleden werd gedacht. Dat is een van de redenen waarom er nu ook minder verkeer is dan destijds werd verwacht. We spreken binnenkort waarschijnlijk wel weer over RRAAM, ook in de Kamer, en we weten dat het nu weer begint aan te trekken en dat er dus ook meer verkeersbewegingen zullen komen. Het is wat mij betreft dus ook gewoon een iets latere start van datgene wat we al verwacht hadden aan groei en de voorzieningen die nodig zijn om die groei op te vangen. Volgens mij heb ik destijds aangegeven dat er uiteindelijk voor 2030 een verdubbeling van de hoeveelheid verkeer zou plaatsvinden. Dat moet echt opgevangen worden. Ik zeg dat nu uit mijn hoofd, dus vergeeft u het mij als het niet helemaal klopt. Wij hebben die projecten allemaal al in stukjes opgeknipt en het grootste deel zit ook al in de aanbesteding. Er is dus ook geen mogelijkheid om het nu soberder of anders te gaan doen. Laat ik het kort

zeggen: er komt helemaal geen geld beschikbaar dat je vervolgens in het spoor zou kunnen stoppen.

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie): Volgens mij heeft de Minister in antwoord op een vraag van mevrouw De Boer al aangegeven dat de problemen rondom Schiphol wel de aandacht krijgen en dat we daar volgend jaar over geïnformeerd worden. Dat is een plus. Ik ben daar blij mee.

Ik wil het tweede deel van mijn interruptie besteden aan station Schiedam-Kethel. De Minister heeft aangegeven dat de vraag daar achterblijft, dat het station daar niet zou renderen. Het punt is dat daar al een woonwijk ligt. Er liggen ook al een hele baan en een tunnel voor een tram. Die tram gaat echter pas rijden als het station er is. Alles wacht dus op elkaar. De verschillende ov-voorzieningen wachten op elkaar en de mensen in de wijk wachten op het hele openbaar vervoer. Uit mijn informatie blijkt dat de vervoersvraag er wel degelijk is. Ik wil een welles-nietesspelletje met de Minister voorkomen. Zij zegt dat die vraag er niet is en ik meen dat die vraag er wel is. Kan zij ons een nadere onderbouwing sturen? Bij mijn weten zijn er toezeggingen gedaan aan mensen in de wijk. De wijk is in 1990 gebouwd en de mensen wachten nu al 25 jaar op een tram en een trein. Die komen niet, omdat de tram er pas komt als de trein er is en vice versa.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Die brieven zijn al eerder aan de Kamer gestuurd. Ik wil ze best nog een keer sturen, maar de Staatssecretaris is er volgens mij al uitgebreid op ingegaan.

De **voorzitter**: Ik zie dat mevrouw Van Veldhoven nog een keer wil interrumperen. Zij heeft al gebruik gemaakt van de twee afgesproken interrupties. Zij heeft een beroep gedaan op mijn flexibiliteit. Ik wil een voorstel doen waarmee ik blijf geef van enige flexibiliteit. De leden hebben namelijk ook twee interrupties in de tweede termijn van de Kamer en in die van de Minister. Ik stel voor dat die interrupties ook in deze termijn kunnen worden gebruikt. Mevrouw Van Veldhoven maakt dan eigenlijk al gebruik van een van haar interrupties in tweede termijn.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Ik wil daar, eerlijk gezegd, helemaal niet op ingaan. Ik wil gewoon aan de Minister laten weten dat zij nog twee vragen niet beantwoordt heeft. Het is dus eigenlijk een punt van orde. Er is een spervuur aan vragen afgevuurd. Ik vind het al heel knap dat de Minister de meeste vragen heeft weten op te pikken. Ik wil haar echter nog even herinneren aan twee vragen die ik heb gesteld. Dat is een vraag over de Bollenstreek en een vraag over het project Zuidasdok.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik stel voor dat ik nu eerst de varia ga bespreken. Dan kan ik in de tussentijd de antwoorden op de vragen van mevrouw Van Veldhoven over de Bollenstreek en het project Zuidasdok vanaf de zijlijn krijgen. Ik weet wel het een en ander over het project Zuidasdok, maar ik heb nog nooit gehoord van die discussie met betrekking tot de Bollenstreek. Ik ben dus ook benieuwd naar het antwoord.

Er is allereerst een vraag gesteld over Beter Benutten. De heer Madlener heeft gevraagd of het geld goed besteed is en of er door een derde partij gekeken kan worden naar de doelmatigheid. Ik wil vooropstellen dat een van de criteria van Beter Benutten de kosteneffectiviteit van de maatregel is. Er wordt op voorhand door een onafhankelijke partij een doelmatigheidsinschatting gemaakt en we kijken per jaar naar de effecten van de maatregelen. Die onderzoeken worden door onafhankelijke experts in beeld gebracht. Dat moet leiden tot de onafhankelijke beoordeling die de Kamer straks helpt. Ik snap eigenlijk wel waarom de heer Madlener zich

nog niet zo senang voelt. We zouden dit project eind 2014 opleveren. Dan moesten alle maatregelen genomen zijn. Ik heb aangegeven dat er pas een x-percentagje van de maatregelen gerealiseerd is en dat we verwachten dat we eind 2014 wel bijna alles klaar hebben, maar dat we pas in het nieuwe jaar ook alle effecten goed kunnen zien. Daarvoor hebben we waarschijnlijk nog wel een halfjaar nodig. Wat is de oorzaak? Het is de allereerste keer dat we zo'n programma doen. We moeten eerst bedenken wat voor type maatregelen we kunnen nemen. Sommige zijn fysiek, die kosten soms meer tijd. Andere maatregelen zitten in de IT-hoek. Die vergen ook nog wel wat tijd. En weer andere kunnen we zo invoeren, bijvoorbeeld de gedragsmaatregelen. Het had dus een iets langere aanloop nodig. Dat vind ik ook helemaal niet erg. Het is nieuw en we moeten het eerst uitproberen. Ik denk derhalve dat daar de zorg van de heer Madlener zit. Als ik nu kijk naar de projecten die wel zijn opgeleverd en de resultaten daarvan, dan is het mijn verwachting dat we die 20% gaan halen. Ik heb dat ook in een brief aangegeven. Dat was immers de doelstelling van Beter Benutten 1: 20% filevermindering in de regio waarin wij die specifieke investeringen doen. Mijn verwachting op basis van de eerste resultaten is dus ook dat we het gaan halen, maar ik kan dat pas halverwege volgend jaar met zekerheid en onderbouwd door de onafhankelijke experts laten zien. Eind 2014 moeten alle maatregelen zijn opgeleverd. Dat was de deadline. Vervolgens zullen sommige natuurlijk nog in werking treden. We hebben dus eventjes nodig. Er zijn een paar maatregelen die iets later zullen worden gerealiseerd, bijvoorbeeld omdat er sprake is van een combinatie met een weg die door een provincie wordt aangelegd. We kunnen echter wel inschatten of we wel of niet die 20% halen. Dat kunnen we gemakkelijk zien. Het loopt tot nu toe goed. Het gaat inhoudelijk de goede kant op en het is mijn voorspelling dat we die 20% wel gaan halen. Zo niet, dan mag u over een tijdje heel hard op het hoofd slaan.

Ik vind die doelmatigheid en die onafhankelijkheid ook belangrijk. Het is de eerste keer dat we zoiets doen, dat we ook infrageld inzetten voor een ander type projecten. Dan is het heel belangrijk dat je nut en noodzaak goed kunt onderbouwen. De VVD vraagt daar ook regelmatig naar. Daar moet goed naar gekeken worden.

Mevrouw Visser heeft gevraagd of de spits- en plusstroken wel worden opengezet als dat kan en of er niet af en toe onnodig een rood kruis boven staat. Voor het gebruik van een spits- of een plusstrook is een verkeersbesluit nodig waaruit ook blijkt dat we binnen de wettelijke kaders voor luchtkwaliteit, geluid enzovoort blijven. Het verschil tussen een spits- en een plusstrook betreft de ligging. Een plusstrook bevindt zich links van de weg, aan de binnenkant, en een spitsstrook bevindt zich aan de rechterkant van de weg, op de vluchtstrook. Ik wil de spitsstroken zoveel mogelijk gebruiken. Ze worden opengesteld bij 1.350 motorvoertuigbewegingen. Dat aantal was oorspronkelijk 1.500, dus ik heb het al omlaag gebracht. Ik kan de stroken ook nog openstellen bij lagere aantallen of intensiteiten. Als dat wordt gedaan, moet ook de snelheid naar beneden gebracht worden. Weggebruikers zeggen dat zij eigenlijk liever doorrijden dan dat zij een extra rijstrook tot hun beschikking hebben. Het moment waarop zij kunnen doorrijden, is het moment waarop het rode kruis boven de strook verschijnt. Het heeft dus veel meer te maken met de vraag of een snelheidsbeperking over het gehele weggedeelte nog wel wenselijk is. Ik doe dus mijn best om de stroken zoveel mogelijk open te stellen. Ik doe het echter niet als dat onwenselijk is vanwege de snelheidsverlaging.

Mevrouw **Visser** (VVD): Ik volg die lijn als het gaat om een algemene snelheidsverlaging. Het gaat er echter om dat mensen vast staan. Dan hebben ze helemaal geen snelheid, want dan staat iedereen gewoon stil. Ik hoor regelmatig klachten dat er boven de plus- of de spitsstrook een rood kruis staat terwijl mensen gewoon stilstaan. Dat dient volgens mij

geen enkel belang. Kan de Minister daar een toelichting op geven? Of is daar geen verklaring voor? Zij kan het antwoord eventueel ook schriftelijk geven.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik zou dat inderdaad ook gek vinden. Ik heb nu even geen antwoord op die vraag. Ik kan zeggen dat het misschien maar heel kort was, maar dat heeft niet zoveel zin. Ik kom er in tweede termijn of schriftelijk op terug. Dat is afhankelijk van de vraag hoe snel ik daar een antwoord op krijg, dat ik ook inhoudelijk kan volgen.

Ook mevrouw Van Veldhoven heeft vragen gesteld over Beter Benutten. Zij heeft gesproken over slimme mobiliteit en aandacht voor innovatie. Zij heeft gevraagd of in het MIRT vijf projecten kunnen worden aangewezen waarbij innovatie worden toegepast. Ik ben met mevrouw Van Veldhoven eens dat het belangrijk is dat er meer innovatie komt. Ik maak niet voor niets van de zelfrijdende auto een speerpunt. Er zijn ook andere projecten. Ik ben ook aan het bekijken wat er aan de kant van de wegen kan worden gedaan. Ik heb een nieuwe aanpak voor bereikbaarheid gepresenteerd, die gericht is op verbreding, op het zoeken naar slimme oplossingen. Ook op dat gebied ben ik dus actief bezig met innovatie.

Wij stimuleren innovatie bij veel meer dan vijf projecten. Dat gebeurt zowel bij de wegenbouw, de waterbouw als de vaarwegen. Wij hebben daarvoor een Beleidskader innovatiegericht inkopen. Wij hebben een Innovatieagenda 2015–2020. Wij stimuleren innovatie dus zowel aan de materieelkant als aan de techniekkant en wij geven ook handvatten. Ik vind het best lastig om er vijf projecten uit te pikken. We hebben er immers veel meer. Het is misschien handiger om gewoon uit te gaan van het Beleidskader innovatief inkopen en de Innovatieagenda 2015–2020. Ik noem een paar voorbeelden. We hebben de verjongingscrème voor asfalt, zodat het onderhoudswerk later kan plaatsvinden. Ik noem ultrastil wegdek waardoor het wegverkeer minder geluid maakt en er minder geluidsschermen nodig zijn. Andere voorbeelden zijn in-car informatiesystemen en slimme methoden voor vervanging en renovatie, zoals MultiWaterWerk, standaardontwerpen en bouwelementen voor de vervanging van sluizen. Ik zou, eerlijk gezegd, niet weten waar ik moet beginnen. Ik kan dan voor heel projecten een «i» zetten. Ik hoop dat mevrouw Van Veldhoven mij gelooft als het gaat om mijn innovatieve inzet. Of krijgen we voortaan een heel boekwerk waarin niet alleen de paginanummering staat maar ook nog een «i» voor alle projecten? We hebben innovatiedagen, een innovatiekalender en dergelijke. Misschien is het beter als mevrouw Van Veldhoven dat soort dingen bekijkt.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Ik ga deze uitdaging natuurlijk graag aan. Ik deel de wens om innovatie bij zoveel mogelijk projecten toe te passen. Ik heb gesproken over vijf projecten, maar dat was absoluut niet bedoeld als limitatief aantal. We moeten proberen om bij zoveel mogelijk projecten innovatief te handelen. Laten we eens bekijken of we innovatie een standaardonderdeel van de projecten kunnen maken. Het gaat erom dat we concrete, uitdagende doelen stellen en bekijken hoe we die innovatie los kunnen trekken. Ik zie het echt als een exportproduct voor Nederland. We hebben veel kennis en kunde. Het is typisch iets waarbij we dingen met elkaar kunnen uitproberen. Ik zie op dat vlak gewoon grote mogelijkheden. Als de Minister zegt dat zij het standaard bij alle projecten doet en dat zij het actief zal uitlokken, dan ben ik daar alleen maar heel blij mee.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Dat beloof ik, want ik vind dat zelf ook gewoon belangrijk. Het zou mooi zijn als Nederland op gebied van innovatie het Singapore van Europa is. Daarom kijk ik er zelf ook met belangstelling naar en stimuleer ik dat ook.

Mevrouw Van Veldhoven heeft voorts gevraagd hoe wij de hoofdinfrastructuur kunnen combineren met lokale en regionale infrastructuur en of we er klaar voor zijn om in de toekomst meer aandacht aan de stad te besteden. Ik heb vorig jaar mijn nieuwe aanpak voor de bereikbaarheid gepresenteerd. Ik heb daarbij ook op diverse trends gewezen, onder andere op de trends die van invloed zijn op ons huidige en toekomstige mobiliteitsbeleid. Daar maakt verstedelijking heel duidelijk onderdeel van uit. Ik zeg altijd: ik kan zeven banen om de stad heen trekken, maar niet zeven banen de stad in. Je zult dus altijd moeten werken aan een combinatie van investeren in fysieke infrastructuur, het stimuleren van goede overstapmogelijkheden of alternatieven en het stimuleren van totaal andere vormen van vervoer die alleen in het stedelijk gebied worden gebruikt. Het zal dus altijd een combinatie moeten zijn. De toenemende verstedelijking vormt voor mij een leuke uitdaging. Het zijn immers dezelfde personen die eerst met de auto van A naar B willen, die vervolgens ook naar C in de binnenstad willen om bijvoorbeeld bij hun kantoor te komen. Dat maakt dat wij behoefte hebben aan een maximale inzet van ICT, op weg naar Smart Cities, en dat we daar ook op letten bij de MIRT-onderzoeken in het kader van die nieuwe aanpak. De heer De Rouwe gaf complimenten voor de zelfsturende auto, maar vroeg zich af hoe het zat met de effecten op de infrastructuur en op het gebruik van het onderliggende wegennet. Ik zie dat de heer De Rouwe niet aanwezig is.

De **voorzitter**: De heer De Rouwe heeft zich verexcuseerd. De woordvoering in tweede termijn wordt overgenomen door zijn collega Van Helvert.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Die vandaag dus een mooie dubbelrol vervult! Ik richt me dan tot u, voorzitter. De heer De Rouwe vroeg hoe we moeten omgaan met het onderliggende wegennet en de effecten op infrastructuur. Willen we als Nederland echt vooroplopen met de zelfrijdende auto, dan moeten we natuurlijk ook kijken naar de effecten op langere termijn. De zelfrijdende auto zal veel effect hebben op het mobiliteitsgedrag, maar ook op het gebruik van infrastructuur. Ik ben dat eens met de heer De Rouwe. We doen al onderzoek hiernaar en we zullen er nog meer onderzoek naar doen. De TU Delft en TNO bekijken bijvoorbeeld wat de zelfrijdende auto doet met de ontwikkeling van files. Zoals ik ook al in het begrotingsdebat heb aangegeven, zijn heel veel scenario's mogelijk. De mobiliteit kan verder toenemen. Er kan meer of andere infrastructuur nodig zijn. De capaciteit van de huidige snelwegen kan omhoog gaan als we dicht op elkaar in een treintje rijden. Wat betekent dat dan precies? Wat gebeurt er dan zodra we in de stad weer zelf moeten rijden? Waarschijnlijk zal de zelfrijdende auto de eerste tijd alleen op de snelwegen kunnen rijden en moeten mensen gewoon weer zelf rijden als ze op provinciale wegen of in stedelijk gebied terechtkomen. Anders moet er immers wel heel veel in die verfijnde wegeninfrastructuur worden gedaan. Met die overschakeling zul je dan dus ook moeten omgaan. Ik volg de ontwikkelingen nu op de voet en zal, waar nodig, uiteindelijk gericht onderzoek doen, zodat we ook op het kennisgebied voor de zelfrijdende auto bij de top van de wereld horen. Wij zullen het ook een beetje zelf moeten uitzoeken, omdat het nog nergens gebeurt. Er is gevraagd naar de TEN-T subsidieronde. Er is gevraagd welke projecten ik indien en welke regionale zaken gesteund worden bij de eerstkomende indiening. Voorts is gevraagd of de buisleidingen van Chemelot in Zuid-Limburg ook worden meegenomen in die subsidieronde. Nederland draait traditioneel goed mee in de TEN-T subsidieronde. Wij hebben afgelopen zomer ook weer goed gescoord. Ik hoorde hierover enige zorg in de Kamer, maar we hebben toen echt weer goed gescoord. Van de 320 miljoen die aan subsidie beschikbaar was, is

95 miljoen binnengehaald voor Nederlandse projecten of projecten met Nederlandse partners. Ik denk dat dat geen slechte uitkomst is. Voor de lopende ronde, die loopt tot en met eind februari 2015, zijn vele tientallen projecten in beeld, variërend per modaliteit. Ik kan nog niet vooruitlopen op specifieke projecten, omdat we die nog allemaal aan het inventariseren zijn, maar veel van de projecten die de Kamerleden hebben genoemd, zullen daarin terugkomen. De Kamer zal daar meer over horen tegen de tijd dat we meer complete informatie hebben.

