

Vergaderjaar 2014–2015

34 000 A

Vaststelling van de begrotingsstaat van het Infrastructuurfonds voor het jaar 2015

Nr. 77

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 11 augustus 2015

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu heeft op 2 juli 2015 overleg gevoerd met Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus en Staatssecretaris Mansveld van Infrastructuur en Milieu over **MIRT**. (De volledige agenda is opgenomen aan het einde van het verslag.)

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

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

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

Voorzitter: Van Dekken
Griffier: Tijdink

Aanwezig zijn tien leden der Kamer, te weten: Bashir, Bisschop, De Boer, Van Dekken, Dik-Faber, Van Helvert, Hoogland, Houwers, Van Veldhoven en Visser,

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

Aanvang 10.03 uur.

De **voorzitter**: Ik heet de Minister, de Staatssecretaris, de ambtelijke ondersteuning en de mensen op de publieke tribune en diegenen die dit debat via internet volgen welkom. Ik stel een spreektijd van maximaal zeven minuten en twee interrupties per fractie voor. Mevrouw Visser heeft een spreektijd van vijf minuten en mevrouw De Boer een spreektijd van twee minuten. Voorts vermeld ik dat het VAO gepland staat om 14.30 uur vanmiddag.

De heer **Van Helvert** (CDA): Voorzitter. In het algemeen overleg over het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT) van 24 november 2014 is gesproken over het onderzoek naar de noodzaak van de kanteldijk voor de Blankenburgverbinding. Het onderzoek bevindt zich in de afrondende fase en daaruit blijkt dat de kanteldijk niet per se noodzakelijk is. Er wordt wel gekozen voor een tracé over de kanteldijk. Kunnen we het tracé zonder kanteldijk uitvoeren, zodat we het kostenaspect in de hand houden en er voortgang kan ontstaan? Het volgende punt is de A67/A58, een belangrijke oost-westverbinding van en naar het Duitse achterland. Het vrachtverkeer neemt toe. Dat er veel economisch verkeer is, is op zich heel goed, maar veroorzaakt wel problemen. De weg kent veel in- en uitvoegstroken en de onrust in de verkeersstroom zorgt voor veel opstoppen en files. De A67 is bij Eindhoven breed, maar op de rest van het traject smal. Kan het geld dat vrijkomt door het niet-aanleggen van de Ruit Eindhoven gebruikt worden voor de A67 en de A58? Hoe snel kan dit?

Het ministerie is samen de regiopartijen gestart met het MIRT-onderzoek naar de kennisas A2. De aanleiding voor het onderzoek is een afspraak tussen Rijk en regio. Daarin is vastgesteld dat het verkeer met de huidige ontwikkeling van de A2 tussen het knooppunt Deil en Den Bosch in de toekomst vastloopt. Het studiegebied van de kennisas A2 is verlengd tot aan Eindhoven. De Minister heeft naar aanleiding van moties van de Tweede Kamer toegezegd het onderzoeksgebied uit te breiden met de A67 en de A2 tussen Eindhoven en Weert. Het gevolg is dat drie stukken rijkssnelweg onderdeel van het onderzoek zijn. De A2 heeft tot het knooppunt Het Vonderen twee keer twee rijstroken, niet tot Weert. Het is gezien de vele files die zich nu op dit traject voordoen noodzakelijk het onderzoeksgebied uit te breiden met de A2 tussen Weert en Het Vonderen. Is de Minister bereid om dit stuk in het onderzoek mee te nemen? Ik wil het knooppunt A1/A30 bij Barneveld nadrukkelijk onder de aandacht brengen. We hebben eerder om aandacht voor dit knooppunt gevraagd. Er moet echt wat gebeuren. Door het knooppunt blijft nu en in de toekomst de regio Food Valley bereikbaar. In deze regio worden per jaar vele woningen gebouwd en nieuwe bedrijventerreinen aangelegd. Het is een groeiregio. Een goede bereikbaarheid is van essentieel belang, zowel voor de inwoners en de ondernemers als voor het milieu. Ten oosten en ten westen van Barneveld is de autosnelweg verbreed, maar bij Barneveld zelf niet. Dat levert grote problemen op. Wil de Minister dit punt oppakken? De regio en de gemeente zijn met oplossingen gekomen, ook

met voorlopige oplossingen om het eerste kwaad weg te nemen. Het hoeft niet zoveel geld te kosten. Is de Minister bereid om ernaar te kijken? De vraag met betrekking tot de A13/A16 is vooral of de Code Maatschappelijke Participatie goed is opgepakt. Naar de letter van wet is waarschijnlijk precies op het juiste moment aan de burger gevraagd wat Rijkswaterstaat (RWS) of het ministerie moet doen, maar in de praktijk leidt een en ander tot veel onvrede. We hebben een petitie ontvangen en ik ben van de week op werkbezoek geweest. Een grote groep van deskundigen, ook deskundige omwonenden, is met een alternatief gekomen. Zonder argumentatie is dat terzijde geschoven. Het betreft een drastische ingreep in de leefomgeving. In het landschap komt een hoge wand tussen verschillende gemeenten, zoals Lansingerland. Wil de Minister het participatietraject zelf bekijken en kijken naar wat is aangedragen? Bekijk het alternatief nou eens serieus. Het alternatief is zeer redelijk en deskundig opgezet. Het is misschien wel beter dan wat het ministerie of Rijkswaterstaat zelf in gedachten heeft.

Een aquaduct bij Joure bij de Skarster Rien lost een probleem op. De regio biedt aan om voor te financieren als financiering vanuit het Rijk niet direct lukt. Hoe kijkt de Minister daartegen aan? Vindt zij dat een goed idee?

Bij het knooppunt van de A2 en A73 bij de gemeente Echt-Susteren in Midden-Limburg gebeuren veel ongelukken. In 2014 waren het er 200. Vanaf 2009 zijn er in totaal meer dan 750 gelukken gebeurd. Ik heb hierover eerder schriftelijke vragen gesteld en de Minister heeft geantwoord dat er geen bijzonderheden zijn. Het overleg van de gemeente en Rijkswaterstaat is stilgevalen omdat Rijkswaterstaat niet verder wilde. Ik vraag om het overleg weer op te pakken. Het gaat niet om geld, maar om maatregelen om het aantal ongelukken naar beneden te krijgen. Wil de Minister hierin iets betekenen?

De heer **Bisschop** (SGP): Voorzitter. Het is altijd leuk om in het kader van de voorbereiding van dit overleg een rondje door Nederland te maken. Ik kan me voorstellen dat sommige collega's een ander rondje meer op prijs stellen, maar de voorzieningen zijn daarvoor helaas niet toereikend. We moeten het met het rondje Nederland doen. Ik noem de Tour de France bewust niet, want ik neem afstand van de wielergekte. Sommige collega's zijn nu geschokt, maar daar zeg ik het ook tegen.

Ik wil vier projecten in de schijnwerpers zetten. Die aandacht heeft te maken met de regio's, die daarom hebben gevraagd. Het eerste project is het aquaduct bij Joure. Ik sluit mij aan bij de opmerkingen van de heer Van Helvert. Er zijn mogelijkheden, er wordt gebouwd en er kan een win-winsituatie ontstaan, te meer omdat de provincie bereid is om voor te financieren. Wil de Minister de mogelijkheden bekijken om het probleem daar op te lossen?

Het tweede project is de A1/A30 bij Barneveld. Het belang van de A1 hoeft ik niet te onderstrepen. In alle opzichten is de A1 een belangrijke nationale en internationale schakel richting Duitsland en de Baltische Staten. Vanwege de groei van het autonome verkeer, niet in de laatste plaats vanwege de groeiende bedrijvigheid in de Gelderse Vallei en speciaal in de regio Food Valley, wordt het drukker op de A1 en raakt in het bijzonder het knooppunt A1/A30 overbelast. Evenals collega Van Helvert vraag ik aandacht voor dit knooppunt. Het is niet ontworpen voor de eisen die tegenwoordig gesteld worden. Die eisen worden nog hoger als binnenkort het knooppunt Hoevelaken op de schop gaat. Door het omleidingsverkeer via de A1, de A30 en de A12 ontstaan nachtmerrieachtige files. De regio voert een krachtig pleidooi voor een eerste tranche van no-regretmaatregelen aan de zuidzijde van het knooppunt. Concreet betekent dit een vloeiende uitvoegstrook van de A1 naar de A30 in de richting van Ede en een vloeiende boog van de A30 naar de A1 richting Apeldoorn. Ik vraag de Minister hier serieus naar te kijken. De SGP is geen

partij die voor tijdelijke overlast diep in de buidel wil tasten, maar als no-regretmaatregelen denkbaar zijn, moeten we ons niet laten gijzelen door de meerjarenafspraken. Als de economische ontwikkeling ertoe aanleiding geeft om met enige voortvarendheid de uitdijende problemen aan te pakken, moeten we bereid zijn om tot een reshuffling, een herschikking, van prioriteiten te komen. Wil de Minister hierop vanuit een positieve attitude insteken? Wat is er denkbaar via voorfinanciering en dergelijke?

Het derde project betreft de A20. Ik heb meer dan eens, recentelijk via schriftelijke vragen, aandacht voor de A20-oost gevraagd. Er zijn veel ongelukken en files, vooral bij de flessenhals ter hoogte van Nieuwerkerk aan den IJssel. Het verbreden van het aantal rijstroken van twee keer twee naar twee keer drie is al eerder aangemerkt als no-regretmaatregel. De plannen hiervoor zijn uitgesteld, maar gelet op de urgentie en de vele ongevallen wil ik de verbreding van de A20-oost hoger op de MIRT-agenda zetten.

Het vierde project betreft de A67, de Ruit Eindhoven. Die is opgelost in het niets. De drukte op de A67 neemt dus verder toe. Er is nu al sprake van veel ongevallen en veel files. Dit leidt tot de urgentie om de problemen aan te pakken. Wil de Minister werken aan een traject dat uitloopt op een snellere verbreding van de A67 naar twee keer drie rijstroken?

De voorzitter: Ik geef het woord aan mevrouw Van Veldhoven, die voor de laatste keer haar inhoudelijke bijdrage aan deze portefeuille geeft. De heer Schouw vertrekt en daardoor vindt een reshuffling binnen D66 plaats. Haar opvolger wordt binnenkort benoemd.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Dat klopt, voorzitter, maar het geldt alleen voor de portefeuille voor de wegen. Die voor het spoor blijf ik doen. Voorzitter. Ik begin met Utrecht, waar de start van de Tour de France plaatsvindt. De Minister weet dat de Ring Utrecht mijn bijzondere aandacht heeft, maar er staat geen woord over in de MIRT-brief. Wat gebeurt er? Wat is het eerstvolgende besluitvormingsmoment en hoe staat het met de geactualiseerde groeiscenario's die we daarbij zouden betrekken?

Eric Wiebes – de Minister kent hem wel – verzuchtte in zijn vorige baan als wethouder van Amsterdam, dat Station Amsterdam Centraal helemaal volloopt met reizigers die daar niet hoeven te zijn. Hetzelfde geldt voor Station Utrecht Centraal, het treinknooppunt van Nederland. Het wordt verbouwd en het wordt echt prachtig, maar op de lange termijn is een verbouwing niet voldoende. Het is goed om na te denken over een extra intercitystation om Utrecht Centraal te ontlasten en het spoornetwerk in Nederland robuuster te maken. Dan ligt niet half Nederland plat als er bij Utrecht Centraal iets fout gaat. Is de Staatssecretaris bereid een onderzoek te starten naar de mogelijkheden voor een tweede intercitystation bij Utrecht, bijvoorbeeld bij het Utrecht Science Park/De Uithof, waar dagelijks duizenden werknemers en studenten naartoe moeten?

De heer **Bashir** (SP): Begrijp ik goed dat D66 pleit voor het aanleggen van een nieuw station in Utrecht om de bestaande stations te ontlasten?

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Utrecht Centraal is een belangrijke draaischijf in het Nederlandse spoornetwerk. Er komen allerlei treinen langs met reizigers die niet op Utrecht Centraal, maar aan de andere kant van de stad moeten zijn. Het ontlasten van Amsterdam Centraal door een tweede intercitystation aan te leggen, heeft de kwetsbaarheid en de doorstroming verbeterd. De robuustheid van het Nederlandse spoornetwerk rond Utrecht kan ook verbeterd worden. Wij vragen de Staatssecretaris daarom of zij bereid is daar een verkenning naar uit te voeren.

De heer **Bashir** (SP): Het antwoord is dus: ja, D66 pleit voor een nieuw centraal station in Utrecht. Geeft D66 hiermee de verwachting op dat de problemen in Utrecht opgelost kunnen worden? Je kunt de problemen daar oplossen met wissels, door de kwetsbaarheid te verminderen en de systemen te verdubbelen, zodat er een back-up is als er iets fout gaat, maar je kunt ook een nieuw station aanleggen. Daar pleit D66 nu blijkbaar voor.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): De heer Bashir en ik delen dat er problemen bij Utrecht zijn. Een deel van de problemen kunnen we op het Centraal Station oplossen, maar het hebben van twee stations vermindert de kwetsbaarheid van het totale spoorstelsel. Omdat Utrecht Centraal midden in de stad ligt, zijn de mogelijkheden beperkt. Een bypass voor Utrecht Centraal, waardoor reizigers die helemaal niet op Utrecht Centraal hoeven te zijn direct naar hun bestemming worden gebracht, kan net als in Amsterdam een interessante optie zijn. Dat is een ingrijpend project en daarom vraag ik de Staatssecretaris om een verkenning te starten zodat de voors en tegens afgewogen kunnen worden.

Voorzitter. Ook wij hebben de petitie over de A13/A16 van zeer bezorgde omwoners in ontvangst genomen. Zij zeggen niet dat zij geen weg willen, maar vragen om hun zorgen serieus te nemen. D66 pleit bij verschillende infrastructurele projecten voor participatie. Dit heeft geleid tot de Code Maatschappelijke Participatie. De A13/A16 is een testcase voor het werken van de code. Wij horen van bewoners dat de test nog niet helemaal geslaagd is. Bewoners lopen bij Rijkswaterstaat letterlijk en figuurlijk tegen een muur op. Is de Minister bereid om met de verschillende gebiedstafels aan tafel te gaan zitten om de aangedragen alternatieven voor een betere inpassing onder de loep te nemen? Kijk naar de kansen in plaats van naar de onmogelijkheden. Wil zij bekijken of alle betrokken bewoners, ik denk aan die uit de wijk Ommoord, voldoende bij de gebiedstafels zijn betrokken?

Iets verderop ligt de Blankenburgtunnel. Daarvan zijn wij geen groot voorstander, maar als die er toch moet komen, laten we dan zorgen voor een goede inpassing. De Minister schrijft dat er vanuit waterveiligheidsnormering geen noodzaak bestaat om een kanteldijk aan te leggen, maar ze houdt er toch aan vast. Waarom? Zonder kanteldijk is een betere inpassing mogelijk. Is de Minister bereid om het pleidooi van de natuurorganisaties en de ANWB te omarmen om in de aanbesteding ook een variant zonder kanteldijk mee te nemen? Hierdoor worden marktpartijen uitgedaagd om met innovatieve, creatieve en betaalbare oplossingen te komen. Een win-winsituatie zou ik zeggen.

Een halfjaar geleden is een heldere motie van onder andere de PvdA en D66 aangenomen, waarin de regering verzocht wordt uit de gereserveerde middelen voor de Ruit Eindhoven zo spoedig mogelijk de A67 en de A58 te versterken. De regio zegt nu dat het geld niet meer beschikbaar is. Laat ik helder zijn: dat kan niet. Wanneer is er verder overleg? Hoe gaan we in Brabant de doorstroming verbeteren? De Minister was daarvan voorstander, daarom wilde ze immers het geld in de ruit steken. Als er een ander plan komt, moet dat nog steeds bijdragen aan de doorstroming en moet het geld daarvoor beschikbaar zijn.

Eerder is een D66-motie aangenomen om sneller met het spoor tussen Groningen en Bremen te kunnen reizen. Het project krijgt geld van Europa. Dat is hartstikke mooi. Wat betekent dit? Kunnen we sneller verder? Aan de andere kant krijgt de zeesluis bij IJmuiden minder geld uit Europa. Dat is heel jammer. Wat zijn de consequenties voor het project? Den Haag in- en uitgaan is bepaald niet gemakkelijk. Zijn er mogelijkheden om de uitvoering van de afspraken over passagepoorten en inprijkers te versnellen?

We zijn een groot voorstander van het programma Beter Benutten. De meeste projecten vallen onder het kopje «weginfra», maar er worden

geen voorbeelden genoemd. Wat is dit voor weginfra? Waar is die aanbesteed?

D66 maakt zich zorgen over het onderhoudsbudget van ProRail. Kan de Staatssecretaris een overzicht geven van de opgaven? Kan zij de opgaven relateren aan de beschikbare middelen en een onafhankelijk advies geven over het volstaan daarvan?

Bij de stukken zitten interessante rapporten over de elektrificatie van de dieseltreinen, ook een punt dat al lang de aandacht van D66 heeft. Er wordt onderzocht of we moeten overgaan op elektrificatie of op biolng. Neemt de Staatssecretaris in de afweging van de kosten van het ene of het andere project ook de kosten van de CO₂-uitstoot mee? Die worden in het rapport geraamd op € 60 per ton. Laten we die meenemen in de totale life cycle analysis van de verschillende opties. Laten we voor biomassa ook kijken naar de elektriciteitsvoorziening en de chemische industrie. We moeten goed bekijken welke keuze we maken. We kunnen niet op zes fronten tegelijk voor hetzelfde maisafval kiezen. Zo veel hebben we ook weer niet. Dan is elektrificatie misschien een betere optie.

De Minister en ik hebben bij mijn start in de Kamer veel gesproken over het Kierbesluit. Mijn eerste aangenomen motie ging daarover. Nederland steekt veel geld in het uitvoeren van het Kierbesluit. Het doel is dat de zalm tot aan Basel in de Rijn kan zwemmen. We horen geluiden uit de Internationale Commissie ter Bescherming van de Rijn (ICBR) dat de Fransen dwarsliggen. Is de Minister bereid om haar Franse counterpart daarop aan te spreken om ervoor te zorgen dat de Fransen hun deel bijdragen aan het budget van 500 miljoen aan investeringen, waar Nederland zo'n 75 miljoen aan bijdraagt, en dat we het doel bereiken?

De Tour de France-renners rijden de komende dagen over afgezette wegen. Normaal gesproken moeten fietsers het doen met een minder brede weg, met als gevolg ongelukken door verschillende fietssnelheden en fietsfiles. We hebben daarvoor een aantal keren aandacht gevraagd. Ik ben blij dat de Minister op de pedalen staat om het fietsbeleid vaart te geven en dat de fiets gezamenlijk met de auto en het ov deel gaat uitmaken van een integraal afwegingskader. Wat betekent dit voor lopende projecten? Wordt er gekeken naar parkeernormen en parkeerplaatsen die in nauwe straten veel ruimte innemen? We horen vanuit de steden dat ze door parkeernormen beperkt worden in de ruimte die ze in bepaalde straten aan de fiets willen geven. Er zouden wettelijke belemmeringen zijn die het lastig maken om in de stad de fiets de ruimte te geven. We kijken uit naar de experimenten en initiatieven van stakeholders en regionale overheden. Daarmee blijft Nederland hopelijk koploper in het fietsbeleid.