Er werd gevraagd of er in TEN wel voldoende aandacht is voor de binnenhavens, zoals Urk en Waalwijk. Kan de Minister ervoor zorgen dat er meer binnenhavens op de TEN-kaart komen? Het TEN-netwerk is in december 2013 vastgesteld. De Nederlandse vaarwegen en binnenhavens staan er goed op. Er staan in totaal 54 binnenhavens op het Nederlandse deel van het TEN-netwerk. Waalwijk en Urk voldeden bij de totstandkoming van het TEN-netwerk niet aan de criteria voor overslagvolume en voor multimodaliteit. Bij de totstandkoming van de TEN-verordening is wel afgesproken dat bij de evaluatie van de TEN in 2016 eventuele wijzigingen kunnen worden aangebracht. Als Urk en Waalwijk tegen die tijd aan de voorwaarden voldoen, is het opnemen van die binnenhavens op het TEN-netwerk voor mij dan ook gewoon bespreekbaar.

De heer De Rouwe heeft met betrekking tot de A15 Zuidvleugel gevraagd naar mijn voormalige commissariaat bij Ballast Nedam en het vraagstuk rond het consortium waarvan onder andere Ballast Nedam deel uitmaakt. Voor mij is het nooit een issue geweest. Ik zit hier gewoon zakelijk in. Ik ben er nu om de belangen van de Staat te verdedigen. Als de Staat wijzigingen in de scopes aanbrengt, ziet hij zichzelf daarvoor gesteld staan. Wanneer de verschillende partijen die betrokken zijn bij dit project rond de A15, wijzigingen aanbrengen of te maken hebben met een onderschatting, moeten zij zelf aan de lat staan. Ik ben daar gewoon zakelijk in. Ik heb daar dus ook voor mezelf geen issue van gemaakt. Ik heb wel altijd afstand gehouden. Er is een commissie van deskundigen die daarnaar kijkt en er advies over geeft. Ik zie zelf geen probleem op dit gebied. Als de Kamer dat probleem wel ziet, dan hoor ik dat wel. Het maakt mij niet zoveel uit. Ik denk dat ik dat gewoon verstandig kan besluiten. Ik ben er ook volledig open en transparant over.

Dan kom ik bij de varia over het spoor. De heer De Rouwe heeft gevraagd naar de reden voor de volumeprognoses van ProRail op 400 miljoen, terwijl een stijging was verwacht van 100 miljoen. Het totale volume aan opdrachten aan aannemers is stabiel op 1,2 miljard per jaar. Daarvan is sinds 2011 400 miljoen per jaar beschikbaar voor opdrachten aan aannemers voor projectmatig onderhoud. Van een terugval in de orderportefeuille van de aannemers is dan ook geen sprake. De eerder verwachte toename doet zich inderdaad niet voor. Dat komt onder andere door een temporisering van het PHS.

Mevrouw De Boer van de VVD vraagt naar het spoorbudget. Zij wil dat het budget goed besteed wordt en heeft gezegd dat voordat er geld in spoorprojecten kan worden gestoken, eerst duidelijk moet zijn hoeveel geld er nodig is voor spooronderhoud. Ik ben dat met haar eens. Dit wordt ook meegenomen in het proces van de herijking.

Mevrouw Van Veldhoven heeft gesproken over de afstemming van de werkzaamheden aan het weg en aan het spoor. Zij wees erop dat reizigers geen alternatief hebben als er tegelijk gewerkt wordt aan het spoor en aan de weg. Het uitgangspunt bij ons is altijd dat de werkzaamheden zoveel mogelijk op elkaar worden afgestemd, zodat de hinder voor de reiziger zoveel mogelijk beperkt wordt. Dat is de MinderHinder-aanpak ofwel mobiliteitsmanagement. Het gaat niet altijd goed. Bij het project A6-SAA heeft de stremming van de Muiderpoortbrug drie dagen langer geduurd dan de bedoeling was. Dat is echt heel vervelend. In overleg met ProRail, RWS en de aannemer wordt onderzocht wat er precies fout is gegaan, zodat we dat in de toekomst kunnen voorkomen. Het wordt dus altijd los

van elkaar gepland. Soms gaat er iets mis bij de uitvoering van een project. Dan kan er in één keer sprake zijn van een overlap. Dat was in dit geval drie dagen. Daar heeft mevrouw Van Veldhoven er kennelijk een van meegemaakt.

Ik kom te spreken over de corridorstudies goederenvervoer. De VVD-fractie heeft daarvoor steun uitgesproken. Er wordt gevraagd of Tiel ook wordt meegenomen. De corridorstudies worden samen met de regio en het bedrijfsleven uitgevoerd. Voor de corridor Oost ligt er een concept-plan van aanpak dat door alle betrokkenen moet worden goedgekeurd. In de verdere studie wordt de hele corridor meegenomen, inclusief de A15. Dat gaat dus ook om Tiel. Dat past volgens mij ook bij een vraag van de SGP over de goederencorridor, die ik al eerder heb gehoord. De corridor Zuid-studie wordt nu opgestart, ook met alle BO MIRT-partijen. De komende maanden wordt voor deze corridor met de regio en het bedrijfsleven een plan van aanpak uitgewerkt.

Mevrouw De Boer heeft gevraagd naar het Landelijk Verbeterprogramma Overwegen. De Kamer overlegt aanstaande donderdag met de Staatssecretaris over spoorwegveiligheid, onder andere over de brief inzake het Landelijk Verbeterprogramma Overwegen. Ik wil met het oog op de tijd naar dat overleg verwijzen. Datzelfde geldt voor de problematiek rond de aanpak van onveilige overwegen.

Er liggen nog twee vragen over aanbesteden, specifiek over buitenlandse werknemers. Er wordt gevraagd of ik in plaats van buitenlandse bouwvakkers Nederlandse bouwvakkers actief aan het werk kan zetten. Wij hebben in Europa te maken met vrij verkeer van mensen, goederen en diensten. Het past niet om nationaliteiten voor te schrijven in een aanbesteding. De prijsstelling van een project gebeurt door de aannemer. Hij maakt de afweging over arbeid en materieel en hij maakt ook de afweging over het inhuren van Nederlanders versus bijvoorbeeld Polen of Portugezen. Rijkswaterstaat vindt de arbeidsomstandigheden van werknemers erg belangrijk. Wij werken daarom ook conform de Wet arbeid vreemdelingen. De heer Hoogland heeft gevraagd of ik het rapport van FNV Bouw ken. Wij vinden dat belangrijk. Wij vinden het ook belangrijk dat mensen goed betaald worden. Als Rijkswaterstaat opdrachtgever is, en wij zijn voor bepaalde projecten ook direct opdrachtgever, dan doen wij dat ook. Wij werken conform de Wet arbeid vreemdelingen en dragen zorg voor bouwplaatsveiligheid. Bouwbedrijven die een opdracht uitvoeren voor Rijkswaterstaat, dienen zich ook aan de Nederlandse wet- en regelgeving te houden. De werknemers hebben een wettelijke bescherming en kunnen zelf bij misstanden ook direct naar de rechter stappen.

Het kan voorkomen dat Rijkswaterstaat geen directe opdrachtgever of werkgever is. Dat kan het geval zijn als er sprake is van een keten. Je neemt dan een consortium aan en maakt daar afspraken mee. Vervolgens kan men in zo'n consortium ook weer vele onderaannemers hebben. Dan treden wij ook op waar mogelijk. Bij de A2 en de A4 heeft RWS de opdrachtnemer aangesproken op signalen en is de gang van zaken ook direct onderzocht. De opdrachtnemer, de hoofdaannemer, heeft zijn verantwoordelijkheid uiteindelijk ook genomen. Ik vind de signalen die de laatste dagen in de media opduiken dat RWS die verantwoordelijkheid niet zou nemen, heel vervelend. RWS neemt die verantwoordelijkheid dus iedere keer. Die neemt de verantwoordelijkheid als directe opdrachtgever, maar ook op het moment dat hij zelf niet de opdrachtnemer is door de opdrachtnemer aan te spreken op de verantwoordelijkheden. Er is op dit moment overleg – volgens mij is dat zelfs vandaag – met mijn collega Asscher over het al dan niet regelen van ketenaansprakelijkheid en over de vraag hoe dat zo goed mogelijk kan worden geregeld voor de toekomst. Wij voelen ons dus verantwoordelijk voor mensen die werken aan onze wegen. Wij willen dat als opdrachtgever zo goed mogelijk regelen en doen dat ook met de opdrachtnemer. Wij zijn er direct op

aanspreekbaar. Het is mijn persoonlijke mening dat je per stapje in de keten die directe aansprakelijkheid moet kunnen regelen. Ik vind niet dat RWS een directe aansprakelijkheid heeft voor de gehele keten, dus dat RWS een directe verantwoordelijkheid heeft voor degenen die zich onderaan de keten bevinden, maar dat dat gewoon stapsgewijs moet worden geregeld.

De **voorzitter**: Een aantal leden wil interrumpieren. Ik geef allereerst het woord aan de heer Madlener. Hij heeft al gebruikgemaakt van twee interrupties. Hij maakt dus in principe al gebruik van zijn interrupties in tweede termijn.

De heer **Madlener** (PVV): Een aanbesteding wordt vaak op prijs gewonnen. Is de Minister zich ervan bewust dat de prijzen van die buitenlandse werknemers anders zijn dan ze lijken? Het is helemaal niet goedkoper om een Pool, een Portugees of een Griek hier aan het werk te zetten, want dat geld vloeit uit onze economie. Er wordt tegelijkertijd een WW-uitkering betaald aan werkloze Nederlandse bouwvakkers. Er zijn heel veel werkloze Nederlandse bouwvakkers. Ik wil de Minister vragen of zij anders kan kijken naar zo'n aanbesteding. Kan zijn op werkelijke kosten gaan aanbesteden, en niet alleen op basis van die kostprijs onder de streep? Bij buitenlandse werknemers is er sprake van verborgen kosten. Je kunt er op veel meer manieren naar kijken. De PvdA heeft al geopperd dat er een taaleis moet gelden. Je kunt de Europese regelgeving op heel veel manier omzeilen, om Nederlandse werknemers te bevoordelen. Ook al wil de Minister niet zover gaan als mijn partij door de grenzen te sluiten, ik hoop dat ze wel wat creatiever wil zijn om Nederlandse werknemers betere kansen op de Nederlandse arbeidsmarkt te geven.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik wil inderdaad de grens niet sluiten, maar ik wil wel creatiever zijn. Ik denk niet dat het mogelijk is om externe kosten als werkloosheid mee te nemen in een aanbesteding, maar ik wil met de heer Madlener graag dat werklozen in Nederland aan de slag kunnen. Er zijn tijden waarin we dringend mensen zoeken van buiten en er zijn tijden waarin dat lastig uitkomt, omdat we zelf meer dan genoeg mensen hebben die de arbeidsmarkt op willen. Het is ook aan de aannemers zelf om daar een beetje rekening mee te houden. Ik neem echter de uitdaging aan om te bekijken wat we in de aanbestedingen en binnen de Europese spelregels op dat vlak nog kunnen doen. Ook de heer Hoogland heeft gesproken over een taaleis. Ik kan er gewoon even naar kijken. Ik weet dat vorig jaar ook al een keer uitgezocht is wat wel en niet kan. Ik zal er nog een keertje naar kijken, niet om mensen uit te sluiten maar wel om te bekijken hoe we ervoor kunnen zorgen dat de mensen in dit land die op zoek zijn naar werk, ook een faire kans maken.

De heer **Madlener** (PVV): Wanneer wordt de Kamer daarover geïnformeerd? Ik ben benieuwd wat er op dat vlak voor creatiefs uitkomt.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik zal daar aan het begin van het nieuwe jaar bij de Kamer op terugkomen. De komende maand is het druk. Daarna is de heer Madlener waarschijnlijk andere brieven aan het lezen. Dan is het tijd voor de kerstboom.

De heer **Hoogland** (PvdA): Ik bedank de Minister allereerst voor de toezegging op het gebied van de taaleis. Daar is overigens in de PvdA-fractie nog heel wat om te doen geweest. Maar toen ging het over iets anders. Ik heb nog een vraag naar aanleiding van de woorden van de Minister. In het rapport van de FNV wordt een aantal dingen geschetst. Ik vind het goed dat de Minister daarvan zegt dat het stapje voor stapje bekeken zal worden. Je kunt niet in één keer die verantwoordelijkheid

alleen maar bij Rijkswaterstaat leggen. De FNV schrijft echter ook dat de verantwoordelijkheid voor het navolgen van wet- en regelgeving door alle uitvoerders van een opdracht uitsluitend bij opdrachtnemers wordt gelegd, en dat dit niet in lijn is met de internationale standaarden op het gebied van maatschappelijk verantwoord ondernemen, zoals de principes voor bedrijven en mensenrechten van de Verenigde Naties. Ik ben daar niet helemaal in thuis. Misschien de Minister wel. Vandaar deze vraag. Klopt dat wel of niet? Hoe moeten we die richtlijnen interpreteren? Kan de Minister daarop reflecteren? Als dat niet nu kan, kan dat schriftelijk gebeuren.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Dit debat loopt parallel aan het debat met de heer Asscher. Ik denk dat het goed is om het ook daar een plek te geven. In het rapport staat dat RWS zich bewust niet bezighoudt met dit soort zaken. Ik wil het hier dus ten stelligste ontkennen. RWS vindt het juist van belang dat mensen goed behandeld worden op het werk en vraagt dat ook van zijn opdrachtnemers. De opdrachtnemers werken vervolgens met diverse partijen. Dat gaat heel vaak heel goed. In een aantal gevallen is het niet goed gegaan. RWS heeft daar de opdrachtnemers op aangesproken. Uiteindelijk is het weer gerepareerd bij de twee projecten waarom het gaat. Er vindt nu een hele discussie plaats over een aansprakelijkheidswet. Alle informatie die hierover op dit moment verschijnt, zie ik een beetje als een opmaat. Ik wil het erbij laten dat wij ons gedegen gedragen. Als wij nog verdere verbetering kunnen aanbrengen – ik zal dit bekijken naar aanleiding van het rapport – zullen we dat zeker ter harte nemen.

De heer **Hoogland** (PvdA): Dat begrijp ik en volgens mij is het goed dat we die discussie nu even laten liggen waar zij thuishoort. Ik kan me nu twee dingen voorstellen. Eén: dat er behoefte bestaat bij Rijkswaterstaat om het beeld dat hier geschapen wordt weg te nemen. Als dat niet nu kan, kan dat niet binnen een beperkte periode gebeuren? En twee: dat er een moment is, misschien wel nadat de discussie over de wetgeving van Sociale Zaken is afgerond, om te zeggen: we gaan er eens op reageren en aan de Kamer inzichtelijk maken hoe we het doen bij Rijkswaterstaat, als voorbeeld.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik vind het ook prima – volgens mij hebben we het klaarliggen in reactie op persberichten die hierover kwamen – om op heel korte termijn een briefje te sturen waarin staat wat Rijkswaterstaat doet en gedaan heeft bij dergelijke projecten. Dat gaat dus om wat RWS er aan de voorkant aan doet om waar te maken dat er een goede arbeidsmarkt is en om wat RWS heeft gedaan op het moment dat geconstateerd werd dat iemand ergens in de keten lak aan heeft gehad en het iets anders heeft ingevuld. Ik wil dat gaarne met snelheid aan de Kamer sturen, gewoon ter informatie.

De **voorzitter**: U kunt verder met de laatste punten over de vaarwegen.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ja, de laatste punten. Dat gaat om de vaarwegen, de ruimte en nog drie vragen die ik zou beantwoorden aan het eind van het algemene verhaal. Er is door de heer Bashir, de woordvoerder van de SGP en anderen gevraagd naar de binnenvaartafvalinzameling. De huidige inzamelstructuur is gebaseerd op een kostendekkend abonnementssysteem, waarbij het principe «de vervuiler betaalt» de basis is. Vuilnis stinkt altijd wel, maar er werd gevraagd of er geen betere oplossing gevonden kan worden voor de stank. Soms is die meer of minder, maar de gebruikte containers voldoen aan de standardeisen. Kan er een versnelde evaluatie over afvalverwerking in de binnenvaart naar de Kamer gestuurd worden?

De afvalinzameling in de binnenvaart is net als in de andere sectoren tegenwoordig niet meer gratis. Er is heel veel gesproken met de sector over de vraag waar de containers moeten komen, over de tarieven en over onderliggende internationale regelgeving. De invoering van het abonnementssysteem verloopt naar mijn mening nu goed. Er zijn ongeveer 300 abonnementen afgesloten. Ik weet wel dat er veel verzet is geweest en dat dit er ongetwijfeld zal blijven, maar ik heb eigenlijk geen concrete aanleiding om sneller te evalueren. Ik zal conform mijn eerdere toezegging aan de Kamer de aanpak na twee jaar, medio 2016, evalueren. Ik zal de tarieven in 2015 niet verhogen, zeg ik naar aanleiding van een vraag daarover.

Er is specifiek over de Volkeraksluizen gevraagd of de kade weer opengesteld kan worden voor afval. RWS heeft besloten om de afvalinzameling op de Servicekade Volkeraksluizen Zuid te beëindigen per 1 november 2014. De inzameling wordt verplaatst naar een milieuboot. Op de oude Servicekade wordt een gesloten huisvuilcontainer geplaatst die toegankelijk is met een abonnement. De reden voor de sluiting is dat de vloeistofkerende vloer van het depot regelmatig verzakt en dat er fors geld geïnvesteerd moet worden om dit structureel te repareren. Het depot wordt nu juist gesloten omdat de milieuvergunning ervoor afloopt. De steiger en de autoafzetplaats blijven toegankelijk. De afvalstromen op het depot zijn aanzienlijk afgenomen sinds de invoering van het abonnementssysteem. Ik ben ervan overtuigd dat we met de milieuboot een goed alternatief bieden voor de inzameling op het depot. Ik heb al toegezegd dat de evaluatie daarvan er in 2016 komt.

Kan er niet wat meer gebaggerd worden omdat er autobanden in de motoren van schepen komen? RWS baggert conform de afspraken. Ook schoonhouden hoort daarbij. Zo wordt er gehandhaafd op dumping van afval. Niet alle dumping zien wij gebeuren. Waar sprake is van waargenomen vervuiling die vlot en veilig gebruik van de vaarweg in de weg staat, wordt er natuurlijk opgeruimd. Het gebruik van een vaarweg is niet volledig risicovrij en de schade die veroorzaakt wordt door afval van andere vaarweggebruikers valt niet onder de verantwoordelijkheid van RWS, behalve als RWS nalatig zou zijn geweest. De kosten kunnen dus ook niet op het ministerie worden verhaald.

Hoe staat het met de oplossingen bij Eefde nadat de hefdeur onverwacht was gevallen? De oorzaken lagen in een zwak ontwerp, in fouten in de constructie die niet van buiten zichtbaar waren en ook ontbrak de mogelijkheid om inwendige schade in zware enkelvoudige ophangpunten te detecteren. Dit type ophanging wordt nu dus niet meer door Rijkswaterstaat toegepast.

Er werd mij gevraagd naar de aanpak bij de versobering van de binnenvaartbediening. Voor de binnenvaartbediening moet je een vooraanmelding doen. Die staat nu op 24 uur, maar de binnenvaart vindt 3 uur het maximum, zo gaf het CDA aan. Versobering is natuurlijk een achteruitgang voor een sector in de servicedienstverlening. Daarover hebben we het meerdere malen hier gehad. Ik heb geprobeerd om het zo goed en betrouwbaar mogelijk op te zetten. Dat geldt ook voor de aanmeldprocedure. Die is gebaseerd op het leveren van een betrouwbare bediening. Omdat je mensen van elders haalt, moet je ook lang van tevoren kunnen zien waar zich schepen aanmelden, zodat er niet iemand voor niets zit en je bij voorbaat weet dat er genoeg mensen zijn als de gebruiker komt. Het vraagt dus ook iets van de planningsvaardigheden van de gebruiker. De betrouwbaarheid van de vaarweg blijft gewaarborgd. Per 1 januari 2015 gaat het nieuwe bedieningsregime in. Als de wachttijden onacceptabel toenemen en deze vooraanmelding niet werkt, ga ik weer met de sector om tafel. Dat heb ik al eerder aan de Kamer toegezegd. Maatwerk is mogelijk, maar of dat nodig is, zal in 2015 moeten blijken. Ik monitor de wachttijden en de gang van zaken.

Er werd gevraagd naar de binnenvaarwegen, de bediening en de vertragingen door capaciteitsproblemen bij de bediening van sluizen. Als er vertragingen optreden die langer duren dan gewenst, zal ik opnieuw met de sector in overleg gaan, zoals ik net al zei. In de regio Twente is deze zomer een pilot gestart. Die verliep niet helemaal naar wens. Daarom zijn aanpassingen gedaan, onder andere aan de planningstool. Er is weer tijdelijke bediening op beide sluizen gezet bij de Twentekanalen. U ziet dus dat ik iets niet alleen toezeg, maar het ook doe als er zich problemen voordoen.

Er wordt meer bezuinigd op sluizen en bruggen dan afgesproken, zo werd opgemerkt. Alle nieuwe bedientijden zijn besproken met de betrokkenen. Het uitgangspunt was 40 fte. Die zijn gehandhaafd door een financiële bijdrage van de provincies Limburg en Brabant zijn de bedientijden weer verruimd. Ik bezuinig dus niet meer dan nodig was.

De heer Bisschop vraagt of er meer samengewerkt kan worden met provincies. Samenwerking met andere partijen, waaronder provincies, neem ik mee in het vergezicht dat ik zal schetsen over de bediening. Het invoeren van bediening op afstand voer ik uiteraard ook door. Ik heb pilots lopen in Zeeland en in Limburg. Er zijn wel aanvullende kosten aan verbonden. Ik moet zeggen dat het niet op alle trajecten tot de meest ultieme resultaten leidt. Het klinkt aardig om het zo te doen, maar de mens is op een aantal plekken ook heel belangrijk. Ik heb er brieven over gekregen van mensen die de sluizen bedienen, waarin zij aangeven wanneer het wel en wanneer het minder goed werkt. Ik heb, zoals ik al zei, afspraken met Limburg en Brabant. Ik sta dus zeker open voor samenwerking met de provincies.

Ik kom op de afloopvoorziening bij ligplaatsen. Ik onderschrijf het belang van ligplaatsen. Daarom lopen er in het kader van het MIRT verschillende studies om het ligplaatsentekort aan te pakken. Het afgelopen jaar is besloten om 68 ligplaatsen bij de Maas, bij het Amsterdam-Rijnkanaal en bij Lemmer aan te leggen. Ook zijn de komende jaren ligplaatsen voorzien bij Hansweert, bij de Beatrixsluis, bij Lobith, bij Haften, bij de Merwede, bij de Beneden-Lek en bij de IJssel. Ik leg ze wel sober aan en onderhoud ze sober. Daarover hebben we het al uitgebreid gehad in de commissie. Dit betekent dat er niet op alle ligplaatsen overal afloopvoorzieningen naar de wal zijn. Ik heb beloofd dat ik er in ieder geval voor zal zorgen dat ze er op voldoende plekken wel zijn. Ik zal vooral met de sector overleggen waar het wel en waar niet nodig is.

Ik kom op de ruimte. Hoe zit het met het Meerjarenprogramma Ontsnippering? Dat loopt in principe tot 2018. Op dit moment worden nog zo'n tien projecten uitgevoerd. Alle projecten bevinden zich inmiddels in de uitvoeringsfase. De maatregelen werken in principe, maar je kunt inderdaad de effectiviteit nog niet op de hele ehs goed zien. Ik kan me dus voorstellen dat er nog een discussie zal zijn met de Kamer op het moment dat een en ander volledig beschikbaar is. Hetzelfde geldt voor het programma voor de inrichting van de ruimtelijke kwaliteit. Daarvan is het totaaleffect ook moeilijker te zien. Naar verwachting is het BIRK tegen 2018 volledig besteed. Daarna vindt de eindevaluatie plaats en informeer ik de Kamer nader. Ik ben bereid om goed te bekijken hoe we het zo inzichtelijk mogelijk kunnen maken. Het is bestemd voor stedelijke centra, voor de versterking van open en groene gebieden rond steden, voor inrichting van de openbare ruimte, voor spooronderdoorgangen, voor de aanleg van recreatieve fiets- en wandelroutes en dergelijke. Een subsidie uit het BIRK draagt eraan bij.

Hoe staat het met het doortrekken van de Noord/Zuidlijn naar Amstelveen? Het volgende betreft dus het antwoord op de vraag over het Zuidasdok dat mevrouw Van Veldhoven nog tegoed had. In het kader van het project Zuidasdok wordt station Amsterdam Zuid verbouwd. Daarbij wordt ook het aanlanden van de nieuwe metrolijn voor de Noord/Zuidlijn gerealiseerd. In dit project is een overstap op de regionale aanpassing van

de Amstelveenlijn opgenomen. Het doortrekken van de Noord/Zuidlijn naar Amstelveen is niet mogelijk omdat de metro daarvoor onder de A10 gebracht zou moeten worden. Daarvoor zou ook een ondergronds station Zuid nodig zijn. Een eventuele toekomstige doortrekking naar Amstelveen wordt niet onmogelijk gemaakt, maar dit zal in voorzienbare tijd niet aan de orde zijn.

Mevrouw Van Veldhoven vroeg naar de Bollenstreek. Mijn staf en ik weten niet meer wat de vraag was. Ging die vraag over de Duinpolderweg? Of weet mevrouw Van Veldhoven zelf ook niet wat de vraag was?

De **voorzitter**: Er worden vele vragen gesteld...

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Dat zou gekund hebben, gezien het rondje Nederland dat wij altijd maken. Al in 2003 zijn er afspraken gemaakt over de Noordvleugel en de concentratie van stedelijke ontwikkeling. Er is een nauwe samenhang tussen wonen, werken en infrastructuur. Daarover zijn dus afspraken gemaakt, maar die zien we nergens in de plannen meer terug. Er schijnt nu een 380kV gepland te zijn dwars door de plannen heen. Men ziet in de regio de afspraken uit 2003 niet verder geconcretiseerd worden en men ziet nu wel concrete plannen verschijnen die de afspraken doorkruisen. Mijn verzoek aan de Minister is dus of ze nog even wil bekijken wat de status is. Het is al een zeer druk gebied waarvoor veel wensen zijn en waarin we veel functies met elkaar willen combineren. Wil zij daar dus nog eens naar kijken?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Daar ga ik meteen wat over zeggen. Ik kan me voorstellen dat afspraken uit 2003 ingehaald zijn door nieuw beleid, waaronder dat in het kader van de SVIR. In de SVIR staat bijvoorbeeld aangegeven in welke gebieden wij een 380kV plannen. Daar is ook gewoon debat over gevoerd in de Kamer. Ik denk dus dat het een beetje een verloren zaak is voor degenen die dit nu nog bij mevrouw Van Veldhoven bepleit hebben. Er is gewoon een samenhangend kader voor de manier waarop we met de Noord- en Zuidvleugel willen omgaan. Dat doen we in de MIRT-agenda's en in de gebiedsagenda's. In principe weten we precies waar we willen bouwen, waar we wegen aanleggen, waar waterwegen zijn en waar woningbouwlocaties zijn. Dat wordt ook iedere keer met de Kamer gedeeld. Het is dus, denk ik, inmiddels ingehaald door nieuwe plannen.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Het ging destijds om de Gebiedsuitwerking Haarlemmermeer-Bollenstreek en de bereikbaarheid van de zuidkant van Amsterdam. Daarover zijn afspraken gemaakt, en in de regio zou men zich niet meer herkennen in wat er nu is afgesproken. Ik wil nog wel op detailniveau bekijken waarin het knelpunt exact zit en waarover men zich in het bijzonder druk maakt. Ik kom daar nog even op terug bij de Minister. Misschien kan zij van haar kant ook nog naar die situatie kijken.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik hoor dan graag wat de nadere issues zijn. Kijkend naar de termijn, is mijn primaire reactie dat het waarschijnlijk ingehaald zal zijn door nieuw beleid. Het kan weleens lastig zijn als je dat op een gegeven moment in je omgeving gerealiseerd ziet worden.

Mevrouw Visser had nog één vraag openstaan, namelijk hoe het toch kan dat een rood kruis boven een rijbaan staat terwijl er een file op de andere rijbaan staat. Dit kan zijn ten gevolge van een ongeval, van onderhoud, van een technische storing of van mist. Een ongeval, onderhoud of mist moet je kunnen zien als je erlangs rijdt. De technische storing is als enige lastig om te zien. In principe zou dus altijd voor de automobilist duidelijk moeten zijn waarom het rode kruis er staat bij een file. Het is niet de

bedoeling dat er bij een file een rood kruis staat terwijl dat niet nodig is. Mevrouw Visser heeft het meegemaakt bij de Coentunnel; ik weet niet wat er in dat specifieke geval aan de hand was. Ik zal nog bekijken of ergens aangegeven kan worden wat de oorzaak is, zonder met allerlei nieuwe borden te komen. Dat is het enige waar ik nog naar kan kijken. Dan heb ik volgens mij alle vragen van de commissie beantwoord.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Ik heb een vraag gesteld over de Gebiedsagenda Noord-Nederland. Dat was een heel specifieke vraag. Ik wil er wel een interruptie voor gebruiken. Ik ben verrast dat de Minister zegt dat de Ring Zuid bij Groningen aardbevingsbestendig gebouwd wordt, want er is geen consensus over de maximaal mogelijke aardbeving, er is geen gasbesluit en er is nog geen bouwnorm vastgesteld. Daar wordt in Noord-Nederland juist heftig over gesteggeld. Zojuist heb ik tijdens het debat de zestien bladzijden van het veiligheidsplan voor de verdiepte ligging van de zuidelijke ringweg doorgenomen. Ik tref daarin het woord aardbevingsbestendig niet aan, maar er wordt wel verwezen naar een usb-stick die bij het plan zou horen. Ik stel voor dat de Minister ons daarover nader informeert, met daarbij de verdeling van de kosten tussen NAM en Staat, met een antwoord op de vraag waarop geanticipeerd wordt.

Die vraag hangt samen met de agenda, want in de Gebiedsagenda Noord-Nederland wordt gewoon doorgebouwd op het huidige gaswinningstempo, worden nieuwe pijpen geboord, wordt er gewoon afvalwater geloosd en moet er CO₂ onder de grond. Er zijn nieuwe inzichten over de aardbevingen die mogelijk zijn in Groningen en over de mogelijke gevolgen van productiewaterinjectie ondergronds. Ik roep de Minister daarom op om de Gebiedsagenda met deze inzichten te updaten samen met de partners.

Ik vat het even samen. Het lijkt me als het gaat om de ringweg dus sterk dat er bij Rijkswaterstaat zo'n voorziende blik is terwijl de rest van de provincie het nog niet weet. En zou de agenda niet met de inzichten geüpdatet moeten worden?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: De provincies komen zelf met een gebiedsagenda. Wij vragen hen daarin altijd onder andere de volgende vragen te beantwoorden. Wat willen jullie? Wat zijn jullie ambities? Wat gaan jullie doen? Waar gaan jullie bouwen? Waar zien jullie de beste economische ontwikkelingen? Hoe gaan jullie clusteren? Wat wordt jullie profiel? Op basis daarvan gaan wij het MIRT-overleg in en praten wij over de ontsluitingsmogelijkheden die hierbij horen op het gebied van weg, water of spoor. Het is dus hun agenda. Laat ik daarmee beginnen.

Op basis daarvan maken we gezamenlijk MIRT-afspraken over wat we gaan doen en welke stappen we gaan ondernemen. Soms is dat onderzoek, soms is dat aanleg, soms bevindt iets zich op het terrein van collega-Ministers. Ik ga ervan uit dat de provincies hun agenda actualiseren als zich nieuwe ontwikkelingen voordoen in de komende jaren. De ontwikkelingen omtrent aardbevingen zijn heel actueel in de provincie Groningen. Als die van invloed zouden zijn op de bereikbaarheid – daarover spreken we in het MIRT – kan ik me voorstellen dat de provincie daarover in de toekomst opmerkingen zal maken.

Rijkswaterstaat heeft vooruitgekeken voor de weg, zoals we dat ook doen voor de dijken. We kijken namelijk ook naar de staat van de dijken in relatie tot de aardbevingsbestendigheid. Mevrouw Van Tongeren vraagt zich af of het eigenlijk wel klopt als je nog niet precies weet hoe groot het kan zijn. Ik weet niet welk uitgangspunt men genomen heeft, hoe groot de bandbreedte is en of men daarbij alle extremen wel of niet heeft meegenomen. Ik heb als informatie gekregen dat men ernaar gekeken heeft en er

naar aanleiding daarvan wat extra maatregelen genomen worden om die weg aardbevingsbestendig te maken.

Mevrouw Van Tongeren vroeg me ook naar de kosten. Er wordt gezegd dat extra kosten voor het aardbevingsbestendig maken gewoon bij de NAM komen te liggen. Dat geldt ook voor de dijken. Voor de kosten voor het aardbevingsbestendig maken, is een aparte pot, zoals u weet. Met de Minister van EZ is besproken om die te realiseren. Dan blijft de vraag over welke bandbreedte op de schaal van Richter men precies heeft genomen. Ik weet het niet, maar laten we er nou eens van uitgaan dat men rekening heeft gehouden met verschillende varianten. Is het goed als ik de Kamer erover informeer als dit niet het geval is? Anders moet ik sowieso weer een brief over dit soort dingen sturen.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Ik gebruik dezelfde redenering als de vorige keer. Ik wil de Minister vertrouwen, maar mijn rol is ook het controleren van de regering. Ik kan in de stukken helemaal niets vinden over aardbevingen, uitgangspunten, bandbreedtes, grondversnelling en de schaal van Richter. De Minister kan mij dus helpen en vertellen waar dat op die usb-stick staat en mij die usb-stick misschien ook leveren. Anders zou ik het graag in een los documentje hebben. Hetzelfde geldt voor de kosten. Ik zou graag weten welk deel van de kosten de NAM voor haar rekening neemt. Ik ben het er overigens volledig mee eens dat zij daaraan mee moet betalen.