De heer **Houwers** (Houwers): Ik vind het stimuleren van het gebruik van de fiets een interessante gedachte, maar waarom wil mevrouw Van Veldhoven de parkeernorm aanpassen? Dat leidt toch alleen tot frustratie omdat er meer auto's dan parkeerplaatsen zijn? Vergroot ze dat probleem dan niet?

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Afhankelijk van de wijk verschilt de behoefte aan een parkeerplaats. In een Vinex-wijk die ver van het centrum ligt, heb je een auto nodig om naar verschillende plekken te komen. Daar heb je een andere, lagere, parkeernorm nodig dan in de binnenstad. Ik zeg niet dat de Minister de parkeernorm moet verlagen. Ik vraag haar om te bekijken of in de regelgeving belemmeringen zitten die steden beperken in het uitvoeren van het beleid in hun stad.

De heer **Hoogland** (PvdA): Voorzitter. Ik loop een aantal punten af, niet alleen ideeën die de PvdA bij het ministerie aandraagt, maar ook zaken die te maken hebben met de controlerende taak van de Kamer. Die worden

weleens vergeten in ons enthousiasme over alle infra die moet worden aangelegd. Dit is een beschouwende en geen beoordelende opmerking. Ik begin met de A13/A16. We hebben een petitie ontvangen. Er is 100 miljoen aan compensatiegeld afgesproken en het geld is al verdeeld voordat men klaar is met de inspraak. Mensen vragen zich of hoe het zit: het geld is al verdeeld en nu mogen ze nog iets vinden. Die kritiek beklijft. Aan de ene kant kun je niet tot in het oneindige inspraak organiseren. Je moet immers een besluit over een weg nemen en dat is altijd vervelend voor de mensen die daarvan overlast ondervinden. Aan de andere kant is er een bestuurlijke overeenstemming als het geld is verdeeld in een bestuurlijk akkoord, maar lijkt men de bewoners vergeten te zijn. Dat gevoel krijg ik hierbij. Hoeveel van de 100 miljoen is al uitgegeven? Ik weet dat 70 miljoen naar het Lage Bergse Bos gaat. Dan is er dus 30 miljoen over voor het gebied waar veel mensen wonen die last van de weg hebben. Hoe kijkt de Minister daartegen aan? Had het achteraf gezien anders gemoeten? Zijn er nog manieren om bij de mensen het gevoel weg te nemen dat ze geen invloed meer kunnen uitoefenen? Ik realiseer mij dat dit lastig is.

Een ander punt is de MIRT-systematiek. Op basis van langere trajecten worden besluiten genomen: de systematiek van de Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse (NMCA). Daardoor komen kleinere knelpunten niet naar boven. Er wordt immers voor de langere termijn bekeken hoe het met de doorstroming van het verkeer staat. Moeten we niet eens naar de systematiek kijken, zodat ook kleine knelpunten gemakkelijker onderzocht en meegenomen worden, zonder dat ze geparkeerd worden in het lange traject? Op het langere traject stroomt het door, maar in bijvoorbeeld Eindhoven staat het stil. Dat geldt ook voor de A1/A30. Ik sluit me aan bij de vragen die over de kleinere projecten gesteld zijn. Ik krijg graag een reactie van de Minister.

We zijn vandaag al een paar keer in Brabant geweest. Is de Minister bereid te bekijken of zij wat betreft de A67, los van de langlopende studie, een korte klap kan maken? Is zij bereid om samen met de regio tot plannen te komen?

Ik maak in dat kader een inhoudelijk zijstapje op het gebied van smart mobility. Tot nu toe hangt in de lucht dat Brabant smart mobility-oplossingen wil gebruiken. Ik heb gevraagd wat die oplossingen zijn. Ze kijken bijvoorbeeld naar de verdere ontwikkeling van automated driving. Brabant in-car optimaliseert toepassingen voor Intelligente Transportsystemen (ITS) die de interactie tussen personenauto's en vrachtauto's in het verkeer optimaliseren. Draagt automated driving bij aan de doorstroming van het verkeer? Als dat niet zo is, moeten we het niet doen, maar als het wel zo is, zijn het aardige oplossingen voor bijvoorbeeld de spookfiles op de A58. Automobilisten krijgen dan onderweg een waarschuwing om hun rijgedrag aan te passen om filevorming te voorkomen. Werkt dit? Ik weet het niet, maar het is aardig om het te onderzoeken. Is de Minister bereid om hiernaar te kijken? Is er een mogelijkheid om een en ander vanuit het departement mede te financieren als het werkt? Is daar ruimte voor in het MIRT? Dat zou mooi zijn. We hebben het immers niet zo vaak over de t van transport, net zomin als over de r van ruimtelijke ordening. Is het mogelijk om iets te doen met Beter Benutten? Ik roep de Minister en de regio op om met voorstellen te komen.

Ik stap nog even op de trein. Een klein maar irritant punt is dat het bereik van je mobiele telefoon wegvalt als je een tunnel inrijdt. Sommige mensen ergeren zich daaraan en anderen vinden het lekker rustig; dat oordeel laat ik aan eenieder. Kunnen we regelen dat er in de tunnel bereik is? De providers hebben geen prikkel om dit aan te leggen, want niemand kiest zijn mobiele abonnement op basis van bereik in een tunnel. Als ProRail of Rijkswaterstaat de verantwoordelijkheid hebben om die zaken van tevoren te regelen, is er achteraf geen gedoe.

Ik ga naar de N33 in het noorden van het land en naar de N35. Welke vervolgstappen neemt de Minister? Er is geld voor de aanleg van beide wegen vrijgemaakt, maar er ligt geen helder stappenplan. Wanneer gaat de schop de grond in? Voordat dit gebeurt, moet er nog het een en ander worden uitgezocht. Welke stappen neemt de Minister om de verbindingen te verbeteren?

Ik had beloofd om nog wat te zeggen over de controlerende taak van de Kamer. De PvdA is geen groot fan van de verbreding van A27, maar als het gebeurt, moet het goed gebeuren. De Minister geeft in antwoord op door ons gestelde vragen aan dat er risico's voor de folieconstructie onder de weg zijn. Risico's zitten in elk infrastructureel project, dus daar hoort zij mij niet over. De vraag is: wat is de stand van zaken van het onderzoek naar de uitvoeringskosten om iets aan de risico's te doen? We hebben er weinig meer over gehoord. De kosten van de folieconstructie vallen buiten de begroting van het project. Hoe verhouden de kosten voor het uitgraven van de polder zich met het beschikbare budget? Kan de Minister daarin inzicht geven? Zij schrijft dat het beheersen van risico's een blijvend punt van aandacht is bij het uitdetailleren van het ontwerp. Dat is Haags voor: we weten dat er risico's zijn, maar we weten niet wat de omvang daarvan is. Ik snap dat, maar wat houdt die «blijvende aandacht» concreet in? Welke activiteiten onderneemt de Minister? Is de aandacht openbaar te maken? Wat zijn de concrete criteria op grond waarvan geconstateerd wordt dat de risico's niet meer beheerst kunnen worden? Is er een point of no return of een red line, om het in goed Nederlands te zeggen, naar aanleiding waarvan de Minister zegt dat het genoeg is? Wat zijn de maximaal toegestane investeringen om te zoeken naar technische oplossingen die met beheersbare risico's kunnen worden uitgevoerd? De Minister geeft aan dat de bijbehorende onderzoeksresultaten in een eerdere fase openbaar gemaakt zijn en verwijst naar een website. Daarop staan inderdaad onderzoeken uit 2011 en 2013. Daarna is er niks meer gepubliceerd. Is het denken toen gestopt? Zijn er meer zaken, die nog niet online te vinden zijn? Of lag het aan de internetverbinding omdat we in een tunnel zaten?

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Het is ons bekend dat de PvdA geen groot fan van de verbreding is. Ik sluit me aan bij de gestelde vragen over de uitvoering van het project. Is er voor de heer Hoogland een rode lijn voor de kosten die niet in het project zijn opgenomen? Hoe belangrijk vindt hij het dat er gebruikgemaakt wordt van de geactualiseerde groeiscenario's? Als blijkt dat het allemaal niet nodig is, wat doet de heer Hoogland dan?

De heer **Hoogland** (PvdA): Ik geef een antwoord op een vraag over de nut en noodzaakdiscussie, waarvan mevrouw Van Veldhoven niet blij wordt, maar mooier kan ik het niet maken. We gaan het daar niet meer over hebben. We verbreden de weg en we doen dat met veel genoeg. De andere vraag die mevrouw Van Veldhoven stelt, is weliswaar relevant, maar ik kan hem niet beantwoorden. Daarvoor hebben we informatie over de financiële risico's nodig. Ik heb daarnaar gevraagd en ik ben benieuwd of er een antwoord komt. Als duidelijk is wat de risico's zijn, moet de Kamer haar controlerende taak vervullen om te bepalen of de risico's aanvaardbaar zijn. Zijn de oplossingen zo solide dat we verder kunnen gaan met het aanleggen van de constructie om de bak te verbreden? Ik hoor graag het antwoord op deze vragen. Daarna kunnen we bepalen of de risico's aanvaardbaar zijn.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Het is goed om te horen dat de heer Hoogland met veel genoeg een nutteloze weg wil aanleggen. Ik ben me ervan bewust dat «veel genoeg» tussen aanhalingstekens staat. De heer Hoogland zegt dat we moeten bezien of de risico's aanvaardbaar zijn.

Daarmee sluit hij niet uit dat er onaanvaardbare risico's kunnen zijn bij het doorboren van het folie en dat de PvdA een en ander nog eens tegen het licht wil houden.

De heer **Hoogland** (PvdA): Ik zou het zelf in andere woorden zeggen, maar mevrouw Van Veldhoven geeft een juiste conclusie van de vragen die ik stelde: hoe zien de risico's eruit en zijn ze aanvaardbaar? Die vragen kan ik nu niet beantwoorden, dus we draaien in een cirkeltje om elkaar heen. Als het doel van de vraag was om mij uit te lokken, zodat ik zeg dat de weg niet aangelegd moet worden ondanks het regeerakkoord, moet ik mevrouw Van Veldhoven teleurstellen. Dat zeg ik niet. Ik kijk op een realistische wijze naar de risico's met de folieconstructie. Ik zit daarbovenop. Niet omdat ik dat zo leuk vind, maar omdat ik de risico's van de aanleg en de ingewikkeldheid van de constructie zie.

De heer **Bashir** (SP): Ik heb het idee dat de heer Hoogland een onbevredigend gevoel heeft door wat er gebeurt. Hij is geen fan van de A27, maar die wordt aangelegd. Hij is ook geen fan van de Blankenburgtunnel, maar die wordt ook aangelegd. Hij is wel fan van het verbeteren van de A67, maar dat gebeurt niet. Moeten we de Minister niet meer aanspreken op wat zij doet en ervoor zorgen dat meer zaken van het wensenlijstje van de PvdA, dat redelijk overeenkomt met dat van ons, gerealiseerd worden?

De heer **Hoogland** (PvdA): Dit raakt aan de kern van mijn betoog. We moeten niet alleen wensenlijstjes neerleggen, maar ook onze controlerende taak uitvoeren. Ik hoop dat de heer Bashir dat in zijn inbreng ook doet, want dat kan een verandering in de wijze van vergaderen teweegbrengen. Hij legt op één punt de vinger op de zere plek. We hebben altijd wat genuanceerder ten opzichte van de Blankenburgtunnel gestaan omdat een oeververbinding nodig is. Als je een keuze moet maken tussen twee verbindingen, kies je altijd de verkeerde. Je doet het nooit goed. Een verbinding is echter noodzakelijk voor de ontsluiting van het havengebied. Komt die op de juiste plek? Nee. Komt die er op de goede manier? Nee. Kan dat op de goede manier? Nee. Het gaat om het verdelen van de teleurstellingen. Dat moet je soms doen. Ik raad de heer Bashir aan om bij de volgende formatie mee te doen. Dat is heel interessant, want dan loop je ertegen aan dat je keuzes moet maken over dingen die moeten gebeuren, maar die je niet leuk vindt. Ik gun hem die ervaring, want die maakt je een vollediger mens.

De heer **Bashir** (SP): We zijn ook voor de tweede oeververbinding, namelijk voor de Oranjevariant op een andere plek. Ik herinner me dat de PvdA en de SP ooit samen een vingerafdruk hebben achtergelaten – daar is een mooie foto van – omdat we ons zouden verzetten tegen de Blankenburgtunnel. Ik begrijp het betoog van de heer Hoogland nu beter. Aangezien hij zijn wensenlijstje niet ingewilligd krijgt, focust hij op zijn controlerende taak. Daar is niets mis mee.

De heer **Hoogland** (PvdA): De heer Bashir marchandeert een beetje met de werkelijkheid. Voor de Ruit Eindhoven, die niet in het regeerakkoord stond, kregen we steun van de SP. We hebben echter gezegd dat we die weg niet aanleggen. Als we het dan toch over gevoelens hebben, kan ik hem verblijden met de opmerking dat zijn interpretatie van mijn gevoelens niet klopt. Er gebeuren heel veel goede dingen. Sommige dingen vinden we minder leuk, maar er zijn heel veel dingen waarmee we het van harte eens zijn. Dat is een goede zaak. Kijk maar op het lijstje van de tracébesluitplichtige trajecten. Er staat een heleboel op waarmee wij hartstikke blij zijn, bijvoorbeeld de spoorverbreding langs de A4-corridor tussen Delft en Den Haag. Er gebeurt een hele hoop.

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie): Onder leiding van onze oud-collega die daar nu wethouder is, heb ik een paar weken geleden samen met de heer Hoogland genoeglijk door Utrecht gefietst. Bij de Noordelijke Randweg moet echt wat gebeuren. Dat knelpunt moet absoluut worden aangepakt. Daar is geen discussie over mogelijk. Het project is iets naar voren gehaald. Kunnen we niet eerst met de Noordelijke Randweg aan de slag gaan en bekijken wat dit tot gevolg heeft? De verbreding van de A27 staat in het regeerakkoord en ik snap dat de PvdA daaraan gebonden is. Die gaan we dan niet schrappen, maar uitstellen. Is dat voor de PvdA een begaanbare weg?

De heer **Hoogland** (PvdA): Ik vind dat een heel goed idee, maar ik heb mijn woord gegeven dat we de A27 zonder uitstel verbreden. Mevrouw Dik-Faber kan het voorstellen, maar we steunen het niet. Een van de punten die ik net inbracht is om te onderzoeken of het in de MIRT-systematiek mogelijk is om ook te kijken naar kleinere knelpunten, en niet alleen naar lange trajecten. Het knelpunt dat mevrouw Dik-Faber noemt kan dan gemakkelijker bekeken worden. Dit geldt voor meerdere knelpunten die veel invloed hebben op het onderliggende wegennet en soms ook op het rijkswegennet. Ik hoor graag of de Minister daar iets in ziet. Via de huidige systematiek kunnen we niet bekijken of het om een reëel knelpunt gaat en of we daaraan iets kunnen doen. We moeten vooral bekijken of we de kleine knelpunten op de agenda kunnen zetten.

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie): Ik proef ruimte om te kijken naar de aanpak van de Noordelijke Randweg Utrecht. Die zit in de plannen, maar het is een urgent probleem. We hebben er samen gestaan en gezien wat de weg met het gebied doet. Het is jammer dat de PvdA de kop in het zand steekt en niet kijkt naar de echte verkeersprognoses en de situatie ter plekke. Ik snap dat de PvdA is gehouden aan het regeerakkoord, maar is dat zo in beton gegoten dat we de werkelijkheid van de verkeersprognoses aan de kant moeten schuiven om het regeerakkoord volgens de letter uit te voeren? Ik ken de PvdA en de VVD als partijen die goed omgaan met belastinggeld. Het is dan teleurstellend dat zaken koste wat het kost moeten worden uitgevoerd, terwijl de realiteit zich daartegen verzet.

De heer **Hoogland** (PvdA): Ik bied een opening om een aantal kleine knelpunten aan te pakken. Volgens mij is dat een stap in de goede richting. We moeten uitkijken dat we geen gratis rondjes weggeven alsof we op een terras zitten. We moeten een en ander serieus nemen. Even de noordring van de A27 naar voren schuiven, is geen klein besluit. Dat moet ordentelijk gebeuren. Ik roep mevrouw Dik-Faber op om niet alleen met ideeën te komen, maar ook concreet te maken op welke manier een bepaald knelpunt opgelost kan worden. Het mag niet, maar mijn weder-vraag is dan: wat wil zij dan niet uitvoeren?

De **voorzitter**: Dat mag inderdaad niet. Mevrouw Dik-Faber wordt uitgelokt, maar als zij hierop ingaat, gaat het ten koste van haar interrupties. Dat is de consequentie.

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie): Ik zeg alleen dat ik niet in gesprek wil met collega's alsof ik op een terras zit. Dit is serieus bedoeld.

Mevrouw **Visser** (VVD): Voorzitter. Ik ga van gevoelens en terrassen naar een rondje Nederland. Ik begin in het zuiden. Een aantal collega's sprak al over de bereikbaarheid van de regio Eindhoven. We hebben de vorige keer uitgebreid over de Ruit Eindhoven gesproken. Er is al gerefereerd aan de motie. De bereikbaarheid van Eindhoven is voor de VVD het uitgangspunt. Het is niet voor niets dat in de Structuurvisie Infra en

Ruimte (SFIR) de mainport Eindhoven als een van de grotere speerpunten in Nederland wordt genoemd, samen met Amsterdam en de regio Rotterdam. De A67 en de A58 staan niet voor niks in het MIRT. We moeten echter naar het totale pakket kijken. We roepen de Minister op om samen met de regio voor het volgende besluitvormende notaoverleg MIRT te komen met de zaken die voor de bereikbaarheid van Eindhoven op de korte en de lange termijn moeten gebeuren, nu de Ruit Eindhoven niet meer op de agenda staat. Hoe garanderen we dat de mainport Eindhoven, de slimste regio van de gehele wereld, bereikbaar blijft? Dat lossen we niet alleen op met fietspaden voor snelle fietsen. Daar hoort ook gewoon een stuk asfalt bij.

De heer **Van Helvert** (CDA): De VVD houdt een mooi pleidooi. Ik ben het er helemaal mee eens. Vindt de VVD het ook van belang dat de bereikbaarheid vanuit het zuiden wordt meegenomen? Het stuk van Weert tot Eindhoven en de mogelijkheid van verbreding van de A2 moeten daarvan onderdeel zijn.

Mevrouw **Visser** (VVD): Naar aanleiding van een discussie over het MIRT heeft de Minister toegezegd dat zij dat stuk meeneemt in een verdere studie naar de kennisas A2. Het hoort erbij. Hoe garandeer je op de korte en de langere termijn de bereikbaarheid van de regio? Een paar jaar geleden is deze regio uitgeroepen tot de slimste van de wereld. Laten we dat zo houden en bekijken wat voor infrastructuur nodig is. Als je het aan de Chinezen vraagt, is Wageningen wellicht de slimste regio ter wereld wat voedsel betreft. Ik heb in mijn tijd als wethouder meerdere malen mogen meemaken dat de Chinezen de deur openden als je «Wageningen» zei en dat ze minder blij keken als je zei dat je uit de regio Amsterdam kwam. We moeten trots op Wageningen zijn. De A1/A30 is een kip-eidiscussie, misschien wel typerend voor de Barneveldse regio. We monitoren niet en daardoor weten we eigenlijk niet of er problemen zijn. Kan de Minister op korte termijn met de monitoring in de regio starten? De regio draagt aan dat er problemen zijn, maar dat de files niet op de filelijsten verschijnen omdat er nergens wordt gemonitord. Wil de Minister samen met de regio bekijken of er op korte termijn een aantal kleine maatregelen getroffen kan worden, vanuit Beter Benutten of door het leegschrapen van potjes? We willen graag dat er voor de langere termijn gemonitord wordt om te bekijken of wat de regio constateert, daadwerkelijk zo is. Vanuit de economische potentie van de regio verdient een en ander de aandacht.