Staat de Minister nou achter de inhoud van de Gebiedsagenda? Of is dat gewoon de agenda van iemand anders die neergelegd wordt? Volgens mij is het Rijk een partner in die Gebiedsagenda. Ik zie de ambtenaren knikken. Ik ga er dus van uit dat de Minister het ook eens is met de inhoud. Er staat eigenlijk al in dat het gasbesluit van Minister Kamp zal zijn dat we gewoon doorgaan. Ook dat lijkt mij sterk. Vandaar de vraag: zou die agenda niet geüpdatet moeten worden?

De **voorzitter**: Het lijkt langzaamaan een tweede termijn te worden. Het woord is weer aan de Minister.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: De eerste vraag ging over de toetsende rol van de Kamer. Ik heb nog een ander punt aan mevrouw Tongeren toegezegd. Ik stel voor dat ik in een soort «opschoon-briefje» stuur met wat we nog niet beantwoord hebben, waarin ik ook informatie geef over het niveau van de schaal van Richter dat we in ogenschouw genomen hebben en waarin ik even verwijs naar de afspraken die er gemaakt zijn over de bekostiging van aardbevingsbestendige vraagstukken.

De andere vraag is of het nou een gebiedsagenda van de regio is, of dat het ook mijn agenda is. Uiteindelijk stellen we hem natuurlijk gezamenlijk vast. Als er dingen instaan waarvan ik denk «daar klopt helemaal niets van», moet ik er natuurlijk niet met de provincies over gaan praten. We stellen hem dus gezamenlijk vast. De Gebiedsagenda is gebaseerd op de huidige stand van zaken. De huidige stand van zaken is dat er met Minister Kamp afgesproken is hoeveel gasboringen er plaatsvinden, zoals u weet. Voor een vervolgfase gaat hij opnieuw de discussie voeren. Maanden geleden is er in de ministerraad een en ander aangegeven – volgens mij is dat toen ook naar de Kamer gegaan en in de publiciteit geweest – over vermindering in bepaalde gebieden en doorgang in bepaalde andere gebieden. Ik ga er dus van uit dat de provincie de Gebiedsagenda op basis van de huidige stand van zaken heeft opgesteld. Als er na een nieuw besluit van Minister Kamp en de Kamer tot een andere variant van boringen gekomen wordt en dat ook nog interessant voor of van invloed is op de Gebiedsagenda – er wordt een constatering in gedaan, maar die verandert verder de uitvoering van de Gebieds-

agenda niet – dan ga ik ervan uit dat het vanzelf in een volgende ronde weer wordt meegenomen.

De **voorzitter**: Daarmee zijn we gekomen aan het eind van de eerste termijn van de Minister. Hartelijk dank en ook mijn complimenten voor het feit dat u zo veel belangrijke vragen in één betoog hebt kunnen beantwoorden. Die complimenten zijn ook bedoeld voor uw ambtelijke ondersteuning, die daarvoor ook goed hun best hebben gedaan. Ik kreeg van verschillende kanten vragen om in het kader van de waterhuishouding vijf minuten te schorsen, ook voor het voorbereiden van eventuele moties. Ik doe daarbij wel een beroep op ieders discipline, zodat we echt over vijf minuten kunnen beginnen.

De vergadering wordt van 17.30 uur tot 17.40 uur geschorst.

De **voorzitter**: Het lid De Rouwe heeft mij gevraagd of ik in tweede termijn het woord kan voeren namens mijn fractie. Daarom draag ik het voorzitterschap over.

Voorzitter: De Boer

De **voorzitter**: Dan geef ik nu het woord aan de heer Van Helvert voor zijn bijdrage in tweede termijn. De heer De Rouwe heeft zich namelijk verontschuldigd. Mijnheer Van Helvert, u hebt drie minuten.

De heer **Van Helvert** (CDA): Voorzitter. Ik beperk mij, naast het danken van de Minister voor de heldere beantwoording, tot het voorlezen van een vijftal moties.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de N59 voor Goeree-Overflakkee en Schouwen-Duiveland het grootste verkeersknelpunt is;

overwegende dat het ANWB-EuroRAP-onderzoek uitwijst dat de N59 een verkeersonveilige weg is, die in geval van calamiteiten de enige ontsluitingsweg aan de oostzijde van het eiland is;

verzoekt de regering om in overleg met de betrokken gemeenten en provincies te komen tot een spoedige verbreding van de N59, die daardoor aanmerkelijk veiliger zal zijn,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Van Helvert en De Rouwe. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund. Zij krijgt nr. 16 (34 000 A).

Vervolgt u uw betoog, en iets sneller graag.

De heer **Van Helvert** (CDA): Iets sneller? Goed.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de A2 een van de belangrijke achterlandverbindingen is, doch dat ter hoogte van Leenderheide en Het Vonderen vaak files staan;

overwegende dat dit de bereikbaarheid van Limburg schaadt terwijl de A2 voor de economische ontwikkeling uiterst belangrijk is;

verzoekt de regering, te verkennen of het traject van Leenderheide tot Het Vonderen aangepakt dient te worden omdat verbreding op termijn wellicht noodzakelijk zal zijn,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter: Deze motie is voorgesteld door de leden Van Helvert en De Rouwe. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund. Zij krijgt nr. 17 (34 000 A).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de binnenvaart een aanmerkelijke rol kan spelen in het opvangen van drukte van de wegen, met name door vervoer over het water;

overwegende dat de binnenvaartinfrastructuur niet regiogebonden is;

verzoekt de regering, de binnenvaart te betrekken bij het vervolg van het programma Beter Benutten door een apart programma binnenvaart in te stellen bij het vervolg van Beter Benutten,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter: Deze motie is voorgesteld door de leden Van Helvert en De Rouwe. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund. Zij krijgt nr. 18 (34 000 A).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de verdubbeling van de N33 van belang is voor de ontwikkeling van de Eemshaven;

overwegende dat de financiering nog niet helemaal rond is, met name ten aanzien van betaling van btw;

verzoekt de regering om een werkwijze te zoeken waarbij de financiering/btw geen belemmering is voor de start van dit project,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Van Helvert en De Rouwe. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund. Zij krijgt nr. 19 (34 000 A).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat in de huidige projectvariant van het MIRT-project Nieuwe Sluis Terneuzen nog geen plek is gevonden voor maritieme dienstverlening waarbij veiligheid, kwaliteit en continuïteit – ook tijdens verbouwing – zijn geborgd;

verzoekt de regering om binnen het project Nieuwe Sluis Terneuzen in overleg met de stakeholders te komen tot een veilige locatie voor maritieme dienstverlening, waarin kwaliteit en continuïteit van dienstverlening zijn geborgd, op een zodanige termijn dat het project geen vertraging oploopt,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Van Helvert en De Rouwe. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund. Zij krijgt nr. 20 (34 000 A).

U hebt nog vijf seconden over, mijnheer Van Helvert. Wilt u tot besluit nog iets zeggen?

De heer **Van Helvert** (CDA): Dank u.

De **voorzitter**: Er zijn geen interrupties. Ik geef het woord weer aan de heer Van Helvert, zodat hij weer voorzitter is.

Voorzitter: Van Helvert

De **voorzitter**: Ik geef het woord aan de heer Hoogland. Hij heeft nog 19,5 minuten. Hij was erg snel in eerste instantie.

De heer **Hoogland** (PvdA): Voorzitter. Dat zal in tweede termijn niet anders zijn, maakt u zich dus geen zorgen. Ik beperk me tot het indienen van twee moties, die ingaan op punten die uit de eerste termijn zijn overgebleven.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat investeringen in infrastructuur, ruimtelijke ontwikkeling en transport van alle tijden zijn;

overwegende dat infrastructuur langjarige investeringstermijnen vraagt;

overwegende dat er om de paar jaar een politieke discussie ontstaat omtrent de verlenging van het infrastructuurfonds, met als doel langjarige investeringszekerheid te bieden;

overwegende dat er een verkenning loopt naar de wijze waarop de verlenging van het infrastructuurfonds in de toekomst vorm kan krijgen;

verzoekt de regering om in deze verkenning verschillende opties uit te werken, waaronder ook een automatische jaarlijkse verlenging;

verzoekt de regering tevens om de Kamer hierover voor het zomerreces 2015 te informeren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Hoogland en Visser. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund. Zij krijgt nr. 21 (34 000 A).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de regio Eindhoven een belangrijke economische- en kennisregio is met mobiliteitsproblemen;

verzoekt de regering daarom, uit de gereserveerde middelen voor de Ruit Eindhoven zo spoedig mogelijk de A67 en de A58 te versterken;

verzoekt de regering, vervolgens te onderzoeken welke opgaven naar landelijke maatstaven aanvullend nog noodzakelijk zijn om de doorstroming naar voldoende niveau te brengen, en om in kaart te brengen welke maatregelen daarvoor in aanmerking zouden kunnen komen, inclusief niet-asfaltgerelateerde maatregelen, en om deze uit de resterende middelen te financieren,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 22 (34 000 A).

De heer **Madlener** (PVV): Hoe moet ik de laatste motie interpreteren? Ik hoor iets over de A67. Dat lijkt me allemaal prima, maar we hebben het nu over de aanleg van de Ruit Eindhoven. Moet ik de motie zo interpreteren dat de Ruit niet wordt aangelegd? Is dat de bedoeling?

De heer **Hoogland** (PvdA): Die vraag is een beetje vergelijkbaar met de vraag van de heer De Rouwe in de eerste termijn. Toen heb ik geprobeerd om een genuanceerde uitleg te geven. Hij vond mij toen vaag. Ik heb het toen wat duidelijker en korter gedaan. Toen was het hem volgens mij wel duidelijk. Die uitleg zal ik herhalen. In de motie wordt verzocht dat de gereserveerde middelen voor de Ruit, namelijk 271 miljoen, zo spoedig mogelijk in worden gezet voor de rijkswegen A67 en A58. Vervolgens moet landelijk, dus via de MIRT-systematiek, worden bekeken of er nog maatregelen nodig zijn in die regio. Als dat zo is, moeten die maatregelen genomen worden. Als het niet zo is, moet het geld ingezet worden waar het wel nodig is. Gaat de Ruit wat ons betreft nu door? Nee. Is het in de toekomst te allen tijde uitgesloten? Nee. Duidelijker dan dit kan ik het niet zeggen, maar ik zie de heer Madlener nog een beetje vragend kijken. Misschien heeft hij een vervolgvraag. Dat weet ik niet; dat is voor zijn rekening.

De heer **Madlener** (PVV): Ik ga hier nog even over nadenken, maar ik hoor graag de reactie van de Minister op deze motie, zodat ik weet hoe ik de motie precies moet begrijpen. Ik heb haar namelijk nog niet helemaal begrepen.

De **voorzitter**: Die zal de Minister in tweede instantie zeker geven. Ik geef het woord aan mevrouw Visser. De VVD-fractie heeft nog acht minuten in tweede termijn. Ik weet niet hoe zij dat wil verdelen. De woordvoerders houden er zelf rekening mee, begrijp ik.

Mevrouw **Visser** (VVD): Voorzitter. Ik zal het ook kort houden, zodat mevrouw De Boer de spreektijd eventueel nog kan invullen. Ik wil de Minister en haar ambtenaren danken voor de uitvoerige beantwoording, net als de mensen die hier de hele middag hebben gezeten en dit wisten vol te houden, want het was een lange zit. De Minister heeft duidelijk aangegeven wat haar insteek is bij de Ruit rondom Eindhoven. Ik ben dus benieuwd naar haar reactie op de motie op stuk nr. 22. Ik wil nog aandacht vragen voor de N33. Daarover dien ik een motie in, die net iets anders is dan die van het CDA. Daarom zijn het twee afzonderlijke moties.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de regio Groningen-Eemshaven/Delfzijl in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte is benoemd tot «stedelijke regio met een concentratie van topsectoren»;

overwegende dat voor deze succesvolle bedrijvenlocatie een goede bereikbaarheid van groot belang is en dat daarvoor een robuuste infrastructuur zeer gewenst is;

constaterende dat onlangs de verdubbeling van de N33 van Assen naar Zuidbroek is afgerond;

overwegende dat de bereikbaarheid van het Eemshavengebied aanzienlijk wordt verbeterd door ook het deel van de N33 van Zuidbroek naar Appingedam te verdubbelen;

overwegende dat de kosten van de verdubbeling van dit traject geraamd zijn op 109 miljoen euro en dat de provincie Groningen bereid is om tenminste 78 miljoen euro in de verdubbeling te investeren;

verzoekt de regering, met de provincie in overleg te treden, met het oogmerk om tot overeenstemming te komen over de nog ontbrekende financiering, en de Kamer voor het einde van het jaar over de uitkomsten te informeren,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 23 (34 000 A).

Mevrouw De Boer heeft nog ruim zes minuten.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Voorzitter. Ik begin met de herijking. We komen er volgend voorjaar op terug. Dan zijn er ook nog de kosten voor onderhoud en het commissierapport van de Algemene Rekenkamer. Ik heb begrepen dat de Minister gezegd heeft dat dit volgend najaar zal komen. Ik denk dat we die moeten meenemen in de totale afweging. Als de Staatssecretaris aan de lokale en regionale bestuursstafels gaat zitten, moet er natuurlijk wel een kader liggen dat in deze commissie besproken is. We moeten dus nog over de volgorde van gedachten wisselen. Maar dat kan ook op een later moment gebeuren met de Staatssecretaris. We moeten de klokken gelijk zetten: eerst de kaders bepalen in de commissie en daarmee naar de bestuurlijke regiotafels. Voor de VVD is het helder. Wij zullen koersen op het economische verdienmodel, op het goederenvervoer en op de veiligheid van overwegen. Het is terecht dat de Minister refereert aan het overleg dat er donderdag als het goed is over plaatsvindt. Dan zal ik verder ingaan op de overwegen.

Dan heb ik nog twee dingen die ik heb gemist, maar dat kan ook aan mij liggen, want het is een lange middag geweest. Dat is het punt van de helihaven in relatie tot het uitzenden van personeel naar Duitsland omdat men daar 500 ingenieurs tekortkomt, om 500 miljoen uit te geven aan vaarwegen en dergelijke. Ik miste dat even, net als het punt van de buisleidingen. Kan dat worden meegenomen?

Ik dien ook een motie in. We hebben het natuurlijk gehad over de binnenvaart. Wij maken ons zorgen over de sluisbediening en willen het een beetje kracht bij zetten. Ik denk dat de neuzen in dezelfde richting staan, maar dat willen we bekrachtigen met een motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat een brede bezuinigingsoperatie ook de bediening van sluizen heeft verminderd;

overwegende dat een optimale sluisbediening van groot belang is voor de doorstroming van de binnenvaart om de goederen tijdig op de plaats van bestemming te krijgen, en dat de bezuinigingen op de sluisbediening de binnenvaart veel geld kost;

overwegende dat er brede overeenstemming bestaat over het toekennen van een belangrijke rol voor de binnenvaart voor het vervoeren van goederen;

verzoekt de regering om via de samenwerking met andere overheden, en door middel van het bedienen van sluizen op afstand, de sluisbediening op het oude niveau te krijgen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter: Deze motie is voorgesteld door de leden De Boer en Jacobi. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund. Zij krijgt nr. 24 (34 000 A).

Mevrouw **De Boer** (VVD): Deze motie is dus mede ondertekend door mevrouw Jacobi, die de nieuwe woordvoerder is. Wij willen er ontzettend graag naar streven, wil ik nog even benadrukt hebben. Ik kom nog even terug op het antwoord over het VEZA. Ik had gevraagd of België zit te wachten op Nederland en andersom. Ik begrijp dat er op dit moment niet het grootste knelpunt ligt. Ik vind dit stukje spoor wel iets om in de toekomst in beeld te houden. Ik wil de Staatssecretaris verzoeken dat zij de monitoring van het goederenvervoer in haar evaluatie meeneemt. Er wordt in de komende jaren namelijk gemonitord in hoeverre het goederenvervoer gaat groeien. Ik denk dat het goed is als Zeeland hierin wordt meegenomen. Ik denk dat dit niet te veel is gevraagd. Dan wil ik nog iets zeggen over de milieuboot en het gegeven dat de faciliteit bij de Volkeraksluizen gesloten is. Kan dat ook worden meegenomen in de evaluatie van de afvalstoffenproblematiek? De Minister heeft al aangegeven dat zij wil vasthouden aan de evaluatie in 2016. Ik hoor geluiden uit de binnenvaart dat men er te weinig gebruik van maakt. Ik zie het vuil letterlijk drijven. Dat moeten we gewoon niet willen. Misschien kunnen we toch iets eerder evalueren? Ik denk dat we allemaal hetzelfde willen, namelijk een goede afvalstoffenafhaalmogelijkheid voor de binnenvaart. Het is een lastige sector, want men is daarin varende. We moeten toewerken naar een goede oplossing. De Minister heeft een deel van de oplossing geboden, maar ik denk dat de evaluatie zal uitwijzen dat er te weinig mensen gebruik van maken. Dat is mijn angst. Kortom, ik wil de evaluatie iets eerder hebben, en ik wil dat de Volkeraksluizen daarin worden meegenomen. Dat is mijn verzoek. Ik ben verder benieuwd naar de reactie van de Minister op de motie op stuk nr. 20 die door het CDA is ingediend. Ik wacht die reactie even af. Daar wil ik het bij laten.