Wat betreft de A13/A16 sta ik kort stil bij de invulling van het regionale maatregelenpakket. We hebben voor het flinke bedrag van 100 miljoen een pakket voor de inpassing beschikbaar gesteld. Heel veel regio's komen daar absoluut niet aan. Een groot deel is besteed en een groot deel wordt door de regio zelf ingevuld middels het regionale maatregelenpakket. Kan de Minister aangeven hoe het daarmee staat en hoe daaraan invulling wordt gegeven? Wat is de relatie met de regionale inspraak? Hoe zijn de overheden met de inspraak omgegaan? Moet er misschien nog het nodige push- en pullwerk worden verricht?

Voor de A12/A15 geldt dat in het overzicht van tracébesluiten (TB) staat dat door de Programmatische Aanpak Stikstof (PAS) het traject mogelijk wordt vertraagd. Ook in de beantwoording van vragen van de VVD wordt niet helemaal helder wat dit concreet betekent. Kan de Minister hierop ingaan?

De regio Amsterdam is een van de belangrijke mainports van Nederland en voor de economie. Er gebeurt ontzettend veel. Er wordt aan alle kanten zowel in spoor- als wegenprojecten geïnvesteerd, of het nu de Velsertunnel, OV SAAL, de A1, de A6, de A9, de A8 of de A7 is. Er is heel veel bedrijvigheid, zoals van Tata Steel, het havencomplex en de transporteurs. Het project Zuidasdok gaat beginnen. Hoe blijft de bereikbaarheid van de

Amsterdamse regio gegarandeerd als al die projecten in uitvoering zijn? Twee weken geleden had Rijkswaterstaat wat problemen met de matrixborden en vervolgens stond vrijdagochtend om 7.00 uur heel Noord-Holland, en de economie, stil. Diverse ondernemers vragen hoe het overzicht en de regie zijn georganiseerd. Wie is aansprakelijk voor de spoor- en wegenprojecten? Hoe garandeert de Minister de bereikbaarheid van de regio Amsterdam gedurende de uitvoering van de projecten? De VVD is wat betreft het Zuidasdok kritisch over de keuze van Rijkswaterstaat voor de aanbesteding. Van de risico's valt 75% neer bij het Rijk en 25% bij de gemeente Amsterdam, die de risico's ook nog eens gemaximeerd heeft. Er wordt gekozen voor deze oplossing, omdat de bouw sinds 2008 in de problemen zit. Deze maatregel wordt echter pas in 2015 genomen. Wij denken dat het mosterd na de maaltijd is. Is dit wel de juiste oplossing? We kunnen niet inschatten wat deze oplossing voor de risico's voor het Rijk betekent. Ik ontvang graag voor het volgende notaoverleg MIRT een nadere toelichting. Wat betekent de nieuwe insteek van deze contracten voor het risicoprofiel van het Rijk?

Mevrouw **De Boer** (VVD): Voorzitter. Ik stip heel kort een aantal zaken aan. Mevrouw Van Veldhoven sprak over het onderhoudsbudget van ProRail. We wachten op de herijking en het onderzoek van de Rekenkamer naar achterstallig onderhoud op het spoor. We willen graag de toezegging dat we die bij het volgende MIRT-overleg in november kunnen betrekken. Ze zouden er afgelopen voorjaar al zijn en we moeten toch eens een keer keuzes maken.

Ik breek een lans voor het goederenvervoer over het spoor. Dat heeft het heel lastig. Deze week is een AMvB naar de Kamer gezonden. Daarnaast zijn er problemen met de Betuweroute en de omwonenden daarvan. Is het idee om de verhoging van de gebruikerskosten voor het goederenvervoer met een jaar uit te stellen en die te dekken uit Beter Benutten?

De heer **Hoogland** (PvdA): Ik snap de vraag van mevrouw De Boer. Het goederenvervoer heeft het inderdaad zwaar in internationale context en in Nederland. Het verlagen van de tarieven gaat echter tegen het principe van kostendekkendheid in. Leidend moet zijn dat de kosten worden doorgerekend aan de gebruikers van het spoor. Hoe kijkt mevrouw De Boer daartegenaan? Gaat het om een tijdelijke of een permanente verlaging? Om hoeveel gaat het en hoe lang moet het duren? Een en ander is relevant om mijn gedachten over het precieze voorstel te kunnen vormen.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Het zal inderdaad eenmalig zijn. Het goederenvervoer op het spoor heeft het heel moeilijk. Er komt een aantal nieuwigheden bij. Natuurlijk moeten we kijken naar de kostendekkendheid, maar de Betuweroute, waar het goederenvervoer langs moet, is nog niet klaar. We hebben deze week de monitor Goederenvervoer ontvangen, waarin staat dat het goederenvervoer over het spoor met 15% is afgenomen, terwijl de ambities anders zijn. Volgens de modal split moet er meer via de binnenvaart en het spoor. Er is een omgekeerde beweging. Ik vraag daar specifiek aandacht voor en wil bekijken of we de kosten voor het goederenvervoer gedurende een jaar kunnen verlichten. Misschien moeten we er bij het volgende MIRT-overleg een klap op geven, maar ik leg de overweging vast bij de collega's neer. We hebben het over het verdienmodel van de BV Nederland en het belang van de haven van Rotterdam waarin we vele miljarden geïnvesteerd hebben. Daarvoor vraag ik speciaal aandacht.

De heer **Hoogland** (PvdA): Wat kost het ongeveer, een jaartje de tarieven naar beneden? Ik weet het niet.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Een aantal miljoenen euro's die gedekt kunnen worden uit Beter Benutten.

Er gaan gelden uit het Trans-European Network for Transport (TEN-T) naar internationale spoorverbindingen. Kunnen we een overzicht krijgen van de projecten die TEN-T-subsidie hebben gekregen? Welke projecten hebben die niet gekregen en welke hebben minder gekregen? Het bedrag dat naar de sluis van IJmuiden gaat, is een druppel op de gloeiende plaat. De sluis van IJmuiden is een project van bijna 1 miljard en het krijgt maar 11 miljoen euro. Dat verbaasde mij enigszins. Naar de overslag in Venlo gaat helemaal geen geld. Ik krijg graag een appreciatie van het kabinet. Welke projecten krijgen geld en hoeveel, en welke projecten moeten eigenlijk geld krijgen?

Hoe staat het met Meerjaren Infrastructuur Programma (MIP) voor de corridor Zuid en de corridor Oost, als het gaat om het goederenvervoer? Hoe staat het met de verbeteringen op de route Elst-Deventer-Twente die in 2018 opgeleverd moeten worden? De taakstelling van het budget is dan 154 miljoen euro.

Ik maak een uitstapje naar de sluis bij Kornwerderzand. We kennen de ambities van de vorige woordvoerder van het CDA. Wat doet de provincie Friesland? Komt die haar beloften na en wordt er geld beschikbaar gesteld?

Voor de Calandbrug is een mooi bedrag beschikbaar gekomen uit de TEN-T-subsidies. Dat is positief. Kunnen we de brug voor dat bedrag aanleggen?

De heer **Houwens** (Houwens): Voorzitter. De fiets, en met name de elektrische fiets, wordt steeds meer gebruikt. We houden daar misschien nog onvoldoende rekening mee. Moeten er meer initiatieven vanuit de gemeenten en provincies komen? Een paar zijn er mee bezig, maar een aantal nog niet. Het aantal kilometers dat per fiets wordt afgelegd, neemt sterk toe en de fiets, zeker de elektrische fiets, kan een prima alternatief zijn. Hebben we speciale maatregelen nodig, bijvoorbeeld extra zaken bij stations, om het fietsgebruik veiliger te maken en nog meer te stimuleren? Fietsen is gezond en goedkoop en kan een prima alternatief voor andere manieren van vervoer zijn.

Ik heb een paar opmerkingen over de wegen in het oosten. Wat betreft de doortrekking van de A15 bij Ressen is er een onverwacht netwerkeffect waardoor er een hernieuwd stikstofonderzoek moet plaatsvinden. Wat is dat onverwachte netwerkeffect? Van tevoren zijn veel dingen onderzocht. Waarom komt er nu opeens iets naar voren waardoor de zaak wordt vertraagd? Dat is spijtig. Wat is de oorzaak daarvan en kan die snel opgelost worden? De A15 is een weg waar regelmatig veel files zijn. Kan de Minister daar extra aandacht aan geven en er wellicht iets aan doen via een stukje versnelling of iets anders?

Op de A1 vinden regelmatig ongelukken plaats. De A1 staat in de planning, maar is er zicht op de oorzaak van het grote aantal ongevallen dat tot forse files leidt? Zijn er speciale oorzaken of is het allemaal toeval? In de planning staat dat de A18 tussen 2016 en 2019 gerealiseerd wordt. We zitten bijna in 2016. Gaat de schop dan echt de grond in? Kan de Minister concreet aangeven in welk kwartaal?

De Randstad is het economisch hart van Nederland. Nu de economie weer beter draait, loopt het reistijdverlies, de nieuwe term voor files, op. Voor fietsers spreken we over andere starttijden voor scholen. Ik vraag me af of het denkbaar is dat we dat soort initiatieven in de Randstad nemen. Niet meer asfalt, maar het asfalt beter benutten door te stimuleren dat mensen op andere momenten starten, op andere momenten naar het werk gaan en dus op andere tijden gebruikmaken van de reeds bestaande infra, zodat het reistijdverlies wordt teruggedrongen.

Mevrouw **Visser** (VVD): Ik ben een beetje verbaasd. De heer Houwers pleit voor overheidsingrijpen in de werktijden van werkgevers. Dat is een bijzondere oproep. Kan de heer Houwers die duiden?

De heer **Houwers** (Houwers): Mevrouw Visser vindt het vast niet onverstandig om zo goed mogelijk gebruik te maken van voorzieningen en dat ook te stimuleren. Dat wil niet zeggen dat je mensen tot iets verplicht – dat ligt niet in mijn aard als rechtgeaard liberaal – maar dat je mensen daarop wijst. Mevrouw Visser vindt het niet gek als men dit voor de fiets doet. Ik vind het niet gek om voor auto's of andere vervoersmiddelen de bestaande voorzieningen beter te benutten.

Mevrouw **Visser** (VVD): Waar pleit de heer Houwers voor? We hebben inmiddels al 1,1 miljard ter beschikking gesteld voor Beter Benutten om spoor en weg en andere infrastructuur beter te benutten. Pleit hij voor meer geld voor Beter Benutten of pleit hij ervoor dat de Minister met iedereen om tafel gaat zitten? Wat is zijn pleidooi?

De heer **Houwers** (Houwers): Het pleidooi kan zijn om een campagne te voeren waarin je dit duidelijk maakt. Laten we naar de Tweede Kamer kijken. We beginnen normaal om 10.15 uur en nu twee dagen om 09.00 uur. Dat is vandaag niet gelukt, want niet iedereen was tijdig aanwezig, hetgeen spijtig is. Los daarvan kun je mensen op vrijwillige basis proberen te bewegen om in hun eigen belang op andere momenten te starten en er op die manier voor zorgen dat de infrastructuur beter benut wordt. Noem het een soort reclamecampagne.

De heer **Bashir** (SP): Voorzitter. Ik begin met de jaarverslagen over 2014. Daaruit blijkt dat er de afgelopen jaren veel geld op de plank is blijven liggen. Dat geld was begroot voor infraprojecten. Geld voor wegen, spoor en vaarwegen is niet besteed. De Minister zegt straks waarschijnlijk dat dit geld alsnog wordt uitgegeven, maar dit verbaast ons. De Minister doet altijd voorkomen alsof zij liever vandaag dan morgen ergens een schop in de grond zet. Door de bezuinigingsronde zijn veel projecten naar achteren geschoven. Is het niet mogelijk om infraprojecten naar voren te halen, wanneer er toch nog geld op de plank ligt?

Dit brengt me op het punt over de staat van het onderhoud van de wegen, die wij eind vorig jaar bespraken. Op steeds meer plekken zijn er snelheidsbeperkingen, volgens mij sinds meer dan een halfjaar geleden. Klopt dat? Ik zit vaak op de weg en zie dan nieuwe snelheidsbeperkingen opduiken. Hoe staat het met het onderhoud van slechte stukken asfalt? Heeft de Minister een tijdplanning? Is er aandacht voor? Waarom laten we het zover komen dat we de snelheid moeten beperken? Waarom pakken we die zaken niet eerder aan?

Het wordt bijna een traditie dat we de Blankenburgtunnel in het MIRT-overleg bespreken. Ook vandaag vraag ik er extra aandacht voor. Volgens de SP-fractie is het nog niet te laat om deze verkeerde keuze recht te zetten. Straks zitten we namelijk met een tunnel waarvoor geen draagvlak is en waarvoor ook nog eens extra tol betaald moet worden. Dat is belachelijk. De automobilist betaalt genoeg belasting: wegenbelasting, accijnzen, bpm, btw. Straks moet hij dan ook nog de Biezebelasting, genoemd naar gedeputeerde Bieze, voor de A15 en de Schultzelasting voor de Blankenburgtunnel betalen. Dat kan niet waar zijn. We spreken hier nader over, maar als we de Blankenburgtunnel niet aanleggen, kunnen we dat geld op een andere, slimmere manier besteden. Graag krijg ik een reactie van de Minister.

Kan de Minister, als het om de Blankenburgtunnel gaat, beter naar het volk luisteren? Ze wil die tunnel aanleggen, maar we horen weinig over de aanpassing waarop de gemeenten en de organisaties aandringen. De Minister heeft de Kamer toegezegd dat zij haar best doet om de Blanken-

burgtunnel beter in te passen, maar we zien daar niets van. Kan de Minister een update geven?

De motie over het niet-financieren van de Ruit Eindhoven, is aangenomen. Deze motie is mede door de SP-fractie opgesteld en ingediend. In de motie wordt gevraagd om de investering te verschuiven naar de A58 en de A67. Dat is een mooie kans om op korte termijn die wegen te verbeteren. We zijn tevreden met de inzet van de Minister voor de A58, maar zien graag meer inzet voor de A67. De Minister zegt dat dit knooppunt niet naar voren komt uit de analyses over doorstroming en veiligheid, maar wij kijken daar heel anders naar. De laatste tijd zijn er veel ongelukken op de A67. Er is ook sprake van vrachtverkeer. De ANWB spreekt zelfs over grote veiligheidsproblemen. Het verbaast mij dan ook dat de A67 volgens de Minister geen knelpunt is. Het project heeft haast. De Kamer en de bevolking vragen erom. Er is werk aan de winkel. Wil de Minister hier vaart achter zetten? Het is goed als de Minister aanvullend een aparte studie doet naar de A67 om te bekijken op welke manier de doorstroming en de veiligheid verbeterd kunnen worden. Kan de Minister hierop ingaan?

Dan kom ik bij de N35 bij Nijverdal en Wierden. De SP-fractie is tevreden dat er uiteindelijk toch voor de zogenaamde noordvariant is gekozen. Die komt het meest tegemoet aan de lokale wensen en is de best mogelijke inpassing. We zetten vraagtekens bij de maximumsnelheid van 100 km/u. Is het voor de omgeving niet beter als de maximumsnelheid op 80 km/u wordt vastgelegd, zodat er rekening wordt gehouden met geluidsoverlast en fijnstof?

Is de Minister bereid om nader onderzoek te doen naar de aanpak van het knooppunt A1/A30? Wordt het verbeteren van die aansluiting meegenomen bij de plannen voor de aanpak van knooppunt Hoevelaken? De provincie Gelderland wil het spoortraject in de Achterhoek verdubbelen. Het is goed voor de reiziger om meer groei op het spoor te faciliteren. Zijn er contacten tussen het ministerie en de provincie om het spoor gezamenlijk aan te pakken? Dan kunnen we er vaart achter zetten. Ik eindig met de fiets. De fiets komt in het nieuwe MIRT terug in een apart hoofdstuk. Dat is goed nieuws. We hebben een voorstel over de veiligheid van de fiets, die ik bij het VAO zal concretiseren met een motie.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Kan de heer Bashir een tipje van de sluier oplichten, zodat we het kunnen bespreken?

De heer **Bashir** (SP): Straks is er een VAO over verkeersveiligheid. Ik ben er in het desbetreffende algemeen overleg op ingegaan en om geen dingen dubbel te doen, verwijs ik naar het VAO.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Ik ben toch wel heel erg benieuwd. Misschien wil de heer Bashir ons kort inlichten? Het is toch geen proefballonnetje?

De heer **Bashir** (SP): Nee, het is geen proefballonnetje. In de motie vragen we de Minister om bij de aanpak van het aantal verkeersslachtoffers de nadruk te leggen op het aanpakken van de veiligheid voor de fietsers. Daar kan niemand op tegen zijn, want het aantal slachtoffers van ongelukken met elektrische fietsen groeit, vooral onder ouderen. We hebben een aantal keren voorstellen ingediend. Die zijn helaas verworpen. Vandaag doen we een nieuwe poging en krijgen we hopelijk de steun van mevrouw Van Veldhoven.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Dat de Minister hier aandacht aan besteed is een breed gedeelde wens van de Kamer. De Minister wil het zelf ook. Hoe wil de heer Bashir dat de Minister dit doet?

De heer **Bashir** (SP): Ik heb de vorige keer concreet naar voren gebracht dat er gezorgd moet worden voor fietscursussen voor de elektrische fiets voor 65-plussers. Die dingen kunnen heel snel. Mensen schieten uit de bocht en krijgen ongelukken. Wellicht kunnen mensen er bij de aankoop van een fiets op gewezen worden dat ze een helm kunnen kopen. We willen niets verplichten, maar wel stimuleren dat mensen gewezen worden op de veiligheid en het voorkomen van letsel.

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie): Voorzitter. Afgelopen maanden is een aantal mooie besluiten genomen, zoals over het Zuidasdok in Amsterdam, de N35 Nijverdal-Wierden, de N33 in Groningen en de verlenging van de Calandspoorlijn in het Rotterdamse havengebied. Ook komen steeds meer projecten gereed. De ChristenUnie heeft niet alle projecten gesteund, maar het is goed om te zien dat er hard wordt gewerkt aan een betere bereikbaarheid binnen ons land. Natuurlijk blijven er wensen en daarom maak ik een rondje door Nederland.

De ChristenUnie is blij dat de Ruit Eindhoven definitief niet doorgaat. De Kamer heeft duidelijk uitgesproken dat het geld naar andere Brabantse projecten moet gaan, waaronder de A67 en de A58. De Minister doet in haar brief geen uitspraken over het geld. Wanneer komt er duidelijkheid? De ChristenUnie wil dat knopen snel worden doorgehakt. Is de voorkeursbeslissing A58 Breda-Eindhoven al klaar? Neemt de Minister dit jaar besluiten over een snelle uitvoering van maatregelen op de A67 tussen Eindhoven en Asten?