De voorzitter: Dank u wel voor uw bijdrage. Dan geef ik graag het woord aan mevrouw Van Tongeren van GroenLinks. U hebt twee minuten voor uw betoog in tweede instantie.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Voorzitter. Ik heb twee korte moties en een vraag.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat in de huidige Gebiedsagenda voor Noord-Nederland geen rekening gehouden wordt met de steeds grotere risico's op

aardbevingen en de gevolgen hiervan voor huidige en toekomstige infrastructurele projecten in de regio;

verzoekt de regering, samen met de gebiedspartners te onderzoeken hoe de gevolgen van mogelijke aardbevingen voor bestaande en toekomstige infrastructuur kunnen worden betrokken bij een geüpdate Gebiedsagenda en de Kamer hierover te informeren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Van Tongeren, Van Veldhoven, Dik-Faber, Bashir en Bisschop. Zij krijgt nr. 25 (34 000 A).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat het College van Rijksadviseurs in de nota NL Fietsland laat zien dat de fiets van belang is bij de transitie naar duurzame mobiliteit;

overwegende dat in de huidige verkeersmodellen de totale effecten van het elektrisch fietsgebruik onvoldoende worden meegenomen;

verzoekt de regering, in de aanpassing van de dynamische verkeersmodellen de elektrische fiets als een serieuze oplossingsvariant op te nemen en zo te betrekken bij bereikbaarheidsopgaven en de Kamer hierover te informeren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Van Tongeren, Bashir, Ouwehand en Bisschop. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund. Zij krijgt nr. 26 (34 000 A).

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Mijn vraag gaat over het energieakkoord, afdeling vervoer. Daar staan twaalf acties in, dat klopt. Het betreft pilots, afspraken voor overleg en intenties. Ik herhaal dat de onderzoeksbureaus zeggen dat het met deze set afspraken niet gaat lukken om van 33,5 naar 25 megaton CO₂-uitstoot te komen. De Minister mag het wat mij betreft ook uitdrukken in petajoules energiebesparing. De Minister had het er net over dat zij het antwoord heeft in petajoules. Ik dank de Minister voor een aantal punten die nog verder worden opgepakt om te worden uitgezocht.

De **voorzitter**: De heer Bisschop van de SGP heeft ook twee minuten voor de tweede termijn.

De heer **Bisschop** (SGP): Voorzitter. Laat ik beginnen met de Minister te bedanken voor de over het algemeen adequate beantwoording en voor de wijze waarop zij het dossier van de Staatssecretaris er even bij nam. Op één punt vond ik de beantwoording niet toereikend. Dat betreft de vuilinzameling bij de binnenvaart. Ik heb gepleit voor het in ere herstellen van de servicekade Volkerak 1, omdat daar in de sector zelf zeer veel

waarde aan wordt gehecht. Ik krijg van de Minister het antwoord dat dit een beetje problematisch is, omdat de vloeistofkerende vloer regelmatig verzakt. Ik realiseer mij dat op een afstand van hemelsbreed nog geen 50 kilometer een technologisch hoogstandje ligt als de Oosterscheldekering. Dit inzamelpunt moet dan worden gesloten omdat de vloer nogal eens verzakt? Kom op, Minister, dat meent u niet echt. Ik zal u helpen met de volgende motie, zodat u daarmee aan de slag kunt.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat Rijkswaterstaat de afvalinzameling op de servicekade Volkerak 1 per 1 november jongsleden heeft beëindigd, waaronder tevens de inzameling van olie en vethoudende stoffen;

overwegende dat deze servicekade voor de scheepvaart de belangrijkste schakel in de afvalketen vormt en de alternatieve afgifte via milieuboten serieuze beperkingen kent;

verzoekt de regering, de servicekade Volkerak open te houden en deze voorziening tevens in goede staat te houden,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Bisschop en Bashir. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund. Zij krijgt nr. 27 (34 000 A).

De heer **Bisschop** (SGP): De zinsnede «en deze voorziening tevens in goede staat te houden» hebben wij er natuurlijk niet voor niets bij gezet.

De **voorzitter**: Het woord is aan de heer Bashir van de SP. Hij heeft nog drie minuten voor zijn tweede termijn.

De heer **Bashir** (SP): Voorzitter. Ik dank de Minister en haar ambtenaren voor de beantwoording van de gestelde vragen. Ik heb vier moties. In verband met de tijd begin ik die voor te lezen. De tekst van de moties spreekt voor zich.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de gemeenten Eindhoven, Helmond, Nuenen en Laarbeek geen voorstander zijn van de aanleg van de Ruit om Eindhoven op hun grondgebied;

constaterende dat de Tweede Kamer zich middels een motie al eerder heeft uitgesproken meer belang te hechten aan aanpassingen op de A67 dan aan de aanleg van de Ruit;

overwegende dat de gemeente Eindhoven graag andere oplossingen voor het mobiliteitsprobleem ziet, waaronder de verdere ontwikkeling van smart mobility en dat hier vanwege de Brainportfunctie voldoende kansen liggen voor de regio;

verzoekt de regering, af te zien van de financiering van de Ruit om Eindhoven en dit geld te besteden voor verbeteringen op de A67 en in overleg met de regio te onderzoeken of er kansen zijn voor smart mobility-oplossingen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter: Deze motie is voorgesteld door de leden Bashir, Van Tongeren, Ouwehand en Dik-Faber. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.
Zij krijgt nr. 28 (34 000 A).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

spreekt uit dat het onderhoud aan vaarwegen en kunstwerken voldoende moet zijn om de binnenvaart op een fatsoenlijke manier te faciliteren;

verzoekt de regering, in samenspraak met de binnenvaartsector na te gaan waar extra investeringen op korte termijn noodzakelijk en realiseerbaar zijn,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter: Deze motie is voorgesteld door de leden Bashir en Bisschop. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.
Zij krijgt nr. 29 (34 000 A).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat op verschillende plekken binnenvaartschippers met de autokraan aan wal moeten of in een gammel sloepje naar de kant moeten varen;

verzoekt de regering, in te zetten op voldoende en veilige afmeer- en afstapmogelijkheden voor de binnenvaart,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter: Deze motie is voorgesteld door de leden Bashir en Bisschop. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.
Zij krijgt nr. 30 (34 000 A).

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat per jaar 481 miljoen recreatieve wandelingen en 197 miljoen recreatieve fietstochten gemaakt worden;

overwegende dat meer dan een kwart van alle verplaatsingen plaatsvindt op de fiets en dat dit samen met wandelen zelfs bijna de helft beslaat;

van mening dat fietsers en wandelaars een volwaardige plaats verdienen in het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport;

verzoekt de regering, in te zetten op meer en betere wandel- en fietsvoorzieningen en daartoe in overleg met provincies, Fietzersbond, Fietsplatform, Wandelnet en terreinbeherende organisaties een ambitieuze agenda op te stellen die zowel het utilitaire fietsgebruik beslaat als de recreatieve wandel- en fietspaden;

verzoekt de regering tevens, in de begroting over 2016 een hoofdstuk actieve mobiliteit/langzaam verkeer toe te voegen aan het MIRT voor wandelaars en fietsers;

verzoekt de regering voorts, zich bij de invulling van dit hoofdstuk en bij bovengenoemd overleg te laten inspireren door de initiatiefnota «Een Stap Vooruit», het beleidsadvies «Fietsland», de Toekomstagenda Snelfietsroutes en «Meer ruimte voor de fiets» van de Fietzersbond;

verzoekt de regering ten slotte, structureel afdoende budget toe te wijzen aan dit hoofdstuk,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 31 (34 000 A).

Het woord is aan de heer Madlener van de PVV, die nog vier minuten heeft voor zijn betoog.

De heer **Madlener** (PVV): Voorzitter. Allereerst dank ik de Minister voor haar toezegging om creatief te bezien hoe wij de Nederlandse bouwvakker een betere positie kunnen geven bij het uitgeven van al die miljarden aan infrastructuurgeld. Ik heb daar hoge verwachtingen van. Begin volgend jaar krijgen wij een creatieve studie daarnaar, met maatregelen. Ik ben erg benieuwd wat daar uitkomt.

Dan kom ik op de vergelijking tussen de Blankenburgtunnel en de Oranjetunnel. De Blankenburgtunnel is gekozen als voorkeurstracé op basis van kosten en baten, maar nu dreigen de kosten hoger te worden als gevolg van nieuwe inpassingsmaatregelen. Zo gaat het zo vaak. Mijn oproep is: betrek dan ook de Oranjetunnel er weer bij, mochten de kosten veranderen.

Ik had een motie voorbereid over het programma Beter Benutten, maar die hoef ik niet in te dienen. Wij hebben namelijk een toezegging gekregen: midden volgend jaar komt er een onafhankelijk doelmatigheids-onderzoek. Ik ben benieuwd wat daar uit komt.

Ik vraag aandacht bij de Kamerleden en bij de Minister voor het ingediende amendement om de komende vijf jaar 200 miljoen te besteden aan provinciale wegen. Ook vraag ik een reactie van de Minister op dat prachtige ANWB-rapport over de veiligheid van de provinciale wegen. Dat hoeft niet nu, maar het heeft natuurlijk wel een relatie met het geld dat ik voor de provinciale wegen wil vrijmaken. Er zijn een heleboel knelpunten in het land die aanpak verdienen, zowel als het gaat om de veiligheid als om de doorstroming. Graag krijg ik hierop een reactie van de Minister. Ook vraag ik graag aandacht voor het amendement bij de stemmingen volgende week.

Wij hebben de Minister een paar keer horen zeggen dat de auto soms efficiënter aan het worden is dan het ov. Het wordt steeds beter om met de auto te gaan. Als je met z'n tweeën of met z'n drieën in de auto zit is het al beter dan de trein, als het gaat om uitstoot. Ik ben benieuwd of de Minister de Kamer schriftelijk kan laten weten hoe zij dit ziet, want ik deel met haar de mening dat het er steeds gunstiger uitziet voor de automobilist. Die wordt steeds efficiënter en daarom is het investeren in wegen ook zo goed.

Ik dien ook nog twee moties in. De eerste gaat over de A2.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de A2 tussen Weert en Eindhoven zeer filegevoelig is;

constaterende dat de A2 de aorta van de provincie Limburg is;

verzoekt de regering, het aantal rijbanen van de A2 tussen Weert en Eindhoven te verhogen van 2x2 naar 2x3,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Madlener en Wilders. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund. Zij krijgt nr. 32 (34 000).

De heer **Madlener** (PVV): Mijn laatste motie gaat over de Ruit Eindhoven. De PVV wil natuurlijk graag die Ruit Eindhoven vervolmaken, maar ook de A58 en de A67 verbreden.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de regio Eindhoven van nationaal belang is, zoals ook vastgelegd in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte;

verzoekt de regering, de verbreding van de A58 en de A67, inclusief de Ruit om Eindhoven, integraal en versneld aan te leggen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid Madlener. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.
Zij krijgt nr. 33 (34 000 A).

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Voorzitter. Ik loop een paar puntjes nog even kort langs, allereerst de verlenging van het MIRT. Het is destijds acht jaar verlengd en dan vind ik het niet logisch dat wij gaan proberen om vlak voor de verkiezing van een nieuw kabinet nog even snel de systematiek van de verlenging door te voeren. Mijn fractie zal dus kritisch blijven op dat punt.

Het is fijn dat de Minister aan de slag is gegaan met de motie om de zachte waarden in de MKBA beter kwantificeerbaar te maken. Wanneer horen wij daar meer van en wanneer is zo'n herziene systematiek er?

Volgens mij is de motie inmiddels een jaar oud.

Wij kijken uit naar het overzicht van het MIRT in het voorjaar. In het kader van de uitvoering van een andere motie van mij zou de Minister bezien hoe zij het financiële gat in het onderhoud met nog meer zekerheid kan dichten dan zij tot nu toe heeft gedaan. Ik vraag haar, ervoor te zorgen dat het onderhoud niet te krap wordt gepland. Als een uitloop van twee of drie dagen al maakt dat een provincie niet meer bereikbaar is, is er iets te optimistisch gepland. Ik ben blij dat die systematiek er is om het onderhoud af te stemmen, maar laten wij daarin iets meer ruimte nemen voor uitloop, want daar wil nog wel eens sprake van zijn bij infrastructuurprojecten.

Dan kom ik nu op de verdubbeling van het spoor op het traject Leiden–Utrecht. De Minister zegt dat er een aantal extra treinen komt. Mijn vraag is: is dat robuust of is het gebaseerd op het maximaal haalbare met de huidige infrastructuur? Omdat dit met het oog op de toekomstige groei van de stedelijke regio een belangrijke link is, dien ik de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat Leiden en Utrecht twee belangrijke spoorknooppunten zijn, maar de verbinding tussen deze twee steden door de enkelsporigheid niet robuust is;

spreekt uit dat het wenselijk is dat de verbinding tussen Leiden en Utrecht volledig dubbelsporig wordt;

verzoekt de regering, te onderzoeken welke mogelijkheden er zijn om de verbinding tussen Leiden en Utrecht dubbelsporig te maken,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid Van Veldhoven. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.
Zij krijgt nr. 34 (34 000 A).

Mevrouw **De Boer** (VVD): Dat klinkt goed, natuurlijk, maar hoe gaat u dat betalen?

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Dit is een project dat wij graag in de prioritering van projecten meegenomen zien worden. Het is wel belangrijk

om eerst te bezien wat de financiële omvang van het project is en wat de regio eventueel bereid is om bij te dragen. Daarom heb ik de motie vrij ruim geformuleerd. Laten wij eerst eens in kaart brengen wat de mogelijkheden zijn. Er is nog wat geld beschikbaar en daarnaast is dit in de prioritering een project waarvan wij zeggen dat wij het belangrijk vinden. Het is fijn dat met een verdubbeling van het aantal treinen en met een aantal extra stations al zaken kunnen worden gerealiseerd, maar voor de robuustheid op de langere termijn is dit echt nodig. Daarom vragen wij de Minister en de Staatssecretaris om dit te onderzoeken.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Ik hoor niet echt hoe dit betaald gaat worden. Het rapport van de Algemene Rekenkamer over voldoende onderhoud aan het spoor gaat over veiligheid. Als u moet kiezen tussen veiligheid op het spoor en het nieuwe stuk spoor, wat doet u dan?

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Er wordt een valse tegenstelling gecreëerd. Wij investeren nog steeds jaarlijks 6 miljard, zo heeft de Minister zojuist ook gezegd. De vraag is, waar wij dat aan besteden. Wat mijn fractie betreft besteden wij dat aan zaken die echt bijdragen aan robuustheid, gericht op de toekomstige ontwikkeling van Nederland. Nederland verstedelijkt steeds meer en in de steden komen er 1,5 miljoen mensen bij. Daarom lijkt dit mij bij uitstek een project dat van belang is. Wat de termijn waarop dit moet worden gerealiseerd betreft wil ik met de Minister bezien wat de mogelijkheden zijn. Ik vind echt dat wij dit project op de kaart moeten zetten en met elkaar moeten onderzoeken wat de kosten zijn en op welke termijn het geld kan worden besteed.

Ik ben heel blij dat de Minister zegt dat zij met innovatie aan de slag gaat en ook nu al heel veel doet. Laten wij dit goed inzichtelijk maken en inzichtelijk houden. Misschien kan zij bij het MIRT-overleg in het najaar een kleine oplegger maken met de vier projecten waarop zij het meest trots is, waar het gaat om innovatieve concepten. Dan weten niet alleen wij het, maar ook allerlei andere partijen die altijd met interesse bezien waar Nederland mee bezig is. Dan highlighten wij die mooie voorbeelden extra.

Wat Groningen betreft zou ik graag willen dat wij bij het uitwerken van de nieuwe ov-concepten breed kijken. Daarom dien ik de volgende motie in, ter ondersteuning van wat de Minister daarover al heeft gezegd.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat in krimpgebieden door de afnemende bevolking het openbaar vervoer onder druk staat, maar goed ov hier juist belangrijk is om voorzieningen bereikbaar te houden;

overwegende dat met nieuwe ov-concepten op het gebied van techniek, logistiek of dienstregeling het ov op het platteland ook in de toekomst kan worden gegarandeerd;

verzoekt de regering, met regionale overheden een ov-proeftuin op te zetten in een regio, zoals Noord-Groningen, waarbij zoveel mogelijk de denkkraft uit de samenleving wordt benut,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid Van Veldhoven. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund. Zij krijgt nr. 35 (34 000 A).