Hoe staat het met de verbreding van de A27? Ik verwijs naar de motie-Kuiken c.s. die niet alleen het knelpunt op de A27 betreft, maar waarin expliciet gevraagd wordt om de aanleg van de toekomstige treinverbinding tussen Utrecht en Breda niet onnodig duur te maken. Door de A27 slim in te passen, kunnen op die spoorlijn honderden miljoenen euro's worden bespaard. De ChristenUnie vraagt of de Minister het haar opvolgers mogelijk wil maken om die lijn te realiseren. We hebben het over de verre toekomst, maar regeren is vooruitzien. Pas de plannen voor de A27 aan nu het nog kan en start een MIRT-verkenning voor de spoorlijn. Graag krijg ik een reactie.

Er wordt drie maanden extra genomen voor de besluitvorming over de A13/A16 bij Rotterdam. Gezien de optelsom van de snelweg, de hogesnelheidslijn en het vliegveld wil de ChristenUnie een goede inpassing. Graag krijg ik een reactie van de Minister op de petitie van de deelnemers aan de gebiedstafels, die zeer teleurgesteld zijn. Zij zijn van mening dat alle goede ideeën van tafel zijn geveegd en dat de burgerparticipatie een wassen neus is. Kan de Minister onderbouwen dat de Code Maatschappelijk Participatie in dat project volledig is gevolgd?

Waarom neemt de Minister niet wat extra tijd voor de Blankenburgverbinding, vraag ik mede namens GroenLinks. Op verzoek van de Kamer heeft de Minister onderzocht of een kanteldijk voor de waterveiligheid wel nodig is. Dit is niet het geval. Dit plaatst alle discussies over de tunnel van de afgelopen jaren in een heel ander perspectief. De Minister doet het onderzoek af met de opmerking dat ze een variant zonder kanteldijk niet meeneemt, omdat die duurder is en omdat de landschappelijke meerwaarde gering is. Daarmee doet ze geen recht aan deze kwestie. Het conceptrapport is niet eens aan de Kamer gestuurd. Juist de variant zonder kanteldijk biedt veel meer inpassingsmogelijkheden. De ChristenUnie wil dat de variant zonder kanteldijk in het verdere besluitvormingsproces wordt meegenomen. Leg die variant voor aan de markt en toets bij de gunning niet alleen op de prijs maar ook op de inpassing. Ik hoop op een toezegging van de Minister, anders dien ik op dit punt een motie in.

Ik vraag de Minister serieus te kijken naar het verlengen van de Aalkeet-tunnel tot aan de Hoekse Lijn waardoor het open karakter van de polder beter gespaard blijft.

Er loopt een MIRT-onderzoek naar de A9 tussen Badhoevedorp en Alkmaar. Is de Minister bereid om daarin expliciet een aansluiting van de N208 mee te nemen, zodat Velserbroek en Haarlem beter worden ontsloten?

De Minister wil op de A12 bij De Meern de snelheid verhogen naar 130 km/u. Echt alle gemeenten langs deze weg zijn hiertegen. De luchtkwaliteit verslechtert en de geluidsoverlast neemt toe. De Minister blijft wellicht net onder de wettelijke normen, maar ook dan treden gezondheidseffecten op. De ChristenUnie vraagt het ontwerpverkeersbesluit daarom in te trekken.

Met betrekking tot de Ring Utrecht wil de ChristenUnie dat eerst de Noordelijke Randweg wordt aangepakt. Mijn fractie blijft grote vraagtekens zetten bij de verbreding van de A27 bij Amelisweerd. Is die gezien de verkeersprognoses noodzakelijk? Zijn de kosten per kilometer niet veel te hoog? Ook deze vragen stel ik mede namens GroenLinks. Volgens de Minister zijn er oplossingen voor de risico's met de folieconstructie. Hoe duur zijn die? Klopt het dat de oplossingen theoretisch zijn? Voor zover ik weet is er sinds 2013 niets meer over gepubliceerd. Is er nu een oplossing? Kan de Minister alle rapporten daarover openbaar maken? Zegt zij toe dat zij alleen een ontwerptracébesluit (OTB) neemt als er een gegarandeerde oplossing is die qua risico beheersbaar is? Is de Minister bereid naast de verbreding van de A27 tussen Houten en Vianen een fietssnelweg te realiseren, zodat fietsers elke dag kilometers minder hoeven om te rijden?

De ChristenUnie vraagt de Minister om een onderzoek te starten naar de knelpunten met de doorstroming in de verkeersveiligheid bij het knooppunt A1/A30 bij Barneveld. Ik heb daar meerdere sprekers over gehoord en dat is heel fijn. Wil de Minister oplossingen onderzoeken om de aansluiting toekomstbestendig te maken? Dat is extra van belang gezien de geplande werkzaamheden bij het knooppunt Hoevelaken. Het knooppunt A1/A30 dreigt straks een flessenhals te worden. Ik overweeg hierover een motie, maar gezien de brede oproep vanuit de Kamer hoop ik op een toezegging van de Minister.

Neemt de Staatssecretaris dit najaar een besluit over de kwartierdienst Valleilijn en over het project Randstadspoor Utrecht-Harderwijk?

Er ligt een mooi rapport over de kosten en baten van elektrificatie van regionale spoorlijnen. Voor de ChristenUnie staat vast dat we hierin stappen moeten zetten, te beginnen met de drukste lijnen, de Maaslijn, de lijn tussen Zwolle en Wierden en ook de lijnen Arnhem-Winterswijk en Groningen-Leeuwarden. Is het landelijke onderzoek van ProRail naar de invoering van 3 kV uiterlijk in september klaar? Wordt dit dit najaar meegenomen bij de herijking van spoorprojecten?

Ik eindig mijn rondje in het noorden. Friesland zet nog steeds in op een aquaduct vlak bij Joure. De provincie is bereid de kosten voor te financieren. Is de Minister bereid hieraan mee te werken? Ik sluit mij aan bij de vragen over Kornwerderzand. Er is veel draagvlak vanuit de regio. De ChristenUnie hoopt op een spoedige oplossing.

Mevrouw **Visser** (VVD): Nadat ik de heer Bashir net heb horen pleiten voor meer asfalt, het versnellen van het aanleggen van asfalt en de verlaging van de belastingen moet ik een beetje bekomen. Ik ben het spoor bijster over het afwegingskader voor infrastructuur van de ChristenUnie. We hebben deze discussie ook bij de Algemene Beschouwingen gevoerd. Mevrouw Dik-Faber pleit voor allerlei spoorlijnen, maar vraagt bij asfalt steeds naar de kosten per kilometer. Heeft zij dat ook gedaan bij de Valleilijn en de elektrificatie? Bepaalt dit haar afwegingskader?

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie): Ik herinner me de discussie heel goed. De ChristenUnie hecht aan een goede bereikbaarheid in ons land.

Alle modaliteiten verdienen daarin een plek: niet alleen de auto, wat de VVD-fractie moet aanspreken, maar ook de trein, de fiets, de elektrische fiets en de wandelaar. Per locatie moet worden bekeken wat de meest logische investering is. Ik vraag me af of de investeringen die de coalitie-partijen, gehouden aan het regeerakkoord, voorstaan gezien het schaarse geld wel de slimste investeringen zijn. Ik snap dat er een verbinding als de Blankenburgtunnel komt, maar voor een project als de A27 bij Utrecht zijn er nieuwe verkeersprognoses. Die weg kost heel veel geld. Moet je dat daaraan uitgeven? Zijn er geen projecten die meer urgentie hebben? Ik wil de auto- en treingebruiker niet tegenover elkaar zetten. Daar doe ik niet aan mee. Beiden hebben een plek. Laten we bekijken waar het geld het nuttigst kan worden ingezet.

Mevrouw **Visser** (VVD): Mevrouw Dik-Faber moet hom of kuit geven. Zij spreekt bij de wegprojecten steeds over de kosten per kilometer en dat dingen te duur zijn. Tegelijkertijd pleit ze voor aanvullende onderzoeken of inpassingsmaatregelen die dingen duurder maken. Zij stelt nooit kritische vragen over andere modaliteiten. Zij vraagt nooit wat die per kilometer kosten. De TU Delft doet eens in de tien jaar onderzoek naar alle modaliteiten en zet die naast elkaar. Daarin kan mevrouw Dik-Faber zien wat de autogebruiker betaalt en wat die oplevert, en dat afzetten tegen de treinreiziger. Ik kan het niet volgen. Wat is nou het afwegingskader van de ChristenUnie? Als blijkt dat de kosten per kilometer voor bijvoorbeeld een Valleilijn of een spoorlijn naar Harderwijk hoger zijn dan de kosten per kilometer per auto, kiest de ChristenUnie daar dan voor?

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie): Alle modaliteiten verdienen een plek. Het is niet eerlijk om de kosten per kilometer spoor af te zetten tegen de kosten per kilometer weg. Laten we kijken naar een exacte en eerlijke doorrekening waarin de vervoersbewegingen zijn opgenomen. We hebben het niet alleen maar over de aanleg van infrastructuur en meer asfalt, maar ook over de maatschappelijke winst. Mindervalide medemenssen kunnen zich alleen per openbaar vervoer verplaatsen. Het openbaar vervoer is veelal schoner. Over die elementen hoor ik de VVD-fractie eigenlijk nooit. Onder deze Minister wordt 130 km/u gereden op de A12. Omwonenden balen daar enorm van, want dat heeft milieu-impact. De NS, de grootste vervoerder op het spoor, rijdt binnenkort CO₂-neutraal. Dat is winst en daar moeten we ook naar kijken. Het voorstel van de VVD geeft geen eerlijke vergelijking. Als we dan vergelijken, kom dan met een maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) en neem de zachtere waarden zoals de winst voor de beperkte medemens en de milieuwinst daarin mee.

Mevrouw **Visser** (VVD): TU Delft maakt die vergelijking iedere tien jaar en stuurt die naar de Kamer. Ik maak bezwaar tegen het punt dat mevrouw Dik-Faber maakte, namelijk dat onze beperkte medemens alleen met het openbaar vervoer reist en dat de VVD daar geen oog voor heeft. Mevrouw De Boer heeft hierover moties ingediend. Iedereen verplaatst zich ook met de auto of men nu een beperking heeft of niet. Het is geen uitgemaakte zaak.

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie): Ik heb samen met mevrouw De Boer voorstellen gedaan om de toegankelijkheid van het ov te verbeteren. Het is ingewikkeld om in een auto te stappen als je doof of blind bent. Geef het ov een eerlijke kans.

De vergadering wordt van 11.24 uur tot 12.01 uur geschorst.

De **voorzitter**: Ik stel in deze termijn twee interrupties voor.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Voorzitter. We moeten elke keer weer even bekijken met welke regio we beginnen. Het maakt eigenlijk niet uit, want alle regio's komen aan de orde. Ik loop eerst de verschillende regio's langs, daarna kom ik op de fiets en tot slot volgen de vragen over de overige onderwerpen.

Ik begin met de Noordvleugel, de A27 en de Ring Utrecht. Er is niet veel nieuws aan de orde en daarom zijn deze in de brief niet uitgebreid aan de orde gekomen. Toch zijn er wat vragen over gesteld. Hoe staat het met de folieconstructie en de daaraan verbonden kosten en risico's? Gaan we de nieuwe scenario's voor de Welvaart en Leefomgeving (WLO) bij de Ring Utrecht gebruiken?

We hebben eerder over de folieconstructie gesproken. Voor de beheersing van de risico's van het bouwen met de folieconstructie hebben we meerdere onderzoeken gedaan. We hebben meerdere bouwmethoden met elk hun eigen risicoprofiel gevonden. Daaruit is nog geen keuze gemaakt. De beschikbare onderzoeksresultaten zijn, zoals gemeld, openbaar en te vinden op www.ikgaverder.nl/documenten. We brengen altijd alle risico's in beeld en ook dit risico is een blijvend punt van aandacht bij het verder uitwerken van het ontwerp. De zoektocht naar alternatieve bouwmethoden voor het uitbreiden van de A27 binnen de bestaande folie zetten we ook voort. Alle onderzochte methoden worden met bijbehorend risicoprofiel en geschiktheid uiteindelijk in de notitie naast elkaar gezet. De informatie is na de zomer beschikbaar en wordt openbaar gemaakt, zoals we bij dit traject continu doen.

De kosten voor het bouwen met de folie en de daarbij behorende risico-opslagen zijn opgenomen in de kostenraming van het project. Het gaat om een niet al te hoog percentage van de totale projectsom. Ik kan er niet specifiek over zijn, omdat het allemaal nog aanbesteed moet worden en wij niet alvast aan de desbetreffende ontwikkelaars willen vertellen hoeveel geld er in zo'n traject zit.

De keuze voor de bouwmethode die gehanteerd zal worden, is voorzien in het proces met de marktpartijen tijdens de aanbestedingsfase. Dit proces start na het vaststellen van het OTB, dat is voorzien in Q2 2016. Het is een technisch onderwerp. Ik ben altijd bereid er een technische briefing over te organiseren, ook op locatie, als daar behoefte aan is. Het huidige wegdeel kent ook een folieconstructie. Die zit er al 25 jaar en we hebben er goede ervaringen mee. Het volgende wegdeel zal ook een folieconstructie hebben. Het is wel complexer en daarom hebben we het als risico aangemerkt. We hopen een goede constructie te vinden waarvan we nog heel lang plezier hebben.

Bij de Ring Utrecht werken we de voorkeursvariant, die ik juni vorig jaar heb toegestuurd, uit tot een OTB. Dat is voorzien voor Q2 2016. Het ontwerp wordt nader uitgewerkt en er wordt onderzoek gedaan naar de milieueffecten. Dat doen we in overleg met de betrokken gemeenten, de provincie en de omwonenden. Zodra het OTB er is, wordt het in de Q2-fase ter inzage gelegd. Als er in een wegenproject verkeersberekeningen nodig zijn, gebruiken we het bekende Nederlands Regionaal Model (NRM). Het CPB levert waarschijnlijk aan het eind van dit jaar nieuwe WLO-scenario's die in een nieuwe versie van het NRM worden verwerkt. Bij nieuwe projecten werken we met de nieuwe versie. Voor lopende projecten, zoals dat in Utrecht, moet worden bepaald hoe en wanneer de nieuwe inzichten in het planproces worden meegenomen. De vraag is hoe we dat tijdens de rit kunnen doen, want we willen niet iedere keer opnieuw starten. We kunnen bijvoorbeeld een gevoeligheidsanalyse doen. We zullen het te zijner tijd hierover ongetwijfeld nog met elkaar hebben. Eerst moeten de scenario's eind dit jaar beschikbaar zijn.

Bij het vaststellen van milieumaatregelen wordt uitgegaan van een hoger groeiscenario. Dit zal bij de nieuwe WLO-scenario iets lager uitvallen. Als we gebruikmaken van het huidige WLO-scenario zijn de milieumaatregelen toereikend.

Mevrouw Visser uitte haar zorgen over de samenloop van de vele projecten rond Amsterdam. Ze is blij dat er van alles en nog wat in het Amsterdamse gebeurt, maar denkt dat dit effecten op de totale doorstroom kan hebben. In alle realisatieprojecten is budget voor maatregelen om de verkeershinder tijdens de bouw te beperken ingebouwd. Het is een standaardmethodiek in ons werken om minder hinder te realiseren. Er is een plan van aanpak voor het voorkomen van verkeershinder, een van de aspecten waarop de aannemer geselecteerd wordt. We hebben met de regio gesprekken gehad over de wijze waarop op de moeilijkste momenten alternatieven kunnen worden geboden. Ik ben in overleg met regionale partijen, Rijkswaterstaat en ProRail over de maatregelen die we moeten nemen als er opstoppen ontstaat bij evenementen of specifieke situaties op specifieke momenten. Ik voel me eindverantwoordelijk. Het gaat om rijksprojecten. We moeten het samen met de regio doen. Het gaat ook om het gedrag van mensen die op de weg zitten en om de vraag of ze op een bepaald moment gebruik willen maken van het spoor of aangeboden alternatieven. In the end voelen we ons verantwoordelijk voor de doorstroming en de hinder. Ik heb van de ondernemers het verzoek gekregen om de Velsertunnel en de Coentunnel tegelijkertijd aan te pakken, want dan zou er maar één keer overlast zijn. We hebben daarop gezegd dat dan alles vast zou zitten, en dat we het dus volgtijdelijk doen. Zo proberen we in de planning rekening te houden met de overlast.

Een voorbeeld van een Minder Hinder-project en de manier waarop het Rijk zijn verantwoordelijkheid neemt, is de Galecopperbrug. We hebben met de regio van alles en nog wat georganiseerd om tijdens het werk de doorstroming te garanderen. Het is daar aardig gelukt. Amsterdam is een tikje groter; we besteden er dus zeer veel aandacht aan.

Mevrouw Visser maakt zich zorgen over de insteek van de nieuwe aanbesteding voor het Zuidasdok. We passen aanbestedingen constant aan en leren continu van wat goed en wat minder goed werkt. Dat is niet alleen vanwege de crisis, maar ook omdat het bij professioneel opdrachtgeverschap hoort dat je jezelf steeds opnieuw uitvindt. De stap die we voor de Zuidas zetten, is niet alleen een gevolg van de crisis, maar ook van ervaringen die we de afgelopen tijd met grote projecten hebben opgedaan. Ik stel voorop dat de aanpassing ten opzichte van de eerdere designconstructieprojecten niet heel groot is. We lopen geen groter financieel risico dan bij andere projecten. Dat de verdeling van de risico's tussen de rijksoverheid en de regionale overheden zo uitvalt, komt doordat we het grootste deel van het project betalen. Nieuw is dat naast de plafondprijs die we al hanteerden, gesproken wordt over een minimale prijs. Dat is ontstaan naar aanleiding van trajecten waarbij we het gevoel hadden dat de markt zo laag had geboden, dat we in een juridisch gevecht over de meerkosten, scoopwijzigingen enzovoorts terecht kwamen. Ik kijk bij dit project of de minimale prijs een goed effect heeft. Ik sta vrijemarktwerving voor en daarbij is een bodem- of minimumprijs eigenlijk ongewenst, omdat het een grens legt voor de onderlinge concurrentie. Mijn doel is echter om te experimenteren om te lage inschrijvingen te voorkomen en daarmee ook de claims en juridische discussies die het Rijk alsnog veel kosten en problemen opleveren. Er is nog steeds veel ruimte om te concurreren, want we leggen de prijs laag en verwachten dat daarboven wordt geboden. Ook de kwaliteit is heel belangrijk, net als eerdere ervaringen, het omgaan met geluidshinder, verkeershinder, duurzaamheid en noem maar op. Meerdere elementen spelen een rol, maar dit is een van de dingen waarmee ik wil experimenteren. Ik kan nog geen conclusie trekken, maar een laag bod kan jarenlange ellende opleveren, zoals uit de discussie over de Fyra blijkt.

Een aantal leden hebben gevraagd naar mijn mening over de verdeling van de budgetten van TEN-T. We hebben die net deze week ontvangen. Op sommige punten zijn we blij en op andere punten valt het tegen. Wat

tegenvalt, is de bijdrage voor de sluis bij IJmuiden. We kregen het signaal dat men vond dat het markttechnisch een goed project is dat uit zichzelf kan slagen, maar dan nog is het jammer dat dit niet heeft geleid tot de bijdrage waarop we gehoopt hadden. We hebben hiermee rekening gehouden, want als je een project raamt en een bijdrage van anderen verwacht, moet je er rekening mee houden dat je die niet krijgt. We hebben afspraken gemaakt over het deel dat het Rijk, de regio en de gemeente alsnog moeten ophoesten. In dit geval is de verdeling drie kwart voor het Rijk en een kwart voor de gemeente Amsterdam. De gevolgen zijn dus beperkt. Het project moet gewoon doorgaan. Ik ben ingenomen met de budgetten voor andere projecten, zoals de Calandbrug, en voor een aantal grensoverschrijdende projecten, zoals het regionaal spoor. De Commissie heeft een conceptbesluit naar buiten gebracht. Ik verwacht op zijn vroegst midden juli een definitief besluit. Dan bekijken we wat we nog kunnen veranderen en waarop we nog kunnen lobbyen. De Kamer hoeft zich er geen zorgen over te maken dat we niet proberen om meer gerealiseerd te krijgen. Er zijn in Europa 700 aanvragen gedaan en het budget is driemaal overtekend. Dat betekent nogal wat. We hebben er baat bij als bepaalde corridors in andere landen versterkt worden, want daar kan het transport goed mee vooruit. Waarom het ene project wel iets krijgt en het andere niet, weten we nog niet. We hebben alleen het conceptbesluit gezien.

Zijn we bereid een fietssnelweg tussen Houten en Vianen binnen de A27 te realiseren? De verantwoordelijkheid voor het realiseren en bekostigen van de fietsverbinding ligt primair bij de provincie. Het Rijk heeft een programma uitgevoerd waardoor zestien fietssnelwegen werden bekostigd. We vonden dat van belang, maar hebben daarna de provincies van harte uitgenodigd om meer fietssnelwegen te bekostigen, als ze die belangrijk vinden. We kunnen bekijken of de fietsverbinding in het programma Beter Benutten past. Dat houdt echter in 2017 op en wordt daarna onderdeel van het vaste beleid. De realisatie van de fietsverbinding zal pas daarna plaatsvinden. Als er een definitief besluit gevallen is, ben ik bereid om de verbinding in het ontwerp van de brug op te nemen. Ik ben daarover in gesprek met de provincies. Het is goed als je van werk werk kunt maken en procedureel en financieel winst kunt maken. Mevrouw Dik-Faber vroeg naar het MIRT-onderzoek naar de noord-westkant van Amsterdam. Er wordt een brede analyse gemaakt van de regionale bereikbaarheid van het gehele gebied tussen ruwweg Alkmaar en de Haarlemmermeer. Als de aansluiting van N208 een knelpunt is, komt dat zeker uit de analyse naar voren en kunnen we bekijken hoe de eventuele bereikbaarheidsknelpunten het beste kunnen worden opgelost. Het kabinetsbeleid is 130 km/u waar het kan binnen de randvoorwaarden van milieu, natuur en verkeersveiligheid. Dat geldt ook voor de A12 bij De Meern. Mevrouw Dik-Faber zegt dat er gezondheidseffecten zijn, ook al blijft men binnen de norm. Die discussie voeren we vaker. Of we bepalen dat we de norm te hoog vinden en dat die lager moet liggen omdat het gezondheidseffect niet goed is, of we zeggen dat dit de norm is. Anders krijg je een vreemde discussie. We mogen niet over grenzen heengaan, maar we moeten ook niet de grenzen kunstmatig naar beneden bijstellen als we vinden dat iets opeens onwenselijk is. Tot nu toe is dat niet het Kamerbesluit.

In de Zuidvleugel is veel discussie over de A13/A16. Dat is niet de eerste keer. De commissie heeft zorg of het traject met omwonenden wel goed doorlopen wordt. Wordt de Code Maatschappelijke Participatie wel gevolgd en wil ik zelf bekijken hoe dit proces verlopen is? Ik ben er weleens ingedoken en ben bereid om er nog eens in te duiken, maar ik heb een indrukwekkende lijst gezien van momenten, verslagen en manieren waarop aan de inspraak gewerkt is. Er is meer gedaan dan de Code Maatschappelijke Participatie vraagt. De Code Maatschappelijke Participatie is een nadere uitwerking van de spelregels van Sneller en

Beter. Een van de spelregels is dat er niet steeds teruggekomen wordt op besluiten. Als je trechtert en er iets afvalt, moet dat niet steeds terugkomen. De Code Maatschappelijke Participatie beschrijft ook dat participatie moet plaatsvinden op een wijze die past bij de fase waarin een project zich bevindt. Momenteel wordt het project uitgewerkt in het OTB. Participatie heeft plaatsgevonden over de precieze uitwerking van het standpunt. Als je naar het feitelijke plaatje kijkt, is gedaan wat gedaan moest worden.

Er is heel hard gewerkt aan een alternatief. Er hebben diverse gesprekken op projectniveau en bestuurlijk niveau plaatsgevonden met bewoners in aanwezigheid van onderzoeksbureaus en de stadsregio Rotterdam en met een onafhankelijke voorzitter. Er is gereageerd op voorstellen, vragen, klachten en op een WOB-verzoek. Er zijn heel veel rapporten opgesteld en besproken. De inbrengers blijven voorstander van hun eigen alternatief. Dat is niet gek. Zij zeggen dat het alternatief onvoldoende getoetst is. Het is echter getoetst door de opstellers van de trajectnota voor de milieueffectrapportages (MER) en het OTB. Het is dus een deskundige toetsing. Onze inhoudelijke mening is dat de gevraagde verdieping van de N471 niet noodzakelijk is, zelfs niet voor saldo nul, voor het door de regio gewenste geluidsniveau, en dat het project dan 36 miljoen euro duurder is. Daarom heeft de bestuurlijke adviesgroep voor de A13/A16 niet gekozen voor die maatregel. Volgens mij is er heel veel gebeurd en is er heel veel gedaan. Het is prima om het proces nog een keer tegen het licht te houden. Ik heb geprobeerd om inhoudelijk aan te geven waarom het alternatief niet de meerwaarde heeft die erin wordt gezien. Je komt dan in een lastige constructie; is het welles of nietes, heb je wel of niet genoeg gedaan? Ik wil er best nog een keer naar kijken, maar juist omdat ik weet dat er op regionaal niveau naar allerlei alternatieven wordt gekeken, hebben we gezorgd voor drie maanden extra, hoewel het OTB al is vastgesteld. We tillen de inspraak voor het OTB over de zomer heen, zodat de bijdragen vanuit de regio een goede inbedding krijgen. We doen dus beide tegelijk.

De bestuurders hebben al eerder besloten om 70 miljoen aan de verdiepte ligging te besteden. Dat geld is er ook voor de bewoners. De bestuurders hebben de bewoners als achterban en volgens mij hebben die dit bij de bestuurders op de agenda gezet. Er is 30 miljoen over voor andere inpassingsmogelijkheden en daarover mag men nu nadenken. Het is niet zo dat wij eerst besluiten en men daarna nog een restje mag verdelen. Het regiobesluit over de maatregelen is hieraan voorafgegaan.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): De Minister geeft goed aan wat er feitelijk is gebeurd. Het blijft de vraag of wat op papier staat, in de praktijk klopt. Als je er niet bij bent, kun je dit lastig vaststellen. Als bewoners massaal met petities naar de Kamer komen en ons keer op keer benaderen met klachten over het rommelige proces, dat ze te kort de tijd kregen om te reageren en dat ze niet alle informatie hadden, moet ik dat heel serieus nemen. Ik ben blij dat de Minister er nog een keer naar wil kijken. Het zou enorm helpen als niet de opstellers van het OTB, die een voorkeur voor het huidige project hebben omdat ze dat zelf hebben opgesteld, naar het alternatief kijken, maar dat er een onafhankelijke second opinion komt van mensen die niet bij het project betrokken zijn. Is de Minister bereid om een onafhankelijke second opinion naar de alternatieven van de bewoners te laten uitvoeren?

Minister **Schultz van Haagen-Maas Geesteranus**: Dat is te complex. Eigenlijk wordt gezegd dat het ministerie en de toetsers geen onafhankelijk oordeel kunnen geven. Die discussie hebben we over andere projecten ook weleens gevoerd. Het betreft echter mensen die alternatieven in beeld brengen, die presenteren en openbaar maken in rapporten, en die aanspreekbaar zijn op hun conclusies. Dat moeten we zo houden.

Anders moet alles wat het Rijk inbrengt, door een ander worden bekeken, omdat het misschien niet fair is beoordeeld. Het gaat om degenen die ook de MER en het OTB bekijken. Ik stel niet voor om er weer een andere club naar te laten kijken. Degenen die het alternatief aandragen, kunnen immers altijd een ander vragen om ernaar te kijken als zij er geen vertrouwen in hebben dat we het goed doen. Het is een belangrijk principieel vraagstuk.

Ik kijk er in ieder geval graag nog een keer naar. Zo nodig kan ik onze hoofdingenieur-directeur (HID) vragen om het gesprek erover nog eens aan te gaan. Het is vervelend als de lijst en het gevoelen niet met elkaar overeenkomen. Het lijkt me prima als de HID en de bewoners of iemand anders, er nog eens op reflecteren. Het is belangrijk om te leren waar het precies in zit, ook al volg je het rijtje.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Ik snap waar de zorg van de Minister zit. Ik zeg ook niet dat Rijkswaterstaat niet onafhankelijk is, maar dat de mensen dat gevoel hebben. De Code Maatschappelijke Participatie heeft ook ten doel om mensen het gevoel te geven dat ze op een goede manier zijn meegenomen. Krijgen de bewoners de tijd om een second opinion te laten uitvoeren, zodat die nog kan worden meegenomen in het proces?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: De inspraak over het OTB is met drie maanden vertraagd. Verder vertragen wil ik niet, want het gaat natuurlijk niet alleen maar om alternatieven van de bewoners, maar ook dat we besloten hebben om dit te realiseren. Als we binnen drie maanden een second opinion kunnen krijgen, moet het mogelijk zijn. Vervolgens gaat de inspraakperiode lopen.

De heer **Van Helvert** (CDA): Het is goed als de Minister er zelf nog een keer naar kijkt. Ik begrijp goed dat ze zegt dat niet elke keer alles in twijfel moet worden getrokken, maar de werkgroep van omwonenden wijst er heel redelijk op dat in het rapport van Arcadis, waarvan de Minister zegt dat het deskundig en onafhankelijk is, aanwijzingen staan die je op zijn minst kunt betwijfelen. Het alternatief, dat door de bewonersgroep deskundig is opgezet en dat een redelijk alternatief is voor de enorm hoge wal die midden in het landschap komt, moet in alle redelijkheid nog eens bekeken worden. Als Rijkswaterstaat in het begin allerlei kennis aan omwonenden vraagt, daarmee zijn voordeel doet en vervolgens zegt dat er niet meer naar het alternatief wordt gekeken omdat het niet deskundig genoeg is, ontstaat het idee dat de kennis van de bewoners wordt misbruikt in plaats van gebruikt. Is de Minister dat met mij eens?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Dat is allerm minst de bedoeling. Volgens de spelregelkaders wordt uit de alternatieven gekozen totdat er één overblijft. Op een gegeven moment vallen dingen af. Dan moet je zeggen dat je blij bent dat men iets ingebracht heeft en dat je dit waardeert, maar dat op basis van bepaalde inhoudelijke keuzes het alternatief afvalt. Dat is gebeurd. Er is in het proces getrechterd. Ik heb geprobeerd om uit te leggen waarom de inhoudelijke motivatie is dat het alternatief geen voordeel biedt. Ik wil er zeker nog een keer naar kijken, want los van het feit of we het wel of niet met elkaar eens zijn over de inhoud, is het belangrijk dat we leren wat goed en wat niet goed werkt. Misschien is van tevoren onvoldoende geschetst hoe het trechteren werkt, waardoor het lijkt alsof alle alternatieven altijd op tafel blijven liggen. Dan kan er teleurstelling ontstaan. Ik heb aangeboden om de HID in gesprek te laten gaan over de wijze waarop het proces verlopen is. Met het vaststellen van het OTB gaat ook de inspraakprocedure in. De regio heeft 30 miljoen voor inpassingsmaatregelen en er is 70 miljoen voor de verdiepte ligging. Er is dus voor de omgeving alle mogelijkheid om inspraak te geven. In de tussentijd gaan we wel door met het traject.

De heer **Van Helvert** (CDA): Wil de Minister ook nog eens kijken naar de variant waarbij een enorme wal van meer dan 10 meter hoog in een landschap op een bepaalde ondergrond staat? Ik kan mij haast niet voorstellen dat die op de lange termijn goedkoper is dan de variant die door de bewoners op deskundige wijze is samengesteld. Wil de Minister naar dat inhoudelijke stuk kijken?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik probeer de lijn van de gemaakte keuzes te volgen. Als je kijkt naar het proces, wil je ook bezien of elementen terecht of onterecht zijn gekozen. Ik wil niet dat de hoop opleeft dat er weer een nieuwe variant op tafel kan komen. Dat is een andere discussie. Ik heb vertrouwen in de manier waarop dergelijke afwegingen gemaakt worden. Die moeten openbaar en navolgbaar zijn. Anders zal ik er iets mee doen. Ik kijk naar de inhoud, maar het OTB is genomen en dat gaat over drie maanden in de inspraak. We hebben dus alle tijd om nog even naar het proces en de inhoud te kijken.

Een ander favoriet onderwerp van de commissie is de Blankenburgtunnel. De meningen zijn verdeeld. De een zegt: ligt die er nou nog niet? De ander wil hem helemaal niet. De volgende wil hem een stukje opschuiven, zodat hij uiteindelijk Oranjetunnel heet. Zo zijn er veel wensen en variabelen. We spitsen ons toe op een specifiek stukje, de kanteldijk. In een van de eerste ontwerpen zat een kanteldijk, omdat we ervan uitgingen dat die nodig was in het kader van de waterveiligheidsnormering. Daarbij werden op een gegeven moment vraagtekens gezet en naar aanleiding daarvan vroeg de commissie of ik dit nog een keertje wilde uitzoeken. Dat hebben we gedaan en we hebben geconstateerd dat er vanuit waterveiligheidsnormeringen geen noodzaak is om een kanteldijk aan te leggen. Vervolgens hebben we bekeken of we hem weg moesten laten of dat de andere variant aantrekkelijker was. Het laten vervallen van de kanteldijk en een weg op maaiveldniveau hebben echter slechts een beperkte meerwaarde voor het landschap, het geluid, het fijnstof en de weggebruikers. In alle varianten brengt het weglaten van de kanteldijk ten minste 10 miljoen aan meerkosten met zich mee, oplopend tot 160 miljoen als op dit wegvak wordt gekozen voor een lange tunnel. Dit vraagt om een ander beheerregime van de tunnel. Dit is complexer en brengt naar verwachting voor de gehele levensduur hogere kosten mee. De onbekendheid met het beheer van deze oplossing is een risico dat tot vertraging kan leiden. De kanteldijk was niet meer strikt noodzakelijk voor de waterveiligheid, maar ik moest kiezen tussen verschillende varianten. Op basis van de inhoud, de meerwaarde en de kosten wil ik de kanteldijkvariant houden. Ik maak die keuze nu, omdat we in het formele proces van het trechteren een variant moeten overhouden voor de terinzagelegging van het OTB. Bij mij is de balans dus doorgeslagen naar de kanteldijk.

Het OTB wordt in Q3 2015 formeel ter inzage gelegd. Vervolgens kan eenieder daar een zienswijze op indienen, onder andere op het punt van de kanteldijk. De commissie weet nu waarom ik deze keuze heb gemaakt en in welke fase van het traject het zit.

De heer Bashir zei in algemene zin dat ik de Blankenburgtunnel niet moet aanleggen. Hij heeft al een naam voor de tol bedacht. Hij wil zelf de Oranjetunnel en ik vroeg me af of die dan de Bashir-tol krijgt. Linksom of rechtsom, de verbinding moet altijd met tol gerealiseerd worden. Er is geen budget vrijgemaakt en door een vorig kabinet is besloten om voor drie wegen tol in te zetten. Dat zijn er nu nog twee. We hebben er al veel over gesproken. Uiteindelijk is deze keuze gemaakt. De Oranjetunnel is niet aan de orde.

De heer **Bashir** (SP): Wij heffen helemaal geen tol voor de tunnel. Ik verwijs de Minister naar de becijfering in de begroting van ons verkiezingsprogramma.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Dan ga ik ervan uit dat de heer Bashir de Oranjetunnel wil bekostigen door het laten vervallen van allerlei andere infrastructuurprojecten. Ik weet niet of deze toevoeging aan het debat echt heeft geholpen.

Mevrouw Dik-Faber vroeg naar de om de Aalkeettunnel te verlengen tot aan de Hoekse Lijn. Het is gelukt de Aalkeettunnel dieper aan te leggen, geheel conform de wensen van de regio. Omdat dieper aanleggen duurder is, is de tunnel ietsje korter geworden. Het verlengen van de Aalkeettunnel past niet binnen het beschikbare budget.

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie): Ik begrijp de Minister heel goed. Alles moet betaald worden. We lopen steeds weer tegen dat dilemma aan. Tegelijkertijd leggen we nu infrastructuur aan voor tientallen jaren, misschien wel voor 100 jaar. Ziet de Minister geen mogelijkheden om de markt erbij te betrekken? Als we de inpassingsmogelijkheden van de Blankenburgtunnel en dat stukje van de Aalkeettunnel een onderdeel maken van de aanbesteding, is daar dan geen winst te behalen?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Naast het aangeven van het budget en de bedoeling van de aanbesteding, kunnen we altijd vragen of men iets extra kan doen. Ik moet bekijken of een en ander technisch kan en in welke fase we zitten, maar we vragen weleens vaker wensen die we niet kunnen realiseren op zo'n manier uit. Soms lukt dat, soms lukt dat niet.

De heer Bisschop vroeg naar de stand van zaken van de verbreding van de A20 Oost tussen Rotterdam en Gouda van tweemaal twee naar tweemaal drie en of dat traject een hogere prioriteit kan krijgen. Er is 170 miljoen voor die weg gereserveerd. Door de bezuinigingen en de te stellen prioriteiten was een hogere prioriteit niet mogelijk. Rijkswaterstaat kan niet aan alle projecten tegelijk werken. Op korte termijn neem ik samen met de regio een aantal maatregelen op de weg. De parallelstructuur A12/A20 bij Moordrecht wordt gerealiseerd en daarnaast wordt in het kader van Beter Benutten de doorstroming op de N219 verbeterd. We gaan aan de slag.

D66 vroeg of de A4-passage bij Den Haag niet hoger op de agenda gezet kan worden. Alle prioriteiten leveren uiteindelijk ook weer posterioriteiten op. Daarom is het goed om hier met z'n allen te bekijken wat wel of niet kan. Ik wil graag eerder met het project starten. Ik heb het altijd gek gevonden dat Den Haag zo slecht en voornamelijk via de Utrechtsebaan, bereikbaar is. Ook hiervoor geldt echter dat er keuzes zijn gemaakt over projecten die eerst en projecten die later worden gedaan. We kunnen niet met alles tegelijk starten, ook niet met de studies. Daarvoor hebben we de capaciteit niet. Er is wel voorzien in capaciteitsuitbreiding ruim voor de afloop van het Infrastructuurfonds in 2028. Binnenkort gaat de eerste schop de grond in voor de Rotterdamsebaan; daar beginnen we dus al met een deel van de oplossing.