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Met name het laatste punt, dus de breedte van de pilot en het benutten van de denkracht uit de samenleving, zou ik heel interessant vinden. Het hoeft uiteraard niet per se Noord-Groningen te zijn, maar dat lijkt mij een interessant voorbeeld. Ik hoop dat alle andere regio's daarvan kunnen leren.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Als inwoner van de regio Groningen ben ik heel benieuwd wat ons te wachten staat. Het staat nu ook al met zo veel woorden in de gebiedsagenda, «Beter benutten» en zo, en ik heb het ook al in het nieuws voorbij zien komen. Mijn vraag is: wat bedoelt D66 hier toch mee? Men is er al mee bezig en er wordt al naar gekeken. Het blijft een beetje vaag op dit moment. Ik ben dus benieuwd wat ons boven het hoofd hangt, maar misschien kunt u dat even toelichten.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Het is natuurlijk altijd mooi als je de gelegenheid krijgt om buiten je spreektijd om nog wat toelichting te geven. Wij hebben de uitdaging gezien. De Minister heeft terecht gerefereerd aan Beter Benutten. Wij zouden het heel mooi vinden als wij gewoon eens even heel breed in de samenleving zouden bezien aan wat voor innovatieve concepten wij kunnen denken. Ik heb niet voor niets ook dienstregelingen genoemd. Juist op het platteland zou je ervoor kunnen zorgen dat er bij mensen meer kennis beschikbaar is over car-sharingachtige voorbeelden. Laten wij breed kijken. Daarom heb in de motie met name de denkracht van de samenleving en de breedte van de pilot willen benoemen. Misschien zegt de Minister wel dat zij deze punten graag meeneemt in datgene waarmee wij al aan de slag zijn. Dan zal ik motie intrekken, maar ik wil deze punten wel graag benadrukken.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Ik vind het natuurlijk geweldig sympathiek, maar als nuchtere Groningse moet ik nog steeds constateren dat ik niet weet waaraan ik moet denken. Wat hangt ons concreet aan projecten boven het hoofd? Ik hoor geen concrete projecten.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Ik was laatst in de regio en reed daar in een bus naar een schitterend dorpje. Ik was wel de enige in die bus. Toen vroeg ik mij echt af: hoe blijft deze bus door dit schitterende landschap naar deze prachtige dorpjes rijden? Niet natuurlijk. Wij zullen toch op een andere manier moeten nadenken over de vraag hoe wij die dorpen bereikbaar houden. Je kunt je afvragen of je dat met zo'n bus moet blijven doen of dat je moet zeggen: naast de buurtbus – die iedereen kent – kunnen wij ook aan andere dingen denken. Een van de dingen waar je aan zou kunnen denken, is dat mensen beter aan elkaar laten weten «wij gaan die kant op». Misschien kan er een zelfsturende auto worden ingezet om daar als pilot ervaring mee op te doen. Laten wij hier nu niet met elkaar bedenken wat de concrete projecten moeten zijn, maar laten wij gebruikmaken van de denkracht in de regio. Laten wij ook eens bezien of wij misschien op een heel andere manier met de contracten van mensen moeten omgaan. Laat het maar eens breed worden uitgezocht. Op een aantal plekken in Nederland hebben wij krimpregio's. Wij willen allemaal graag het openbaar vervoer in de lucht houden, maar dat zal niet meer gaan op de manier waarop wij dat tot nu toe steeds hebben georganiseerd. Daarom zeg ik: kijk nu breed en benut de denkracht breed. Ik ga u dus niet vertellen, mevrouw De Boer, welke projecten dat worden. Ik vind dat men dit in de regio met elkaar moet bepalen. De vraag is wel: steek het breed in, want de uitdaging is groot en de belangen zijn dat ook.

De **voorzitter**: U weet hoe het is om voorzitter te zijn. Als het gaat om concrete voorbeelden, is het wellicht goed dat u na de vergadering mevrouw Van Veldhoven naar voorbeelden vraagt.

De heer **Bashir** (SP): Ik heb nog een vraag over de motie die mevrouw Van Veldhoven samen met de heer Hoogland heeft ingediend over de Ruit om Eindhoven. Daarin staat dat geld uit de middelen voor de Ruit moet worden besteed aan de A67 en de A58. Er staat ook: verzoekt de regering, vervolgens te onderzoeken welke opgaven aanvullend nog noodzakelijk zijn om de doorstroming te bevorderen. Mijn vraag aan mevrouw Van Veldhoven is: wordt hiermee de Ruit zelf uitgesloten, of is er een mogelijkheid dat er in de toekomst alsnog naar de Ruit wordt gekeken?

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Anders dan een aantal fracties in deze Kamer, richt mijn fractie zich niet op het middel, maar op het doel. Het doel is, de mobiliteit in deze belangrijke regio naar een aanvaardbaar niveau te brengen. Daarom hebben wij ook gezegd «naar landelijke maatstaven». Je kunt natuurlijk altijd in elke regio de mobiliteit nog verder verbeteren, maar er komt ook een moment waarop je zegt: is dit nu nuttig in relatie tot de middelen die wij daaraan besteden? Daarom hebben wij gezegd: begin nu met de twee trajecten die in de motie staan en kijk daarna wat er verder nog nodig is. Trajecten die verder nog nodig zijn, mogen wat mij betreft worden gefinancierd uit de op dit moment voor de Ruit gereserveerde middelen. Maar misschien maken wij ze niet op en dan kan de rest van de middelen gewoon naar het Rijk terugstromen. Als het wel nodig is, zetten wij de middelen wel in. Daarbij gaan wij goed kijken naar wat er nodig is. Ik kan het niet helderder zeggen dan de heer Hoogland zojuist heeft gedaan. Zeggen wij dat de Ruit er komt? Nee. Zeggen wij dat de Ruit er nooit komt? Nee.

De heer **Bashir** (SP): Het is wel belangrijk om te weten wat mevrouw Van Veldhoven en de heer Hoogland met deze motie bedoelen, om te kunnen bepalen of wij voor of tegen stemmen. Die duidelijkheid heb ik nog niet. Ik wil dan ook graag van mevrouw Van Veldhoven weten of deze motie de Ruit om Eindhoven onmogelijk maakt. Als het antwoord «nee» is, denk ik dat er geen meerderheid is voor deze motie.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Dat vind ik interessant, want als u tegen deze motie stemt, maakt u de kans dat de Ruit er komt, groter. Dan hebben de partijen die de Ruit graag zouden willen doordrukken een meerderheid. Daar helpt u ze dan aan, dus ik weet niet of u uw eigen zaak daarmee veel goed doet. Ik vraag mij af waarom wij dogmatisch zouden zijn over het middel. Het gaat om het doel. Mijn fractie is zeer kritisch over de oost-westverbinding. Daar zit volgens mij het grootste probleem met de Ruit. Wij zeggen: kijk nu eerst wat je met die twee snelwegen kunt doen en kijk dan naar wat er naar landelijke maatstaven nodig is. Het is zoals de heer Hoogland het heeft gezegd. Komt die Ruit er per definitie? Nee. Komt die er per definitie nooit? Nee. Je kijkt naar wat nodig is en je meet dat af aan landelijke maatstaven. Tenzij de heer Bashir zegt: de mobiliteit in die regio kan mij helemaal niet schelen. Zo zit mijn fractie er niet in.

De **voorzitter**: Het woord is aan mevrouw Dik-Faber van de ChristenUnie. Zij heeft twee minuten voor haar betoog.

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie): Voorzitter. Ik wil de Minister graag steunen in haar ambitie om Nederlandse projecten in aanmerking te laten komen voor TEN-T-subsidies. Ik vraag haar, de Kamer hierover te

informerend. Ik ben blij met de mogelijk betere inpassing van de Blankenburgtunnel. Er is toch een sprankje hoop dat natuur in Midden-Delfland bewaard blijft. Ik ben ook blij met de toezegging dat de Minister in overleg wil met de regio over de N33.

Er is een vraag van mij opengebleven over het doortrekken van de spoorverbinding Groningen–Veendam naar Stadskanaal. Wanneer kunnen wij een toezegging daarover tegemoet zien?

Ik heb twee moties.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de veiligheidssituatie op de rijksweg A58 in Zeeland te wensen overlaat;

verzoekt de regering, in overleg met Rijkswaterstaat met een plan te komen om de verkeersveiligheid op de A58 in Zeeland aan te pakken, door in ieder geval de belijningen en het incidentmanagement te verbeteren,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 36 (34 000 A).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat station Schiedam Kethel wordt uitgesteld tot na 2028, terwijl de eerste huizen al in 1990 zijn gebouwd met de belofte dat er een station zou komen;

overwegende dat dit station meer reizigers zal trekken dan een aantal andere stations op het hoofdrailnet in de Randstad;

overwegende dat de toekomstige stationslocatie reeds jaren voorzien is van een tramviaduct, maar de regio de tram pas zal laten rijden als ook het station open gaat;

verzoekt de regering, realisatie van station Schiedam Kethel op te nemen in de verdere uitwerking van PHS en het station uiterlijk in 2020 te openen,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 37 (34 000 A).

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie): Ik bedank uiteraard de Minister voor alle antwoorden in eerste termijn.

De **voorzitter**: Dan geef ik in de tweede termijn van de kant van de Kamer tot slot het woord aan mevrouw Ouwehand van de Partij voor de Dieren. U hebt ook twee minuten voor uw tweede termijn.

Mevrouw **Ouwehand** (PvdD): Voorzitter. De Minister zei iets heel gek. Zij zei eigenlijk dat de luchtkwaliteit in de rest van Nederland zo slecht is, dat de mensen in Groningen niet moeilijk moeten doen als het daar ook wat slechter wordt, want ze kunnen daar wel wat hebben. Het gekke is: de Staatssecretaris erkent dat de huidige normen voor luchtkwaliteit onvoldoende zijn, maar zij wil die aanscherpen in Europees verband. Het kabinet staat samen met de stad en de provincie Groningen op het punt om een situatie te creëren waarvan wij nu juist proberen om de normen te verbeteren en aan te scherpen. De Partij voor de Dieren zegt dus: doe dat nu niet, want je neemt onverantwoorde risico's met de gezondheid van kinderen. Ik had er al een motie over ingediend. Die zal ik aanpassen en in stemming brengen.

Behalve de gezondheidsrisico's is er helaas nog meer mis met de Ring Zuid. Daarom dien ik de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de doelstellingen voor de aanpak van de Ring Zuid rond Groningen in de huidige plannen niet worden gehaald;

constaterende dat met een investering van 600–700 miljoen euro onder meer de luchtkwaliteit zal verslechteren ten opzichte van het handhaven van de bestaande situatie, de verkeersveiligheid zal verslechteren, belangrijke fietsroutes zullen verdwijnen of gevaarlijker zullen worden en files zich van het hoofdwegennet zullen verplaatsen naar het onderliggende wegennet;

verzoekt de regering, alternatieve plannen voor de aanpak van de Ring Zuid in Groningen uit te werken die wel voldoen aan de doelstellingen van doorstroming, bereikbaarheid, leefbaarheid, ruimtelijke kwaliteit en veiligheid,

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. 38 (34 000 A).

Mevrouw **De Boer** (VVD): Wat zou het alternatief zijn? Er is al eens onderzocht dat het onder Groningen langs zou kunnen, over het Paterswoldse meer en dergelijke, dus door natuurgebieden. Zou dat de voorkeur hebben van de Partij voor de Dieren?

Mevrouw **Ouwehand** (PvdD): Het is knap dat mevrouw De Boer dit weet, want voor zover mijn informatie juist is, is het hele traject daar met terugwerkende kracht onder de Crisis- en herstelwet gebracht en is er maar één alternatief uitgewerkt. Mij lijkt dat onvoldoende, zeker als je nu

moet constateren dat met die ene variant die er ligt de doelstellingen niet gehaald gaan worden. Belangrijke fietsroutes zullen verdwijnen en het zal daar gevaarlijker worden. Er zijn nog meer nadelen op te noemen. Het lijkt mij verstandig om te bezien of er ook andere plannen zijn, waarmee de doelstellingen die wij delen, misschien wel kunnen worden gehaald.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Het alternatief is onder Groningen langs, door een natuurgebied heen. De alternatieven zijn onderzocht. Heeft dat dan de voorkeur? Dat kan, dat mag. Er zijn voor- en tegenstanders van bepaalde alternatieven.

Ik heb nog een tweede vraag. Met de zuidelijke ringweg wordt de doorstroming bevorderd. Dat houdt in dat verkeer niet langer stilstaat. Dat bevordert ook de gezonde luchtkwaliteit. Ik snap de opstelling niet zo heel goed.

Mevrouw **Ouwehand** (PvdD): De alternatieven zijn niet onderzocht. De Partij voor de Dieren is nooit voorstander van snelwegen door natuurgebieden. Als dat voorstel er uitgewerkt ligt, zullen wij daar niet voor klappen. Mevrouw De Boer zegt wel dat het plan dat er nu ligt de doorstroming verbetert, maar dat geldt hooguit voor het hoofdwegennet. Maar er verdwijnen op- en afritten, waardoor er veel meer verkeer door wijken gaat waar het nu nog rustig en veilig fietsen is voor kinderen, omdat mensen op een andere manier op de Ring Zuid terecht moeten komen. Alleen dat al vind ik een zeer gevaarlijke ontwikkeling. De Partij voor de Dieren zegt dus: als dit je doelstellingen zijn, kijk dan welke alternatieven daaraan zouden kunnen voldoen. Die zijn nog niet goed uitgewerkt en daarover gaat mijn vraag aan het kabinet. Ik heb nog één motie. De Minister heeft ons geïnformeerd over haar voornemen om tracébesluiten te gaan tekenen. Voor Utrecht en de Blankenburgtunnel doet zij dat later, maar voor de Rijnlandroute wil zij dat dit jaar al doen. Wij vinden dat niet zo'n goed idee.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

verzoekt de regering, het tracébesluit voor het project Rijnlandroute niet te tekenen,

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. 39 (34 000 A).

Ik dank de leden voor hun inbreng in tweede termijn. De Minister heeft aangegeven dat zij meteen door kan gaan met de beantwoording. Dat vind ik ook een compliment waard.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Voorzitter. Ik loop de vragen van de Kamerleden langs die er nog liggen. Daarna behandel ik de moties die zijn ingediend. Ik moet wel zeggen dat ik veel moties tegenkom over zaken die ik eigenlijk al lang heb toegezegd in het debat. Ik zal daarover waarschijnlijk zeggen dat ik het oordeel aan de Kamer overlaat, maar af en toe zal ik ook het woord «overbodig» laten vallen. Dat heeft misschien nog enige opvoedkundige waarde.

De motie-De Rouwe/Van Helvert op stuk nr. 16 betreft het verzoek tot verbreding van de N59. Ik ontraad de aanneming van deze motie. Er wordt gewerkt aan de verkeersveiligheid van de weg, maar een verbreding is niet aan de orde en ook niet noodzakelijk om de verkeersveiligheid te realiseren.

De motie-Van Helvert/De Rouwe op stuk nr. 17 gaat over de achterlandcorridor A2. In die motie wordt gevraagd om te verkennen of het traject van Leenderheide tot Vonderen aangepakt moet worden, omdat verbreding op termijn wellicht noodzakelijk kan zijn. Ik zie deze motie als ondersteuning van beleid en roep hier voor het eerst «overbodig», omdat ik zojuist in het debat heb toegezegd dat ik dit zal meenemen in het MIRT-onderzoek A2 kennisas. Het is aan de Kamer om te beoordelen of zij deze motie alsnog wil indienen en/of zelfs ondersteunen.

De motie-Helvert/De Rouwe op stuk nr. 18 gaat over Beter Benutten en de binnenvaart. Ik ontraad de aanneming van deze motie. De reden is dat binnen het programma Beter Benutten de binnenvaart al onderdeel uitmaakt van de mogelijke oplossingen. Dit is speciaal aan de orde, juist omdat wij het belangrijk vinden dat ook de overslag in die modaliteit plaatsvindt. Ik zie geen reden om binnen Beter Benutten een apart deelprogramma op te zetten voor de binnenvaart. Ik vind juist dat je het in multimodaal opzicht moet bekijken.

Ik ontraad ook de motie-Van Helvert/De Rouwe op stuk nr. 19, over de verdubbeling van de N33. De reden is de volgende. Als mij wordt gevraagd om met de regio in gesprek te gaan, is dat één ding. In de motie staat echter: verzoekt de regering, een werkwijze te zoeken waarbij de financiering/btw geen belemmering is voor de start van dit project. Ik kan daar niet aan beginnen. Btw moet gewoon worden betaald; dat is een wettelijke verplichting. Ik neem aan dat het ook niet de bedoeling van de heren De Rouwe en Van Helvert is om mij tot buitenwettelijke activiteiten aan te sporen. Waarschijnlijk willen zij gewoon dat ik aan tafel ga zitten met de provincie. Dat zal ik in ieder geval doen, maar de motie zoals die is geformuleerd kan ik niet steunen en zal ik dus ontraden.

In de motie-Van Helvert/De Rouwe op stuk nr. 20 over de sluis bij Terneuzen wordt de regering verzocht, in overleg met stakeholders te komen tot een veilige locatie voor maritieme dienstverlening, waarbij kwaliteit en continuïteit van de dienstverlening zijn geborgd, op een zodanige termijn dat het project geen vertraging oploopt. Ik zie deze motie als ondersteuning van beleid. Ik heb aangegeven dat in de drie MER-varianten de inpassing van de maritieme dienstverlening binnen het sluizencomplex is meegenomen. Er zal minder ruimte zijn door de grotere afmetingen. In nauw overleg met het betrokken bedrijfsleven wordt naar plaatsing gekeken; deels binnen het complex en deels erbuiten. Er zal overleg met stakeholders plaatsvinden. De motie is dus ondersteuning van beleid, maar – ik kom toch weer even met het bestraffende vingertje – ook overbodig, want reeds toegezegd.

De motie-Hoogland/Visser op stuk nr. 21 gaat over de verlenging van het Infrastructuurfonds. De regering wordt verzocht, een verkenning naar de verlenging van het Delta- en Infrastructuurfonds uit te werken en de Kamer hierover voor het zomerreces van 2015 te informeren. Ik heb aangegeven dat ik met de Minister van Financiën de verschillende opties ga uitwerken. Nieuw hierin is de automatische verlenging van jaar op jaar. Ik wil de opties in ieder geval toetsen aan twee zaken: langjarige zekerheid voor investeringsruimte, bovenop de vaste uitgaven voor beheer en onderhoud en DBFM-contracten, en de gewenste flexibiliteit om bij toekomstige opgaven en knelpunten te kunnen aansluiten. Het heeft mijn voorkeur om niet voor het zomerreces, maar bij de behandeling van de begroting voor 2016 hierover te spreken, zoals ik in het wetgevingsoverleg Water reeds heb toegezegd. Ik zie de motie als ondersteuning van beleid, omdat ik het al eerder zo heb aangegeven. Er zit één vernieuwing in met betrekking tot de jaarlijkse indexatie.

De heer **Hoogland** (PvdA): Misschien is het overbodig – ik weet niet of het gepast is om het nu te zeggen – maar wij kunnen ook leven met een behandeling bij de begroting van 2016. Daar gaat het uiteindelijk toch om.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Graag.

De **voorzitter**: Is de motie dan bij dezen ingetrokken?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: De motie wordt aangehouden tot 2016. Toch?

De **voorzitter**: Aangehouden of ingetrokken?

De heer **Hoogland** (PvdA): Ik bedoelde alleen dat wij met de interpretatie inhoudelijk akkoord kunnen gaan, maar de motie blijft wat ons betreft gewoon staan.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Nu de heer Hoogland en mevrouw Visser akkoord gaan met een interpretatie zoals de Minister al heeft toegezegd in het WGO Water, vraag ik mij af of de Minister dan niet tot het oordeel «overbodig» komt.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Daar zat ik ook over te twifelen.

De **voorzitter**: Ik was op zoek naar een vraag van mevrouw Van Veldhoven, maar die heb ik niet gehoord.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Ik hoorde zojuist dat de heer Hoogland akkoord gaat met een datum die de Minister al heeft toegezegd in het WGO Water. Ik weet niet of de Kamer altijd met één mond spreekt, zoals het kabinet doet, maar er is dus al een toezegging gedaan, waarbij deze leden zich nu aansluiten. Is de motie dan niet overbodig?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Daar zat ik ook over te twifelen, want tegenover de coalitie zal ik precies dezelfde woorden hanteren als tegenover de oppositie, als het gaat om het opvoedende effect. Nieuw hierin is de jaarlijkse automatische verlenging. Die is niet aan de orde geweest in de eerdere discussie in de Kamer. Daarom noemde ik dit nog even expliciet. Ik zat al te twifelen over het woord overbodig, maar er is dus wel sprake van een nieuw aspect.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Ik dacht dat ik u zelf in dit debat al hoorde zeggen dat de jaarlijkse automatische verlenging een van de opties is waarvan u bereid bent om die mee te nemen. Ik vroeg mij af wat dan het overblijvende nieuwe aspect is.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Als je dan heel precies wilt zijn: ja, dat klopt dan ook. Ik heb daarop gereageerd. Ik heb mijn twijfels uitgesproken over de vraag waar je dan allemaal aan moet denken, maar ja...

De heer **Hoogland** (PvdA): De overweging om de motie niet in te trekken, was in eerste instantie omdat Minister van Veldhoven aangaf dat deze regering uitgeregeerd zou zijn. Daarom dacht ik: dan moeten wij dat toch nog even markeren. Maar nu zij aangeeft dat zij ook met de interpretatie kan leven, trekken wij de motie in en beschouwen wij de toezegging als staand.

De **voorzitter**: Aangezien de motie-Hoogland/Visser (34 000 A, nr. 21) is ingetrokken, maakt zij geen onderwerp van beraadslaging meer uit.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik zal mij aan mijn toezeggingen houden, want daar moet de Kamer natuurlijk op kunnen vertrouwen.

Ik kom op de motie op stuk nr. 22 van de heer Hoogland en mevrouw Van Veldhoven over mobiliteitsmaatregelen voor de regio Eindhoven. Zij verzoeken mij, uit de gereserveerde middelen voor de Ruit zo spoedig mogelijk de A67 en de A58 te versterken en vervolgens te onderzoeken welke opgaven naar landelijke maatstaven aanvullend nog noodzakelijk zijn om de doorstroming naar voldoende niveau te brengen. Ik ontraad deze motie, want ik wil de Ruit uitvoeren en daar prioriteit aan geven. Ik ben daar helder genoeg in geweest. Af en toe is mij gevraagd of ik daar helder genoeg over was. Ik geef het nog eens aan: ik ontraad deze motie, omdat ik prioriteit wil geven aan de uitvoering van de Ruit. Mocht de motie toch worden aangenomen, dan zal ik met de regio overleggen over de investeringen in de A67 en de N279, de noord-zuidverbinding. Dat zal ik waarschijnlijk direct met Rijkswaterstaat doen, want dan kom je tot een heel ander type project. Ik wil de middelen niet op voorhand inzetten voor de A58, omdat ik denk dat daarmee het innovatieve deel zal wegvallen. Dat is echt een oprechte zorg van mij. Maar goed, die zorg vervalt als de motie niet wordt aangenomen, zoals ik hoop. Anders vraag ik de indieners om daar nog even bij stil te staan.

Mevrouw **Visser** (VVD): Het is niet gebruikelijk om als niet-indiener te spreken over zo'n motie, maar ik hoor de Minister duidelijk zeggen dat zij het eerste verzoek van de motie zal uitvoeren als de motie mocht worden aangenomen. Maar als de motie wordt aangenomen, houdt de bestuurs-overeenkomst toch op te bestaan? Dan moet toch aan de Kamer gevraagd worden op welke wijze zij eventueel bereid is om een nieuwe bestuurs-overeenkomst aan te gaan?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Er zijn al aardig wat tekstexegesese gedaan op deze motie. Ik ontraad aanneming van de motie ten stelligste. Als zij toch wordt aangenomen, kan van rijkswege begonnen worden met de A67 en de N279, de noord-zuidverbinding. De oost-westverbinding ligt het gevoeligst. Zij is nu niet aan de orde, maar er staat niet dat zij nooit aan de orde is. De regering wordt verzocht om te onderzoeken welke opgaven naar landelijke maatstaven aanvullend noodzakelijk zijn. Dat kan in de regio zijn, dat kan ook buiten de regio zijn. Het betekent niet dat de regio zelf activiteiten kan gaan ondernemen om die oost-westverbinding aan te leggen. Het geeft slechts aan tot welk deel van het tracé het Rijk zich moet beperken.

Het betekent inderdaad een nieuwe bestuursovereenkomst. Of ik zo'n nieuwe overeenkomst vervolgens weer aan de Kamer moet voorleggen, weet ik niet. Ik moet in ieder geval elk investeringsbesluit aan de Kamer voorleggen. Dat zal ik te zijner tijd ook doen.

Mevrouw **Visser** (VVD): Misschien kan de Minister laten weten wat de procedure dan zou kunnen zijn. Zij geeft zelf aan dat zij het niet zeker weet.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik moet natuurlijk gewoon op gezette momenten mijn investeringsbeslissingen aan de Kamer voorleggen. Ik ga ervan uit dat dit helemaal niet noodzakelijk is, omdat de Kamer goed voor de Ruit zal stemmen. Mocht zij dat niet doen, dan zal ik zo snel mogelijk in kaart brengen wat wij aan het rijkswegendeel kunnen gaan doen. Dat zal ik dan met de Kamer delen. Ik gaf al aan dat dit wel enige tijd vergt in verband met het inhoudelijke onderzoek.

Dan kom ik bij de motie-Visser/Hoogland (stuk nr. 23), waarin mij wordt gevraagd om met Groningen in gesprek te gaan over het gat tussen de 109 miljoen en de 78 miljoen, om tot overeenstemming te komen over de nog ontbrekende financiering en om de Kamer voor het einde van het jaar over de uitkomsten te informeren. Ik laat het oordeel over de motie aan de Kamer. Volgens mij heb ik gezegd wat ik moest zeggen, namelijk dat het project geen prioriteit had. Ik ben bereid om bijvoorbeeld vanuit beheer en onderhoud nog eens te bekijken wat wij kunnen gaan doen. Ik kan niets doen aan de btw en ik ga geen weg overhevelen. De provincie moet hierin echt zelf nog een stap zetten. Het klinkt heel sympathiek om budget te krijgen voor een rijksweg, maar als je hem zelf helemaal niet gepland had, is het een beetje als in de uitverkoop: je koopt een jurk die je niet nodig hebt omdat hij in de aanbieding is. Ik ga proberen om er samen met de provincie uit te komen. Daarna kom ik zo snel mogelijk bij de Kamer terug, maar ik ben wel terughoudend met het doen van grote uitgaves.

Nogmaals, ik laat het oordeel aan de Kamer.

Mevrouw Visser heeft naar de helihaven gevraagd. Het ministerie is in overleg met de gemeente Eemshaven, de provincie Groningen en Groningen Seaports over de ontheffing van het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro).

Mevrouw De Boer vroeg of wij het afvalconvenant met de binnenvaart eerder kunnen evalueren. Ik heb inmiddels 300 amendementen binnen. Ik heb toegezegd dat wij het onderwerp echt goed gaan monitoren, omdat de binnenvaartondernemers hier ook aan moeten wennen. Ook als je nu al begint, heb je twee jaar nodig. Ik wil die periode echt aanhouden. Medio 2016 heb ik eerder als datum genoemd. Volgens mij is dat niet extreem lang.

Dan het punt van het sturen van ingenieurs naar Duitsland voor het onderhoud van binnenwateren. Binnen mijn ministerie is er geen ruimte om hieraan bij te dragen, maar mochten er daadwerkelijk vacatures zijn, dan kunnen die worden geplaatst op www.werkenbijdeoverheid.nl.

Kan de commissie worden meegenomen bij het afwegingskader voor de herijking? Ja, de commissie zal in het voorjaar worden geïnformeerd op basis van de Landelijke OV en Spoortafels, die in februari plaatsvinden.

Kan de regio bij de monitoring VeZA worden betrokken? Zodra er nieuwe prognoses worden opgesteld, zal ik deze uiteraard delen met de regio.

Dan kom ik bij de motie op stuk nr. 24, van de leden De Boer en Jacobi over de brede bezuinigingsoperatie en de bediening van sluizen. Mij wordt daarin verzocht om via de samenwerking met andere overheden en door middel van het bedienen van sluizen op afstand, de sluisbediening op het oude niveau te krijgen. Ik zie deze motie als ondersteuning van het beleid. In de commissie heb ik al gezegd hoe vaak wij samenwerken met andere overheden. Tegen mevrouw Van Veldhoven zeg ik dat ik hier ook het woord «overbodig» bij had willen plaatsen, maar de versobering van de sluisbediening is gewoon nodig om die bezuiniging te kunnen halen. In het vergezicht op de bedieningsregimes bekijk ik samen met andere overheden of wij tot een optimaal bedieningsniveau kunnen komen. Er wordt gesproken van «sluisbediening op het oude niveau», maar ik neem aan dat niet bedoeld wordt dat alles moet blijven zoals het is. Het moet optimaal worden. Ik werk er hard aan en ik vind de motie overbodig. In de motie op stuk nr. 25 vraagt mevrouw Van Tongeren mij om met de gebiedspartners te onderzoeken hoe de gevolgen van mogelijke aardbevingen voor bestaande en toekomstige infrastructuur kunnen worden betrokken bij een geactualiseerde gebiedsagenda. Ik ontraad de motie, omdat ik net heb toegezegd om aan de uitgangspunten aandacht te besteden in een brief aan de Kamer. De agenda's worden ieder jaar geüpdatet. Als het nodig is, komt het volgend jaar vanzelf terug.

Dan de motie op stuk nr. 26 van mevrouw Van Tongeren, de heer Bashir, mevrouw Ouwehand en de heer Bisschop, over dynamische verkeersmodellen en de rol van de elektrische fiets. Ik vind dit een sympathieke motie.

Met name de elektrische fiets kan effect hebben op het mobiliteitsgedrag, omdat daarmee makkelijker grote woon-werkafstanden kunnen worden overbrugd. Het verwerken van modellen is echter technisch heel ingewikkeld. Ik vraag de leden dan ook om de motie aan te houden. Ondertussen zal ik ze bij brief informeren over de mogelijkheden om dit mee te nemen in de technische modellen. Ik wil het dus eerst even technisch uitzoeken.

De **voorzitter**: Mevrouw Van Tongeren heeft zich afgemeld voor het laatste deel van deze vergadering.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Als de motie niet wordt aangehouden, moet ik haar ontraden. Ik wil eerst weten of het technisch kan, voordat zo'n motie wordt aangenomen.

Ik kom op de motie op stuk nr. 27, van de heren Bisschop en Bashir. Zij willen de servicekade Volkerak openhouden en in goede staat houden. Ik ontraad deze motie. Ondanks het feit dat wij inderdaad grote technologische werken in de nabijheid realiseren, is dit gewoon heel praktisch. Ik heb verschillende redenen om dit servicestation te sluiten. De vergunning loopt af, de kosten van het herstel van de kade om aan de milieueisen te voldoen bedragen 1,5 miljoen en ik bied de schippers een alternatief met een milieuboot, die volgens mij een gelijkwaardig alternatief is. De budgetten in de binnenvaart zijn krap. Ik besteed het geld liever aan een aantal andere zaken, die ook in de moties aan de orde zijn gesteld. Ik kom op de motie op stuk nr. 28, van de leden Bashir, Van Tongeren, Ouwehand en Dik-Faber. Daarin wordt de regering verzocht om af te zien van de financiering van de Ruit om Eindhoven en dit geld te besteden aan verbeteringen op de A67. In overleg met de regio moet ik onderzoeken of er kansen zijn voor smart mobility. Het zal de leden niet verbazen dat ik deze motie ontraad. De Ruit is de beste oplossing voor deze regio. Aanvullend daarop treffen wij ook Beter Benuttenmaatregelen, maar dat staat hier los van.

Namens de PVV is gevraagd wat wij doen om de kosten voor de Blankenburgverbinding te beheersen. Zoals bij ieder project gebeurt, wordt ook hier gewerkt met een taakstellend budget. Daarop wordt voortdurend gestuurd. De discussie over de inpassing mag niet leiden tot extra vertraging of extra kosten. De heer Madlener zei dat de PVV ooit voorstander was van de Oranjetunnel, maar dat zijn partij uiteindelijk heeft ingestemd met de Blankenburgtunnel in verband met de betere werking en de gunstiger kosten. Er is inmiddels een principebesluit genomen. Als je dat naast je neerlegt en teruggaat naar de oude Oranjetunnel, dan kom je natuurlijk in een enorme vertraging te zitten.

Ik kom op de motie op stuk nr. 29 van de heren Bashir en Bisschop. In deze motie wordt de regering verzocht om in samenspraak met de binnenvaartsector na te gaan waar extra investeringen op korte termijn noodzakelijk en realiseerbaar zijn. Ik vind het een heel open motie, die ik desalniettemin ontraad. Ik heb geen signalen vanuit de sector ontvangen dat er naast de projecten die in ontwikkeling zijn, zoals verschillende sluizen, ligplaatsen en kades, behoefte is aan nieuwe infrastructuur voor de binnenvaart. Natuurlijk zijn er altijd ambities en wensen, maar dan moet er ook een zak met geld bij en moet het een amendement worden. In de motie op stuk nr. 30 vragen de heren Bashir en Bisschop mij om in te zetten op voldoende en veilige afmeer- en afstapmogelijkheden voor de binnenvaart. Dat is er ook weer zo een. Ik zie de motie als ondersteuning van mijn beleid. Ik blijf zorgen voor voldoende voorzieningen, al is het soms minder dan het huidige walvoorzieningsniveau. De afloopvoorzieningen zijn beschikbaar en ik voer met de sector overleg over de locaties. Ik vind de motie dus eigenlijk overbodig. Als de leden bedoelen te zeggen dat er nooit een voorziening mag verdwijnen, dan ontraad ik de motie, want dat is natuurlijk niet het beleid dat wij voeren. Wij zullen op een

aantal plekken tot minder voorzieningen komen, maar het zullen er voor de sector in onze ogen in ieder geval voldoende zijn.