Ik ga naar de regio's Eindhoven, Brabant en Limburg. Er zijn vragen over de Ruit Eindhoven gesteld. Er is een discussie geweest of het Rijk daaraan een bijdrage zou leveren. De Kamer wilde dat niet. Vervolgens is de bijdrage aan het realiseren van de Ruit Eindhoven van rijkswege stilgelegd. De Kamer vraagt of ik wil kijken naar een andere manier om de doorstroming te realiseren. In de motie over de Ruit Eindhoven wordt mij gevraagd om een landelijke afweging te maken. De regio Eindhoven is van groot belang. Daarom geven we 100 miljoen extra uit voor de landzijdige bereikbaarheid van Eindhoven Airport. Ondanks het feit dat de A67 niet als landelijk knelpunt naar voren komt, nemen we die wel op in het MIRT-onderzoek naar de kennisas. We moeten via de MIRT-spelregels aantonen dat we het geld verstandig besteden en niet alleen maar omdat gezegd wordt dat het moet. Vanuit dat onderzoek bekijk ik ook waar de prioriteiten rond Eindhoven liggen. Er is in de Kamer brede steun voor

een snelle aanpak. Ik wil alvast voor het traject met de grootste capaciteitsproblemen tussen Eindhoven en Geldrop een verkenning naar de capaciteitsvergroting starten en daarvoor een budget van 50 miljoen reserveren. Het overige budget wordt toegevoegd aan de investeringsruimte. We kijken altijd naar de landelijke vraagstukken, maar de problemen in dit gebied zijn heel groot. Het kan dus heel goed dat het geld uiteindelijk allemaal in deze regio terechtkomt.

Ik heb onlangs een gesprek met de gedeputeerde gehad. Het is belangrijk om in brede zin naar de regio Eindhoven te kijken. Dus niet alleen naar de A58 en de A67 maar naar de mogelijkheden voor smart mobility, zoals de heer Hoogland zei, en naar de infrastructurele investering voor de wegen, de projecten die vanuit Beter Benutten lopen, de spookfiles en de meer stedelijke projecten, zoals de ontsluiting van Eindhoven Airport. We bekijken daarnaast of we een en ander in een brede corridor kunnen aanpakken en de middelen bij elkaar kunnen brengen. Ik denk even hardop, zodat de Kamer mijn denkpatroon kan volgen. Er zijn belemmeringen voor de mogelijkheden vanuit het Infrafonds en het budget Beter Benutten, maar ik ben hier wel in geïnteresseerd. Dit zou de integrale aanpak van de mobiliteitsvraagstukken erg bevorderen. Ik wil graag doorpraten over de mogelijkheid dat dit de eerste regio kan zijn waar we het op deze manier aanpakken. Het is heel aantrekkelijk. Dit betekent niet dat we alles stil moeten zetten of langzamer moeten laten verlopen. Dat is juist niet nodig. Er wordt al gesproken over de manier waarop de aanpak van de A58 versneld kan worden. Het is mijn doel om te bekijken of we een smart mobility corridor kunnen realiseren. Bij het volgende MIRT-overleg kunnen we meer over de mogelijkheden en de aanpak zeggen. Wat betreft de ongevallen op de A67 pak ik dat bepaalde stukje weg aan.

Ik kom bij de samenhang met de A73, de drukte bij Susteren. Dat is het wegvak tussen Het Vonderen en Kerensheide. Die weg wordt verbreed naar twee keer drie rijstroken met een vluchtstrook. Daarvoor loopt op dit moment de Tracéwetprocedure. De verbreding komt ten goede aan de veiligheid. Op dit wegvak gebeuren niet meer ongelukken dan elders in het land, ook al blijven ongelukken vreselijk. Er is één dag geweest met een aantal ongelukken op de A73 en de A2 waardoor het gehele verkeer in Midden-Limburg vastzat. Die situatie was zeer vervelend maar ook zeer uitzonderlijk. De heer Van Helvert vroeg of RWS bereid is tot nader overleg. Dat is vanzelfsprekend en dat zal gebeuren. Er wordt dus aan gewerkt.

De heer Van Helvert vroeg of het onderzoek naar de kennisas A2 tot en met Het Vonderen uitgebreid kan worden. De A2 tussen Eindhoven en Het Vonderen is geen knelpunt volgens de door ons gehanteerde normen. Op verzoek van de Kamer heb ik het traject tot Weert opgenomen in de kennisas. Dat traject sluit aan op de ring rond Eindhoven. Ik zie geen reden om het stuk tussen Weert en Het Vonderen ook op te nemen.

De heer **Hoogland** (PvdA): Ik ben positief verrast door een aantal dingen die de Minister zei. Ik wil wat verifiëren, want dat scheelt misschien werk voor het VAO. De Minister geeft aan dat zij bereid is te kijken naar een aantal projecten en naar smart mobility. Klopt het dat zij bereid is om in samenspraak met de regio Eindhoven te kijken naar wat er mogelijk is en in hoeverre dit kan bijdragen aan de mobiliteitsoplossingen et cetera? Dan hebben we te pakken wat de Kamer wil en dat kan een motie schelen.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik ben heel geïnteresseerd in de manier waarop we infrastructurele maatregelen, doorstromingsmaatregelen en ITS op een verstandige manier met elkaar kunnen combineren. Ik ben bijna meer in Helmond geweest dan in mijn eigen gemeente. Ik kom daar veel en ik weet goed wat er speelt en leeft. Ik vind de ontwikkelingen heel belangrijk, ook voor de rest van het land en

voor wat we er verder mee kunnen doen. De Kamer kent mijn behoefte om te onderzoeken of de integrale wijze waarop naar mobiliteitsvraagstukken wordt gekeken na Beter Benutten 1 en 2, na 2017, onderdeel kan worden van de totale werkwijze. Het is mooi als we daarop oefenen in een regio waar we niet bij het begin hoeven te beginnen en die op dit vlak al een stuk verder is. Hoe dit vorm moet krijgen en hoe het eruit moet zien, weten ik en de regio nog niet. Ik kom hier bij het volgende MIRT-overleg op terug. Ik zie geen belemmering om meteen met het gesprek te starten.

De heer **Hoogland** (PvdA): Dat is helder. Het is voor het eerst dat ik in de Kamer zit dat ik een bestuurder uit een gemeente, in dit geval Eindhoven, enthousiast hoor over het feit dat de Minister veel in Helmond komt. Meestal wil men dat een Minister naar de eigen gemeente komt, maar in dit geval was men er erg over te spreken. Dat is mooi.

De heer **Bashir** (SP): De Minister wil de zaken integraal bekijken, ook als het om de A67 gaat. Dat is mooi en goed. De regio heeft niet het gevoel dat de Minister erbovenop zit. De regio wil iets, de Kamer heeft zich uitgesproken, de bestuurders willen dat de A67 aangepakt wordt en de automobilist op de A67 die in de file staat of te maken heeft met onveiligheid wil ook iets. Er is een budget van 271 miljoen euro voor de regio beschikbaar. Waarom spreken we niet af dat we dit geld gebruiken om de knelpunten met spoed aan te pakken?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Daarvoor zijn meerdere redenen. Toen de Ruit Eindhoven niet doorging, zei de Kamer dat we versneld de A58 en de A67 konden aanpakken. Ik gaf toen aan dat dit voor de A58 kan, want daar zijn we al bezig met een versnelling, maar dat de A67 niet bij de knelpunten zit. Via de MIRT-systematiek kun je niet zomaar iets op de agenda zetten zonder dat er een reden onderligt. We nemen het mee in het MIRT-onderzoek en bekijken wat voor maatregelen we kunnen nemen. Je kunt geen maatregelen nemen als je de problemen niet hebt geïdentificeerd. Ik zit er bovenop. Daarbij komt dat heel veel regio's aangeven dat er wat nodig is en daarvoor flink lobbyen. Het is meestal de Kamer die dat niet vindt. Het aantal ongevallen op de A67 wijkt niet af van het landelijk perspectief. De heer Bashir wil dat ik aan de slag ga, maar de regio stelt mij een veel interessantere vraag: hoe houden we de vaart erin en bekijken we het op een niet-traditionele manier; hoe pakken we de ontwikkeling van de corridor zodanig aan dat we dit in een smart mobility concept past? Er is een prachtige kaart van de corridor gemaakt. Wat mij betreft zitten we zo snel mogelijk om tafel. Dit is interessanter dan alleen maar bekijken welk punt we kunnen verbreden of waar we een afslag kunnen maken.

De heer **Bashir** (SP): De situatie is omgedraaid. De Minister van VVD-huize wil geen vaart achter asfalt zetten en de SP en een meerderheid in de Kamer vragen de Minister om wat meer te doen. Er was 270 miljoen euro beschikbaar voor de Ruit Eindhoven. Het is toch niet te veel gevraagd om dit geld voor de regio en de aanpak van de knelpunten beschikbaar te houden en er vaart achter te zetten? De Minister kan het project omarmen, met de mensen aan de slag gaan en laten zien dat zij een echte VVD-minister is, voor asfalt en het oplossen van de knelpunten, en een oplossing voor de mensen wil vinden. Waarom wordt een hele bureaucratische molen opgezet?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Op welke manier kan ik nu nog antwoorden zodat duidelijk wordt dat we juist aan de slag gaan? Ik probeer het nog eens. Er moet een oplossing voor de infrastructuurle problematiek in de regio bedacht worden. De beste oplossing was de Ruit Eindhoven geweest. Daar is geen meerderheid voor. Nu kijk ik

naar de constructie van de A58 en A67. De regio vraagt of we die in samenhang met de andere opgaven in de regio kunnen bekijken. Dat is een interessante uitdaging die ik graag aanga. Dat hoeft niet te betekenen dat het langzamer gaat. De heer Bashir vraagt of ik de maatregelen van de regio uitvoer. Er ligt geen maatregelenprogramma voor de A67 omdat er geen probleem was. Je moet toch in kaart brengen wat je moet doen. Als je het doet, kun je misschien niet alleen de weg maar ook bijbehorende ITS-infrastructuur aanleggen. De discussie gaat niet over bureaucratie en uitstel, maar over op een nieuwe innovatieve manier kijken naar de infrastructuur, waarbij je de aanleg van asfalt combineert met intelligente transportconcepten.

De heer **Bashir** (SP): En het geld?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Als het geld, de 271 miljoen, niet wordt uitgegeven, vloeit het weer terug naar het Rijk. De Kamer vroeg in een motie om de A58 en de A67 versneld aan te leggen. Dat betekent niet dat de volledige 271 miljoen weer bij de regio terechtkomt. Aan de andere kant heb ik niet gezegd dat die daar niet terechtkomt. Ik weet het gewoon nog niet. De regio is belangrijk en er moeten knelpunten opgelost worden. Als er goede projecten zijn, kan het bedrag bij de 271 miljoen in de buurt zitten. Als er geen goede projecten zijn en andere oplossingen elders beter zijn, moet het Rijk een afweging maken. Het geld is niet weg, maar het is niet zo dat het bij voorbaat om precies 271 miljoen euro gaat. De motie vraagt daar ook niet om. Laten we er geen negatief maar een positief verhaal van maken. We gaan gewoon hard aan de slag.

Iedereen vraagt aandacht voor het knooppunt A1/A30 en voor het feit dat uit de NMCA-update van 2013 niet blijkt dat het om een knelpunt gaat. We hebben het stuk voor en na het knooppunt gedaan en dit stuk was geen knelpunt. Het staat ook niet in de filetop 50. Er is dus geen aanleiding om ernaar te kijken. Tegelijkertijd hoor ik de Kamer. We moeten monitoren hoe het ermee staat, bekijken of er met beperkte maatregelen wat gedaan kan worden aan de aansluiting van de spitsstroken om de verkeersveiligheid en de doorstroming te verbeteren en in de gaten houden of er in de toekomst problemen ontstaan. Er ligt een voorstel dat de Kamer interessant vindt omdat de regio ook een bijdrage doet. Die is echter 1 miljoen en dan moet er nog 9 miljoen bij. Die heb ik gewoon niet. Ik ben bereid om te monitoren en te bekijken of er op de korte termijn maatregelen mogelijk zijn. In de filetop 50 van 2013 stond het knooppunt op 45 en in die van 2014 komt het niet eens voor. Ik ben me ervan bewust dat onze manier van meten niet altijd overeenkomt met de in de regio gevoelde filedruk. Wij meten de files over de lange termijn en niet over de korte termijn.

De heer Hoogland vroeg naar de normen die bepalen of er sprake van een file is en het lage traject aan kilometers waarover geteld wordt. Ik ben bereid om een nieuw systeem in te voeren, dat op dit moment met de regio's ontwikkeld wordt. Daarbij wordt niet alleen naar de lengte van de files gekeken, zodat ook kleinere files in beeld komen, maar ook naar de economische verlieskosten. Ik verwacht dat deze systematiek bij de volgende NMCA, dus eind volgend jaar, gebruikt kan worden. De A1/A30 komt nu dus niet naar voren, maar in de toekomst wellicht wel. Ik ben bereid om er nog eens naar te kijken.

De heer Houwers vraagt of de N18 tussen Varsseveld en Enschede conform planning wordt gerealiseerd. Ja, dit loopt volgens planning. Begin dit jaar is het tracébesluit onherroepelijk geworden. De start is voorzien in 2016. Momenteel wordt gewerkt aan de aanbesteding. Heb ik zicht op het grote aantal ongevallen op de A1, vroeg de heer Houwers. Ik neem aan dat hij doelt op het traject A1/A35. Ik heb met de regio gesprekken gevoerd over de verkeersveiligheidssituatie op dit

wegvak. In het kader van het programma Beter Benutten wordt de doorstroming en de veiligheidssituatie bekeken. We hebben besloten om de markering ter hoogte van de knooppunten Azelo en Buren aan te pakken, om onderzoek te doen naar ITS-maatregelen, zodat bij drukte de toegestane snelheid dynamisch aangepast wordt, en te kijken naar een advies voor automobilisten over gewenst rijgedrag. Na de zomer wordt met de regio bekeken welke ITS-maatregelen genomen worden. De markering wordt na de zomer aangepakt.

Mevrouw **Visser** (VVD): Ik kom terug op de A1/A30-discussie. Omdat er in de regio veel op het gebied van de aanpak van wegen gebeurt, vraagt de VVD-fractie om te bekijken wat er gebeurt op de langere termijn en of de Minister bereid is om samen met de regio invulling aan de monitoring te geven. De tweede vraag is om te kijken naar de potjes en die mogelijk samen met de regio leeg te schrappen om de bestaande knelpunten aan te pakken. De Minister zei iets over monitoring, maar het was niet heel erg duidelijk. Wil de Minister de vragen nog een keer beantwoorden?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik zeg mevrouw Visser toe dat wij gaan monitoren. Periodiek monitoren we het gehele hoofdwegennet en we doen dit specifiek voor de A1/A30. Wat betreft de potjes en de budgetten, kennen zij en ik de bodem van onze potjes. Er zijn heel veel projecten en de potjes zijn niet van vandaag op morgen leeg, maar we kunnen geen extra dingen doen. Ik ben bereid om te bekijken of met beperkte maatregelen iets gedaan kan worden aan de aansluiting op de spitsstrook, de verkeersveiligheid en de doorstroming. Ik kan de 10 miljoen die nodig is niet ophoesten. Vanuit de gemeenten, de regio en de provincie moet daar wat aan gedaan worden.

Mevrouw **Visser** (VVD): Dat is helder. Ik vraag ook niet het volledige bedrag aan de Minister, maar of zij bereid is om het gesprek met de regio aan te gaan. Er zijn heel veel andere werkzaamheden. Ik weet niet wat er uit de verkenning komt, maar de Minister spreekt uit dat zij dit gaat doen.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Het is voor de VVD niet helder waarom de A4/A15 is vertraagd. De heer Hoogland vraagt of het vertraagd is door de PAS en de heer Houwers vraagt naar een onverwacht netwerkeffect. Voor de A4/A15 wordt een OTB voorbereid.

De heer **Hoogland** (PvdA): Ik heb een punt van orde. De vraag over de PAS is gesteld door mevrouw Visser. Normaal gesproken maak ik daar geen punt van, maar over de invloed van de PAS op dit soort zaken kun je van mening verschillen. Daarom zet ik dit even recht.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: We schrappen de vraag uit het rijtje vragen van de heer Hoogland. Er worden verkeersberekeningen gemaakt die een onverwacht netwerkeffect blijken te hebben. Dat betekent dat het verkeer zich anders verdeelt over het netwerk dan in eerdere berekeningen. Het betreft geen effecten langs een nieuw aan te leggen verbinding, maar het gaat om de effecten op de aanpalende wegen waar een grotere toename van verkeer plaatsvindt dan eerder was verwacht. Ik heb in mei gezegd dat dit om een passende beoordeling voor een groter gebied vraagt. Daardoor vertraagt het OTB en verschuift het naar het vierde kwartaal. Als gevolg daarvan vertraagt het tracébesluit ook wat. Naar verwachting kunnen we het besluit in 2016 nemen. Het heeft dus niet zozeer met de PAS te maken, maar met het feit dat de verkeersberekeningen tot iets anders leiden en dat je als gevolg daarvan een bredere passende beoordeling moet maken. Er is gevraagd naar de files op de A15 en of we daar wat aan kunnen doen. Voor de A15 zijn er twee MIRT-projecten: het project Maasvlakte-

Vaanplein, dat bijna gereed is zoals de leden in de krant hebben kunnen lezen, en de voorbereiding van de doortrekking bij Arnhem zodat de vrachtauto's en auto's niet meer in het weiland bij Bemmelen eindigen, maar kunnen doorrijden via de A12. Er zijn op de A15 geen verdere NMCA-knelpunten. Natuurlijk werken we met de regio, zoals de provincie Zuid-Holland en de Drechtsteden, samen om te bekijken of we bij Papendrecht iets kunnen doen met spitsstroken of plusstroken.

De heer Bashir is blij met de gekozen noordvariant van de N35. Hij vraagt zich af of het traject Nijverdal-Wierden niet beter 80 km/u kan worden. Het snelhedenbeleid is dat waar kan de snelheid binnen de randvoorwaarden van natuur en milieu verhoogd wordt. De provincie Overijssel heeft de ambitie om de gehele N35 op te waarderen naar een tweemaal twee-doorstromingsweg met 100 km/u. Met de N35 Nijverdal-Wierden wordt bij die ambitie aangesloten. Het traject sluit bij Wierden aan op de A35 waar het verkeer 130 km/u mag rijden. Bij Nijverdal gaat de weg over in de weg Salland-Twente waar 80 km/u gereden mag worden. Met 100 km/u op het traject Nijverdal-Wierden wordt aan automobilisten een veilige overgang geboden. Er is rekening gehouden met stikstofdepositie, geluidsnormen enzovoorts. De noordvariant ligt wat verder van de omwonenden af, dus geluid zal niet de issue zijn.

Er werd gevraagd of ik de brug over de Skarster Rien wil vervangen. Men maakte zich niet vrolijk om de uitspraak van de heer Van Helvert, maar om het feit dat zijn voorganger bij elk MIRT-overleg dit als eerst aan de orde bracht en dat, ondanks dat er een Limburgse vertegenwoordiger is, alsnog de brug bij Skarster Rien als eerste aan de orde komt. Het aquaduct is in 2013 met instemming van de Kamer uit de begroting geschrapt. Het was in onze ogen niet noodzakelijk, maar door een amendement van de Kamer was het er een paar jaar ervoor in gekomen. Toen bezuinigd moest worden, is het er weer uitgehaald. De brug is geen knelpunt voor de doorstroming en kan nog jarenlang mee. Er is voor mij geen reden om op dit besluit terug te komen. De start en realisatie van het project A6/A7 bij Joure vindt nog in 2015 plaats op basis van een onherroepelijk tracébesluit waarin de bestaande brug is opgenomen. Het project is inmiddels gegund en de openstelling vindt plaats in 2017.

Afgezien van het feit dat ik vind dat een aquaduct niet nodig is, moet je bij het opnemen van een aquaduct in het ontwerp opnieuw jarenlang een Tracéwetprocedure volgen. Dat is niet aanvaardbaar. Ik ken de wens van de regio en ik weet dat de lobby groot is, maar ik zie van rijkswege geen reden, geen mogelijkheid en geen wens om daaraan bij te dragen.

De heer Hoogland vroeg naar de vervolgstappen voor de N35 en de N33. Voor de N35 zijn verschillende projecten in een verschillend stadium van uitvoering. De Salland-Twentetunnel en het Combiplan worden in september opengesteld. Voor het traject Nijverdal-Wierden is in maart het voorkeursalternatief openbaar gemaakt. Ik denk dat in 2019 de schop in de grond gaat. De verkeersmaatregelen voor Wijthmen-Nijverdal zijn eind 2018 klaar. Het TB voor Zwolle-Wijthmen is gisteren getekend. De planning is erop gericht dat in 2017 de schop in de grond gaat en dat het tracé in 2018 opengesteld wordt. Voor de N33 ben ik begonnen met de voorbereiding van de Tracéwetprocedure in samenwerking met Groningen. Ik verwacht de startbeslissing na het zomerreces te kunnen ondertekenen. De mijlpalen zijn nog niet vastgesteld, maar komen vast te staan in de nog te ondertekenen startbeslissing.

De verruiming van de schutsluis bij Kornwerderzand is een regionale wens, zoals ik vaker heb gezegd, omdat die alleen een regionaal doel dient. We werken aan de uitwerking. Als de regio het project financiert, kan het een plek krijgen. De afspraak is dat de regio de financiering nog dit jaar rond krijgt. Ik ben in afwachting van het voorstel van de provincie. De heer Houwers vroeg mij een campagne te voeren om mensen te bewegen op een andere werk- of onderwijsjijd te starten. Beter Benutten is daar een goed voorbeeld van. Ik geloof niet zo in een algemene

gedragsverandering. Als je zegt dat men beter op de fiets kan gaan, omdat dat beter voor het milieu is, zegt men waarschijnlijk dat dat zo is, maar doet men het niet. Ik ben voor specifieke projecten zoals Beter Benutten waarbij mensen geconfronteerd worden met hun eigen knelpunten en op basis daarvan bereid zijn om hun gedrag te veranderen. We doen dit samen met werkgevers en andere overheden in twaalf regio's.

Mij zijn geen wettelijke belemmeringen rond autoparkeernormen in de binnenstad bekend, die beperkend zijn om ruimte voor fietsparkeren te creëren. Er zijn ook geen nationale normen. Ik hoor het graag van gemeenten als dit anders is. Er zijn CROW-richtlijnen voor parkeren. Die gaan over veiligheid. Of men fietsparkeerplekken in een gebied wil, is aan de gemeente zelf. Het is ook aan de gemeente om de richtlijnen op de plaatselijke omstandigheden toe te passen. Het kan best zijn dat dit voorkomt, maar dan moet men met de vraag bij een ander overheids-niveau zijn, namelijk bij de eigen gemeenteraad of wethouder.

Zijn er speciale maatregelen nodig voor de stimulering van de fiets of de elektrische fiets, vroeg de heer Houwers. Dit is inderdaad belangrijk voor de bereikbaarheid van de regio, en zeker voor het stedelijk gebied. De verantwoordelijkheid voor het fietsbeleid ligt bij de gemeenten en provincies. De Kamer heeft mij de coördinerende verantwoordelijkheid gegeven, dus ik zal er in het MIRT een hoofdstuk aan wijden. Het Rijk faciliteert de verantwoordelijkheid van de gemeenten en provincies door het initiatief Tour de Force te ondersteunen, zowel met mensen als financiën. In de toekomst wordt de Agenda Fiets opgesteld. De fiets speelt ook een belangrijke rol in de Beter Benutten-trajecten.

Ik kom bij de overige vragen. Mevrouw Van Veldhoven vroeg of ik een voorbeeld kan geven van een wegproject in het kader van Beter Benutten, omdat daar veel geld naartoe gaat. Ik noem als voorbeelden de spitsstrook A7/A8, de capaciteitsvergroting van de Zuidas, de aansluiting van de S108 op de A10, de aansluiting Lelystad/A6, en de aanpassingen bij Ruiven en Haaglanden en van het verkeer op de A13 in de richting van de N74. In Midden-Nederland zijn er kleine inframaatregelen voor knooppunt Oudenrijn, de aansluiting A12/De Meern, de verbindingsboog A1/A30 en de aanpassing van de rotonde N234/N417. In Twente is er bijvoorbeeld de verdubbeling van rijstroken van de Eekterweg plus extra opstelrijstroken bij twee kruispunten in Oldenzaal. Ik treed maar even in de details. Indien de Kamer de totale lijst wil hebben, kan ik die doen toekomen. Het gaat waarschijnlijk meer om de voorbeelden die laten zien waar het geld naartoe gaat.

Mevrouw Van Veldhoven vroeg of ik mijn Franse ambtgenoot wil aanspreken op steun voor de doorstroming in de Rijn. Door de ICBR is deze week een werkgroep gestart om dit probleem te begeleiden. Wat betreft de uitvoering van maatregelen heeft Frankrijk inderdaad een probleem met het oplossen van het vismigraatieknelpunt bij de stuw van Vogelgrun. Het is technisch ingewikkeld om een oplossing te vinden. Het gaat niet om onwil, maar om een technisch probleem. We bekijken hoe we dit met z'n allen kunnen begeleiden. Het staat ook op de agenda van de plenaire vergadering. Het is geen kwestie van oproepen, maar van helpen om het op te lossen.

Mevrouw De Boer vroeg naar het MIRT-onderzoek naar de corridor zuid en -oost voor goederenvervoer. Voor het MIRT-onderzoek naar de corridor oost geldt dat na een intensieve periode van kwartier maken eind januari 2015 het plan van aanpak voor het MIRT-onderzoek is vastgesteld. Het daadwerkelijk onderzoek is gestart en er wordt naar gestreefd om in het eerste kwartaal 2016 het onderzoek met een actieplan af te ronden. Voor de corridor zuid is eind juni het plan van aanpak voor het MIRT-onderzoek vastgesteld. Er kan nu gestart worden met het onderzoek. Er wordt gestreefd naar oplevering van het onderzoek met een actieplan in het

derde kwartaal van 2016. Ze worden gedaan volgens de nieuwe brede aanpak, dat wil zeggen door Rijk, regio en bedrijfsleven. De heer Bashir vroeg hoe het mogelijk is dat zelfs na de bezuinigingen van 2013 nog geld op de plank blijft liggen. We geven per jaar 6 miljard uit aan de versterking van de Nederlandse infrastructuur. Dat is echt een heel groot bedrag. Het merendeel van dat enorme bedrag is in 2014 gewoon uitgegeven, maar op een aantal punten kon het niet uitgegeven worden. Soms gaat om een vertraging in een project, zoals bij de aansluiting bij Nuth in Limburg waarvoor een uitspraak van de Raad van State afgewacht moest worden, of om een overboeking naar andere begrotingen, zoals de brede doeluitering (BDU). Die middelen zijn dan wel uitgegeven, maar staan niet op de begroting van het Infrastructuurfonds. Uitgaven die in 2014 niet zijn gedaan, schuiven vanwege het werken met een fonds gewoon door naar het volgende jaar en hebben geen effect op de beschikbare budgetten of de programmering van het Infrastructuurfonds. Het gaat uit mijn hoofd om iets van 300 miljoen op 6 miljard, dus echt om een beperkt deel. Het heeft te maken met externe factoren. In 2014 heb ik in de begroting overprogrammering geïntroduceerd. Dat betekent dat ik meer projecten programmeer dan het budget toelaat om ervoor te zorgen dat als er een project verschuift daarvoor een ander project in de plaats komt. Ik hoop daarmee uitputting in de komende jaren te verbeteren. De heer Bashir vroeg of er op steeds meer plekken snelheidsbeperkingen zijn en waarom we zaken niet oppakken. In principe worden er alleen snelheden beperkt als er iets opgepakt wordt. Dat gebeurt in het kader van de veiligheid van de wegmedewerker. De Kamer kent ons forse onderhoudsprogramma. We brengen de snelheid omlaag, omdat de wegmedewerker veilig moet zijn. Soms werken we nog niet aan de weg, maar stellen we wel een tijdelijke snelheidsbeperking in als we de wegwerkzaamheden binnen een paar maanden plannen. Soms ontstaat een situatie waarin het beter is voor de veiligheid om de snelheid iets omlaag te brengen. Dat komt niet zo veel voor.

De heer **Van Helvert** (CDA): Ik stelde een vraag over het aquaduct bij Joure. Ik ben Kamerlid voor geheel Nederland, dus ik kom op voor deze mooie actie in Friesland. De Minister ziet geen aanleiding om een aquaduct aan te leggen. Dat gaat te veel tijd kosten en er moeten onderzoeken worden gedaan. Wil de Minister berekenen of het toch kan, omdat je het als losse module in het contract kunt opnemen? Opportunity knocks. Het is op zijn Limburgs auwe kroam, oude kraam, wat er nu staat. Het moet toch aangepast worden. Dat kost sowieso veel geld. De regio is bereid om met kennis, kunde en kassa bij te staan. Wil de Minister er vanuit een positieve houding naar kijken?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik zei net dat het besluit is vastgelegd in een onherroepelijk tracébesluit. In 2013 is besloten om geen aquaduct te maken. Vervolgens is het uitgewerkt in een onherroepelijk tracébesluit met de bestaande brug. Het project is gegund en openstelling vindt plaats in 2017. Ik stel de inspanningen om tot het uiterste te gaan voor de provincie Friesland op prijs, zeker gezien de herkomst van de heer Van Helvert, maar het is niet aan de orde.

De heer **Van Helvert** (CDA): Ik heb het idee dat we niet toekomen aan een tweede termijn; ik heb dus nog een aantal vragen. De Minister ziet geen aanleiding om het traject tot Het Vonderen mee te nemen, omdat het geen knelpunt is. Dit wordt het natuurlijk wel als de weg ten noorden en ten zuiden van Het Vonderen naar drie banen wordt verbreed. Op het stukje met twee keer twee banen ontstaat dan een probleem. Dat is precies wat in Barneveld ook gebeurd is. Neem dit in de visie op het traject ook even mee. Wanneer gaat de tunnel in Nijverdal open?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik heb het MIRT-onderzoek naar de A67 al uitgebreid met het deel A2 tot Weert. Nu komt er een verzoek om er nog een stukje bij te doen. Dat stuk komt bij ons niet als knelpunt naar voren. We gaan met een nieuwe systematiek werken, dus het kan best dat zich in nieuwe tijden nieuwe dingen voordoen, maar ik ga niet van alles in dat project stoppen wat nog geen issue is. Dat doe ik als er een probleem is. De tunnel in Nijverdal gaat naar verwachting in augustus of september open. We zullen wachten tot de Kamer terug is van reces.

De **voorzitter**: Dat is een idee, maar ik zie geen juichende reacties. Ik dank de Minister voor het beantwoorden van haar vragen. Ik zie bij de leden een lichte teleurstelling over de tweede termijn die er waarschijnlijk niet komt, maar we moeten echt om 14.00 uur afronden. Om 14.30 uur is het VAO. Ik heb met de griffier afgesproken om voor het volgende AO over het MIRT een uur extra uit te trekken om aan u allen recht te doen. Ik geef het woord aan de Staatssecretaris.

Staatssecretaris **Mansveld**: Voorzitter. Er is een aantal vragen over het spoor gesteld. De inbreng van het spoor is in dit MIRT-overleg iets beperkter, maar de herijking die in het najaar komt, zal er de aandacht op vestigen. In het antwoord op een aantal vragen verwijs ik naar de herijking.

Mevrouw Van Veldhoven vroeg of ik bereid ben een verkenning te starten naar een intercitystation in Utrecht. Op dit moment wordt Utrecht Centraal fors uitgebreid. Het blijft desondanks zaak dat reizigers die niet via Utrecht Centraal hoeven te reizen een andere route kiezen. Hiervoor loopt een regionale verkenning die naar twee onderwerpen kijkt: het ontlasten van Utrecht Centraal en de ov-bereikbaarheid van de Uithof. Utrecht heeft dit ingebracht in de herijking. Zoals bekend hebben we voor de herijking beperkte middelen, maar de afweging vindt plaats in het MIRT-overleg. Ik hoor het punt van mevrouw Van Veldhoven. Het is goed dat we anticiperen op knelpunten, niet alleen bij Utrecht maar ook bij bijvoorbeeld Schiphol, maar ik wil de regionale verkenning graag afronden voordat we de volgende stap zetten en bekijken welke aandacht dit in de herijking krijgt.

Mevrouw Dik-Faber vroeg of ik een verkenning wil starten naar de mogelijkheid van een spoorlijn van Utrecht naar Breda. Zij is een vasthoudende dame. Vorig jaar heb ik op 1 juni Kamervragen over de A27 beantwoord; het is dus niet de eerste keer dat we hierover spreken. De afgelopen tijd is er goed gekeken naar de mogelijkheden voor een nieuwe lijn. In september 2010 heeft mijn voorganger een brief en een toegezegde MKBA aan de Kamer gezonden. In de brief is duidelijk naar voren gebracht dat de spoorlijn 4 miljard aan investeringen zou vragen. Die 4 miljard is niet zomaar te vinden. De kosten-batenverhouding is ongeveer 0,05. Er is goed naar gekeken. Het aantal reizigers is lager dan ingeschat in het plan van de initiatiefnemers. In plaats van 90.000 betreft het 40.000 reizigers per dag. Ik heb eerder gezegd dat de gegevens van dien aard zijn dat het in de NMCA niet meer aan de orde is geweest. Deze mogelijke nieuwe spoorlijn is ook geen onderdeel van de structuurvisie. Nieuwe spoorlijnen zijn geen onderdelen van de SVIR. Ik vind het niet verantwoord, ook gezien de resultaten van de onderzoeken, om verdere stappen te nemen ten aanzien van deze spoorlijn. De voortgang van de aanpak van de A27 kan ook geen verder uitstel hebben.

Mevrouw De Boer vroeg of we de Calandbrug voor het bedrag van de TEN-T-bijdrage kunnen aanleggen. Ik heb 157 miljoen gereserveerd als bijdrage voor de grootschalige reservatie van de bestaande Calandbrug. Deze week is bekend gemaakt dat het voornemen is om 60 miljoen TEN-T-subsidie bij te dragen. Het Havenbedrijf Rotterdam heeft voorgesteld om de realisatie op zich te nemen. Nu het voorstel van de Europese

Commissie bekend is, zal het havenbedrijf de komende periode verder rekenen om het plaatje sluitend te maken. Ik gaf in mijn brief van februari aan dat de afspraak is dat het havenbedrijf uiterlijk in december 2015 een besluit neemt. Ik constateer dat er een forse TEN-T-bijdrage ligt, maar ik kan niet vooruitlopen op het besluit van het havenbedrijf.

Mevrouw Van Veldhoven sprak haar zorgen uit over het onderhoudsbudget van ProRail. Dit onderwerp heeft mijn volle aandacht. Ik heb in de begroting voor 2015 aangegeven dat ik de financiële reeksen bij ProRail laat onderzoeken, mede in het licht van de door ProRail geconstateerde druk op de meerjarenbudgetten. De uitkomsten van het onderzoek worden meegenomen in de begroting voor 2016. De Kamer moet nog even geduld hebben totdat de uitkomsten voor bespreking beschikbaar zijn. Wat betreft de resterende middelen en de opgave vindt de afweging dit najaar plaats bij de herijking. Dan ontvangt mevrouw Van Veldhoven ook de door haar gevraagde overzichten.

Ook mevrouw De Boer vroeg naar de herijking en het achterstallig onderhoud. Zij wilde de toezegging dat die bij de behandeling van het MIRT in het najaar wordt betrokken. Dat zeg ik toe. De uitkomsten van zowel de audit van de onderhoudskosten als de herijking kunnen worden betrokken bij de begrotingsbehandeling en het notaoverleg MIRT in het najaar.

Mevrouw Van Veldhoven vroeg naar de elektrificatie van de diesellijnen, de CO₂-kosten en de kosten-batenafweging. De elektrificatie van regionale lijnen is een regionale ambitie. Het is goed dat de verantwoordelijkheid hiervoor bij de regio ligt. De Duurzaamheidsagenda voor het spoor is wat mij betreft breder. Die komt terug in de investeringen in het gehele pakket van een aantrekkelijk treinproduct, betere stations, regionale verbindingen, grensoverschrijdend spoor en verbeteringen in de keten. De vervoerders zijn, mede uit eigen belang, bezig met vergroening en het energiezuiniger maken van de operaties. Het mes snijdt dus aan twee kanten: minder CO₂-uitstoot, want het spoor wordt milieuvriendelijker, en een efficiëntere exploitatie. Voor de herijking zijn voorstellen voor elektrificatie ingediend. Ik kijk daarbij ook naar duurzaamheidsaspecten, maar hoger op de lijst staan veiligheid en betrouwbaarheid. Het is belangrijk dat duurzaamheid meegewogen wordt, maar dat heeft een andere weging.

Mevrouw Dik-Faber vroeg naar de lijnen Arnhem-Winterswijk en Groningen-Leeuwarden. Die worden bij de herijking en bij de elektrificatie betrokken.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): We moeten te zijner tijd in den brede bekijken wat er allemaal in de herijking kan. Het budget is niet onbepaald. Wanneer een keuze wordt gemaakt voor een bepaalde technologie, moeten we goed naar de effecten kijken. Er ligt een belangrijke verantwoordelijkheid bij de regio, maar de Staatssecretaris zit met de partijen om tafel. Als je de CO₂-uitstoot en de kosten daarvan, ongeveer € 60 per ton, meerekent in de totale kostenplaatjes, heb je een andere vergelijking dan wanneer je dat niet doet. Daarnaast stellen we heel strenge eisen voor de bijstook in kolencentrales en de chemische industrie. We kunnen niet voor alles een beroep op dezelfde duurzame biomassa doen. Kan de Staatssecretaris ervoor zorgen dat dit punt wordt meegenomen in de afweging?

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik weet niet of ik het kan afdwingen, maar de partijen zitten om tafel en hebben het ook over dit soort zaken. De spoorbedrijven schakelen wat betreft zaken als energiezuinigheid en vergroening, en gebruiken technieken als remenergie in de trein. In die zin zeg ik ja op deze vraag.

De heer Hoogland vroeg naar de mobiele bereikbaarheid in tunnels. Ik ben het met hem eens. De reiziger verwacht in deze tijden dat er overal

gewoon bereik is. Ikzelf verwacht dat ook. Voor de auto zijn er echter ook nog witte vlekken in Nederland. Bij de aanleg van de tunnels moet naar mobiele bereikbaarheid gekeken worden. Het moet een case voor de provider zijn, maar zowel Rijkswaterstaat als ProRail nemen de providers mee als er projecten zijn.

De heer **Hoogland** (PvdA): Ik snap het antwoord niet helemaal. Het klinkt goed, want inhoudelijk klopt het. Is dit een weergave van de werkelijkheid of een wens zoals wij willen dat het werkt? Tussen die twee zit wel een verschil. Ik hoorde een beschrijving van de werkelijkheid. Of zit ik ernaast?

Staatssecretaris **Mansveld**: Het is geen wens; mobiele bereikbaarheid in tunnels moet de praktijk van de toekomst worden. Dat is meer dan slechts een wens. Het kan in deze tijd niet zo zijn dat dit punt niet wordt meegenomen. Ik zal de boodschap nogmaals bij ProRail en Rijkswaterstaat neerleggen en ervoor zorgen dat in planprocedures partijen vroegtijdig meegenomen worden en niet als de tunnel er al ligt.

Mevrouw De Boer vroeg naar uitstel voor de gebruikersvergoeding. Als onderdeel voor de taakstelling voor het spoor heeft het kabinet-Rutte I in 2010 besloten de gebruikersvergoeding per 2015 met 50 miljoen te verhogen. Dat is vervelend, maar onontkoombaar. Het is staand beleid dat in de begrotingskaders van het ministerie is opgenomen. Er is geen financiële ruimte om het anders in te vullen. Samen met de spoorgoederenvervoerders wordt op dit moment een benchmark gemaakt om inzichtelijk te maken hoe de gebruikersvergoeding in Nederland zich verhoudt met die in andere Europese landen. Ik heb toegezegd dat die benchmark er na de zomer komt. Bovendien wil ik niet vooruitlopen op het besluit van de Autoriteit Consument & Markt (ACM) over de klacht van de Federatie Mobiliteitsbedrijven Nederland (FMN) over de verhoging van de gebruikersvergoeding. Het zonder meer uitstellen van die vergoeding voor 2016 is niet aan de orde. Ik wacht de benchmark en het besluit van de ACM af.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Ik wacht de benchmark graag af. Ik begrijp dat Nederland duurder is dan het buitenland. Ik kom hier in het najaar op terug. We moeten echt bekijken hoe we het goederenvervoer beter kunnen faciliteren. Als we studenten gratis buiten de spits in het openbaar vervoer kunnen laten reizen naar Maastricht, kunnen we ook het goederenvervoer beter faciliteren. Dat laatste is immers belangrijker voor de BV Nederland.

Staatssecretaris **Mansveld**: Het reizen van studenten buiten de spits en de gebruikersvergoeding voor goederenvervoerders is niet een op een vergelijkbaar. Wellicht bedoelt mevrouw De Boer het in budgettaire zin. Mevrouw De Boer vroeg om een verbetering van het goederenvervoer op de route Elst-Deventer-Twente, het zogenaamde NaNov-programma. Op 16 maart jl. heb ik een brief over de voortgang gestuurd. Er zijn vijf spoorwegoverwegen vervangen door ongelijkvloerse kruisingen. De bijdrage aan de overwegaanering in Borne is mede afhankelijk gemaakt van het resterende geld in het NaNov-budget. Nu de voltooiing van het programma in zicht is, stel ik vast dat een extra bijdrage van 16,6 miljoen voor de plannen in Borne mogelijk is. Het daarna resterende NaNov-budget van 16 miljoen heb ik toegevoegd aan de vrije investeringsruimte. Die gelden worden betrokken bij de lopende herijking. Met deze extra bijdrage voor de overwegaanering in Borne wordt een belangrijke stap gezet ter verbetering van de veiligheid en bereikbaarheid van Borne. De heer Bashir vroeg of er contact is met de provincie Gelderland over de verdubbeling van spoorlijnen. Er is regelmatig contact met de provincie Gelderland over knelpunten op het regionale spoor, ook over die in de Achterhoek. De partiële verdubbeling van het spoor tussen Zevenaar en

Winterswijk is een bekende ambitie van de provincie. Het voortouw ligt dan ook daar. In het lenteakkoord is al eerder 10 miljoen voor de verdubbeling van het spoor tussen Zevenaar en Winterswijk toegezegd. Ik ga ervan uit dat dit bij de heer Bashir bekend is. Bovendien heb ik vanuit Beter Benutten Regionaal Spoor de bereidheid uitgesproken om aanvullend 4,5 miljoen te leveren indien de provincie zelf een even grote bijdrage levert. De provincie werkt daar momenteel aan. We praten dus niet alleen met Gelderland, maar we nemen ook stappen. Mevrouw Dik-Faber vroeg naar de kwartierdienst voor de Valleilijn en het Randstadspoor. De provincie Gelderland heeft bij de herijking de invoering van een kwartierdienst voor de gehele Valleilijn ingediend. De validatie en de beoordeling zijn gaande. Het is de bedoeling om in het bestuursoverleg MIRT van dit najaar de besluiten te nemen. Ook het Randstadspoor loopt mee in de herijking. We hebben eerder een debat over de kwartierdienst gevoerd en daarin heb ik aangegeven dat de vervoersontwikkeling en de kosten geen aanleiding geven tot enthousiasme.

Mevrouw Dik-Faber vroeg of de 3 kV bij de herijking betrokken wordt. Ja, die loopt mee. Naar nut en noodzaak van 3 kV loopt thans een onderzoek. Er is een zeer beperkt budget in de herijking, dus we moeten keuzes maken. Ook de 3 kV zal ik toetsen.

De **voorzitter**: Ik wil de leden de ruimte geven om indien zij dat wensen nog een korte vraag te stellen. Als zij dit niet wensen, kunnen zij overslaan.

De heer **Van Helvert** (CDA): Voorzitter. Ik doe nog een poging met betrekking tot Het Vonderen. Ik wil de Minister niet plagen, maar als het traject Eindhoven-Weert met de spitsstroken driebaans wordt en de weg vanuit het zuiden naar Het Vonderen ook driebaans wordt, ontstaat er een flessenhals. Alleen tussen Weert en Het Vonderen is de weg dan tweebaans. Ik begrijp dat dit nu nog geen probleem is, maar de Minister onderzoekt het nu toch. Neem die laatste 10 kilometer dan ook mee.

De heer **Bisschop** (SGP): Voorzitter. Ik heb geen vragen, maar ik dank de bewindslieden voor het beantwoorden van de vragen. Ik oriënteer me nader op het knelpunt bij Joure.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Voorzitter. Ik begrijp dat de Staatssecretaris de regionale verkenning van een tweede intercitystation bij Utrecht wil afwachten, maar een regionale verkenning biedt niet per se een oplossing voor de rol van Utrecht Centraal in het landelijke spoorstelsel. Als uit de regionale verkenning blijkt dat die verkenning geen oplossing biedt voor het robuuster maken van het landelijke spoorstelsel, is de Staatssecretaris dan bereid om alsnog de verkenning te starten?

Mevrouw **Visser** (VVD): Voorzitter. De Minister gaf aan dat zij stuurt op de bereikbaarheid van Amsterdam en dat zij daarvoor per project budget beschikbaar heeft. Het gaat ons om het totale pakket waarin zowel de Velsertunnel als andere zaken worden aangepakt. Hoe wordt daarop gestuurd? Een simpel overzicht van wat wanneer loopt, is moeilijk verkrijgbaar voor zowel mij als Kamerlid als voor het bedrijfsleven. Kan de Minister iets zeggen over de integraliteit?

Mevrouw **De Boer** (VVD): Voorzitter. Het is goed dat de herijking van het onderzoek naar achterstallig onderhoud van het spoor er voor de volgende MIRT-behandeling komt. We zullen er goed naar kijken en toetsen op veiligheid en het hoogste economische rendement. Het verdubbelen van spoorlijnen staat niet boven aan de lijst, maar het goederenvervoer wel. Dat is het verdienmodel van de BV Nederland.

Krijgt de Kamer een overzicht van de TEN-T-gelden? Voor welke projecten zijn ze aangevraagd? Welke projecten zijn niet gehonoreerd? Waarom niet? Doen we een aanvraag voor de Juncker-gelden, de gelden van het Europees Fonds voor Strategische Investeringen (EFIS)? Daar is een informatiepunt voor.

De heer **Bashir** (SP): Voorzitter. De «Bashir-belasting» is een leuk woord, maar de Minister heeft het wetsvoorstel voor het heffen van tol ingediend. Ik stem overigens tegen, maar dat bespreken we nog.

Ik zit een beetje met de A67. Ik moet het positief benaderen van de Minister. Aan de regio is 271 miljoen beloofd om de Ruit Eindhoven aan te pakken. De regio wil nu iets anders en dan zegt de Minister opeens dat daarvoor niet het volledige bedrag gebruikt kan worden. Dat was wel beloofd. Ik kom daarover met een motie.

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie): Voorzitter. Ik wil de Minister graag een compliment geven voor de prachtige zin: onze manier van meten komt niet overeen met de in de regio gevoelde filedruk. Ik heb dit eerder in debatten aangegeven. In overleg met de regio's wordt nu gewerkt aan een nieuwe systematiek. Ik ben daar blij mee, want dit biedt perspectief voor bijvoorbeeld het knooppunt A1/A30.

Ik dank de Minister ook voor de toezegging om inpassing van de Blankenburgtunnel mee te nemen in de aanbestedingsprocedure. Kan het weglaten van de kanteldijk, dat ook mogelijkheden voor een betere inpassing biedt, wellicht een onderdeel van de aanbesteding worden? Het hangt samen met de prijs, maar wie weet wat de markt voor perspectief biedt.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: De heer Van Helvert gooide Het Vonderen nog een keer in de strijd. We zitten in de kwartiermakersfase. Daarin wordt gekeken naar de precieze scope van de A2 kennisas. We nemen er dit jaar een besluit over. Ik ben bereid om bij het nemen van het besluit te bekijken of het wellicht verstandig is om Het Vonderen mee te nemen, ook al komt het niet als knelpunt naar voren. Ik zeg dus geen ja, maar ik doe de deur ook niet potdicht. Daarnaast doen we elke twee jaar een NMCA. Als uit die analyse blijkt dat zich een probleem voordoet, komen dingen vanzelf naar voren.

De SGP neemt zelf een kijkje bij Joure. De brug die er nu ligt, is prachtig. We zullen zien of de SGP met een andere mening terugkomt.

De VVD zei dat ik me weliswaar verantwoordelijk voel voor de doorstroming in de Amsterdamse regio als alle grote projecten lopen, maar vraagt of ik ook naar het totaal kijk. We zijn in gesprek met de regio over de diverse projecten en het totaalplaatje komt daarbij nadrukkelijk aan de orde. Als je op de ene plek wat doet, heeft dat inderdaad effect op een andere plek. We moeten niet allemaal vanuit ons eigen project en vanuit onze eigen visie kijken, maar met een brede view.

Mevrouw De Boer vroeg naar de TEN-T-projecten. Dinsdag of woensdag hebben we de uitslagen van Europese Commissie ontvangen. Het gaat om een conceptbesluit en binnenkort zal het definitieve besluit komen. We zullen ervoor zorgen dat de Kamer dit met een kabinetsreactie krijgt. Misschien is het goed om eerst het besluit te sturen en later de kabinetsreactie. Dan heeft men het gehele lijstje.

De SP maakte een opmerking over de 271 miljoen. We beloven niet 271 miljoen aan de regio; we hebben 271 miljoen uitgetrokken voor een specifiek project, de Ruit Eindhoven. Vervolgens gaat dat niet door en vervallen de middelen weer aan het landelijk budget. Zo zijn de MIRT-spelregels. Er is echter zo veel in de regio te doen, dat ik me goed kan voorstellen dat ongeveer hetzelfde bedrag daar weer terechtkomt. Dat hangt wel van de projecten af. Het is niet zo dat als er straks een voorstel voor 270 miljoen ligt, die 1 miljoen ook per se verspijkerd moet worden.

Er is geen bedrag beloofd. Er is gezegd dat we graag voor 271 miljoen de Ruit Eindhoven realiseren. Ik heb goed gehoord dat de Kamer de intentie heeft om zo veel mogelijk van dat bedrag aan de regio ten goede te laten komen. Ik zie het probleem niet, maar de heer Bashir mag elke motie indienen die hij wil. Ik wil wel graag de MIRT-spelregels handhaven en die zeggen dat je altijd een nationale afweging moet maken. Vervolgens kan de heer Bashir politiek gezien een andere keuze maken om mij, als ik de nationale afweging gemaakt heb, tot een ander standpunt te laten komen. Mevrouw Dik-Faber is blij met de opmerking dat het landelijke meetprogramma niet altijd overeenkomt met het gevoel van de regio. Zij zag daarin een oplossing voor de kleinere projecten. We brengen ze in kaart. Er zal straks duidelijkheid komen over zowel de langeafstandsfiles als de korteafstandsfiles, maar daarmee is het budget niet ineens veel groter geworden. Het blijft een afweging van projecten. Ik zeg dit voordat iedereen zijn hoop vestigt op een nieuw meetsysteem. In ieder geval is het gevoel dat ik de files niet zie, terwijl ze er wel zijn, dan weg. Er werd gevraagd of ik bij de Blankenburgverbinding in het aanbestedingsproces de kanteldijk wil meenemen. Ik zal voor zowel de Aalkeet-tunnel als de kanteldijk nagaan of dit kan. De huidige raming laat zien dat er niet veel financiële ruimte is. Ik wil niet dat we ineens tot een enorm groot project komen. Stel dat je de ligging van de dijk verandert, dan kan het bedrag wel oplopen tot 160 miljoen. Aan de andere kant wil ik niet bij voorbaat alle deuren op slot doen. We moeten eerst het OTB vaststellen en de inspraak doorlopen. Te zijner tijd bekijken we of er zaken zijn afgevallen en of er ruimte bestaat om bepaalde zaken in een marktcontract mee te nemen. Ik zeg niets toe, maar ik zeg ook niet bij voorbaat dat we dit niet doen.

Staatssecretaris **Mansveld**: Voorzitter. Er rest mij de vraag van mevrouw Van Veldhoven. In de regionale verkenning wordt juist bekeken of het volle station ontlast kan worden. Ik wil dit afwachten. Ik vind een als-danredenering ingewikkeld. Ik ben nieuwsgierig op welke manier den verkenning voor Station Utrecht Centraal uitpakt, zowel voor de reizigers als voor het omleggen van reizigersstromen. Ik sta altijd open voor oplossingen, want ik realiseer me dat er een aantal knelpunten in het landelijke spoor zitten. We kijken daarnaar in Beter en Meer. Hoe kun je de spitsdienstregeling van de Randstad afstemmen op de wensen van verder weg liggende provincies die graag een rechtstreekse verbinding willen? We moeten die zaken meenemen, want het is nogal wat als we spreken over extra intercitystations.

De **voorzitter**: Ik heb de volgende toezeggingen genoteerd:

- De Minister doet de Kamer binnenkort het besluit van de Europese Commissie over de toewijzing van TEN-T-gelden toekomen en zal er daarna een kabinetsreactie op geven.
- De Minister informeert de Kamer voor het volgende notaoverleg MIRT over de mogelijkheden om op de A67 en de A58 toe te werken naar een smart mobility corridor.
- De Staatssecretaris stuurt de Kamer voor het notaoverleg MIRT informatie over de herijking van het spoor en het onderhoudsbudget van ProRail.

De heer **Van Helvert** (CDA): De Minister heeft ook toegezegd dat zij bekijkt of het stukje tussen Weert en Het Vonderen meegenomen kan worden en dat zij ons daarover informeert.

De **voorzitter**: De Minister gaat dat doen, maar dat hoeft niet in de toezeggingen opgenomen te worden.

Ik dank de Minister, de Staatssecretaris, de woordvoerders en de mensen op de publieke tribune. Het is best warm in deze zaal, dus dank voor uw discipline.

Sluiting 14:00 uur

Volledige agenda

1. *Voortgang MIRT*
Kamerstuk 34 000-A-61 – Brief regering d.d. 21 mei 2015
Minister van Infrastructuur en Milieu, M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus
2. *Reactie op motie van de leden Hoogland en Van Veldhoven over versterking van de A67 en de A58 (Kamerstuk 34 000-A-53)*
Kamerstuk 34 000-A-53 – Brief regering d.d. 22 januari 2015
Minister van Infrastructuur en Milieu, M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus
3. *Reactie op de motie van de leden Visser en Hoogland over de verdubbeling van het traject van Zuidbroek naar Appingedam van de N33 (Kamerstuk 34 000-A-23)*
Kamerstuk 34 000-A-57 – Brief regering d.d. 23 februari 2015
Minister van Infrastructuur en Milieu, M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus
4. *Startbeslissing corridorstudie Amsterdam-Hoorn*
Kamerstuk 34 000-A-58 – Brief regering d.d. 26 februari 2015
Minister van Infrastructuur en Milieu, M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus
5. *Vaststelling voorkeursalternatief N35 Nijverdal-Wierden*
Kamerstuk 34 000-A-59 – Brief regering d.d. 2 maart 2015
Minister van Infrastructuur en Milieu, M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus
6. *Nadere informatie over de doorkruising van het Pieterpad als gevolg van opwaardering van de N35*
Kamerstuk 34 000-A-63 – Brief regering d.d. 11 juni 2015
Minister van Infrastructuur en Milieu, M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus
7. *Reactie op een vijftal moties in relatie tot het wandel- en fietsbeleid*
Kamerstuk 33 858-15 – Brief regering d.d. 20 april 2015
Minister van Infrastructuur en Milieu, M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus
8. *Drukte op het fietspad*
Kamerstuk 29 398-465 – Brief regering d.d. 24 juni 2015
Minister van Infrastructuur en Milieu, M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus
9. *Opdrachtverlening Rijkswaterstaat en schijnconstructies*
Kamerstuk 29 385-85 – Brief regering d.d. 23 maart 2015
Minister van Infrastructuur en Milieu, M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus
10. *Voortgangsrapportage van de Tracéwetplichtige projecten tweede helft 2014*
Kamerstuk 34 000-A-60 – Brief regering d.d. 23 maart 2015
Minister van Infrastructuur en Milieu, M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus
11. *Verslag van een schriftelijk overleg inzake de voortgangsrapportage van de Tracéwet-plichtige projecten tweede helft 2014*
Kamerstuk 34 000-A-62 – Brief regering d.d. 20 mei 2015
Minister van Infrastructuur en Milieu, M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus
12. *Aanbieding 1e publieksrapportage Rijkswegennet 2015*

*Kamerstuk 34 000-A-64 – Brief regering d.d. 16 juni 2015
Minister van Infrastructuur en Milieu, M.H. Schultz van Haegen-Maas
Geesteranus*

13. *Voorkeursoplossing ontwerpstructuurvisie Calandbrug
Kamerstuk 34 151-1– Brief regering d.d. 9 februari 2015
Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, W.J. Mansveld*
14. *Reactie over klanttevredenheid Waddenveren
Kamerstuk 23 645-595 – Brief regering d.d. 9 december 2014
Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, W.J. Mansveld*
15. *Veerverbinding Ameland
Kamerstuk 33 450-45 – Brief regering d.d. 4 mei 2015
Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, W.J. Mansveld*
16. *Voorhang elfde tranche Besluit uitvoering Crisis- en Herstelwet
Kamerstuk 32 127-212 – Brief regering d.d. 24 juni 2015
Minister van Infrastructuur en Milieu, M.H. Schultz van Haegen-Maas
Geesteranus*