De heer **Bashir** (SP): Ik dank de Minister dat zij deze motie als ondersteuning van beleid ziet. Ik begrijp de kwalificatie «overbodig» echter niet. Ik kan foto's aan de Minister overhandigen waarop je kunt zien dat binnenvaartschippers gewoon niet meer van hun schip af kunnen. Hoezo overbodig?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik heb hier in de commissie gezegd dat ik zorg voor voldoende afloopvoorzieningen. Op sommige plekken is dat niet het geval, omdat het daar niet efficiënt en niet effectief is. Wij moesten bezuinigen op allerlei mogelijkheden binnen het Rijkswaterstaatbudget en binnen de beleidsbudgetten, en dit was er eentje die ik indertijd met de Kamer heb besproken. Ik heb toen ook gezegd dat ik met de sector zou bekijken waar dit het beste kon. De sector zegt zelf ook dat afloopvoorzieningen op bepaalde locaties niet noodzakelijk zijn, omdat er nauwelijks gebruik van gemaakt wordt. Er zijn plekken waar je meer moeite moet doen, er zijn plekken waar die afloopvoorzieningen gehandhaafd worden. Ik denk dat er voldoende veilige afmeer- en afstapmogelijkheden voor de binnenvaart zijn, maar dat betekent dus niet op elke plek. Ik noem de motie overbodig, omdat ik dit al in het debat heb gezegd. Als het de intentie van de motie is om overal afloopvoorzieningen te creëren, dan ontraad ik haar.

Ik kom op de motie op stuk nr. 31, van de leden Bashir, Hoogland en De Rouwe over fietsvoorzieningen op recreatief niveau. Het was mijn bedoeling om een brief naar de Kamer te sturen met mijn reactie op het advies van de drie partijen, maar daarvoor moet eerst afstemming met de andere ministeries plaatsvinden. In die brief ga ik uitgebreid in op wat wij al doen, wat wij niet doen, wat ik wel en niet een rijkszaak vind. Ik geef nu een eerste reactie. Ik zou graag willen dat de motie wordt aangehouden tot het debat dat wij in januari gaan voeren over het fietsbeleid. Dan is mijn reactie namelijk bekend. Op dit moment moet ik de motie ontraden, omdat je fietsen niet als een aparte modaliteit moet bekijken. Bij alle rijksinfra moet het onderdeel zijn van de verkenningen en planstudies. Het loopt overal doorheen. Daarnaast zijn er steeds meer specifieke programma's, bijvoorbeeld rond fietsparkeren. Voor snelfietsroutes ligt de verantwoordelijkheid primair bij de decentrale overheden. Het is nu even heel kort door de bocht, omdat wij er in het debat niet op ingegaan zijn.

De **voorzitter**: Is de indiener bereid om de motie aan te houden?

De heer **Bashir** (SP): Ik ben niet de enige indiener, dus ik wil even overleggen met de mede-indieners.

De **voorzitter**: Als maar voor de stemmingen van donderdag helder is of de motie al of niet aangehouden wordt.

De heer **Madlener** (PVV): Het is natuurlijk een heel sympathieke motie, maar de dekking is wel een probleem voor mij. Waar moet dat budget vandaan komen?

De heer **Hoogland** (PvdA): Misschien moet ik mij toch even wagen aan het beantwoorden van die vraag, maar wel onder het voorbehoud dat de motie nog kan worden ingetrokken, wat ik mij overigens goed kan voorstellen. In het tweede verzoek wordt de regering gevraagd om in de begroting voor 2016 een hoofdstuk «Actieve mobiliteit/langzaam verkeer» toe te voegen aan het MIRT. Er zijn natuurlijk nu al gelden die daaraan besteed worden. Ik kan het mij voorstellen dat die worden gebundeld. Ik denk bijvoorbeeld aan fietsvoorzieningen rondom stations. Wij vragen de

regering om hier invulling aan te geven. «Afdoende budget» is natuurlijk een multi-interpretabele zinsnede. Wij wachten af waar het kabinet mee komt. Als het kabinet met een voorstel komt voor nul euro, dan kunnen wij hier discussiëren over de vraag of wij dat een afdoende budget vinden. De regering krijgt de vrijheid om met voorstellen te komen.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Dank aan de heer Madlener voor zijn aanvullende opmerking. Er staat inderdaad iets over het budget in de motie. Als het meer moet zijn, dan moet dat inderdaad per amendement. Ik ben blij als de motie wordt aangehouden, want ik ga er liever op een ander moment inhoudelijk op in.

De heer **Bashir** (SP): Wij houden de motie aan.

De **voorzitter**: Dank voor de snelle helderheid. Op verzoek van de heer Bashir stel ik voor, zijn motie (34 000 A, nr. 31) aan te houden.

Daartoe wordt besloten.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ook dank mijnerzijds. In het AO over fietsbeleid zullen wij er in januari over doorspreken. De heer Madlener vroeg naar het ANWB-rapport over de veiligheid op regionale wegen, en prees het PVV-amendement nog eens van harte aan. Mijn antwoord was al bekend. Ondanks het feit dat het niet tot onze verantwoordelijk behoort, zijn wij er in de overleggen die wij voeren met wegbeheerders van de provincies en de gemeenten altijd druk mee bezig. Ik doe dat vooral vanuit de optiek van de verkeersveiligheid. Ik kom op de motie op stuk nr. 32, van de heren Madlener en Wilders. De A2 tussen Weert en Eindhoven is volgens hen zeer filegevoelig. De indieners verzoeken mij om de weg te verbreden van 2x2- naar 2x3-rijstroken. Ik ontraad deze motie. Op dit moment is op de A2 geen sprake van een NoMo-knelpunt. Op verzoek van de regio zal in het MIRT-onderzoek Utrecht–Eindhoven onderzocht worden of er een bereikbaarheidsprobleem is.

Mevrouw Van Veldhoven heeft gevraagd om het highlighten van innovaties bij het volgende MIRT-debat. Ik vind het een goed idee, maar ik wil nog even bekijken of wij het met tien projecten doen of dat er een paragraafje in zit. Ik heb laatst een brief naar de Kamer gestuurd waarin ik een aantal innovatieve waterprojecten heb toegelicht. Wij zullen bekijken op welke manier wij hieraan het beste aandacht kunnen geven. Mevrouw Van Veldhoven vroeg ook wanneer er meer informatie is over de zachte waarden in de MKBA. Het komend jaar werkt het Planbureau voor de Leefomgeving een systematiek uit voor het waardering van landschap in de MKBA. Bij het volgende MIRT-debat, in het najaar van 2015, zal ik de Kamer informeren over de uitkomsten.

In de motie op stuk nr. 33 vraagt de heer Madlener mij om de verbreding van de A58 en de A67, inclusief de Ruit om Eindhoven, integraal en «versnelt» aan te leggen. Ik moet even denken aan iets over taaleisen, maar goed, ik kan dit niet allemaal tegelijkertijd doen, dus ik ontraad de motie. Ik kan niet de A58 versneld aanleggen met budget voor de Ruit en vervolgens ook de Ruit aanleggen. Ik snap wat de heer Madlener wil, vaart in de regio, en daar zal ik mee aan de slag gaan.

Ik kom op de motie van mevrouw Van Veldhoven op stuk nr. 34. De regering wordt verzocht, de mogelijkheden te onderzoeken van dubbel-sporigheid tussen Leiden en Utrecht. Ik ontraad de motie. Als opvolger van de Rijn-Gouwelijn wordt het spoor verbeterd. Met de huidige planstudie wordt de groei van het vervoer voldoende ondervangen. De Staatssecretaris zal de vervoersgroei zorgvuldig monitoren. Een onderzoek is niet aan de orde.

In de motie op stuk nr. 35 verzoekt mevrouw Van Veldhoven de regering om met de regionale overheden een OV-proeftuin op te zetten in een regio als Noord-Groningen, waarbij zo veel mogelijk denkkraft uit de samenleving wordt benut. Volgens mij heb ik dit al toegezegd. Ik zie de motie dus als ondersteuning van beleid en overbodig. Met de regio hebben wij afgesproken dat wij dat in een MIRT-onderzoek gaan uitvoeren.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Omdat het aantal interrupties zo beperkt was, heb ik dit punt in een motie vastgelegd. Als de Minister het breed gaat bekijken qua logistiek, techniek en dienstregeling en als de denkkraft uit de samenleving actief wordt benut, dan trek ik de motie graag in.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik dacht dat ik dat al had toegezegd. Ik zal het nog eens zeggen: de denkkraft vanuit wetenschap en bedrijfsleven zal erbij betrokken worden. Er zal gezocht worden naar innovatieve oplossingen zonder grote investeringen.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Dan trek ik de motie in.

De **voorzitter**: Ik hoorde een keiharde toezegging. Aangezien de motie-Van Veldhoven (34 000 A, nr. 35) is ingetrokken, maakt zij geen onderwerp van beraadslaging meer uit.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Mevrouw Dik heeft gevraagd om het doortrekken van de lijn Veendam–Stadskanaal. De regio is bezig met de uitwerking. Ik verwacht dat de Kamer hierover bij het volgende MIRT geïnformeerd wordt.

In de motie op stuk nr. 36 vragen mevrouw Dik-Faber en de heer Bisschop mij om in overleg met Rijkswaterstaat te komen met een plan om de verkeersveiligheid op de A58 in Zeeland aan te pakken door in ieder geval de belijning en het incidentenmanagement te verbeteren. Ik ontraad deze motie. Rijkswaterstaat werkt voortdurend aan de veiligheid van alle snelwegen. Op de A58 spelen geen specifieke verkeersveiligheidsproblemen. Ik zie geen reden om Rijkswaterstaat hiervoor in te zetten.

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie): Deze reactie is geen verrassing. Ik heb uit de provincie Zeeland berichten ontvangen dat men er daar anders over denkt. Er is één grote rijksweg die dat gedeelte van Zeeland ontsluit en dat maakt het zeer kwetsbaar. De belijning is slecht en op het moment dat er een incident is, worden automobilisten niet snel genoeg geïnformeerd, waardoor grote stremmingen ontstaan. Het is de enige uitvalsweg daar. Ik hoop dat de Minister alsnog tot een positief oordeel komt, al was het maar omdat haar coalitiepartner in de Zeeuwse provinciale staten er veel waarde aan hecht.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Volgens mij is dit een indirecte uitnodiging aan de heer Hoogland. Ieder jaar kijken wij naar de veiligheid in alle regio's. De wegen worden daarop in een ranking geplaatst. In dit geval speelt er geen specifiek probleem. Ik snap de wensen van de provincie, maar er zijn meer wensen in het land. Ik kom op de motie van mevrouw Dik-Faber op stuk nr. 37, waarin mij wordt gevraagd om de realisatie van Schiedam Kethel op te nemen in de verdere uitwerking van het PHS, en het station uiterlijk in 2020 te openen. Ik ontraad de motie. De aanleg van het station vergt verdubbeling van het spoor tussen Rotterdam en Delft. De kosten zijn indertijd geraamd op 175 miljoen. Die ruimte is er niet binnen het PHS of de rest van het MIRT. Als de regio hier prioriteit aan geeft, kan het meelopen in de herijking, maar gezien de kosten is de kans op succes klein. Bovendien bleek uit de

analyse dat de vervoerswaarden onvoldoende zijn om het station te exploiteren. Stations zonder passagiers gaan wij niet bouwen.

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie): Laat ik vooropstellen dat ik dit kostenplaatje niet herken. Ik zou het jammer vinden als de motie wordt weggestemd, want de mensen daar wachten al 25 jaar op een station. Er is een tramspoor aangelegd waar geen tram op rijdt, in afwachting van het station. Ik zal alle informatie verzamelen en hoop collega's en uiteindelijk de Minister te kunnen overtuigen. Tot die tijd houd ik de motie aan.

De **voorzitter**: Op verzoek van mevrouw Dik-Faber stel ik voor, haar motie (34 000 A, nr. 37) aan te houden.

Daartoe wordt besloten.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: De Staatssecretaris zal het debat over de herijking voeren.

In een mooie handgeschreven motie van mevrouw Ouwehand op stuk nr. 38 wordt de regering verzocht om alternatieve plannen voor de aanpak van de zuidelijke ring rond Groningen uit te werken. Die alternatieven moeten voldoen aan de doelstellingen van doorstroming, bereikbaarheid, leefbaarheid, ruimtelijke kwaliteit en veiligheid. Ik ontraad deze motie. Ik heb al een tracébesluit genomen. Als de Partij voor de Dieren tegenstander is van dit project, dan adviseer ik haar om langs andere wegen beroep tegen het besluit aan te tekenen. Op politiek niveau zijn de besluiten gevallen. De discussie over nut en noodzaak is wat mij betreft al achter de rug.

In de motie op stuk nr. 39 vraagt mevrouw Ouwehand de regering om het tracébesluit voor het project Rijnlandroute niet te tekenen. Het zal niemand verbazen dat ik deze motie ontraad. De Rijnlandroute is een provinciaal project. Recent heb ik 550 miljoen rijksbijdrage aan de provincie toegezegd. Slechts voor een aantal kleine onderdelen van het project neem ik een tracébesluit. Het belangrijkste besluit wordt genomen door de provincie in een provinciaal inpassingsplan. Het lijkt mij niet dat ik die kleine stukjes tracébesluit dan niet ga tekenen, terwijl ik een enorme subsidie heb gegeven voor de realisatie van de Rijnlandroute.

Mevrouw **Ouwehand** (PvdD): Ik voelde al aankomen dat de Minister mijn motie op stuk nr. 38 over de zuidelijke ring rond Groningen zou ontraden. In het debat hadden wij verschil van mening over de veiligheid. Ik zei dat die zal verslechteren, maar de Minister beweerde van niet. De stukken die dat duidelijk maken, moeten naar de Kamer komen. Dan kunnen wij de precieze situatie verifiëren en bezien of het getekende plan tegemoetkomt aan de doelstellingen. Wil de Minister dat toezeggen?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik zal even kijken of het niet al in de beschikbare stukken staat. Zo nee, dan zal ik in de ophaalbrief die mevrouw Van Tongeren heeft gevraagd, aangeven of het project voldoet aan het veiligheidsniveau. Daarmee heb ik alle moties behandeld.

De **voorzitter**: Ik dank alle aanwezigen voor hun inbreng en voor de voorbereidingen die voor deze vergadering zijn verricht. Ik dank de Minister en haar ambtenaren, de Griffie en de Dienst Verslag en Redactie, en het publiek in de zaal en thuis achter de pc of tv.

Er is een groot aantal toezeggingen gedaan. Omwille van de tijd zullen die per brief aan de Minister worden toegezonden, waarmee ze ook voor derden zichtbaar worden via www.tweedekamer.nl. De stemmingen zullen op 17 november worden gehouden.

Sluiting 19.04 uur.

Volledige agenda

1. Algemeen

2. Aanbieding MIRT projectenboek 2015 (Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport)

34000-A-4 – Brief regering d.d. 16-09-2014

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

3. Beantwoording op vragen commissie over het MIRT projectenboek 2015 (Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport)

(Kamerstuk 34 000 A, nr. 4)

34000-A-14 – Brief regering d.d. 17-11-2014

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

4. Uitkomsten Bestuurlijke Overleggen MIRT 2014

34000-A-15 – Brief regering d.d. 17-11-2014

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

5. Wegen

6. 2e Publieksrapportage Rijkswegennet 2014

34000-A-10 – Brief regering d.d. 21-10-2014

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

7. Aanbieding van het rapport «Instandhouding hoofdwegennet»

34000-A-8 – Rapport/brief Algemene Rekenkamer d.d. 15-10-2014

president van de Algemene Rekenkamer, S.J. Stuiveling

8. Bestuursovereenkomst N35 Wijthmen – Nijverdal

34000-A-13 – Brief regering d.d. 27-10-2014

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

9. Alternatieve scenario's voor de inpassing van de A12/A15 Ressen – Oudbroeken (ViA15)

29385-84 – Brief regering d.d. 14-11-2014

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

10. MKBA Ruit Eindhoven en Noordelijke Randweg Utrecht

34000-A-43 – Brief regering d.d. 21-11-2014

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

11. Spoor

12. Startbeslissing Spoorverdubbeling Zwolle-Herfte
33750-A-93 – Brief regering d.d. 09-07-2014
Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, W.J. Mansveld

13. Reactie op twee moties over doortrekking van de Noord/Zuidlijn en een motie en een toezegging over de OV-tunnel en OV-knoop in Amstelveen
32668-10 – Brief regering d.d. 27-06-2014
Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, W.J. Mansveld

14. Mogelijk vervoer van gevaarlijke stoffen over de spoorverbinding Zeeland – Antwerpen (VeZA-boog)
30373-55 – Brief regering d.d. 26-06-2014
Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, W.J. Mansveld

15. Uitkomsten van de onderzoeken uit de motie-Dik-Faber (Kamerstuk 29 984, nr. 468) over de Valleilijn
29984-532 – Brief regering d.d. 29-09-2014
Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, W.J. Mansveld

16. Vaarwegen

17. Voorkeursbeslissing inzake het uitbreiden van ligplaatsvoorzieningen langs het Nederlandse vaarwegennetwerk voor de Overnachtingshaven Lobith
33750-A-92 – Brief regering d.d. 03-07-2014
Minister van Infrastructuur en Milieu, M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

18. Beantwoording vraag van de commissie inzake de raming van de kosten van variant «noord» en «midden-noord» bij sluis Eefde
33750-A-91 – Brief regering d.d. 01-07-2014
Minister van Infrastructuur en Milieu, M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

19. Sluis Kornwerderzand
34000-A-5 – Brief regering d.d. 01-10-2014
Minister van Infrastructuur en Milieu, M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

20. Stand van zaken inzake de locatie van de nieuwe sluiskolk van sluis Eefde
34000-A-9 – Brief regering d.d. 13-10-2014
Minister van Infrastructuur en Milieu, M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus