

Vergaderjaar 2008–2009

31 700 A

Vaststelling van de begrotingsstaat van het Infrastructuurfonds voor het jaar 2009

Nr. 122

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 13 augustus 2009

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat¹ heeft op 23 juni 2009 overleg gevoerd met minister Eurlings van Verkeer en Waterstaat, minister Cramer van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer en staatssecretaris Huizinga-Heringa van Verkeer en Waterstaat over:

- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat van 7 april 2009 over de stand van zaken Overeenkomst W 4 (een verlengde verdiepte aanleg van de A4 tussen Leiden en Leiderdorp als onderdeel van een integrale gebiedsontwikkeling) (31 700 A, nr.90);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat van 24 april 2009 met een afschrift van het antwoord aan TASK over de ontwikkelingen rondom Muiden en Weesp, vanwege de ontwikkelingen in het project OV-SAAL (2009Z08091);**
- **de brief van de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat van 18 mei 2009 over de Raakvlakken van het project Noord-Zuidlijn met andere projecten waar Verkeer en Waterstaat bij betrokken is en over de afspraken over projecten die mede afhankelijk zijn van de realisering van de Noord-Zuidlijn (31 700 A, nr. 94);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat van 11 mei 2009 over het uitstel van de beantwoording aan de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat over de startnotitie Ring Utrecht, de Rijnlandroute, de doortrekking van de A15 en het project A4 Midden Delfland (31 700 A, nr. 95);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat van 2 juni 2009 over de Voortgangsrapportage Tracéwet en Spoedwet wegverbreding (29 385, nr. 44);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat van 14 april 2009 over de aanbieding van de tweede voortgangsrapportage over de Kabinetsambities Spoor (29 984, nr. 175);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat van 26 mei 2009 houdende een reactie op SP Plan «Voor beter vervoer per trein» (29 984, nr. 181);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat van 17 juni 2009 over de uitkomsten van de Bestuurlijke Overleggen MIRT mei 2009 (31 700-A, nr. 98);**

¹ Samenstelling:

Leden: Vendrik (GroenLinks), Van der Staaij (SGP), Snijder-Hazelhoff (VVD), Mastwijk (CDA), Jager (CDA), voorzitter, Koopmans (CDA), Gerkens (SP), Van der Ham (D66), Nicolai (VVD), Aptroot (VVD), Samsom (PvdA), Boelhouwer (PvdA), Roefs (PvdA), Jansen (SP), Cramer (ChristenUnie), Van Heugten (CDA), Roemer (SP), Koppejan (CDA), Ten Broeke (VVD), ondervoorzitter, Ouwehand (PvdD), Polderman (SP), Tang (PvdA), De Rouwe (CDA) en Linhard (PvdA).
Plv. leden: Halsema (GroenLinks), Van der Vlies (SGP), Bokestijn (VVD), Bilder (CDA), Atsma (CDA), Van Bommel (SP), Koşer Kaya (D66), Neppéus (VVD), De Krom (VVD), Vermeij (PvdA), Jacobi (PvdA), Besselink (PvdA), Anker (ChristenUnie), Sterk (CDA), Van Leeuwen (SP), Knops (CDA), Verdonk (Verdonk), Thieme (PvdD), Lempens (SP), Waalkens (PvdA), Haverkamp (CDA), Depla (PvdA) en Agema (PVV).

- de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat van 18 juni 2009 over de aanvullende afspraken Bestuurlijk Overleg MIRT over de Zuidoostvleugel Brabantstad (31 700-A, nr. 98);
- de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat van 22 juni 2009 houdende de antwoorden op vragen van de vaste commissies voor Verkeer en Waterstaat en voor Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer over de Startnotitie Ring Utrecht, de A4 Midden Delfland, de Rijnlandroute, de doortrekking van de A15 en enkele algemene vragen (31 700-A, nr. 114);
- de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat van 22 juni 2009 over de voortgang bij stationsprojecten in Arnhem (29 984, nr. 183);
- de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat van 23 juni 2009 over de gevolgen die het prioriteit geven aan de 30 projecten uit de spoedaanpak wegen heeft voor andere wegaanlegprojecten (31 700-A, nr. 115);
- de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat van 6 juni 2009 over besluitvorming in het kader van decentralisatie-uitkering uit het Gemeentefonds t.b.v. spoorse doorsnijdingen 2de tranche (31 700-A, nr. 97).

Van het overleg brengt de commissie bijgaand stenografisch verslag uit.

De voorzitter van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat,
Jager

De griffier van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat,
Sneep

Voorzitter: Jager
Griffier: Sneep

Aanwezig zijn 8 leden der Kamer, te weten: Jager (CDA), Koopmans (CDA), Aptroot (VVD), Roefs (PvdA), Vendrik (GroenLinks), Linhard (PvdA), Roemer (SP) en Cramer (ChristenUnie),

en minister Eurlings van Verkeer en Waterstaat, minister Cramer van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer en staatssecretaris Huizinga-Heringa van Verkeer en Waterstaat, die vergezeld zijn van enkele ambtenaren van hun ministerie.

De **voorzitter**: Ik heet iedereen hartelijk welkom bij dit algemeen overleg. Wij hebben afgesproken dat iedere fractie acht minuten spreektijd krijgt en dat er slechts twee interrupties per fractie in deze ronde zijn toegestaan. Wij moeten om elf uur stoppen. Als wij dan nog niet klaar zijn, sluit ik de vergadering, ongeacht de stand van zaken. Ik zeg dit ook tegen de bewindspersonen; zij kunnen dan volgende week nog een keer terugkomen.

De heer **Koopmans** (CDA): Voorzitter. Wij spreken vandaag over tal van infrastructuurprojecten. Daarbij staan twee vragen centraal: maken wij voldoende tempo en doen wij de goede dingen. Bij het tempo heb ik een dubbel gevoel. De minister meldt in de voortgangsrapportage een aantal versnellingen, maar bij nadere lezing blijkt dat die versnellingen nog in de toekomst moeten worden gerealiseerd. In het afgelopen jaar is er eigenlijk vooral vertraging ontstaan. Kortom, de vertraging hebben wij achter de rug en de versnelling moet nog komen. Dit kunnen wij deze keer nog zo accepteren, maar de volgende keer zullen wij alleen nog maar versnellingen accepteren.

De vraag is wat de oorzaken zijn van de vertraging. Draagt de uitvoering van Natura 2000 daaraan bij? Klopt het bijvoorbeeld dat de rondweg om Lochem vanwege een aantal kauwen niet kan doorgaan? Of is capaciteit het probleem, de capaciteit van onderzoeksbureaus en van Rijkswaterstaat? Ik heb dit op verschillende plaatsen gehoord. Misschien kan het volgende helpen? Het college van gedeputeerde staten van Brabant en de heer Adema, gedeputeerde in Friesland, stellen voor dat zij zelf een regionale regie gaan voeren in een WRO-procedureproject. Dit is gemakkelijker en levert minder werkdruk op bij Verkeer en Waterstaat. Zo ontstaat er meer regionale betrokkenheid en de doorzettingsmacht is afdoende geregeld in de WRO. Dit levert veel tijdwinst op. Wil de minister daarmee aan de slag gaan?

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Hier waag ik een interruptie aan. De heer Koopmans sprak een interessante zin uit, die ik nog even op de tong heb geproefd. Hij zei: de volgende keer zullen wij alleen nog maar versnellingen accepteren. Het is misschien een spontane zin, maar misschien ook wat minder spontaan. Wat bedoelt hij daarmee? Tegen wie zegt hij dat? Over welk type projecten spreekt hij? Alles wat betrekking heeft op de infrastructuur? Ik krijg graag iets meer duiding en uitleg over deze cryptische zin.

De heer **Koopmans** (CDA): Die zin is heel duidelijk. Mijn fractie wil alleen nog maar versnelling en dit geldt voor alle projecten.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Wij willen hier allemaal wat, maar de heer Koopmans zei iets anders. Hij zei: wij zullen alleen nog maar versnellingen accepteren. Dat lijkt een zin met een zekere politieke zwaarte. Daarom vraag ik er naar.

De heer **Koopmans** (CDA): Als de minister volgende keer in 29 van de 31 spoedwetprojecten grote voortgang kan melden en dat bij 1 net niet haalt, zetten wij hem niet meteen af. Is dat de vraag van de heer Vendrik? Het algemene beeld dat projecten sneller ter hand moeten worden genomen en uitgevoerd, moet wel beklijven, dat hebben wij geleerd van de commissie-Elverding. Wij verkeren ook nog in een economische en financiële crisis op grond waarvan het kabinet bij monde van de minister van Verkeer en Waterstaat niet alleen stevige woorden heeft gesproken, maar ook extra geld heeft toegezegd. Dit zal ertoe moeten leiden dat er versnelingen komen. Als dit alleen bij woorden blijft, is dat voor mijn fractie onvoldoende. Zij is van mening dat er geleverd moet worden.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Dit is wel een spannende opmerking van de heer Koopmans en ik ben er het op zichzelf niet mee oneens. Ik wil twee voorbeelden noemen en vraag naar zijn taxatie daarbij, namelijk de A4 Midden-Delfland en de recente brief van de minister daarover en OV SAAL dat naar verwachting een jaar of vier zal uitlopen. Hoe taxeert de heer Koopmans dit waar de minister toch behoorlijk stevig heeft neergezet dat op deze projecten geen enkele vertraging acceptabel is?

De heer **Koopmans** (CDA): De minister is heel helder geweest over de A4 Midden-Delfland en wij zullen hem helpen herinneren aan de woorden dat hij in deze periode een besluit zal nemen opdat de schop de grond in kan. Ik moet eerlijk bekennen dat ik de enorme hoeveelheid brieven die wij gisteren hebben ontvangen, niet tot in detail heb kunnen lezen. Ik zou een uitstel van vier jaar bij OV SAAL wel erg jammer vinden, omdat mijn fractie van mening is dat er ook met het project hoogfrequent spoor voldoende tempo moet worden gemaakt. Het is de minister, de staatssecretaris en het kabinet gelukt om hier extra geld voor te reserveren. Dat moet worden uitgegeven want dit project is van groot belang.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Ik ben het op zichzelf wel eens met de uitgangspunten van de heer Koopmans, maar hij negeert daarbij de indringende teksten van de minister. Ik kan mij voorstellen dat hij nog niet alles over OV SAAL heeft gelezen. Het is buitengewoon ingewikkeld, ook al waren er al eerder signalen dat dit zou uitlopen. De minister schrijft echter zelf al dat de voornemens voor de A4 Midden-Delfland niet kunnen worden uitgevoerd omdat er een probleem is met de investeringen. De heer Koopmans kan nu wel zeggen dat hij de minister zal houden aan zijn eerdere uitspraken, maar wat is die opmerking waard?

De heer **Koopmans** (CDA): Ik herhaal het nog een keer: wij houden de minister aan zijn uitspraken op dit punt. Het is flauw om dan te zeggen dat niemand tot het onmogelijke is gehouden. Tijdens het debat over de begroting hebben mijn fractie en ook de fractie van de VVD de minister gewaarschuwd voor de Natura 2000-problemen. Overigens zou het helpen als een meerderheid van de Kamer zich op dit punt bij ons zou aansluiten, want dan kunnen wij in de richting van het kabinet en Brussel doorpakken, maar dit terzijde. De verantwoordelijkheden worden aan alle kanten beleefd, ook aan de kant van de wetgever. Wij hebben werk te verzetten met elkaar, maar ik ben van mening dat de minister moet leveren. Dit is een kernonderdeel van de beleidsopvatting die hij heeft neergezet en daar moeten wij niet spastisch over doen. Er hoort geleverd te worden. Ten opzichte van het vorige debat, een half jaar geleden, is een belangrijke wijziging aan de orde. De Kamer heeft de motie-Koopmans/Samsom aangenomen waardoor het MIRT wordt verlengd. Hoe gaat dit verder? Wij weten niet precies hoe het kabinet het zal aanpakken. Ik herhaal nog maar eens namens mijn fractie dat wij daarvoor vijf prioriteiten hebben. Het waren er oorspronkelijk vier, maar er komt er een bij. Ik som ze op: 1. Verbreding van de A1-Oost, 2. Aanleg van de RijnlandRoute, 3. Aanleg van

de Westfrisia route, 4. Verbreding van de A67, 5. De N65. Over de laatste hebben wij vanmiddag een petitie in ontvangst genomen. Deelt de minister deze prioriteiten? Is hij met de betreffende landsdelen in overleg over vormen van voorfinanciering? Dit zou een interessante mogelijkheid kunnen zijn, ook in relatie tot de voornemens van het kabinet voor bezuinigingen op het Provinciefonds. Daar zijn slimme concepten voor te bedenken. Overigens ben ik van mening dat in het huidige MIRT meer projecten te vinden zijn die vanwege het feit dat ze aanbestedingsrijp zijn, naar voren kunnen worden gehaald in het kader van de economische crisis. Zijn projecten daarop gescreend? Zou dit nog tot mogelijke wijzigingen kunnen leiden? Ik vraag de minister om hier specifiek op in te gaan. Hoe is de stand van zaken bij de aangekondigde aanpak van de N-wegen? Uit de capaciteitsanalyse heb ik afgeleid dat er bij een aantal wegen problemen zijn. De minister heeft in een brief gesteld dat op de N-wegen 100 km/u moet kunnen worden gereden. Hoe staat het daarmee? De N65 is hiervan een voorbeeld.

Ik maak de minister een compliment voor de wijze waarop de tweede tranche spoorse doorsnijdingen is opgepakt. Tal van binnenstedelijke problemen worden op een voortvarende manier opgepakt. Ik ben benieuwd hoe de minister de centen zal uitgeven die per motie en amendement zijn bestemd voor de greenports. Liever niet via de provincies, mijnheer de minister, doe het rechtstreeks. De minister van VROM doet dit uiterst charmant. Zij brengt samen met de heer Van Heugten overal cheques. Dat vind ik geweldig. Ik zeg niet tegen de minister dat hij dat samen met mij moet doen; hij mag dat best wel alleen doen. Ik raad hem echter aan om het geld zelf te brengen en ervoor te zorgen dat er geen provincies tussen zitten.

Ik ga nu nog in op een aantal regionale projecten, allereerst in de regio Noord. Is er al voortgang te melden over de aanpak van de rotonde van Joure? Ik vraag dit, omdat ik vrees dat er nog geen voortgang is geboekt. Aan de minister van VROM vraag ik hoe zij denkt te voorkomen dat de verstedelijkingsafspraken met Leeuwarden leiden tot een versterkte leegloop van het platteland als er ook in Friesland sprake zal zijn van krimp van de bevolking. Hoe zal zij ervoor zorgen dat het platteland aantrekkelijk blijft?

De minister van Verkeer en Waterstaat heeft een gesprek gehad met de heer Wulff, minister-president van Nedersachsen. Zij hebben gesproken over de E233. Er wordt nog gezocht naar € 900 000. Dat is niet zo veel. Is de minister bereid om nog vandaag in dit debat € 900 000 ter beschikking te stellen voor de aanpak van de E233?

Dan nu de regio Oost. De ontwikkelingen rond de N35 wekken lichte ergernis op bij mijn fractie. Er lijkt geen schot te zitten in het deel tussen Zwolle en Wythmen. Het geld is er. Waarom schiet dit niet op? Is de capaciteit het probleem? Ik wil dit heel precies weten, want het geld is er en het tracé is er. Daar moet geasfalteerd worden. Hoe verloopt de rest van het project, in het bijzonder bij Wierden? Gaat dit de goede kant op?

Het is goed dat er overeenstemming is over het voorkeurstracé op de A1 tussen Deventer-Oost en Azelo. De verkeersdruk op de A1 is echter over een veel groter traject een probleem. Doordat er nu wel afspraken zijn gemaakt over het oostelijke deel, maar niet voor het deel Beekbergen-Deventer en de IJsselbrug vrees ik voor een nieuwe flessenhals zoals op de A4 bij Leiderdorp. Kan de minister die angst wegnemen en een spoedige aanpak van de hele A1 ten oosten van Beekbergen toezeggen? Dit kan misschien worden gedaan in een proefaanpak volgens Elverding en Ruding. Vervolgens Zevenaar. In het kader van de verbreding A12 heeft de regio grootse plannen om werk met werk te maken. De gemeente heeft zelf al de helft van het benodigde budget, 7,5 mln., toegezegd. Kunnen de bewindslieden aangeven hoe zij hier de L en de R uit het MIRT in samenhang kunnen steunen?

Over het project sporen Arnhem wil mijn fractie graag een separaat debat voeren.

Ik heb vanochtend nog een brief over de N18 gekregen van de regio. Ik pleit voor een keuze voor het bestuurlijk voorkeursadvies, dat wil zeggen 100 km/u. Dat is niet echt snel, maar het is een mooie snelheid. De regio pleit voor ongelijkvloerse kruisingen en de CDA-fractie sluit zich aan bij dit pleidooi.

Dan de regio Zuid. Ik heb al gesproken over de N65. Dit zou een pilotweg kunnen zijn, omdat de minister pleit voor robuuste N-wegen in de Nota mobiliteitsaanpak.

Voor Parkstad Limburg is 50 mln. uitgetrokken. Volgens de minister kan daar een doelmatige en efficiënte variant worden aangelegd. Hoe ziet die eruit? Waar wijkt deze variant af van de bestaande varianten? Misschien kan de minister hier in een brief aan de Kamer op ingaan.

Er is een hoop gedoe over de Buitenring. Die is duurder geworden door een goede inpassing. De regio betaalt een fors bedrag. Wij hebben al een keer 15 mln. gereserveerd. Ik vraag de minister nu om samen met de regio na te gaan of het eventuele tekort als gevolg van de optimalisatie, door Rijk, regio en provincie kan worden opgevangen.

Hoe staat het met de A27? Kan de minister inzicht geven in de werkzaamheden van de commissie-Nijpels?

Ik feliciteer de minister met het akkoord over de Ruit bij Eindhoven. Ik ontvang graag een brief over de inhoud ervan.

Er is 20 mln. gereserveerd voor het grensoverschrijdend treinverkeer. Ik kom daar op een later moment op terug.

Afrondend het Westen. Ieder seizoen wordt de waterkwaliteit in het Krammer-Volkerak-Zoommeer slechter en de soep groener. Is de staatssecretaris bereid om direct na het afronden van de discussie met de regio begin juli, de afrondende MER-studie ter inzage te leggen? Voor de Grevelingen is een brede publiekprivate coalitie ontstaan. Zijn de bewindslieden bereid een planstudie op te zetten, mede in het licht van de bevindingen van de commissie-Veerman? Mijn fractie is en blijft erg gecharmeerd van de Zeesluis bij IJmuiden. Zij zou liever zien dat daar geld in wordt geplumpt dan in de Noord/Zuidlijn. Delen de minister en de staatssecretaris die opvatting?

Er zijn goede berichten over het akkoord tussen de provincie en de meeste gemeenten over de RijnGouwelijn. Welke positie neemt Noordwijk in? Ik wordt graag geïnformeerd over de laatste stand van zaken.

Mijn fractie heeft al twee keer aan de staatssecretaris gevraagd om een specificatie van de bestedingen voor de tram in Amsterdam-West. Ik weet nog steeds niet waar het geld aan wordt besteed. Wil de staatssecretaris ons dat laten weten?

Ik vraag aan de minister om de presentatie die de Natuur- en Milieufederatie Utrecht in de Kamer heeft gegeven over de ring Utrecht, mee te nemen bij zijn keuzes.

De **voorzitter**: Ik geef het woord aan mevrouw Linhard die voor het eerst in deze commissie het woord voert voor de fractie van de Partij van de Arbeid.

Mevrouw **Linhard** (PvdA): Voorzitter. Als oud-ondernemer en nieuw Kamerlid voor de Partij van de Arbeid heb ik het voorrecht om de komende jaren de portefeuille ruimtelijke ordening te beheren. Dezer dagen stond het MIRT op mijn inwerklijstje, want in die fase verkeer ik. Gelukkig heb ik mijn collega Lia Roefs bij mij die mij te allen tijde zal kunnen ondersteunen als er moeilijke vragen worden gesteld. Het MIRT bestaat uit vier letters. Bij drie ervan had ik weinig problemen om de fondsen en te belangrijkheid te ervaren, maar bij de R was het lastig om de betekenis in een oogopslag te ontwaren. Als R-woordvoerder riep ik dan ook direct dat het hoog tijd wordt dat het MIRT nu eens echt

«MIRRT»-project wordt. Steeds vaker gaat de aandacht van het minister van Verkeer en Waterstaat weer uit naar structurerende lijnelementen als een weg of spoor. De nieuwe verkenningen hebben ook allemaal betrekking op wegen en spoor. Wanneer krijgt de integrale gebiedsontwikkeling het voortouw? Ik noem als voorbeeld Almere. Er is een echte visie nodig op vervoer en vervoersvragen en op het ruimtelijk plannen om aan de nieuwe vragen van de toekomst tegemoet te komen. Waar na de oorlog de bedrijven de stad zijn uitgedirigeerd omdat ze te veel milieuoverlast veroorzaakten, hebben wij nu steeds meer te maken met bedrijvenlocaties die bestaan uit louter kantoren. Dit zijn functies die in de stad niemand kwaad doen. Sterker nog, de mensen die daar werken, worden een stuk gelukkiger in de eigen omgeving. Zij hoeven er niet in de file naar toe, zij kunnen in de pauze een boodschap doen en in het mooiste geval zijn zij nog amper reistijd kwijt doordat zij in de eigen omgeving werken. Nu nog worden er woonwijken aangelegd met monotone woningen, hier en daar een schooltje en een winkeltje. Door in de planning van nieuwe woongebieden meer rekening te houden met thuiswerken en bedrijfsverzamelgebouwen tot en met kantorenlocaties, wordt een veel aantrekkelijker en levendiger woonklimaat aangeboden en kan transport wellicht voorkomen worden. Dit soort concepten zou ik graag terug zien in het werk aan het MIRT. Dit zou een bijdrage moeten leveren voor inpassing, openbare ruimte en andere niet-infra investeringen in de ruimte, bijvoorbeeld in ecologische bedrijventerreinen. Wat mij betreft is transport een afgeleid en geen structurerend element. De zevensprong van Verdaas blijkt ook nog niet echt te werken. Waarom wordt bij de netwerkstudies voor de grote steden die nu worden uitgevoerd, uitgegaan van de wegen en niet van de vervoersvraag? Dit zou een andere oplossing van de problematiek kunnen opleveren. Buiten de projecten in het kader van de Nota Ruimte zijn er weinig voorbeelden van ruimtelijke projecten in het MIRT. Wij wachten op een plan voor de stadshavens Rotterdam, voor de dierentuin in Emmen en voor Strijp-S Eindhoven en ook Hengelo wacht op duidelijkheid over de financiering van haar project. Een mooi voorbeeld van een gebiedsgerichte ontwikkeling is het totale project Integrale benadering Holland. Rijnland, RijnlandRoute en RijnGouwelijn zijn voorwaarden om verder te kunnen met de rest van het project, met name met de woningbouw in Valkenburg. Zonder verkeersontsluiting wordt er niet gebouwd, gelet op de uitspraken van de Raad van State waarin bestemmingsplannen zonder verkeersontsluiting worden afgekeurd. Voor de RijnlandRoute lijkt alles volgens plan te verlopen, maar de RijnGouwelijn komt nog 90 mln. tekort. Met de motie-Cramer c.s. over de doorontwikkeling regionaal openbaar vervoer in stedelijke netwerken in gedachten en de opmerking uit het MIRT-projectenboek dat de RijnGouwelijn Oost en West gelijktijdig in gebruik zullen worden genomen, verzoek ik de minister en de staatssecretaris om zo spoedig mogelijk geld ter beschikking te stellen. Ik sluit dit deel van mijn bijdrage af met een herhaling van mijn eerste woorden. De R in het MIRT staat voor een gebiedsgerichte integrale ontwikkeling. In ons kleine land moeten alle mooie plannen ergens samen komen en afgewogen en gecoördineerd worden en daar is duurzaam geld voor nodig. Namens de fractie van de Partij van de Arbeid vraag ik de minister om alles in het werk te stellen om die lange termijn agenda te kunnen blijven financieren.

De heer **Koopmans** (CDA): Ik ben het met mevrouw Linhard eens. Om de redenen die zij noemt, is ooit de motie-Van Heugten ingediend en aangenomen. Wij zijn nu anderhalf jaar verder en er is nog geen euro beschikbaar gesteld. Hoe moet dit nu verder? Die R staat dan voor lenen bij Verkeer en Waterstaat en daar zijn wij niet erg enthousiast over.

Mevrouw **Linhard** (PvdA): Ik denk dat duidelijk is dat dit ook mijn insteek is. Laten wij proberen de R meer naar voren te halen en graag op korte termijn.

De heer **Koopmans** (CDA): En die R dan als een chocoladeletter laten vullen door de minister van VROM? Dat is de opdracht in de motie-Van Heugten.

Mevrouw **Linhard** (PvdA): Een chocoladeletter zou ik niet aanraden. Ik heb meer met een letter waar ook wat geld in zit. Ik begrijp dat het ergens vandaan moet komen. De heer Koopmans sprak al over de crisis. Ik ga ervan uit dat de minister haar uiterste best zal doen om in deze barre tijden ergens een potje te vinden. Wellicht lukt dat.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Voorzitter. Ik sluit mij aan bij de opmerkingen over de motie-Cramer c.s. over regionaal ov en de stedelijke netwerken. Uit het verslag van bestuurlijk overleggen concludeer ik dat de staatssecretaris bekend is met de ideeën van de provincie Zuid-Holland over het Zuidvleugelnet. Ik heb begrepen dat de plannen in het najaar worden aangeboden. Hoe zal de staatssecretaris daarmee omgaan? Hoe past dit voorstel in het beleid voor ov in de Randstad?

Uit het jaarverslag van het Infracfonds blijkt dat versnelling van infra-projecten niet zo simpel is als wij wel dachten. In het crisisakkoord wordt daar wel heel hoopvol over gesproken en worden er allerlei mogelijkheden verondersteld. Daarom lees ik nog maar eens ons verlanglijstje voor. Als eerste de zandsuppletie. Als wij geen haast maken, kalft de kust gewoon af. Wij storten wel, maar het verdwijnt weer net zo snel. In Rotterdam liggen de zandhoppers aan de kade. Volgens mij kun je nu goedkoop inkopen. Ten tweede noem ik de verbreding van het Wilhelminakanaal. Waarom kan die niet onmiddellijk worden uitgevoerd? Volgens mij ligt alles klaar.

Ik noem verder nog de versnelling van de spoortunnel Delft, de transferia bij de groeikernen, de doorstroom van het station Utrecht, viersporen Geldermalsen, misschien nog versnelling van de aanleg van fietspaden en een versnelling van de oplossing van de verzilting van het Krammer-Volkerak. Uit Gelderland hebben ons positieve berichten bereikt over het doortrekken van het Randstadspoor naar Harderwijk en over de noodzakelijke bereikbaarheidsmaatregelen op de Valleilijn, de lijn Arnhem-Doetinchem-Winterswijk en Winterswijk-Zutphen. Neemt de staatssecretaris de maatregelen snel ter hand? Ik ga nog even door met het spoor, in het bijzonder met het sleutelproject Arnhem. De eerste fase van de bouw van de ov-terminal wordt naar verwachting binnen het budget aanbesteed. De realisatie van die eerste fase start eind juli dit jaar. Dit is mooi. Om de tweede, laatste fase aansluitend aan de eerste te bouwen, dient medio 2012 het totaal benodigde budget te zijn toegezegd. De beoogde oplevering van de totale ov-terminal is in dat geval medio 2012. Er is inmiddels een oplossingsrichting in zicht, begrijp ik uit de brief die wij gisteren mochten ontvangen. Betekent dit ook dat wij nog steeds het tijdspad kunnen volgen en dat er een oplossing komt? Ik ben heel tevreden over de extra maatregelen tegen trillingen en geluidsoverlast bij de sporen in Arnhem. Het is fijn dat de minister extra geld heeft gevonden. Ik zou willen dat hij ons dat trucje ook eens leert.

Wanneer wordt het rapport van de COD over de IJzeren Rijn besproken? Wanneer wordt het openbaar? Het is duidelijk dat door het stedelijk deel van Roermond, de wijken Donderberg, het Veld en de Kemp, nooit treinen zullen rijden. De zeven sporen op het Roermondse emplacement zullen altijd overbodig zijn. Kunnen deze sporen niet gewoon worden verwijderd, want ze staan de stedelijke herstructurering van Roermond zeer in de weg? Misschien kan dit in een open dialoog met de Belgen worden geregeld.

De spoorlijn Deventer–Apeldoorn is gevaarlijk, met name bij Voorst. Er wordt al veel door de gemeenten betaald, onder andere de rondweg bij Twello. De tunnel aan de westkant van Twello hoort bij het veilig maken van de overwegen. ProRail gaat nog in eigen middelen zoeken, heb ik gelezen. Maar ik meen dat ik ook ergens iets heb gelezen over onderuitputting van de pot veilige spoorwegovergangen. Misschien kunnen wij die in de richting van Voorst sluisen.

Afgelopen week heeft de minister voor Sinterklaas kunnen spelen bij de door het CDA en de PvdA geëntameerde tweede tranche spoorse doorsnijdingen. Er blijft nog een laatste restje over. Wil de minister Hoogkarspelen niet vergeten?

Ik kom nu op de wegen. Wij hebben maar één verzoek ontvangen over het landsdeel Noord, namelijk een toezegging van € 900 000 als Nederlandse rijksbijdrage aan de 233. Ik zal dit met het oog op de tijd niet uitleggen. Bovendien weet de minister precies waar het over gaat. Hij heeft namelijk iets toegezegd, maar men heeft niets meer vernomen. Het lijkt erop dat er in het voorjaar van 2010 belangrijke definitieve stappen worden gezet in de besluitvorming over de planstudie A1 tussen Apeldoorn–Zuid en Twente, knooppunt Azelo. Mijn fractie hecht hier zeer aan. Het is maar dat de minister dit weet.

Ik verwacht dat de minister voor de zomer positief besluit over het regionale bestuurlijke voorkeursalternatief Groenlo–Enschede. De vraag is nu hoe wij omgaan met de rest van de N18 van Varsseveld naar Groenlo. Alleen al uit verkeersveiligheidsoogpunt moet hier wel wat gebeuren. In het kader van de maatregelen voor de A50 vraag ik aandacht voor de positie van Beuningen. Ik heb hier niet veel over gelezen, maar het dorp is omgeven door snelwegen, de A50, de A73, de nieuwe stadsbrug Nijmegen, straks de enige brug bij het onderhoud van de Waalbrug, en de Waal. Ik vraag met name aandacht voor de externe veiligheid. De mensen in het dorp maken zich zorgen over hun veiligheid in het geval van een calamiteit. Bovendien vraag ik de minister of niet nu al een studie naar de capaciteit van de zogenaamde Duitse Bocht in de A73 tussen Ewijk en Venlo nodig is.

Is de minister bereid om de aanpak van de N65 als een pilot te behandelen en hier vaart achter te zetten? Het gaat dan om een pilot voor de robuustheid van het onderliggend wegennet.

Hoe staat het met de doelgroepstrook op de A67? De publiekprivate aanpak voor het stukje A4 tussen Beneluxplein en Klaaswaal is mislukt. Hoe gaan wij daarmee verder?

De vragen over de startnotitie ring Utrecht zijn beantwoord. Er is echter geen antwoord gegeven op de vraag of De Kracht van Utrecht kan worden meegenomen in de tweede fase MER.

De provincie Brabant heeft een brandbrief geschreven over verkenningen die niet kunnen worden uitgevoerd vanwege personeelsgebrek. Dit is inmiddels blijkbaar gesust met behulp van een enkele extra fte. In het Noorden wil men projecten uitvoeren met regionale regie via de WRO-procedure. Dit levert veel tijdwinst op, maar het ministerie van Verkeer en Waterstaat zit daar blijkbaar niet op te wachten. Ik krijg hier graag een toelichting op van de minister, want als er al een tekort aan personeel is, hoe kan er dan in het kader van het crisisakkoord nog tot verdere versneling worden gekomen?

Daarmee is mijn verhaal rond. Ik eindig met de vraag waarmee ik begon: welke projecten worden versneld aangepakt?

De heer **Aptroot** (VVD): Voorzitter. Omdat mijn fractie zich de meeste zorgen maakt over de wegen en dan met name over de knelpunten die zich daarop voordoen, besteed ik daar mijn tijd aan. Ik heb de indruk dat de aanpak van het openbaar vervoer behoorlijk voortvarend verloopt en dat daar relatief veel geld aan wordt besteed.

Als het om wegen gaat, is de regering ook voortvarend van start gegaan, maar ik maak mij net als de heer Koopmans ongerust over de resultaten. Van de 30 spoedwetprojecten zijn er tot op heden 14 vertrapd en van de 33 projecten van de Tracéwet zijn er 11 vertrapd. Van versnelling is er slechts in één van die 63 projecten sprake. De verwachte openstelling lijkt vooralsnog mee te vallen, maar er is tot nu toe geen winst geboekt. Overigens reken ik erop dat de aanpak uiteindelijk effectief is zoals ook is beloofd. Bij de belangrijkste projecten zoals de A4 wegverbreding en het nieuwe deel Delft-Schiedam, de vele delen van de A12, A1, A9, A13, A16, A20, A27 en A2 is tot nu toe geen sprake van enige versnelling en dat is teleurstellend. De keiharde toezegging van de minister van Verkeer en Waterstaat over de 30 projecten Spoedwet is, dat voor alle projecten de schop de grond in gaat in deze kabinetsperiode en dat er 10 gereed zullen zijn aan het einde daarvan. Daar rekenen wij op, daar houden wij de minister aan en wij wensen hem daar succes bij.

Het is heel goed dat er samen met de provincies wordt opgetrokken, maar ik zou wel wat verder willen gaan. Waarom worden er geen afspraken gemaakt op basis van boter bij de vis, fiftyfifty? De provincies innen al jaren steeds hogere opcenten motorrijtuigenbelasting en zij hebben ambitieuze plannen. De opcenten brachten in 2000 nog 657 mln. op, in 2005 was dit opgelopen tot meer dan 1 mld. en dit jaar stijgen de opbrengsten in de richting van 1,4 mld. Je kunt daarover mopperen en als het niet goed wordt besteed, mogen wij dat ook doen, maar die opbrengsten bieden vooral enorme kansen om te investeren in wegen. Veel provincies doen dit ook of gaan dit doen. Ik heb de indruk dat het voor de inwoners niets uitmaakt wie een weg betaalt, Rijk of provincie, als die nieuwe wegen er maar komen en als bestaande wegen worden verbreed. De kwaliteit van het onderliggende wegennet, de N-wegen, is in Nederland lang niet op orde. MKB Nederland bracht bijvoorbeeld eind vorig jaar 55 knelpunten in kaart die wat mij betreft alle 55 moeten worden aangepakt. Laten wij dit met elkaar oplossen. Daarvoor kunnen wij aansluiten bij de komende crisis- en herstelwet en het feit dat provincies veel mogelijkheden en over het algemeen ook de wil hebben om het aan te pakken. Minister, waarom zegt u niet: wij doen het fiftyfifty? Ik zal aantonen hoe dat kan. Als een provincie een project aanpakt en zij financiert de helft, kan de rijksoverheid de andere helft financieren. Hoe? Dat is niet zo ingewikkeld. Mijn fractie is geen voorstander van de kilometerheffing. De invoering ervan kost al 4 mld. voordat de eerste factuur de deur uitgaat. Als dit bedrag beschikbaar wordt gesteld en vervolgens aan de provincies, die jaarlijks 1,4 mld. aan opcenten ontvangen en bijna 4 mld. in reserve hebben, wordt gevraagd om ten minste zo'n bedrag te besteden, dan zou met spoed 8 mld. kunnen worden uitgegeven voor de N-wegen. Zo worden heel veel knelpunten opgelost. Waarom doen wij het niet zo? Geen discussie. Laten de provincies maar snel met de plannen komen. Wij doen het fiftyfifty en kunnen snel een enorme klap maken door in een keer 8 mld. te investeren.

Ik zal nu iets zeggen over de prioriteit die de VVD-fractie aan een aantal wegen toekent. De hoogste prioriteit heeft de A4, de bestaande verbreding en het doortrekken van de A4-Noord, het ontbrekende deel en ook de A4-Zuid. Het is bekend dat direct na de zomer de knoop wordt doorgesneden over de A4-Noord. Wanneer kan dit ook voor de A4-Zuid?

Aan de A1 wordt mondjesmaat gewerkt. Mijn fractie pleit voor ten minste twee keer drie rijstroken over het hele traject, maar tussen Apeldoorn en Deventer twee keer vier. Waarom worden de besluiten voor een deel pas volgend jaar genomen?

De verbreding van de A12 moet worden versneld en dit geldt met name voor de flessenhals tussen Ede en Grijsoord.

De A15 wordt aangepakt, maar het is de vraag of de bouwtijd nog wat meer kan worden bekort. De weg is erg belangrijk voor de Rotterdamse haven en er moet worden gevreesd voor grote overlast tijdens de werk-

zaamheden. Ook de tweede oeververbinding ten westen van Rotterdam moet er komen. Er zijn twee mogelijkheden. Welke heeft de voorkeur van de minister? Ik kan nu al zeggen dat mijn fractie een tunnel wil en geen brug. Deze verbinding is echt nodig voor het Rotterdamse havengebied, voor de economie en voor de veiligheid en bereikbaarheid van de bewoners. Nu is er in feite maar een ontsluiting.

De A58 en N67 Eindhoven–Venlo zijn essentieel voor het vrachtverkeer. Ik lees dat er wordt overlegd. Ik begrijp dat overleg nodig is, maar in welk stadium verkeert de besluitvorming nu? Is versnelling mogelijk?

Ik feliciteer de minister met de besluiten voor de ring Eindhoven. Hij heeft nadere informatie toegezegd, maar dit is een prima resultaat, want dit is een van de dramatische knelpunten. Het is prima dat het ontbrekende deel wordt aangepakt. Ik zou graag dezelfde voortvarendheid zien bij de ring Utrecht. Ik weet dat de procedure loopt. Natuurlijk zijn de verschillende varianten bespreekbaar, maar ik maak er geen geheim van dat naar de mening van mijn fractie een variant met alleen maar investeren in openbaar vervoer en geen asfalt erbij, geen oplossing biedt. Daar moeten wij geen seconde tijd aan verspillen.

De RijnlandRoute moet er absoluut komen. Het Rijk moet hier ook verantwoordelijkheid voor nemen. Hier wordt samen met de provincie aan gewerkt. Ik zeg er wel bij dat mijn fractie de zeer milieuvriendelijke variant dwars door de polder niet zal steunen. Dat kan echt niet, maar de route moet er wel komen, fatsoenlijk ingepast. De knoop moet snel worden doorgesneden.

De heer **Koopmans** (CDA): De krachtdadige taal van de heer Aptroot krijgt nu ineens iets wonderlijks. Is dit de «not in Charlies en Helma's backyard»-variant?

De heer **Aptroot** (VVD): Het is niet in mijn «backyard», maar het is wel knap in de buurt. Vandaar dat ik hier veel van afweet, ook al werk ik mij pas sinds januari in deze portefeuille in. Ik zal straks laten zien dat ik ook veel weet van het verkeersplein Joure waar ik vaak langs rijd. Ik ben blij dat de heer Koopmans onder de indruk is van de kennis van zaken van de VVD-fractie.

De heer **Koopmans** (CDA): De vraag is dan welke variant er dan wel moet worden gekozen. De weg mag niet door de achtertuin van de heer Aptroot lopen en niet bij Helma door de voortuin. Waar moet de weg dan wel komen te liggen?

De heer **Aptroot** (VVD): De weg gaat in geen enkele variant door mijn achtertuin, los van het feit dat ik in een flat woon en geen achtertuin heb. Je moet de weg goed inpassen en mijn fractie pleit voor het uitbreiden van de Tjalmaweg, daarna een stukje A44 en dan direct onder de Stevenshofpolder verdiept aangelegd. Voor Voorschoten kun je niet anders dan voor een dure oplossing kiezen, want wij kunnen een weg met twee keer twee rijstroken waar 100 km/u mag worden gereden, niet dwars door het dorp aanleggen. Daar moet iets van een tunnel komen. Ik denk daarom dat het in de richting van de dure variant zal gaan.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): De heer Aptroot studeert hard, maar hij loopt vooruit op de mening van zijn fractie. Hij is voorstander van de Rijn-Gouwelijn-West. Als wij de RijnlandRoute willen aanleggen, moeten wij toch ook gaan voor een goede ov-ontsluiting van de nieuwe woongebieden? Ook over Utrecht zegt hij wat hij niet wil. Wil hij wel een ontsluiting door Leidsche Rijn en Amelisweerd?

De heer **Aptroot** (VVD): Voor het laatste zijn er alternatieve tracés en daar willen wij naar kijken. Die hoeven niet per se door Leidsche Rijn en Amel-

isweerd te lopen. Ik heb echter gezegd dat een variant waarin er niets aan de wegen wordt gedaan maar er alleen op openbaar vervoer wordt ingezet, geen oplossing zal bieden voor de ring Utrecht.

In antwoord op de vraag over de RijnGouwelijn kan ik zeggen dat als wij dan toch geld moeten uitgeven, de RijnlandRoute veel meer effect zal hebben voor de regio dan de RijnGouwelijn. Ik ben daar niet tegen, maar de RijnlandRoute heeft duidelijk de voorkeur van mijn fractie.

Het Tracébesluit A27 Utrecht–Breda is vertraagd van 2010 tot 2012. Ik heb daar moeite mee, want met name de brug bij Gorinchem is een ramp. De realisatie was 2011, er wordt nu gesproken over 2014. Dat kan niet waar zijn. Dit moet sneller gebeuren.

Er is ook een capaciteitsprobleem op de A27 Almere–Utrecht. Daar wordt aan gewerkt, maar wanneer?

Het idee van oud-collega Hofstra van de VVD om een IJmeerbrug aan te leggen, is warm omarmd door het CDA in de regio. Ik vraag de minister of hij bereid is om een serieus onderzoek te doen naar de mogelijkheid van een dergelijke verbinding voor auto's en openbaar vervoer. Met de steun van de VVD en het CDA zou dit mogelijk moeten zijn.

Ik ben blij dat de CDA-fractie ook een warm voorstander is van de aanpassing van het verkeersplein Joure, want ik kom er minstens een keer per maand langs. Het is een gevaarlijk verkeersplein en ook overigens een knelpunt.

De aanpak van de N61 wordt onderzocht in het kader van de crisis- en herstelwet. Ik reken op een positief besluit.

Er zijn nog geen plannen om het deel van de N201 in de provincie Utrecht aan te passen. Ik pleit daar wel voor, want die weg moet over het hele traject naar twee keer twee.

Is er nieuws te melden over de N23?

De minister is actief met de regio bezig over het traject van de A35 het deel tussen Nijverdalen en Zwolle. Kan dit ook in het MIRT worden opgenomen?

Ik krijg graag een update van het tijdschema voor de N18. Ik wil twee keer twee rijstroken en 100 km/u.

Vandaag is er een petitie aangeboden over de N65. De aanpassing is ook noodzakelijk in het kader van Brabantstad. De regio en de provincie hebben een voorstel gedaan. Wat is het standpunt van de minister?

Ik sluit mij aan bij de vraag van de heer Koopmans over de E233. Het moet toch mogelijk zijn om samen met de regio en het buurland op te trekken?.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Voorzitter. In debatten met de minister van Verkeer en Waterstaat daagt bij mijn fractie wel vaker het perspectief van Los Angeles. Hij kent Los Angeles waarschijnlijk wel van dichtbij, want het moet zijn bron van inspiratie zijn. Daar liggen allerlei woonwerkgebieden op behoorlijke afstand van elkaar en de tussenruimte is helemaal volgeplempt met asfalt. Er zijn snelwegen van soms wel 20 rijbanen breed. Ik denk dat de minister in katzwijn zou vallen als hij dat zou zien. Dus niet 3, 4 of 5 banen, niet dat kneuterwerk, nee, gewoon 20 banen en rijden maar. Het fascinerende is dat Los Angeles sinds jaar en dag in de file top tien van de Amerikaanse steden staat. Dus ook al blijven ze daar asfalteren, ze komen niet van de files af. De bereikbaarheid van die stadsmetropool is een groot drama. Mijn fractie heeft soms de indruk dat de minister zich iets te veel door dit slechte voorbeeld laat inspireren en dat andere leden van het kabinet het hem ook wel erg gemakkelijk maken, met geld, met procedures en met het wegpoetsen van andere belangen die het tegen de wereld van het asfalt snel afleggen.

Ik maak mij samen met de fractie van de VVD ernstig zorgen over het wegenprogramma van de minister, niet omdat het vertraging oploopt, maar omdat er zo veel politieke energie achter zit. Wat ik echt verontrustend vind – en dan kijk ik ook naar de minister van VROM – is dat er niet alleen sprake is van versnelling van bestaande projecten en de verbreding

van bestaande wegen, maar dat er ook een fors aantal nieuwe doorsnijdingen van het Nederlandse landschap op stapel staat. Als ik alle studies die daartoe zijn opgezet en in procedure zijn genomen, aan mij voorbij zie trekken, slaat de schrik mij om het hart. Wat blijft er over van de kwaliteit van het Nederlandse landschap als er opnieuw een grote ronde wordt ingezet met allerlei nieuwe tracés, nieuwe plannen en nieuwe projecten? Waar blijft het kwetsbare belang van de ruimtelijke ordening?

Voor mijn tweede punt trek ik een vergelijking met het balletje-balletjespel. Dat wordt gespeeld met drie luciferdoosjes en die jongens doen dat heel handig. Je snapt nooit waar het balletje is gebleven. Het is er altijd, maar als je denkt dat het onder dat doosje zit, is het weg. Zo is het met het klimaatbeleid van deze minister ook. Het is er, je weet dat het er moet zijn, je wijst en het is weg. Van het ene in het andere debat is het doosje, doosje, doosje. Je denkt: nu heb ik het, maar nee hoor, het is weer weg. De minister zit er al twee jaar en ik heb hem nog nooit op een harde toezegging over zijn bijdrage aan het klimaatbeleid van de minister van VROM kunnen betrappen. Ook in het laatste overleg over Schoon en Zuinig stierf de bijdrage van de sector verkeer en vervoer weer in schoonheid. Bij Anders betalen voor mobiliteit zien wij hetzelfde. Daar praten wij morgen over, maar ook daar is steeds sprake van uitstel. Ik heb het de minister vorige keer al voorgehouden en ik zal het niet herhalen, maar hij stapelt uitstel op uitstel als het om het klimaat gaat. De bijdrage van de sector verkeer en vervoer voor het zichtjaar 2020 wordt almaar vager en onduidelijker. Er schijnt compensatie te komen, maar niemand weet waar het over gaat. Ik weet een ding zeker, de minister zal de doelstelling voor 2020 niet halen ook al is de sector verkeer en vervoer daarin ontzettend gematst in vergelijking met de burgers en de industrie, want heel veel groei wordt al geacommodeerd en toegelaten. Hij stapelt tekort op tekort en uitstel op uitstel en het blijft allemaal onduidelijk. Misschien kan het in dit debat worden opgehelderd, maar ik vrees toch voor de uitkomst.

Een derde punt van zorg voor mijn fractie is het spoor. Wij hebben een wat lastige brief over OV SAAL ontvangen. Ik snap het punt van de heer Koopmans, maar ik snap ook heel goed waar de heer Cramer over sprak. Er wordt weer uitstel aangekondigd. Mijn fractie zou graag zien dat hier nu echt vol gas wordt gegeven en OV SAAL is hier maar een voorbeeld van. Nederland heeft een grote achterstand in het openbaar vervoer. Stedelijke netwerken, verbreding van het spoor, verbetering van de capaciteit, hier valt een enorme wereld te winnen. Dat is de metropool waar mijn fractie voor staat, niet dat Los Angeles van de minister. Hij heeft zichzelf en het kabinet een forse doelstelling van 5% reizigersgroei per jaar beloofd. Hoe staat het daarmee? Hoe staat het met alle projecten die daarvoor nodig zijn?

Ik kom nu op een aantal specifieke punten. Ik begin met een onverwacht punt: de provinciale wegen. De minister heeft zo'n anderhalf jaar geleden in een televisie-interview gezegd dat die een belangrijk speerpunt zijn. In zijn visie zou er een tweede rijkswegennet moeten ontstaan, alle wegen vierbaans zodat er flink hard kan worden gereden. Mijn fractie is daar niet voor.

Ik vraag de aandacht van de minister voor twee projecten. In de eerste plaats de N18 Twente Achterhoek. Daar gaat het fout. Daar wordt gewoon een nieuwe weg aangelegd, vierbaans waar 100 km/u mag worden gereden. Er komen veel nieuwe trajecten ten koste van het prachtige landschap in die regio. Dat moet je dus niet doen. Ik krijg hier graag een reactie op van de minister van VROM. In Brabant hebben ze wel begrepen hoe je het moet doen. Ik ben aangenaam verrast door de interessante visie die een aantal gemeenten heeft ontwikkeld op de N65. Zij laten zien dat met slimme oplossingen als viaducten en het wegwerken van kruisende wegen, de doorstroming op de provinciale wegen kan worden verbeterd zonder extra asfalt. Bovendien bevordert dit de veiligheid. Een van de grootste problemen van provinciale wegen is immers dat ze

buitengewoon onveilig zijn, met name voor andere weggebruikers die dergelijke wegen moeten kruisen. Daarom vraag ik de minister namens mijn fractie of hij zo vriendelijk wil zijn om de aanpak van de N65 aan te wijzen als experiment in het kader van de N-wegen. Dit zou betekenen dat gemeenten die zich met dit soort projecten bezighouden, ondersteuning krijgen van de verschillende betrokken ministeries om op integrale wijze de aanpak verder vorm te geven. Het gaat dus nog niet om geld, maar om de erkenning dat deze werkwijze en deze integrale aanpak een verdere uitrol verdienen. Dit zou toch een mooie invulling zijn van de ambitie van de minister. Ik krijg graag een concrete toezegging van hem.

Bij de A4 Midden Delfland gaat het helemaal fout. Ik heb altijd begrepen dat de minister een man van draagvlak is. In de debatten over de kilometerheffing hoor ik dat heel vaak. Vlaardingen en Schiedam zitten inmiddels in de allerhoogste boom. Daar is het draagvlak dus weggevallen. Ik krijg graag een uitleg van de minister.

Ik heb nog een vraag voor de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat over de trams. Eind vorig jaar is er een motie aangenomen waarin de regering wordt gevraagd om waar mogelijk lokale en regionale initiatieven bij de uitrol van nieuwe tramlijnen te ondersteunen. Dit heeft in het bijzonder betrekking op Maastricht, Nijmegen, Zwolle en Kampen. Ik lees daar weinig over in de afsprakenlijst van het bestuurlijk overleg in het kader van het MIRT. Wil de staatssecretaris ingaan op de stand van zaken in Maastricht en Zwolle? Mijn voorzichtige taxatie is dat dit redelijk verloopt. In Nijmegen en Arnhem lijkt de boel echter de verkeerde kant op te worden geduwd. Wil zij nog deze zomer een startbeslissing nemen opdat de regio's weten waar zij aan toe zijn?

Mijn laatste punt heeft betrekking op de wegen rond Utrecht. De procedures kunnen daar flink worden bekort. Stop dat project! Stop met al die fantastische ideeën over extra doorsnijdingen van dat toch al getormenteerde landschap en kies voor het uitwerken van De Kracht van Utrecht. Dan doe je precies wat wij hier op papier altijd hebben afgesproken. Voordat je nieuwe infrastructuur aanlegt, ga je eerst alle andere voorliggende alternatieven maximaal gebruiken. Dit is volgens mij wat er gebeurt in De Kracht van Utrecht en dit is nog veel beter dan de OV Plus Plusvariant die nu door de minister wordt bekeken. Ik dring erop aan dat de minister zich met kracht achter deze variant stelt. Die moet verder worden uitgerold en het gedoe over nog meer asfalt in de regio kan dan achterwege blijven.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Voorzitter. Voordat ik mijn sinterklaaslijstje weer zal indienen in dit debat, maak ik eerst een aantal wat meer beschouwende opmerkingen. Wij moeten mijns inziens in dit debat ook spreken over de vraag waar het MIRT voor moet staan en hoe wij daarmee moeten omgaan.

Ik zal in de eerste plaats iets zeggen over de bevindingen van de commissie-Elverding. Daar wordt nog een apart overleg over gevoerd, maar dit onderwerp hoort naar mijn mening ook in dit debat thuis. In het proces dat moet leiden naar een meer integraal meerjarenprogramma, wordt hard gewerkt aan gebiedagenda's en -documenten en aan verstedelijkingsafspraken. In de stukken staan nog zes vergelijkbare documenten. Je kunt een hele studie maken van het jargon, maar dat terzijde. In de uitkomst van de bestuurlijke overleggen staan traditioneel weer vooral de projecten centraal. De Elverdingaanpak is terug te vinden in de projecten die worden versneld, althans voor een deel, maar ik zie de integrale aanpak veel minder terug. Zo wordt een mogelijke verbreding van de A1 tussen Deventer en Almelo genoemd zonder dat er iets wordt gezegd over een koppeling met ruimtelijke ordening en openbaar vervoer. Hoe toetsen de bewindslieden allerlei verkeersplannen op hun bijdrage aan de ruimtelijke kwaliteit van een gebied? De A1 is alleen een voorbeeld; het gaat mij om de manier van denken. Ik kom hier straks nog op terug. Een aantal

provincies zoals Zuid-Holland en Gelderland denkt hier wel heel intensief over na.

Mijn fractie verwacht dat in alle plannen in het MIRT de mobiliteitsladder uit de motie-Roefs/Cramer centraal komt te staan. Een verwijzing naar de Nota Ruimte of de Nota Mobiliteit is dus niet voldoende. Er moet wel invulling worden gegeven aan de Ladder van Verdaas. Wordt dit integrale denken al in de praktijk gebracht in de gebiedsagenda's en de bestedingsafspraken? Eigenlijk is de vraag stellen, hem ook beantwoorden. Ik ben ervan overtuigd dat dit onvoldoende gebeurt. Ik richt mij in dit geval in het bijzonder tot de minister van VROM, want de R blijft in dit debat inderdaad onderbelicht.

In de overleggen in het kader van het MIRT wordt ook gesproken over de krimpgebieden zoals de Parkstad Limburg en Oost-Groningen. De vlag bestedingsafspraken dekt de lading dus niet meer. Wellicht kan voortaan worden gesproken over gebiedsafspraken; dan kan er over groei en krimp in een term worden gesproken. Hoe zullen de bewindslieden deze afspraken koppelen aan de meer globale gebiedsagenda's?

Een belangrijk punt voor mijn fractie is de verdichting en het binnenstedelijk bouwen. Het is mooi dat de kosten van binnenstedelijke bouwopgaven worden onderzocht. Zijn de bewindslieden bereid om een maatschappelijke kosten-batenanalyse op te stellen zoals voorgesteld door de Zuidvleugel? Ik ben van mening dat er ook nadrukkelijk naar de mogelijkheden voor verevening moet worden gekeken, want anders kan de binnenstad niet concurreren met het eerstvolgende weiland. Als er dan toch een nieuwe wijk komt, moet een hoogwaardige ov-aansluiting een keiharde voorwaarde zijn en niet alleen een afslag op de snelweg.

Ik ben benieuwd naar de uitwerking van de onlangs aangenomen motie waarin wordt gevraagd om een hogere verdichtingambitie voor de Randstad in het MIRT dit najaar.

De fractie van de ChristenUnie heeft gevraagd om een vervolg op het succesvolle binnenvaartenbeleid. Het doet mij deugd dat met het aanvullend beleidsakkoord extra middelen beschikbaar zijn gekomen. Natuurlijk kan daarmee de crisis niet worden opgelost, maar zo wordt wel een goede randvoorwaarde gecreëerd waardoor de binnenvaart straks weer verder kan groeien. Ik weet dat de staatssecretaris de regio's in het kader van de tweede tranche heeft uitgenodigd. Kan zij al iets zeggen over hoe zich dit ontwikkelt? De binnenvaart maakt zich ook zorgen over de continuïteit. Ik kom nu aan mijn rondje Nederland. Ik begin in het Noorden. De provincie Fryslân – ik heb beloofd dat ik het zo zou uitspreken – heeft geen financiële wensen. Dit zal de bewindslieden aanspreken. De provincie heeft voorgesteld enkele projecten zelf uit te voeren in een WRO-procedure. Met deze procedure kunnen projecten als de N31 en het knooppunt Joure worden versneld, kan de werkdruk op het ministerie worden ontlast en kan een grote regionale betrokkenheid ontstaan. Waarom gaan de bewindslieden niet mee in dit aantrekkelijk aanbod?

Ik heb een uitgebreide tekst over het oosten van het land, maar ik sluit mij aan bij de interessante vragen van de heer Vendrik over de N18. Ik lees van alles over de marsroute voor de N35, maar niets over de uitvoering van mijn motie over de aanpak van de spoorlijn ernaast tussen Zwolle en Wierden. Dit is eigenlijk een soort Elverdingaanpak.

Ik ga over naar het Westen. De plannen van de Zuidvleugel voor een integraal ov-netwerk sluiten aan bij mijn motie voor een nieuwe visie op regionaal ov. Ik was dan ook blij verrast dat een provincie dit op deze manier oppakt en uitwerkt. Ik ben daar eigenlijk wel een beetje trots op. Ik hoor goede berichten over de RijnGouwelijn. Is de staatssecretaris het met mij eens dat de woningbouwlocatie Valkenburg tijdig moet worden voorzien van hoogwaardig ov?

Mijn fractie zou graag zien dat het Zuidvleugelnets integraal wordt meegevoerd in de verkenning voor wegen rond Rotterdam. Rotterdam moet het echt beter gaan doen dan Utrecht. Bij de wegenplannen daar is het ov

zeer mager bedeed. Ik begrijp best dat er hier en daar wat extra asfalt nodig is. Ik durf het bijna niet te zeggen, maar toch. De ov-plannen die nu worden genoemd, waren al lang bekend. Nu wordt de hand opgehouden bij het Rijk voor een aanvullend ov-programma en dat is dus boterzacht. Ik vraag de bewindslieden om toe te zeggen dat het totaalpakket meer ov bevat dan de reeds bekende plannen zoals Randstadspoor. Ov moet dus niet op het tweede plan. Er moet een totaalpakket komen met meer ov dan nu in de plannen zit.

Ik ben benieuwd naar de uitvoering van mijn motie over de ov-koker A9 Amstelveen.

OV SAAL is misschien wel vier jaar vertraagd, blijkt uit het antwoord dat vandaag werd gegeven op Kamervragen. ProRail heeft in een veel te laat stadium naar de planning gekeken. Het auditteam stelt dat het aan ProRail ligt dat er dit jaar nog geen trajectbesluit kan worden geformuleerd. De NS heeft hiervoor gewaarschuwd, zo heb ik begrepen, maar het is toch misgegaan met als gevolg langere reistijden en dus minder reizigers voor NS. Welke conclusie trekt de minister hieruit voor andere spoorprojecten? Mijn motie over de hoge frequentie Amersfoort-Zwolle is vooral gericht op de corridorbenadering waarvoor een slimmere oplossing moet worden bedacht, maar nu lijkt het erop dat ik mij alleen maar richtte op een extra trein tussen Amersfoort en Harderwijk. Dit is een behoorlijk magere uitleg van de motie en die is naar mijn mening dan ook onvoldoende.

Voor de Zuidwestelijke delta worden veel kansen opgepakt in het Waterplan. Hoe gaat de staatssecretaris om met het interessante plan voor het Grevelingenmeer? Op meerdere plaatsen in de brief wordt gesproken over een mogelijke spoorlijn tussen Breda en Utrecht. Dit komt mij bekend voor. De minister moet nog steeds mijn vragen over deze spoorlijn beantwoorden. Ik ben een geduldig mens, maar hij moet nu toch echt wel snel helderheid verschaffen. Zo ontstaat er vanzelf vertraging met de A27 terwijl dit naar mijn overtuiging echt niet nodig is en het spoor juist veel kansen biedt voor een robuuste aanpak van de A27 met minder overlast tijdens de bouw.

Mijn fractie ziet met belangstelling uit naar de verlenging van het MIRT. Wat zullen wij daar concreet van kunnen zien in het najaar? Hier en daar wordt erop vooruitgelopen, maar ik krijg graag zicht op het totaalplaatje. Het is bekend dat er van mijn fractie veel binnenvaart, veel spoor en veel busbanen in mogen voorkomen. De vijf projecten die worden genoemd door de CDA-fractie, hebben toch vooral weer betrekking op asfalt en daar ben ik niet zo van gecharmeerd.

Hoe zal de nationale markt- en capaciteitsanalyse eruit zien? Kan de minister hier al iets over zeggen? Kan de Kamer in het najaar een startnotitie tegemoet zien? Worden de uitkomsten van de analyse gebruikt voor de visie regionaal ov?

Tot slot de A4 Midden-Delfland. Na het spoeddebat was ik van plan er vandaag niets over te zeggen, maar de minister stelt nu zelf dat het taakstellend budget onvoldoende zal zijn en dat hij bereid is om extra middelen beschikbaar te stellen. Dan vraagt hij erom, want dit is precies wat ik voorspeld heb, wat ik naar voren heb gebracht en waarom ik enigszins verguisd ben, ten onrechte. Daarom heb ik de «A4 met vaart»-variant voorgesteld. Die bevatte wel een meer eenduidige onderbouwing van de kosten die verder ging dan het voorstel van de minister. Het zou volgens de minister 150 mln. duurder worden en dat was volgens hem geen kattendrek. Hoe groot is dan nu het tekort? Is volgens de minister 150 mln. wel kattendrek?

De heer **Roemer** (SP): Voorzitter. Ik ben de laatste in het rijtje die zijn wensen mag uiten, voor zover het wensen genoemd mogen worden. Ik was wel gecharmeerd door het verhaal van de heer Vendrik over het balletje-balletjespel. Ik zag het helemaal voor mij. Ik heb altijd geleerd dat je niet aan dat soort spelletjes moet meedoen. Dus wellicht ...

Ik begin met het spoor. In 2008 was de vervoersgroei voor het spoor 4,1%, bijna 1% onder de ambitie van de minister. Zo lang hij minister is, heeft hij nog steeds niet aan zijn ambitie kunnen voldoen. Hij schrijft nu dat het nog een hele toer zal worden om de vervoersgroei in de komende tijd vast te houden. Is dit voorsorteren op het loslaten van zijn ambitie? Na het falen van de tolpoortjes en het overnemen van de regie over grote projecten, kiest hij ervoor om de geschiedenis in te gaan als de minister die faalde om het spoor te bevorderen. Of kunnen wij alsnog een impuls verwachten? Ik hoop natuurlijk op het laatste.

De Kamer heeft een tweede voortgangsrapportage ontvangen over de kabinetsambitie spoor. Het is maar goed dat die rapportages worden opgesteld, want anders is de voortgang nauwelijks te zien. Het is spijtig dat ik dit zo moet zeggen, maar dit is onze grootste kritiek. Er wordt van alles besproken en onderzocht, maar er worden nauwelijks resultaten geboekt. Er is niets mis met onderzoek, sommige grote projecten beginnen met onderzoek, maar uiteindelijk moeten er toch resultaten worden geboekt. Het is toch al lang duidelijk dat er fietsenstallingen gebouwd moeten worden en waar. Ook de P&R-plaatsen zijn er al. Wij weten ook waar de wachtruimtes op de station onvoldoende zijn en hoe een aantal kleinere spoorlijnen een impuls kan krijgen. Daar kunnen gewoon daden worden gesteld, of, in de woorden van de minister, daar kan de schop in de grond. Ik vrees dat de minister zijn termijn uitzit met heel veel ambities en mooie woorden, maar dat er onvoldoende verbeteringen tot stand zullen komen. Dit zou zeer spijtig zijn. Nu zelfs blijkt dat een van de paradepaardjes, de mbo-ov-kaart, de nek wordt omgedraaid, vraag ik mij af wat al die praatjes en spoorambities eigenlijk waard zijn. Meerdere fracties, maar zeker ook de SP-fractie, hebben geprobeerd de minister tips mee te geven voor de verbetering van het spoorvervoer. Mijn fractie heeft een spoorboekje opgesteld met heel veel spoorplannen. De minister geeft de SP een compliment voor de compleetheid van het boekje, maar hij schuift het vervolgens gewoon terzijde. Ik heb liever dat hij er geen complimenten over maakt, maar er wel heel veel uithaalt, dan andersom. Wij krijgen een absurd rekensommetje voorgeschoteld om vervolgens te horen dat het niet haalbaar is. Volgens mij is dit flauwekul. Als de minister echt ambities voor het spoor heeft, zou hij de plannen in het boekje voor een eerste onderzoek, in het MIRT verwerken. Er zijn echt goede projecten bij. Utrecht-Breda is bijvoorbeeld al genoemd. Veder zijn er 20 projecten voor spoorverdubbeling, wordt voorgesteld om een nieuwe verbinding tussen Almere en Amsterdam en nog eens acht nieuwe verbindingen aan te leggen en wordt ingegaan op de mogelijkheid om een heleboel stations te openen. Er kan heel veel worden gedaan op korte termijn. Ik roep het kabinet op om nu eens echt politieke moed te tonen en achter zijn ambities te gaan staan.

Het gebrek aan moed is wel heel duidelijk bij het spoor Utrecht-Breda. De heer Cramer heeft er ook al over gesproken. De minister wil het blijkbaar niet. Hij blijft zijn hakken in het zand zetten ondanks het grote enthousiasme van reizigers, bouwers, gemeenten, provincies en een groot deel van de Kamer. Formeel houdt hij de deur nog op een kier, maar met het verstrijken van de tijd wordt de kans op een succes steeds kleiner.

Waarom is de minister niet bereid om deze kans aan te grijpen? Een ander paradepaardje is de Maaslijn. Die wordt nu voor 36 mln. aangepakt. Er komen eindelijk passeerstroken, dat is prima, maar dat is nog geen dubbelspoor. Hoeveel duurder zal dubbelspoor zijn? Het risico is immers groot dat daartoe alsnog moet worden besloten in het kader van de uitwerking van de motie over Groningen en Maastricht.

Ik heb gemengde gevoelens over OV SAAL. Ik ben positief over de aanpak van de treinverbinding Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad. Er wordt een breed scala aan mogelijkheden onderzocht. De minister heeft al eerder gezegd dat daarbij ook zal worden nagegaan in hoeverre deze verbinding kan aansluiten op het metro- en tramnet van Amsterdam. In

afwachting van de uitkomsten van het onderzoek hiernaar, zal de minister de schop in de grond steken voor een spoorverdubbeling die sowieso nodig is. Een dergelijke aanpak is prima, maar nu blijkt dat er toch weer vier jaar vertraging optreedt. Zo gaat het weer de verkeerde kant op. Hoe kan dit? Wat doet de minister om dit te voorkomen?

De minister heeft eerder toegezegd dat hij de Kamer zou informeren over de boog Weesp-Holendrecht. Wanneer komt die informatie?

De smet op de aanpak van het treinverkeer tussen Amsterdam en Almere is dat de integraliteit er volledig is uitgehaald. Waar juist het MIRT moest zorgen voor een brede benadering, heeft de minister gekozen voor een enge benadering door nu al de wegen en het ov los van elkaar te zien. Met alle gevolgen van dien, want de wegen in de regio Amsterdam worden al flink verbreed en er is al een roep om verbreding van de aansluitende wegen. Bovendien weet Amsterdam zich geen raad meer met al die auto's. Er worden flinke parkeergarages bijgebouwd, maar het stadsbestuur wil ook auto's gaan weren. Hoe kan Amsterdam worden geholpen? Wordt Amsterdam verder in de problemen geholpen door de kraan open te draaien en de stad te laten dweilen of kiest de minister voor een integrale aanpak waarmee de stad echt is geholpen?

De situatie van de ring Utrecht kan hiermee worden vergeleken. De mislukking van Amsterdam dreigt nu voor Utrecht. Ook daar overweegt de minister de kraan open te draaien. Hij zit met het probleem bij wie de volgende strook snelweg door de achtertuin wordt aangelegd. Utrecht ziet al die extra auto's ook al in de richting van de historische binnenstad komen. Waar moeten die auto's blijven? Het kan ook anders. Met snellere fietsroutes, P&R-plaatsen, light rail, spoorverdubbeling en nieuwe stations. Daarmee kan de minister ervoor kiezen dat er niet eerst wordt ingezet op de auto, maar op betere alternatieven voor prettig vervoer en een leefbare omgeving. Is de minister bereid om De Kracht van Utrecht serieus in overweging te nemen?

Een van de wegen die ik toch wil noemen, is de N65. Die staat al heel lang op het lijstje, maar iedere keer als wij er bijna zijn, wordt de weg weer geschrapt. Dit zou nu echt de laatste keer moeten zijn. Ik sluit mij aan bij andere sprekers, want ik ben ook gecharmeerd van de plannen van de regio.

In de brief over de Noord/Zuidlijn schrijft de minister dat hij met de regio overleg voert over de Amstelveenlijn in relatie tot de Noord/Zuidlijn. Hij verwijst naar de commissie-Veerman die door de gemeente Amsterdam is ingesteld. Intussen is duidelijk dat de bevindingen van de commissie weinig verrassend zijn. Hoe denkt de minister hierover? Welke invloed hebben zij op zijn standpunten? De regio wil dolgraag wat financiële steun en vraagt die nu voor de Amstelveenlijn, omdat hij het voor de Noord/Zuidlijn wel kan vergeten, althans zo schat de regio dit blijkbaar in. Uit een onderzoek van de lokale SP-fractie blijkt echter dat een eenvoudige Noord/Zuidlijn sneller haalbaar en beter betaalbaar is. Een metrotram zou ook wel eens het doortrekken van de Noord/Zuidlijn naar Zaandam, Purmerend en Amstelveen gemakkelijker kunnen maken. Is de minister hiervan op de hoogte? Is hij bereid om in het bestuurlijk overleg MIRT in het najaar ook deze variant in overweging te nemen en de Kamer daarvan op de hoogte te stellen?

In dit debat mag de binnenvaart uiteraard niet worden overgeslagen. In de bestuurlijke gesprekken zien wij daar weinig van terug. De staatssecretaris schrijft dat op 2 juni de aanmelding voor de tweede tranche quick wins is gesloten. Wat heeft dit opgeleverd? Zal zij opnieuw nagaan welke quick wins er kunnen worden behaald voor de vaarwegen om die bij het najaars-overleg te kunnen betrekken? Waarom richt zij zich louter en alleen op quick wins? Zijn er mogelijkheden om ook werk te maken van andere voorbeelden waar sprake is van een fors tekort, bijvoorbeeld ligplaatsen of impulsen voor walstroombestuur? Ik hoor graag van de staatssecretaris wat wij mogen verwachten.

Ik deel de opmerkingen die zijn gemaakt over de commissie-Elverding. Mijn fractie was hier ook voorstander van zolang er daadwerkelijk integraal wordt gewerkt. Hoe gaat het volgens de minister van VROM met de R uit het MIRT? Hoe ervaart zij in het licht van haar ambities het ontbreken van een integrale benadering?

De **voorzitter**: Op verzoek van de bewindslieden schors ik de vergadering tot 20.00 uur. Ik wijs erop dat zij gezamenlijk 1 uur en 5 minuten spreektijd hebben. Ik laat het aan hen over om dit onderling te verdelen.

Minister **Cramer**: Voorzitter. Ik dank de leden voor hun inbreng in eerste termijn. Ik zit hier mede namens minister Van der Laan. Samen met hem, staatssecretaris Huizinga en minister Eurlings heb ik veel gesprekken met de regio gevoerd. Ons ruimtelijk beleid, de R van het MIRT, is er duidelijk op gericht om Nederland mooier en duurzaam te maken en ervoor te zorgen dat ons land de internationale concurrentie aankan. Het MIRT is het instrument om de nationale ruimtelijke ontwikkelingsopgave te vertalen in samenhangende investeringsagenda's voor de verschillende regio's die in het MIRT worden onderscheiden. De gebiedsagenda's zijn het voertuig waarin Rijk en regio samen keuzes en prioriteiten vastleggen. Hierbij blijft het uitgangspunt: sectoraal wat kan en integraal wat moet. De inzet van het Rijk is om met de regio's afspraken te maken. Dit is het afgelopen half jaar ook gebeurd. Die afspraken betreffen met name het opstellen van gebiedsagenda's en het voorbereiden van verstedelijkingsafspraken. In het bestuurlijk overleg hebben wij per regio de contouren van de gebiedsagenda's besproken met verstedelijking en mobiliteit als prominente onderwerpen. Ik zeg hierbij dat ik, toen ik de stukken bekeek die aan de Kamer zijn gestuurd, tot de conclusie ben gekomen dat er geen representatief beeld wordt geschetst van hetgeen er is besproken. Tijdens de overleggen zijn echt goede verhalen gehouden met een integrale gebiedsgerichte aanpak en daaronder een aantal projecten. In de notulen komen echter vooral de krenten naar voren en niet meer het integrale beeld. Daarom snap ik heel goed dat de leden zeggen dat zij de R niet meer terugzien. Ik zal met mijn collega's bespreken hoe wij er voor kunnen zorgen dat de Kamer iets meer nota krijgt van de integrale gebiedsgerichte aanpak en de agenda die is besproken dan alleen een samenvatting van notulen.

De heer **Koopmans** (CDA): De minister begint met prachtig proza. Zij wil dit ook nog in de stukken aan de Kamer terugzien. Ik zie de gedeputeerden knikken, want zij hebben ook dat prachtige proza gebezigd in die overleggen. Maar mevrouw de minister, naast al dat proza willen wij ook poen zien. Zonder poen kunnen wij niets van dit prachtig proza maken en kan de minister ook niets. Hoe staat het daarmee? Ik zie de gedeputeerden nu ook weer knikken.

Minister **Cramer**: Die vraag komt nog aan bod. Ik probeer in mijn inbreng vraag voor vraag te beantwoorden. Ik begin met het punt dat door alle woordvoerders aan de orde is gesteld, namelijk dat zij niets van die R terugzien. In antwoord daarop heb ik gezegd dat ik het jammer vind dat wij in de stukken aan de Kamer niet op de een of andere manier een samenvatting hebben gegeven van hetgeen er is besproken. De delegatie die wij hebben gesproken, vertegenwoordigde niet alleen de I van infrastructuur of de W van water. Zij was juist een goede mix van vertegenwoordigers. Er was dus echt sprake van een integrale vertegenwoordiging van de regio. Dit was ook voor de regio een verandering ten opzichte van de situatie twee jaar geleden toen het gesprek toch vooral werd gevoerd met de mensen van transport en infrastructuur. Het kabinet werd er dus door vier bewindslieden vertegenwoordigd. Wij hebben voor de bestuurlijk overleggen in oktober/november 2009 nog geen duidelijke stukken

voorhanden, maar ook daarin zullen afspraken worden gemaakt over de gebiedsopgaven die zullen worden vertaald in investeringsagenda's. Die afspraken over de investeringen zijn natuurlijk heel belangrijk voor het antwoord op de vraag van de heer Koopmans. Ik kom daar nog op terug. Als ik spreek over de voortgang in het MIRT in het afgelopen half jaar en over de belangrijkste doelen voor het najaar, stel ik vast dat er wel degelijk voortgang is geboekt. Er liggen nu gebiedsagenda's op tafel, er is een samenhangende aanpak van verstedelijkingsafspraken en er is een relatie gelegd met de langere termijn. Er worden dus wel degelijk vorderingen gemaakt met de R in het MIRT.

Voor de verstedelijkingsafspraken nadert de finale. Als eerste stap richting 2010–2020 zijn de afspraken helder in kaart gebracht. Die geven duidelijk weer wat wij willen bereiken en welke opgaven wij moeten realiseren. Om die verstedelijkingsopgave in kaart te brengen, hebben alle twintig stedelijke regio's gebiedsdocumenten verstedelijking opgesteld. Die gebiedsdocumenten zijn ook weer integraal van opzet. Op hoofdlijnen bestaat er nu instemming met de geformuleerde visie op de verstedelijking voor de betreffende regio's in de gebiedsdocumenten. Die instemming geldt in een aantal gevallen ook voor de kwantitatieve woningbouwopgaven 2010–2020 die door de regio's zijn opgesteld. In alle regio's is nog wel een verdere uitwerking van de kwalitatieve opgave noodzakelijk, dus van het type woningen. Er is afgesproken dat de regionale visies inclusief de daarbij behorende kwantitatieve en kwalitatieve woningbouwopgaven tijdens het bestuurlijk overleg in het najaar als onderdeel van de gebiedsagenda's zullen worden geagendeerd. Op basis daarvan zullen in het najaar de verstedelijkingsafspraken voor alle 20 regio's worden gemaakt. Het Rijk brengt de kwantitatieve en kwalitatieve opgaven per regio in beeld.

Mevrouw Linhard heeft gevraagd waarom er in het MIRT geen ruimtelijke projecten zijn opgenomen anders dan de projecten in het kader van de Nota Ruimte. Ik heb al gezegd dat de gebiedsagenda's verdergaan dan de projecten van de Nota Ruimte en dat het kabinet kiest voor een integrale aanpak.

De stadshavens worden gefinancierd uit het budget van de Nota Ruimte. De besluitvorming over de toekenning van een bijdrage is voorzien in het najaar van 2009. De gebiedsagenda's vormen de basis voor het starten van nieuwe verkenningen als Strijp-S en Emmen. Die agenda's worden komend najaar vastgesteld. Op dat moment zal worden gezien of er een begin kan worden gemaakt met deze verkenningen. Ik ben zowel in Emmen als bij Strijp-S gaan kijken in hoeverre deze projecten kunnen worden ingepast in de gebiedsagenda's.

Verder is specifiek gevraagd naar de stand van zaken in Hengelo met het Hart van Zuid. De besluitvorming over de bijdrage uit het budget van de Nota Ruimte is nog voor de zomer gepland.

Voor het sleutelproject Arnhem is inmiddels een oplossingsrichting gevonden. De minister van Verkeer en Waterstaat zal hier nog op ingaan. Ik heb hier nog geen definitieve zekerheid over.

In antwoord op de vraag naar de uitwerking van de motie over de hogere verdichtingsambitie in de Randstad verwijs ik naar wat ik heb gezegd tijdens het algemeen overleg over de Structuurvisie Randstad 2040 op 20 april jongstleden. De motie is in lijn met de hoge ambities van het kabinet over het optimaal gebruik van de ruimte in de bestaande steden. De mogelijkheden verschillen van plaats tot plaats. Ik heb tijdens dat overleg voorbeelden gegeven van de ambities in Utrecht die hoger zijn dan die van andere steden. Wij willen dit middelen om zo ver mogelijk te kunnen komen. Ik zal na het zomerreces mede namens de ministers van Verkeer en Waterstaat, van Economische Zaken, van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit en voor Wonen, Wijken en Integratie en de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat laten weten op welke wijze wij uitvoering zullen geven aan de motie. Ik zal mijn andere toezeggingen dan meteen

meenemen. Ik doe dit na het zomerreces, omdat ik dan ook kan aangeven hoe het kabinet omgaat met de sleutelprojecten na 2020. Het onderzoek naar de eerste en tweede generatie sleutelprojecten die bij de besluitvorming over de projecten na 2020 moeten worden betrokken, is net klaar. Na de zomer kan ik daar meer informatie over verschaffen.

Er is gevraagd naar de manier waarop het kabinet omgaat met de krimp in onder andere Friesland en de gevolgen daarvan voor Leeuwarden. De ministers van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties en voor Wonen, Wijken en Integratie hebben onlangs een symposium georganiseerd waarin de problematiek van de krimp uitgebreid aan de orde is geweest. Ik was er zelf ook bij aanwezig. Het kabinet onderkent het probleem van krimp en het zoekt naar oplossingen en middelen daarvoor. De bevolkingsdaling roept ook vragen op als: hoe kunnen wij op een innovatieve en creatieve manier met de problemen omgaan en waar vinden wij nieuwe mogelijkheden om de leefbaarheid in die delen van ons land te garanderen? Er moet nog veel worden uitgezocht, want dit probleem is in het verleden onderschat. Ik heb de Kamer onlangs twee studies aangeboden, namelijk de rijksagenda Krimp en Ruimte en de studie Ruimte maken voor krimp. Daaruit blijkt dat innovatie en creativiteit heel wat kunnen bewerkstelligen en dat er wel degelijk perspectief is op leefbare, vitale regio's die met andere regio's kunnen concurreren.

Uiteraard zijn de gemeenten en provincies hierbij als eerste aan zet, maar het kabinet zal dit najaar een actieplan bevolkingsdaling uitbrengen. In de gebiedsagenda's, die immers een dynamisch karakter hebben, zullen de resultaten van deze studies een plek krijgen.

De heer Vendrik heeft een vraag gesteld over de N18 en het landschap. Het tracé Varsseveld-Enschede is een probleem, want dit loopt dwars door natuurgebied en landschap. Het standpunt dat nu wordt voorbereid, zal genuanceerd zijn en worden afgestemd met de regio. Daarin zal wel degelijk rekening worden gehouden met de belangen van natuur en landschap. De kern van het standpunt is het wegnemen van de verkeersonveiligheid en het verbeteren van de leefbaarheid in de kernen Eibergen, Haaksbergen en Usselo. Ik kan daar op dit moment echter nog geen definitieve conclusies aan verbinden.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Is de minister bereid om bij het verder formuleren van een standpunt over de N18 tegen de betrokken vrienden van de lagere overheden te zeggen dat ze het in Brabant beter doen?

Minister **Cramer**: De heer Eurlings zal op dit punt ingaan. Wij zoeken op alle mogelijke manieren naar een serieuze oplossing voor dit probleem. Dit verkeert nog in het proces van besluitvorming en daarom kan ik er niet veel meer over zeggen dan dat wij onze uiterste best doen om een oplossing te vinden die vergelijkbaar is met die van Brabant.

De heer Cramer heeft gevraagd naar een mkba binnenstedelijk bouwen. Er is een werkgroep samengesteld van vertegenwoordigers van Rijk en Randstadregio's die de creatieve aspecten van bekostiging van woningbouw en verstedelijking in beeld brengt. Daarin worden de vereveningsaspecten meegenomen. De agendering daarvan zal in het najaarsoverleg plaatsvinden.

Verder heeft hij gevraagd naar betere gebiedsafspraken in plaats van verstedelijkingsafspraken. De verstedelijkingsafspraken zijn integraal en volgen een integrale gebiedsagenda. In de gebiedsagenda zijn de verstedelijkingsopgaven opgenomen. Dit alles is dus met elkaar verweven en aan elkaar gekoppeld.

De vraag over het toetsen van verkeersplannen op de ruimtelijke kwaliteit laat ik graag aan minister Eurlings over.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Ik heb die vraag juist aan minister Cramer gesteld, omdat ik anders een antwoord krijg over prachtige wegen

en prachtige treinen. Vooral dit laatste spreekt mij natuurlijk aan, maar ik leg de nadruk op een integrale benadering en dan is de ruimtelijke kwaliteit een belangrijker insteek van de gebiedsgerichte aanpak. De infrastructuur is faciliterend daaraan. Daarom richtte ik mijn vraag aan de minister van VROM en niet aan de minister van Verkeer en Waterstaat.

Minister **Cramer**: In verband met de tijd leek het mij goed de taken te verdelen, maar ik ben alleszins bereid om ook deze vraag te beantwoorden. Hier zit niets anders achter. Het nieuwe spelregelkader bevat regels voor opgaven gericht op een integrale benadering. Ik heb al gesproken over de gebiedsagenda's. Het daaraan ten grondslag liggende spelregelkader wordt gevolgd. Dit betekent voor de mobiliteitsopgaven dat niet alleen naar het verkeersknelpunt wordt gekeken, maar dat de omgeving en de kwaliteit ook daarbij worden betrokken. Een mobiliteitsvraagstuk is dus aanleiding voor een bredere, gebiedsgerichte verkenning en omgekeerd. In het spelregelkader is daarom aangegeven dat bij een startbesluit voor een verkenning niet alleen het probleem wordt beschreven, maar ook de kenmerken en kwaliteiten van het gebied. Er is nog gevraagd naar de ruimtelijke investeringsagenda. Het MIRT is een uitstekend voertuig voor een dynamische en brede ruimtelijke investeringsagenda. Alle ruimtelijke investeringen in de fysieke omgeving, ook die van het Rijk, worden in kaart gebracht. Met de gebiedsagenda's van het MIRT worden samen met de regio de nodige prioriteiten gesteld. Niet alles kan en hoeft tegelijk en zeker in deze moeilijke tijd moeten er scherpe keuzes worden gemaakt. In het MIRT-projectenboek 2010 dat in augustus aan de Kamer zal worden gestuurd, staat dit alles te lezen en wordt ook ingegaan op de actuele ontwikkelingen van de ruimtelijke investeringsagenda van het Rijk.

Als ik dan naar mijn budget als minister van ruimtelijke ordening kijk, geef ik onmiddellijk toe dat het budget van de Nota Ruimte erg belangrijk is en voortzetting verdient. Het stopt in 2014, maar wij streven, mede in vervolg van de motie-Vermeij, naar een followup van de aanpak. De hoofdgedachte is dat wij op basis van de MIRT-analyse en -opgaven en in combinatie met de lange termijnverkenningen, gerichte prioriteiten stellen voor de ruimtelijke investeringen. Dit zal de basis vormen voor de zogenaamde ruimtelijke investeringsagenda.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Ik moest even kauwen op het antwoord van de minister, want het viel mij wat zwaar op de maag. Mag ik een voorbeeld aan de minister voorleggen, want zij blijft zo abstract? Ik noem de A1 waarvan in de discussie wordt gezegd dat die moet worden uitgebreid, terwijl er in het kader van een gebiedsgerichte aanpak en kijkend naar de kwaliteit van het gebied, ook grote kansen zijn voor versterking van de stedelijke of de bedrijfsmatige structuur. Die gebiedsgerichte gedachte biedt dus ook de nodige kansen. Mijn vraag is hoe wij kunnen bereiken dat wij het niet alleen hebben over een weg, over stedelijke uitbreiding, over een bedrijventerrein of het spoor, maar ook komen tot een integrale aanpak.

Minister **Cramer**: Dit is een zeer relevante vraag. Dit is de essentie van de manier waarop wij de verkenningen willen uitvoeren in het kader van het MIRT. Die zijn in de eerste fase heel breed opgezet, opdat er niet alleen naar de weg wordt gekeken, maar juist naar de integrale opgave waar de regio voor staat. In het kader van voorkeursalternatieven wordt dan gezocht naar oplossingen die zo goed mogelijk tegemoetkomen aan de wens om de leefomgeving, natuur en landschap en het milieu zo veel mogelijk te sparen. Die oplossingen moeten worden beschreven in de verkenningen en de voorkeursalternatieven. Zo kun je naar een gezamenlijke opgave toewerken. Dit is de essentie van het MIRT. Wij maken nu zo veel voortgang omdat wij het nu gezamenlijk aanpakken.

De heer **Koopmans** (CDA): De minister bewaarde het antwoord op mijn vraag over de centen tot het laatst. Ik dacht: nu komt het, het lekkerste komt het laatst. Wat zij echter zegt, is prachtig bestuurlijk proza dat zonder poen dreigt te verworden tot loze praatjes. Ik denk dat zij er in haar eigen begroting, zo nodig met hulp van de minister van Financiën, voor moet zorgen dat er centen komen en dan niet uit de I. Dit is in de motie-Vermeij en in de motie-Van Heugten vastgelegd. Ik roep de minister op om dit te doen. Anders kan zij prachtig proza blijven produceren, maar wordt het niets.

Minister **Cramer**: Ik deel de mening van de heer Koopmans, maar als wij ervoor willen zorgen dat wij een goed verhaal hebben met goed onderbouwde cijfers, dan moeten wij dat stap voor stap doen. Ik heb al gezegd dat uit de gebiedsagenda's de prioriteiten zullen voortkomen waar wij op nationaal niveau belang aan hechten. Daarnaast zijn er de lange termijnvoornemens. Dit alles wordt gecombineerd tot een totaal vergelijk. Ik ben het ermee eens dat het budget voor het MIRT niet alleen een budget is tot 2028 voor de I, maar dat dit er ook is voor alle andere opgaven. Voor het water wordt dit gerealiseerd met behulp van een deltaplan. Ook daar is nu een perspectief voor de langere termijn geschetst. Hetzelfde moet gebeuren voor de ruimtelijke aspecten. Daar zijn wij het over eens en wij werken er hard aan om dit zo te onderbouwen dat duidelijk is waarom dit nodig is. Het is inderdaad en-en-en, want anders kunnen wij de ruimtelijke opgave nooit realiseren.

Mevrouw **Linhard** (PvdA): Mag ik er dus vanuit gaan dat de uitbreiding van het MIRT tot 2028 op de een of andere manier vorm krijgt?

Minister **Cramer**: Wij werken daar hard aan, want als de I en de W doorlopen tot 2028 maar de ruimtelijke ordening en de verstedelijkingsafspraken niet, kun je niet integraal plannen. Dit soort opgaven moeten integraal worden aangepakt met een budgettering met eenzelfde fasering.

De heer **Roemer** (SP): Als ik de minister zo bevlogen hoor spreken, zou ik toch meteen denken dat zij De Kracht van Utrecht wel omarmt. Dit past helemaal in haar plaatje. Ik neem aan dat zij zich er in het kabinet hard voor heeft gemaakt dat deze variant vanuit haar visie alle kans krijgt in de vorm van onderzoek en noem maar op.

Minister **Cramer**: Dat antwoord komt nog.

De heer **Roemer** (SP): Daarom zei ik: vanuit haar visie.

Minister **Cramer**: Wij zetten ons hier gezamenlijk voor in en ik heb al gezegd wat onze uitgangspunten zijn. Daar maak ik mij natuurlijk sterk voor.

De heer **Roemer** (SP): Dit is toch weer zo jammer. De minister kent de plannen van De Kracht van Utrecht. Zij weet dat die wel ergens op tafel liggen maar niet meer dan dat. Toch passen ze uitstekend in het verhaal dat zij net vertelde. Nu schuift zij het weer door naar de minister van Verkeer en Waterstaat. Ik had gehoopt dat zij zich hier juist vanuit haar visie op de integrale benadering hard voor zou maken en de strijd ervoor zou aangaan. Ik zeg hier eerlijk bij dat ik hoop dat zij het voor elkaar krijgt.

Minister **Cramer**: Wij kijken op een integrale manier naar Utrecht. Wij zijn met de regio in gesprek over een oplossing waarmee de bereikbaarheid wordt verbeterd, zowel over de weg als met het ov, en het landschap wordt gespaard. Dit is geen simpele opgave, want je zit rond Utrecht overall meteen in prachtig landschap. Wij willen er toch voor zorgen dat

wij dit op een verstandige en zorgvuldige manier voor elkaar krijgen. Na de zomer komen wij hierop terug. Dan moeten er knopen worden doorgesneden, samen met de regio die ook zit te puzzelen en ziet waar de opgaven liggen.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Ik wil nog even doorgaan op het punt dat de heer Roemer terecht maakt. Bij de behandeling van de begroting van VROM voor 2009 en van het MIRT in december hebben wij hier ook over gesproken. Toen zijn een paar varianten die in pakketstudie over Utrecht zijn voorgesteld, Kamerbreed afgewezen. Ik noem Amelisweerd waar de minister ook op tegen is. Wij weten dus al wat wij niet willen, maar daar wordt nog op gestudeerd. Wat helemaal past in de lijn van de minister, weten wij echter nog niet en daar wordt ook niet op gestudeerd. Dit vind ik raar. De aanpak van de minister spreekt mij ook aan. Het is een integrale aanpak die kijkt naar alle facetten en niet alleen naar dat stuk asfalt. Als zo'n aanpak de bedoeling is, dan pak je toch zo'n variant en loos je de wegen waarvan iedereen al heeft gezegd dat wij daar niet aan beginnen? Als de minister dat niet doet, snap ik niet waar haar aanpak over gaat.

Minister **Cramer**: De heer Vendrik loopt vooruit op een beslissing die wij nog moeten nemen.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Dat is al geweest.

Minister **Cramer**: Nee, wij voeren met de regio intensieve gesprekken over een oplossing van deze problematiek. Er willen mensen met het ov naar Utrecht, gelukkig zijn dat er steeds meer, maar er zijn ook mensen die de binnenstad in willen met de auto. Wij moeten zien wat de beste manier is om dit alles zo goed en zo zorgvuldig mogelijk te accommoderen. Daar zijn wij keihard mee bezig. Geef de regio nog even de mogelijkheid om in samenspraak met ons tot een goed besluit te komen.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Voorzitter. Ik sluit mij graag aan bij de waardering die de minister van VROM heeft uitgesproken voor de inzet die is getoond en de resultaten die het afgelopen half jaar zijn bereikt. Tijdens de MIRT-overleggen is gesproken over de voortgang van het Actieprogramma regionaal ov. Ik kan melden dat alle projecten conform de planning verlopen. Ik dank de heer Aptroot voor zijn compliment dat het ov daadkrachtig wordt aangepakt en dat er veel geld naar toe gaat. Dit is zeker het geval. Ik heb echter ook veel waardering voor de mensen die met veel inzet verbeteringen in het regionaal ov realiseren. Ik ben er trots op dat ik op 1 juli met de wethouder van Den Haag de keersluis voor tram 9 bij Madurodam kan openen. Dit is het eerste gerealiseerde project van het actieprogramma.

Tijdens het algemeen overleg op 16 februari jongstleden over de mobiliteitsaanpak heb ik, ook op verzoek van de heer Koopmans, een nadere onderbouwing toegezegd van het Actieprogramma regionaal ov. De Kamer heeft die onderbouwing vorige week ontvangen als onderdeel van de MIRT-brief, maar de heer Koopmans heeft nog vragen gesteld over de inzet voor de trams in Amsterdam-West. Ik ga hier graag op in. In het Actieprogramma regionaal ov is 60 mln. opgenomen voor verbetering van de westelijke tramlijnen in Amsterdam. Van die 60 mln. neemt het Rijk 28 mln. voor zijn rekening en de stadsregio Amsterdam 32 mln. De tramlijnen tussen Amsterdam-West en Amsterdam-Centrum zijn traag en onderhevig aan storingen. Door nieuwe vrije banen, de herinrichting van kruispunten en het aanpassen van haltes zal de kwaliteit van de tramverbinding worden verhoogd. Dit leidt tot een hogere snelheid, grotere betrouwbaarheid en grotere capaciteit. De verwachting is dat het aantal reizigers zal stijgen met zo'n 1,5 miljoen, van 18 miljoen naar 19,5 miljoen. Wij hebben onlangs een kengetallen kosten-batenanalyse voor dit project

uitgevoerd. Hieruit blijkt dat de baten-kostenverhouding 1,58 is. Dit is een erg hoge score. Het nut van de investering in deze tramlijnen is hiermee overtuigend aangetoond.

Dan de quick scan decentraal spoor. Ook de aanpak van deze maatregelen verloopt goed. Ik heb met de landsdelen Oost- en Noord-Nederland in het bestuurlijk overleg afspraken gemaakt over de te nemen maatregelen in de gezamenlijke financiering. Voor Limburg is de inzet dat op korte termijn en uiterlijk in het najaarsoverleg, de afspraken over de maatregelen worden afgerond. De aanpak van de knelpunten kan nu beginnen.

Mevrouw Roefs vroeg naar aanleiding van de positieve geluiden uit Gelderland of ik snel maatregelen op de gedecentraliseerde lijnen ter hand zal nemen. Net als Gelderland ben ik blij met de in het bestuurlijk overleg bereikte overeenstemming over de quick wins. Ik moet met Gelderland nog wel goede afspraken maken over het opdrachtgeverschap. Bovendien moeten de voorstellen aan de FES-toets worden onderworpen. Daarna kan het ministerie van Verkeer en Waterstaat haar bijdrage beschikbaar stellen. Ik vermoed dat wij aan het einde van het jaar een heel eind kunnen zijn en dan het geld beschikbaar kunnen stellen. Naast de voortgang op deze belangrijke programma's is er in het afgelopen half jaar met de gebiedsagenda's een belangrijke slag gemaakt in het integraal kijken naar de ontwikkelingen die zich voordoen in een gebied. Wat zijn de opgaven waar wij voor staan en hoe kunnen wij die opgaven realiseren? Het Rijk doet dit niet alleen, maar nadrukkelijk samen met de decentrale overheden. In de gebiedsagenda's van oktober zal het onderwerp regionaal openbaar vervoer wel aan de orde komen, maar het zal pas in een latere versie substantieel worden ingevuld. Dit geldt ook voor het Deltaprogramma. De reden daarvoor is dat ik met decentrale overheden een visie op het regionaal ov uitwerk. Daarmee geef ik ook uitvoering aan de motie-Cramer c.s. waarin wordt gevraagd om het regionaal vervoer in Nederland te ontwikkelen tot een systeem van Olympische kwaliteit.

De visie die ik in de zomer van 2010 zal presenteren, is een concretisering van de mobiliteitsaanpak. Hierin wordt nadrukkelijk aandacht besteed aan de rol van het regionaal openbaar vervoer in het totale mobiliteitsstelsel. Het regionaal openbaar vervoer heeft de potentie om een deel van de groeiende mobiliteit op te vangen, maar daarvoor moet wel een forse kwaliteitsslag plaatsvinden. In die visie zal ik aangeven hoe wij die kwaliteitsslag zullen maken.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Ook hier komt dan natuurlijk de vraag op: en het geld dat daarvoor nodig is? Ziet de staatssecretaris in de verlenging van het MIRT geld voor regionaal ov-net zoals de minister van VROM zojuist aankondigde voor de ruimtelijke budgetten?

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: In de zomer van 2010 kom ik met die visie in de MIRT-overleggen. Daarna, in het najaar, zullen wij daar een substantiële invulling aan geven. Dan komt natuurlijk ook het antwoord op de vraag hoe wij dat financieren. Eerst de inhoud, eerst weten wat wij willen doen en wat een goede aanpak is en dan het geld.

In de regio's zijn naar aanleiding van de motie-Cramer initiatieven genomen voor input voor die visie. Tijdens de afgelopen bestuurlijke overleggen heb ik de regio's nog eens nadrukkelijk uitgenodigd om met mij mee te denken. Ik zie de Zuidvleugelnet ov-visie dan ook als een bijdrage aan die visie op het regionaal ov. Ik weet niet of zij daar integraal onderdeel van zal uitmaken, maar goede ideeën nemen wij natuurlijk over in die visie.

De heer Vendrik heeft gevraagd of er al deze zomer een besluit kan worden genomen over de tram Nijmegen-Arnhem. In de afspraken van het bestuurlijk overleg staat te lezen dat het nu eerst aan de stadsregio is

om nog het nodige huiswerk te doen. Pas als dat klaar is, kan ik een besluit nemen.

Mevrouw Linhard en de heer Koopmans stelden vragen over de Rijn-Gouwelijn-West. De RijnGouwelijn is een regionaal project onder verantwoordelijkheid van de provincie Zuid-Holland. De RijnGouwelijn-West maakt, net als de RijnlandRoute, onderdeel uit van de integrale studie Holland Rijnland. In de komende maanden wordt met de provincie gesproken over deze integrale studie. Daarbij zal worden gekeken naar de samenhang tussen de ruimtelijke ontwikkeling en de bereikbaarheid. Voor het oplossen van de bereikbaarheidsvraagstukken zal dan ook specifiek worden gekeken naar het tracé voor de verbinding Leiden–Katwijk–Noordwijk en de gewenste vervoersmodaliteit, bijvoorbeeld light rail, tram of bus. In oktober 2009 zal in het bestuurlijk overleg een besluit worden genomen. Zoals bekend, vindt er nu nog overleg plaats tussen de provincie en de gemeente Noordwijk. De uitkomst van dit overleg is natuurlijk ook mede bepalend voor de ligging van het traject, voor de planning en voor de kosten. Zo staat het er voor en ik wil nu niet vooruitlopen op de uitkomsten van de overleggen en de besluiten die nog moeten worden genomen.

De heer Cramer is van mening dat Valkenburg moet kunnen beschikken over hoogwaardig openbaar vervoer. Die opmerking wordt meegenomen in de integrale benadering van Holland Rijnland. De minister van VROM heeft al gezegd dat die mogelijkheid wordt meegewogen en medebepalend is in de gebiedsgerichte aanpak. Ik heb al gezegd dat wij in het najaar uitsluitel zullen geven Mevrouw Roefs heeft gevraagd of het mogelijk is om de aanleg van fietspaden te versnellen. Ik verwacht dat dit mogelijk is, zeker voor regionale woon-werkverbindingen. Begin 2010 kan met medefinanciering, dankzij de 10 mln. die is vrijgemaakt met het amendement-Roefs/Koopmans, voor twee nieuwe routes de schop de grond in, namelijk Leiden–Den Haag en Arnhem–Nijmegen. In de mobiliteitsaanpak is 15 mln. vrijgemaakt voor een impuls voor regionale fietsroutes. Ik zal hierover in de tweede helft van 2009 afspraken maken met de decentrale overheden.

De heer Koopmans heeft de tendentieuze vraag gesteld of het niet beter is te investeren in de Zeesluis dan in de Noord/Zuidlijn. In het spoeddebat over de Noord/Zuidlijn heb ik gezegd dat ik niet vooruit wil lopen op de besluitvorming van de gemeenteraad van de stadsregio. Begin juli zal de raad het voorstel van de commissie-Veerman bespreken. Ik wil de gemeente Amsterdam dit rustig laten afwerken. Ik hoor het wel wanneer zij hierover ook met mij van gedachten wil wisselen. Ik loop daar echter niet op vooruit.

De heer Roemer heeft nog gevraagd of er een samenhang is tussen de Amstelveenlijn en de Noord/Zuidlijn. Ook hiervoor geldt dat ik niet van plan ben om hierop vooruit te lopen. Overigens heb ik met belangstelling een artikel gelezen over de SP-variant dat in het Parool is gepubliceerd. De gemeente Amsterdam zou die variant ook maar eens goed moeten bestuderen.

Een van de speerpunten van mijn beleid is het quick win programma voor de binnenhavens. De eerste tranche van dit programma heeft de uitvoering van goede projecten op veel plaatsen in Nederland mogelijk gemaakt. De heer Cramer heeft naar het vervolg gevraagd. Het is bekend dat wij druk doende zijn met een tweede tranche. Het is mijn intentie om bovenop de in totaal 62 mln. die al eerder in het kader van de mobiliteitsaanpak beschikbaar is gesteld, extra middelen beschikbaar te stellen, speciaal voor projecten die op korte termijn kunnen worden uitgevoerd. Die extra middelen komen uit het aanvullend beleidsakkoord en zijn beschikbaar gesteld om daar nu werk mee te maken.

Ik kan geen antwoord geven op de vraag hoeveel aanvragen er zijn ingediend; ik heb de cijfers niet bij de hand. Het aantal aanvragen is misschien ook minder interessant dan de projecten die in aanmerking komen voor

de tweede tranche. Dit kan ik de Kamer in het najaar meedelen. Er is, net als op de eerste tranche, ruim gereageerd.

De heer Roemer heeft gevraagd of het extra geld alleen voor binnenhavens wordt besteed of dat het ook wordt gebruikt voor andere doeleinden zoals extra ligplaatsen. Het is mijn bedoeling om ook geld uit te geven voor extra ligplaatsen. Ik kom op een nader moment terug op het hoe en wat. Dan zal ik duidelijk maken wat ik met het extra geld zal doen. Dat zal ik nog deze zomer doen, maar ik weet niet of dat nog voor het reces van de Kamer kan.

Mevrouw Roefs heeft gevraagd naar de zandsuppleties. In het kader van de investeringsimpuls wordt er in 2009 en 2010 extra gesuppleerd voor de kust. Zo spelen wij zo goed mogelijk in op de marktsituatie. Ook hier kom ik deze zomer op terug.

Dan zijn er nog vragen gesteld over de waterkwaliteit van Grevelingen en de brede publiekprivate coalitie die daar zou kunnen ontstaan voor een getijcentrale, toerisme, groene stroom en waterkwaliteit. Ik hoorde enthousiasme bij de vragenstellers en dat deel ik. Ik ben hier erg positief over. Over de vervolgaanpak heb ik advies gevraagd aan onder andere het Natuur- en recreatieschap Grevelingen waarmee ik volgende week overleg zal voeren. Ik zal daar nu niet op vooruitlopen, maar ik verwacht dat wij tot een constructieve afspraak komen voor een vervolgaanpak van de Grevelingen. Ik zal de Kamer op de hoogte brengen als die afspraak is gemaakt. Mevrouw Roefs heeft een paar voorbeelden genoemd die te herleiden zijn tot de vraag hoe wordt omgegaan met het extra geld uit het bestuurakkoord. Ik heb al gezegd dat ik hierop terugkom. Misschien is het goed om nu al te zeggen dat er 200 mln. beschikbaar is voor de vaarwegen, waarvan 125 mln. versnelling en 75 mln. extra geld. Dit laatste bedrag is dus onder meer bestemd voor quick wins binnenhavens en extra ligplaatsen. Versnelling gaat vooral over baggeren. In het Deltaprogramma is 130 mln. beschikbaar, daarvan is 30 mln. versnelling. Dit zal onder andere waarschijnlijk bij de zandsuppleties terechtkomen. Dit is zo ongeveer de richting.

De **voorzitter**: Ik vraag de leden of er nog specifieke vragen zijn die zij in de tweede termijn aan de staatssecretaris zouden willen stellen. In verband met afspraken morgen zou zij die graag nu beantwoorden en daarna de vergadering verlaten.

De heer **Koopmans** (CDA): Ik heb nog een vraag over de RijnGouwelijn. Laten wij daar helder over zijn. De provincie duwt door. Deze week zullen provinciale staten een besluit nemen. Ik ben van mening dat de staatssecretaris te afwachtend is. Ik vraag om dezelfde daadkracht te tonen als het provinciebestuur van Zuid-Holland. Daar liggen de centen voor klaar. Dan kunnen wij zo snel mogelijk aan de gang en kan de column die vandaag in Trouw is verschenen, bewaarheid worden doordat er tot aan de kust van Noordwijk met de tram kan worden gereisd.

Mevrouw **Linhard** (PvdA): Ik heb aansluitend hierop ook een vraag over de RijnGouwelijn. Er is nog 90 mln. nodig als het overleg tot besluitvorming leidt. De vraag is nu of dat geld er is.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Mag ik uit het feit dat in de stukken geen verslag wordt gedaan over de trams bij Zwolle en Maastricht opmaken dat het daar eigenlijk wel goed gaat? De regio Arnhem/Nijmegen heeft zijn huiswerk zo ongeveer wel klaar. De staatssecretaris kan al een beslissing nemen. Zou het niet fijn zijn om daarmee een beetje vaart te maken? Zijn wij het daarover eens, vraag ik aan de staatssecretaris.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Ik dank de staatssecretaris voor de uitgebreide beantwoording. Ik sluit ook nog aan bij de vragen over de RijnGou-

welijn. Als ik goed ben geïnformeerd, zijn inmiddels elf van de twaalf gemeenten voor het plan. Het is belangrijk dat het nu ook echt gebeurt, ook voor de regio.

Ik heb nog aan de staatssecretaris gevraagd of zij het met mij eens is dat de woningbouwlocatie Valkenburg tijdig moet worden voorzien van hoogwaardig ov. Ik heb het antwoord daarop gemist. Mijn excuses voor mijn onoplettendheid.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: De RijnGouwelijin ligt nu inderdaad bij de provincie. Daar moeten de zaken worden geregeld. De provincie toont daadkracht. Ik hoop ook daadkracht te tonen, maar ik wil ook een zorgvuldig traject van besluitvorming volgen. Dit betekent dat wij als de provincie bij ons komt, eerst het project moeten beoordelen. Pas dan kunnen wij een besluit nemen over hoe wij daarmee omgaan. Ik wijs er nog eens op dat dit een provinciaal project is. Het ligt op dit moment bij de provincie en ik wacht af tot de provincie met een goed uitgewerkt verhaal bij mij komt. Dit zal ik dan beoordelen. Dus daadkracht en een zorgvuldige besluitvorming.

Ik heb al geantwoord op de vraag van de heer Cramer over hoogwaardige ov voor Valkenburg. Dit hoort natuurlijk bij zo'n integrale afweging waar de minister van VROM over sprak. Dit speelt een rol in de afweging van het project.

De heer Vendrik is van mening dat het huiswerk Arnhem/Nijmegen is afgerond. Als dat zo is, dan kunnen zij snel naar mij toekomen en kan ik een besluit nemen. Er is afgesproken dat zij het huiswerk zullen doen, dat zij daarna naar mij terugkomen en dat ik daarna een besluit zal nemen.

De **voorzitter**: Ik dank de staatssecretaris voor haar antwoord. Zij is bij wijze van hoge uitzondering geëxcuseerd. Als wij dit overleg vanavond niet op tijd kunnen afronden, moeten wij misschien volgende week nog iets inroosteren. Daar krijgt zij dan nog bericht over.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Daar hoeft ik dan toch niet bij te zijn?

De **voorzitter**: Misschien komen er in de tussentijd nog nieuwe vragen op.

De heer **Aptroot** (VVD): Het zou kunnen zijn dat de discussie met de minister van Verkeer en Waterstaat nog een vraag aan de staatssecretaris oproept, maar dan beleggen wij een vervolg algemeen overleg met haar.

De **voorzitter**: Ik hoop dat het niet gebeurt, maar die mogelijkheid sluiten wij niet uit.

Minister **Eurlings**: Voorzitter. Dit voorjaarsoverleg is met name van belang om de voortgang van de verschillende projecten te bespreken. Ik heb de leden goed gehoord. Zij hebben hun wensen voor de toekomst geprioriteerd en dat is helder. Het is goed dat dit nu is gezegd, want die wensen kunnen dan een rol spelen in de afwegingen. De R van het MIRT is inderdaad cruciaal, zeg ik ook van mijn kant. Het werkt ook steeds beter. Wij hebben eerder met de Kamer een goede discussie gevoerd over het spelregelkader. Dit overleg heeft goede conclusies opgeleverd. In december hebben wij geconstateerd dat de ruimtelijke en economische opgaven in samenhang moeten worden opgepakt, maar ook dat het niet de bedoeling is om het nog veel ingewikkelder en stroperiger te maken. Daar willen wij immers met de werkwijze van Elverding vanaf. De kansen op synergie moeten zo veel mogelijk worden aangegrepen. Er is dus geen sprake van herverdeling van middelen, maar met dezelfde middelen zal meer mogelijk worden gemaakt. Per gebied zullen de programma's van Rijk en regio veel beter en integraler op elkaar

worden afgestemd om deze synergie mogelijk te maken. Dit geldt bijvoorbeeld voor verstedelijkingsafspraken. Die zijn onlosmakelijk verbonden met de ontwikkeling van bijvoorbeeld het stedelijk openbaar vervoer. Daarom heeft ook de minister voor Wonen, Wijken en Integratie aan vrijwel alle MIRT-overleggen deelgenomen. Hij was vandaag helaas verhinderd om dit overleg bij te wonen, maar ik hecht eraan om te benadrukken dat de aanpak steeds integraler wordt. De bijdrage van de minister van WWI aan het overleg met de regio was dan ook waardevol. Er is hard gewerkt aan de gebiedsagenda's om synergie en meer samenhang in de besluitvorming over het ruimtelijk domein tot stand te brengen. Dit is de R. Ik druk de leden op het hart dat wij daar echt serieus mee bezig zijn. De gebiedsagenda's omvatten ruimtelijke trends en ruimtelijke opgaven voor woningbouw, bedrijvigheid, water, mobiliteit, natuur en landschap in een nadrukkelijke samenhang. Het is niet meer zoals vroeger: begin maar te bouwen en bedenk later hoe de ontsluiting over de weg en met het openbaar vervoer gestalte kan krijgen. Dan kwam de weg er meestal nog eerder dan het openbaar vervoer, want inmiddels heeft iedereen twee auto's voor de deur staan en is het openbaar vervoer een doodgeboren kind. Dat kan dus niet meer. Ook bij bestaande programma's wordt naar samenhang gestreefd. De ministeries van VROM, LNV, EZ en Verkeer en Waterstaat werken hieraan mee.

De eerste contouren van de gebiedsagenda's worden nu zichtbaar. Ik noem een paar voorbeelden van die integrale gebiedsontwikkeling: Rotterdam Vooruit, de Haaglanden, de verkenning Rotterdam–Antwerpen in den brede en Holland Rijnland waar heel nadrukkelijk wordt gezien hoe de woningbouw gepaard kan gaan met een goede ontsluiting, maar ook met het kansen bieden voor een goede economische ontwikkeling zoals Leiden Bioscience. Er wordt geprobeerd om tot zo'n combinatie te komen en om die vervolgens op basis van ambitie en financieel realisme mogelijk te maken. Dit bevalt heel goed. Komende vrijdag zullen de minister van VROM en ik in Almere de nadere ideeën over Almere in den brede in ontvangst nemen. Dit is ook weer zo'n integrale benadering die tot nu toe zijn weerga niet kent.

Daarnaast zijn er natuurlijk nog de sectorale verkenningen uit het verleden. Waar het kan, proberen wij ook daar een inhaalslag te leveren. Er is gesproken over de Ladder van Verdaas. Wij nemen alle opties heel nadrukkelijk mee. Ik heb al eerder gezegd dat je niet in alle situaties kunt zeggen dat het een voor het ander moet, maar alles wordt zorgvuldig bekeken. Ik kom daar straks nog op terug als ik inga op de vragen over de ring Utrecht.

Bij de eerste bespreking van de mobiliteitsaanpak heeft de Kamer aangedrongen op verlenging van de financiële horizon tot 2028. De motie-Koopmans/Samsom is in dit opzicht een richtinggevende motie. In het kader van het aanvullend beleidsakkoord van maart 2009 heeft het kabinet besloten om, conform de wens van de Kamer, het Infrafonds te verlengen tot 2028. De minister van VROM heeft zojuist gezegd dat zij zich kan voorstellen dat zo'n verlenging ook zal gaan gelden voor de Nota Ruimte. Dit lijkt mij een logische gedachte.

Hoe gaan wij hiermee om voor de periode 2021–2028? In de komende periode zullen wij hier met elkaar de nodige beslissingen over nemen. De Kamer heeft hier al eerder bespiegelingen aan gewijd. Het is van belang dat hierbij de spelregels, ook die van het ministerie van Financiën, in acht worden genomen. Het voornemen is om de komende tijd een integrale nationale markt- en capaciteitsanalyse uit te werken waarin de wisselwerking tussen openbaar vervoer en weg op een hoger plan wordt getrokken. Die analyse is naar verwachting begin 2010 beschikbaar. In de opmaat naar de begroting voor 2011 kan dan een pakket maatregelen worden samengesteld waarmee een en ander wordt ingevuld. Er kan dan een open debat worden gevoerd over de prioriteiten die de Kamer onderkent en de keuzes die voorliggen. Ik zeg hierbij dat 2020 misschien wel ver weg

klinkt, maar dat het niet zo ver weg hoeft te zijn, omdat er misschien met een regio kan worden afgesproken om met behulp van voorfinanciering al eerder het nodige te doen. Dit zijn interessante mogelijkheden. Dit laat onverlet dat wij voor de minister van Financiën wel moeten kunnen gronden wat de goede beslissingen zijn. Die discussie komt hier nog in alle hevigheid terug. De preprioritering van de leden is van belang voor de genoemde analyse.

De heer **Koopmans** (CDA): Dit is een gedegen aanpak, maar die gaat mij te traag. Er is ook nog een crisis. Daarom vraag ik de minister om naast deze aanpak, ook in het land rond te kijken naar projecten die door de regio worden gedragen, die kunnen worden voorgefinancierd en waarbij koppelingen kunnen worden gemaakt met de operaties die het kabinet uitvoert met betrekking tot de provinciefinanciën. Daarvoor kunnen slimme arrangementen worden verzonnen. Dit is zo belangrijk dat ik dit zo nodig in een Kameruitspraak zal vastleggen, want nu moeten er daden bij de woorden worden gevoegd.

Minister **Eurlings**: Ik ben misschien niet duidelijk genoeg geweest. Ik ben zeker bereid om in de periode tussen nu en het najaar de mogelijkheden van voorfinanciering te onderzoeken. Die kunnen wij hard gebruiken. Alleen voor de brede afweging van het budget tot 2028 vraagt het ministerie van Financiën ons om de kosten en baten wat breder in beeld te brengen. Dit is ook te doen gebruikelijk. Natuurlijk moet ook het ministerie van Verkeer en Waterstaat een bijdrage leveren om de houdbaarheid na 2011 te garanderen. Daarom moet er worden gemitigeerd, want niemand zal projecten willen schrappen. Er kan heel wat en heel snel, maar wij kunnen natuurlijk niet alle ruimte opsouperen van een volgende minister in 2018. Daarin moeten wij een evenwicht vinden. Het is goed dat wij hier al dit jaar over discussiëren, maar wij zullen dus een afweging op basis van kosten en baten maken. Dit wil niet zeggen dat er richting het najaar niet over voorfinanciering kan worden gesproken. Sterker nog, ik wil daar meer dan ooit op inzetten alleen al omdat voorfinanciering door een provincie mogelijk is zonder dat het EMU-saldo wordt belast. Wij hebben eerder gekeken naar het ABP et cetera en als dat kan, heel graag, maar die weg heeft de nodige hobbels en kuilen. Bij voorfinanciering door een provincie kunnen wel werkbare arrangementen worden bereikt.

De heer **Koopmans** (CDA): Ik ben van mening dat dit ook moet gelden voor projecten die pas na 2020 kunnen worden gefinancierd, dat wil zeggen buiten het huidige MIRT. Een aantal regio's heeft de Kamer uitdrukkelijk laten weten dat zij dergelijke projecten willen voorfinancieren. Nogmaals, ik vind dit heel belangrijk.

Minister **Eurlings**: Dit is duidelijk, maar ik wijs er nog eens op dat wij ook de bezuiniging moeten opvangen. Wij moeten voorkomen dat onze ouders straks geen sociale voorzieningen meer kunnen krijgen. Ieder ministerie staat hiervoor aan de lat, het ministerie van Verkeer en Waterstaat dus ook. Dit is een uitdaging. Tegelijkertijd zul je, los van de dingen die je al kunt doen, een behoorlijk gedegen analyse moeten opstellen voor die grote knikkers die de ruimte in de periode tot 2028 voor een flink deel zullen opsouperen. Dat hoeft helemaal niet zo lang te duren. Wij gaan er nu mee aan de slag en de discussie volgt in het najaar en volgend voorjaar. Ik weet zeker dat wij elkaar in het debat kunnen vinden. Nogmaals, voorfinanciering is hard nodig en wij zullen die zeker aanmoedigen.

De heer **Aptroot** (VVD): Ik schrik van een opmerking van de minister. Niet van het feit dat de regering moet bezuinigen, want daar dringt mijn fractie al veel langer op aan. Die bezuiniging moet echter in de consumptieve uitgaven worden gezocht en niet in de investeringen in de infrastructuur.

Ik hoop dat de minister mij kan verzekeren dat hij met name bij zijn collega's te rade zal gaan die bakken geld consumptief besteden. Daar kan best iets worden weggehaald, maar aan de investeringen in de wegen mag niet worden getornd. Ik wijs erop dat in onze tegenbegroting 11 mld. olopend tot 17 mld. per jaar wordt bezuinigd terwijl is voorzien in een half mld. extra per jaar voor de wegen. Ik vraag de minister om toch eens naar die VVD-systematiek te kijken en te investeren in de toekomst.

Minister Eurlings: De heer Aptroot weet dat dit kabinet een andere positie kiest dan zijn partij, bijvoorbeeld op het terrein van de ontwikkelingssamenwerking. Hij sprak over de kilometerheffing en zei dat wij daarmee al 4 mld. in de «pocket» hebben. Los van de onderbouwing van het bedrag van 4 mld. weet hij ook dat wij dan 7 mld. extra moeten investeren. Dan is er sprake van «little win, big loss». Dit is niet onoplosbaar. Dit is gemakkelijk op te vangen als wij vanaf 2011 120 mln. per jaar moeten bezuinigen, maar wij vanaf 2020 60 mld. extra krijgen. Dit moet natuurlijk wel in rij en gelid worden gezet. Ik heb de discussies gehoord in het kabinet en ik ben van mening dat het ministerie van Verkeer en Waterstaat daar niet slecht is uitgekomen. Het mag heel tevreden zijn over het crisispakket voor de korte termijn. De lange termijn biedt met de verlenging heel veel mogelijkheden en die gaan wij invullen. Ik herhaal echter dat er een paar principiële vragen moeten worden doorgenomen voordat wij de ruimte tot 2028 opsouperen. Ik houd de Kamer daarvan op de hoogte en wij zullen daar in de loop van het jaar nog verder over spreken.

De heer **Aptroot** (VVD): Ik begrijp het dus zo dat de minister zich schrap zet en dat de bezuinigingen niet ten koste van het wegenbudget zullen gaan.

Minister Eurlings: Ik zet mij schrap om de bezuinigingen binnen de perken houden en dat is ook gebeurd. Wij moeten creatief zijn. Het is bekend dat wij op de korte termijn veel meer te besteden hebben. Wij hebben wel een opgave voor de periode 2011 en 2020, maar ik weet zeker dat als wij enigszins creatief zijn en dit goed met de provincies afspreken, het grote stuwmeer dat daarna komt die nood kan lenigen. Dit is helemaal geen punt, maar wij moeten het wel goed regelen. Ik verwacht geen problemen niet voor de weg en niet voor het spoor. Sterker nog, ik verwacht dat wij meer kunnen doen en dat is ook de bedoeling. Ik neem aan dat de vraag van de heer Koopmans daarop is gericht, op wat wij extra kunnen doen en wat wij extra met een provincie kunnen opzetten.

Mevrouw **Linhard** (PvdA): De minister zei aan het begin van zijn antwoord dat de R een steeds belangrijker plaats in zijn beleid inneemt. Wil hij er in zijn begroting tot 2028 ook rekening mee houden dat er wat geld van zijn departement wordt overgeheveld naar de R?

Minister Eurlings: Nee, dat doe ik niet. Dit is ook uitdrukkelijk afgesproken met mevrouw Vermeij van de fractie van de Partij van de Arbeid. Ik zal dit concreet maken. Wij hebben afgesproken dat wij de Ruit Eindhoven, die in principe een regionale weg is, samen met de provincie zullen aanpakken. Dit is van belang om het knelpunt ter plaatse op te lossen, maar ook om het wegennet robuuster te maken. Een vrachtwagen valt om op de ring en alles ligt plat in Zuidoost-Nederland. Wij willen ontwikkelingsgericht investeren om de maakindustrie daar echt een kans te geven. Dit is vooruit denken in plaats van met een brandblussertje overal achteraan te rennen. Het middengebied tussen Eindhoven en Helmond is in het kader van de integraliteit en de R heel belangrijk. Daar wil men de natuur verder opschalen en de ministeries van VROM en van LNV zijn daarbij betrokken. Het plan was aanvankelijk om de ruit tussen Eindhoven en Helmond aan te leggen, dat was simpel en misschien goed-

koper. Nu er is gekozen voor een integrale benadering en alle ontwikkelingen in samenhang worden bekeken, is besloten om de weg verder om Helmond heen te leggen opdat de natuur in het midden vol ontwikkeld kan worden. De andere ministeries kunnen dit dus prachtig matchen en wij kunnen zo samen de synergie tot uitdrukking brengen. Als er een puur sectorale beslissing was genomen, was de weg waarschijnlijk korter geworden, maar was de natuurontwikkeling onmogelijk geweest. Nu is er een pakket van gemaakt en dan zie je dat je meerwaarde kunt bereiken zonder dat de vervoersambitie wordt teruggeschroefd. In ons land is het meer vastgelopen op het spoor en op de weg dan in de landen om ons heen, zo blijkt uit een studie van de OESO. Wij kunnen het ons dus niet veroorloven om te zeggen dat het wel een tandje minder kan. Het moet eerder een tandje meer worden, zowel op het spoor als op de weg. Ik ga verder met de resultaten van de besluiten. In de oorspronkelijke planning van behoorlijk wat projecten is vertraging ontstaan door de omschakeling van het oude systeem uit de tijd voor de Spoedwet naar het nieuwe systeem. Die oorspronkelijke planning zag er op papier mooi uit, net als in 2002, maar de projecten zijn er niet gekomen. De grote winst is nu dat de planning veel realistischer is en kansen biedt voor verdere versnelling. Wij zijn op streek. Bij leven en welzijn kunnen wij dit nog meemaken. Rekent u ons af op onze daden, zei een groot liberaal voorman ooit. Ik ga voor die 30 schoppen de grond in en voor die 10 lintjes, ook al is dit een heel hoge ambitie die veel zal vragen van het apparaat. Waartoe is inmiddels besloten? Er zijn vier tracébesluiten: de A2 Sint Joost-Urmond, de A50 Valburg-Grijsoord, de N50 Rampsol-Ens en de A4 Burgerveen-Leiden. Het Tracébesluit over de A4 is het eerste dat is vastgesteld onder de Wet versnelling besluitvorming wegprojecten. Voor de A1 Hoevelaken-Barneveld is het wegaanpassingsbesluit genomen. Het is onherroepelijk. De maximumsnelheid wordt eindelijk verhoogd tot 100 km/u.

Er zijn twee ontwerp-tracébesluiten genomen voor de A50 Ewijk-Valburg en de N31 haak om Leeuwarden. Er liggen twee trajectnota's ter visie voor de A4 Delft-Schiedam en de A9 omlegging Badhoevedorp.

In de eerste vijf maanden zijn er niet alleen besluiten genomen, maar ook zaken gerealiseerd waar de weggebruiker nu al iets van merkt. De spitsstrook Veenendaal-Ede is opengesteld, de Hollandse Brug is officieel heropend en de spitsstrook Beekbergen-Deventer-Oost is sinds februari verruimd opengesteld. Wij zijn met schwing aan de slag en wij gaan nu van theorie naar praktijk. Het zal er de komende tijd op aankomen. Ik heb respect voor de manier waarop het apparaat met deze grote opgave omgaat, want dit vergt heel veel.

Afhankelijk van de beroepsprocedures gaat nog dit jaar de schop de grond in voor vijf projecten: de A12 Woerden-Gouda (spoedaanpak), de A9 Holendrecht-Diemen (spoedaanpak), de A4 Burgerveen-Leiden (spoedaanpak), de A2 spitsstrook Sint Joost-Urmond en de A2 Everdingen-Deijl.

Het kabinet heeft forse ambities voor het spoor, zowel nationaal, regionaal als internationaal. De tweede voortgangsrapportage geeft inzicht in het Actieplan Groei op het spoor, het Programma hoog frequent spoor en OV SAAL. Dit najaar zal er een besluit worden genomen over OV SAAL als onderdeel van het bredere Programma Randstad Urgent. Ik kom straks terug op de vertraging waarover verschillende leden hebben gesproken. Ik vraag nog aandacht voor het volgende. Wij leggen de loper uit voor meer treinreizigers. Wij zetten de 200 mln. van het actieplan weg. Wij talmen niet, alles wordt in volle vaart uitgerold. Dit geldt dus ook voor de fietsenstallingen en ook voor de P&R en alles wat daarbij hoort. Wij werken zo snel als wij kunnen ter besteding van die 4,5 mld. Enkele leden hebben zich negatief uitgelaten over het feit dat de reizigersgroei maar 4,1% was. Ik wijs erop dat wij de eerste helft van de periode boven de 5% zaten. Op de weg reizen minder mensen, hun aantal neemt af. Iedereen

die nu op de weg zit, kan zien dat de files een stuk minder zijn geworden. Als de economie aantrekt, komt hier wellicht wel weer verandering in. Wij gaan in het ov nog steeds voor groei en het zal een grote prestatie zijn als er minder mensen op de weg zijn en meer mensen op het spoor, maar ik kan mensen niet dwingen om de trein te nemen. Ik kan hun niet dwingen in de trein te stappen ook al hebben zij minder werk, is er minder bedrijvigheid of gaan zij er minder op uit. Ik kan alleen de rode loper uitrollen. Ik heb altijd al gezegd dat 70% van de groei wordt veroorzaakt door externe factoren waarvan de economie de belangrijkste is. Wij zullen alles doen om de groei erin te houden. Ik wijs er nogmaals op dat het aantal auto's op dit moment afneemt en dat het aantal reizigers per trein toeneemt. Dit zou zelfs de heer Vendrik vanavond tot een dolgelukkig mens moeten maken.

Wij zijn dus druk bezig. Vier planstudies voor het hoog frequent spoorvervoer lopen volgens planning: de goederenrotering Den Haag–Rotterdam, Utrecht–Arnhem–Nijmegen en Utrecht–Den Bosch. Hier wordt veel energie ingestoken en wij proberen daar snel door te pakken.

Ik zal nu ingaan op de concrete vragen die zijn gesteld. In de eerste plaats de vragen over OV SAAL. Ik heb eerder gezegd dat er inderdaad sprake is van een latere oplevering van de spooruitbreiding. Ik ben blij met de positieve opmerkingen over de inhoudelijke aanpak, maar ik ben natuurlijk niet blij met het feit dat het langer duurt. Met de nadere precisering van de planning van grof naar fijn blijkt dat het in het stedelijk gebied moeilijker is om de verbreding van de corridor te bereiken. De vertraging is trouwens geen vier jaar, maar anderhalf tot twee jaar. Ook dit is vervelend. Ik heb gemeld dat wij ondanks die vertraging wel de grotere capaciteit kunnen realiseren, maar de kwaliteit op de corridor zal iets te wensen over laten. Dit betekent dat er iets minder reistijdwinst is dan verwacht. Het is niet anders. Ik heb dit onafhankelijk laten checken en de planning van ProRail blijkt heel realistisch te zijn. De vertraging is niet het gevolg van blunders, maar van het feit dat je bij een precisering van de planning in complexe gebieden op dit soort dingen stuit. De heer Vendrik heeft gevraagd welke lering wij hieruit trekken. In het vervolg zullen wij in het begin een groter voorbehoud maken, opdat een en ander nader kan worden uitgewerkt voordat wij een definitieve planning maken. In het stedelijk gebied is dit altijd een punt.

De heer Roemer vroeg naar de boog Weesp-Holendrecht. Die wordt meegenomen in de lange termijnverkenning van OV SAAL.

De heer **Roemer** (SP): Ik herinner de minister eraan dat wij daar schriftelijk over zouden worden geïnformeerd. Die toezegging met een termijn van korte duur is voldoende.

Minister **Eurlings**: Ik zal dit alsnog doen. Excuses dat ik dit heb nagelaten. Ik kom nog terug op de termijn.

De subsidies voor de spoorse doorsnijdingen worden rechtstreeks aan gemeenten uitgekeerd. Dat is de nieuwe lijn, maar dit wil natuurlijk niet zeggen dat dit een aangelegenheid is van het ministerie van Binnenlandse Zaken. Wij hebben die beslissingen genomen en wij hebben op basis van de signalen van de Tweede Kamer een tweede tranche opgezet. Ik ben in Heerlen, Eindhoven en noem maar op geweest om te zeggen wat er met dat geld moet gebeuren. Het is fijn om ook eens een sinterklaas met pakjes te zijn. Ik voel mij meestal een sinterklaas zonder pakjes; iedereen verwacht veel, maar ik kan nooit genoeg geven. Er wordt gecontroleerd of het geld voor het bestemde doel wordt uitgegeven.

Ik heb onlangs vernomen, het eerst uit de pers, dat op initiatief van de decentrale overheden een commissie is ingesteld onder voorzitterschap van de zeer gewaardeerde heer Ed Nijpels. Ik heb ook begrepen dat de commissie de decentrale overheden zal adviseren over de mogelijkheden voor de spoorverbinding Breda-Utrecht. Er zal aandacht worden besteed

aan financiering, kosten, reizigerspotentieel en dergelijke. Ik ben op geen enkele manier betrokken geweest bij de installatie van deze commissie, maar het spreekt voor zichzelf dat ik de adviezen van de commissie met belangstelling afwacht. Ik neem trouwens nog wel degelijk een ov-variant mee in de plannen voor de A27. Wij hebben tot volgend voorjaar de tijd om daar naar te kijken. Ik heb al eerder toegezegd dat het KiM een onafhankelijke check zal uitvoeren op de mkba. Het is mogelijk dat een dergelijke procedure ook wordt toegepast op het advies van de commissie. Ik zou het onfortuinlijk vinden als de A27 vertraging oploopt, want daar zit natuurlijk niemand op te wachten, maar wij hebben nog even de tijd.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Ik dank de minister voor zijn opmerking over Breda-Utrecht. Ik heb eerder een motie aangehouden, omdat de minister een mkba heeft aangekondigd. Ik ben benieuwd naar het spanningsveld tussen de onafhankelijke check van de mkba door het KiM en de mkba die de minister heeft laten opstellen. Ik begrijp dat hij hier positief in staat. Ik meen dat er in de besluitvorming over de A27 al vertraging is ontstaan. Daarom verwacht ik niet dat dit project onmiddellijk vertraging zal oproepen.

Ik zou graag nog iets horen over het knooppunt Gorcum. De minister heeft eerder gezegd dat dit als eerste zodanig zal worden aangepakt dat het wegprobleem is opgelost en een eventuele spoorlijn of een andere voorziening in de middenberm daar geen last van heeft. Kan hij een beeld schetsen van die oplossing? Dit komt ook wel terug in de schriftelijke vragen, maar ik krijg graag helderheid in dit debat.

Minister **Eurlings**: In de komende weken zal de mkba van het KiM worden gepubliceerd. De analyse is al in concept gereed, maar ik heb hem zelf nog niet gezien. Ik zal de analyse aan de Kamer sturen en dan een procesvoorstel doen voor de manier waarop wij met een eigen mkba kunnen verdergaan zodanig dat wij eventueel de onafhankelijke adviezen van de commissie daarbij kunnen betrekken. Wij komen op een gegeven moment voor de vraag te staan hoe bij de aanleg van die weg rekening kan worden gehouden met de aanleg van een spoorlijn. Ik ga ervan uit dat wij daarover later in het jaar met elkaar van gedachten kunnen wisselen. Ik zal de Kamer aan het einde van het reces een procedurevoorstel voorleggen.

De heer **Roemer** (SP): Ik heb in eerste termijn al gezegd dat ik nog nooit de indruk heb gekregen dat de minister enthousiast is over de spoorverbinding Breda-Utrecht. Ook nu heb ik dat gevoel niet. Hoe zou de minister hebben gereageerd als de motie van de leden Cramer en Roemer vandaag zou zijn ingediend?

Minister **Eurlings**: Ik kan dit zo niet zeggen, want daarvoor moet ik de letterlijke tekst van de motie voor mij hebben.

De heer **Roemer** (SP): Dit zegt al genoeg.

Minister **Eurlings**: Dit zegt helemaal niet genoeg. Ik heb een redelijk geheugen, maar ik denk 's avonds laat wel aan andere dingen dan aan het letterlijke dictum van een motie. Ik ga hier wel degelijk serieus mee om, maar ik moet er als bestuurlijk verantwoordelijke rekening mee houden dat er, los van de beelden over het potentieel en de synergie van een gezamenlijke aanleg, misschien zo'n 3 mld. à 4 mld. aan extra investeringen nodig zal zijn. Geen klein plakje cake, om het zo te zeggen. Natuurlijk kan er dan weer worden gedebatteerd over de vraag of het misschien maar 2 mld. is of nog veel meer, maar dit is wel een project in de orde van grootte van de Zuiderzeelijn. Het is niet meer dan logisch dat wij daar zorgvuldig mee omgaan. Ik wil niets wegmoffelen of doodknuffelen, maar ik wil precies weten waar wij het over hebben. Er is bij dit punt aange-

haakt, omdat er synergie wordt verwacht tussen het een en het ander. Daarom lijkt mij die mkba van belang en ook dat wij in het najaar kijken of wij op de een of andere manier rekening moeten houden met een toekomstig spoor. Die discussie zullen wij nog open met elkaar voeren, maar dan wel op basis van een goede onderbouwing. Ik word herinnerd aan het mkba-deel van de motie en ik doe nogmaals die toezegging. Het KiM dat zich toch steeds heel onafhankelijk toont, kijkt naar die mkba. Ik zal dan vervolgens zelf een procedurevoorstel doen en laten weten hoe wij daar zelf een analyse tegenoverstellen. Daar heeft de heer Cramer naar gevraagd.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Ik begrijp nu dat wij in het najaar een procesbrief krijgen. Heeft die alleen betrekking op het deel Utrecht–Breda of wordt het hele mogelijke traject daarbij betrokken, dat wil zeggen Breda–Utrecht–Almere? Dit zou ook een mooie boodschap zijn als de minister eind deze week toch die kant op gaat. In Almere zal men best blij zijn als daar iets meer opening op wordt geboden dan tot nu toe.

Minister **Eurlings**: Dit laatste is nog maar de vraag, want als dit betekent dat de ontwikkeling van Almere westwaarts de facto begraven is, weet ik niet of iedereen in Almere daar nu zo gelukkig mee zal zijn. Laten wij de zaken op een juiste manier laten landen in het proces. Dit betekent dat wij nagaan welke richting Almere prefereert. De prioritering van de verdere ov-ontsluiting van Almere hangt daarmee samen. Ik zal daar niet op vooruitlopen. De verbinding Breda–Utrecht is in die zin eigenstandig. Ik ben best bereid nogmaals te kijken waar wij het over hebben en daar het debat met de Kamer over aan te gaan. Ik heb al gezegd dat hier serieuze bedragen voor nodig zijn. Bovendien zal ik niet toelaten dat de A27 verder vertraging oploopt. Het moet echter mogelijk zijn om daarover in het najaar te praten zonder dat er vertraging ontstaat. Wij zullen alles op alles zetten om in 2013 een begin te maken met de bouw en reconstructie van de A27-Noord, conform het MIRT.

De heer **Aptroot** (VVD): Ik vind 1 mld. al veel geld voor die spoorlijn, maar als het 2 mld. tot 4 mld. wordt, zet er dan maar een streep doorheen. Voor mijn fractie is het belangrijkste dat er flink wordt gesleuteld aan de A27 opdat de weg op het benodigde niveau wordt gebracht. Is het zeker dat de werkzaamheden in 2013 van start gaan? Als ik de stukken lees, krijg ik de indruk dat het Tracébesluit met ruim twee jaar is vertraagd naar 2012 en dat de realisatie pas in 2014 is voorzien. Nu wordt het weer een jaartje teruggehaald, maar het duurt naar mijn mening al te lang.

De heer **Koopmans** (CDA): Deze opmerking van de heer Aptroot namens de VVD-fractie is leuk voor de heer Nijpels.

De heer **Aptroot** (VVD): Iedereen mag iedere commissie instellen, maar mijn fractie wil niet dat er aanmerkelijke vertraging ontstaat in de noodzakelijke aanpassing van het wegennet. Al was de heer Veerman gevraagd voor allerlei bijzondere ideeën, dat maakt mij niets uit. Ik wil dat het wegennet op peil wordt gebracht.

Minister **Eurlings**: Ik ben het er zeer mee eens dat vertraging op de A27 moet worden voorkomen. Daarom heb ik gezegd dat wij alles op alles zetten om niet in 2014, maar in 2013 een begin te maken met de bouw en reconstructie van de A27-Noord. Dit is ook in lijn met pleidooien van onder andere de gedeputeerden en mensen uit de schone stad Breda. Ik kan mij toch niet anders voorstellen dan dat de oud-burgemeester van die stad rekening houdt met de wens dat er geen verdere vertraging optreedt. Ik heb in de brief aan de Kamer over de voortgang van de Arnhemse projecten de stand van zaken van de ov-terminal Arnhem gemeld. De

ministeries van VROM en van Verkeer en Waterstaat zijn met Arnhem in gesprek over een oplossing voor het tekort op het trein- en bussendeel. Daarnaast zijn er voor Arnhem nog additionele kosten in rekening gebracht. De gemeente is voor een oplossing van dit financiële tekort. Zij is verder in gesprek met de provincie Gelderland en de stadsregio Arnhem–Nijmegen. In mijn brief heb ik geschreven dat er zicht is op een oplossingsrichting. Het ziet er goed uit en zodra er definitief zekerheid is, zal ik de Kamer daarover berichten. Er is dus licht aan het einde van de tunnel. Ik kan nog geen garantie geven, want er moet nog een definitief akkoord worden afgesloten, maar het gaat de goede kant op.

De spoorlijn Deventer-Apeldoorn is gevaarlijk, aldus de leden. In de brief aan de Kamer van 8 april 2009 heb ik geschreven dat tijdens het MIRT-overleg van 15 december 2008 weliswaar is gesteld dat het budget voor overwegen op is, maar dat ik daarmee bedoelde te zeggen dat het budget voor het Programma verbeteren veiligheid overwegen voor het overgrote deel is besteed. Voor het restant van het budget, 23,6 mln., was de bestemming al vastgelegd. In de bij deze brief gevoegde bijlage van ProRail, de zogenaamde Rapportage overwegen 2009, staat beschreven dat de gemeente Voorst en ProRail samenwerken aan een totaalplan voor de verhoging van de veiligheid van de overwegen in Twello. Zij hebben gezamenlijk het maatregelenpakket onderzocht. Over de uitwerking en kostenverdeling vindt nader overleg plaats. De momenteel niet van een actieve beveiliging voorziene openbare overweg Het Hartelaar in de gemeente Voorst wordt met behulp van financiering uit het Programma verbetering veiligheid overwegen voorzien van een beveiligingsinstallatie, de zogenaamde automatische halve overwegbomen. Wat dat betreft wordt er in Twello vooruitgang geboekt.

Een volgend onderwerp is de IJzeren Rijn. Dat er geen treinen van de IJzeren Rijn door het stedelijk deel van Roermond zullen rijden, staat voor mij vast. Ik heb eerder al gezegd dat er geen trein meer zal rijden over het oude tracé dat door Roermond loopt. Ik zou bij wijze van spreken op de rails gaan staan als er toch een trein rijdt. Maar er rijden wel andere treinen door Roermond en die zullen in aantal toenemen. Je kunt dus niet zomaar ineens een emplacement verwijderen. Ik zeg wel toe dat ik mij in het kader van de onderhandelingen met België hard zal maken voor een deal om alvast de sporen te kunnen verwijderen die in Roermond niet voor de IJzeren Rijn nodig zullen zijn. Dit is alleen mogelijk als de vervangende sporen van de nieuw aan te leggen omleiding om Roermond heen, planologisch zijn zeker gesteld. Voor die reservering heb ik de medewerking van de gemeente nodig. België zal de ene zekerheid willen inwisselen voor de andere. Ik zal mij ervoor inzetten dat er al sporen van het emplacement kunnen worden weggehaald lang voordat de IJzeren Rijn er komt. Over het advies van de COD en de maatschappelijke kosten-batenanalyse heb ik contact gehad met de vicepremier van België, de heer Vanackere. Ik beraad mij of ik nog een keer het contact zal zoeken. Ik zal de Kamer daar op korte termijn over berichten. Ik heb al eerder gezegd: it takes two to tango. Wij hebben samen besloten om dit proces in te zetten en je moet het samen eens zijn over de vraag wat op welk moment naar buiten kan. Ik kom daar snel op terug.

Mevrouw Roefs heeft gevraagd of ik Hoogkarspelen niet wil vergeten in het kader van het beleid voor de spoorse doorsnijding. Wij vergeten geen gemeente, zeker niet als zij een goed voorstel heeft ingediend. Hoogkarspelen heeft echter geen uitkering gekregen. Het lijkt mij niet goed om tijdens het proces, want er is inderdaad nog geld beschikbaar, te gedetailleerd in te gaan op een specifieke gemeente. Ik kan mevrouw Roefs echter verzekeren dat geen enkele gemeente wordt vergeten. Ik ken de concrete situatie niet. Als de aanvraag iets later is ingediend, zal die nog worden gescreend. Als er nog geld over is, maakt men natuurlijk kans. Het is trouwens fijn dat er door deze tweede tranche zo veel extra mogelijk is voor de gemeenten.

De heer Aptroot heeft gevraagd of ik bereid ben om de mogelijkheden van de aanleg van de IJbrug serieus te onderzoeken. Ik wijs erop dat diverse IJmeer-alternatieven, metro, regionaal, et cetera, aan de orde zijn in het onderzoek dat onderdeel uitmaakt van de langetermijnverkenning voor OV SAAL. Als dit onderzocht zal worden, dienen ook de effecten van een combinatie van ov met een weg te worden onderzocht. Dit geldt zowel voor de kosten als voor de meerwaarde. Ik verwijs naar het advies van Elverding: onderzoek alles, kijk breed voordat je beslist. Over de uitkomsten zal worden gerapporteerd in het kader van de Raambrief die naar verwachting dit najaar zal worden gepubliceerd. Het is een majeur project. De dubbelstad Amsterdam-Almere is een belangrijke ambitie, maar die moet in realistische stappen kunnen worden bereikt. Die discussie zullen wij met elkaar moeten voeren. Er is een duidelijke prioritering nodig en antwoord op de vraag welke kant het moet uitgaan en hoe dit financieel mogelijk kan worden gemaakt over de verschillende ministeries, de regio en de steden heen. Wij moeten reëel zijn, niet alles kan ineens, maar als wij een eindbeeld schetsen, kunnen wij daar elan aan ontlenen.

De heer Cramer vindt de extra trein op het traject Utrecht–Harderwijk wat mager. Ik wijs erop dat ik er naar aanleiding van zijn pleidooi samen met de regio stevig aan heb getrokken om de uitbreiding van de treindienst en de daarvoor noodzakelijke spooruitbreiding mogelijk te maken. De decentrale overheden hebben mij gemeld dat zij hier behoorlijk content mee zijn. Dat wil natuurlijk niet zeggen dat dit sowieso het einde van het verhaal is. Wellicht komen er op termijn verdere uitbreidingen aan de orde, maar dit is naar mijn mening een aardige eerste stap.

Nu het SP-plan spoor. Ik heb echt geprobeerd om er vriendelijk op te reageren, omdat er een behoorlijke ambitie vanuit gaat. Voorstellen van een landelijke omvang met een grote korting op de prijzen gaan onze financiële mogelijkheden echter ver te boven. Die vergen behoorlijk andere keuzes. Ik ben wel van plan om met de vervoerders te bezien of er aanleiding is om, meer dan wij nu al doen, voor ex-studenten en bij wegwerkzaamheden kortingsacties aan te bieden. Dergelijke gerichte acties moeten bepaalde groepen mensen verleiden om de trein te nemen. Verder pleit ik voor kennismakingsacties, probeerkaarten, enzovoort. De ervaring heeft geleerd dat die effectief zijn. Ik noem als voorbeeld de Blokkeractie waarmee twee mensen voor €27 door het land kunnen reizen. Wij zullen dit meenemen in de midterm review van het actieplan die eind van het jaar wordt uitgevoerd.

Er is verder gevraagd naar de aanlegprojecten. Ik heb zojuist al gezegd dat er nieuwe berekeningen zijn uitgevoerd in de overgang van de oude, zeer onzekere wetgeving naar de nieuwe wetgeving die veel zekerder is en mogelijkheden biedt voor versnelling in plaats van de jarenlange vertragingen. Er zijn nu kleinere onderzoeksgebieden en die vragen om nieuwe berekeningen. Dit is een geweldige slag, maar wij zijn goed op streek en de koers is nog steeds gericht op 30 schoppen en 10 lintjes.

In het kader van de prioritering na 2020 is gesproken over de verbreding van de A1-oost, de aanleg van de RijnlandRoute en de Westfrisiaroute en de verbreding van de A67. De heer Koopmans heeft zijn kaarten op tafel gelegd en zijn prioriteiten toegelicht. Ik heb al wel gewezen op de financiële marsroute die wij moeten volgen. Ik herhaal dat wij met de RijnlandRoute al stevig bezig zijn. Daarover moet op korte termijn een goed besluit worden genomen.

Er is gevraagd of er nog meer projecten in het huidige MIRT naar voren kunnen worden gehaald. Aan het antwoord op die vraag wordt hard gewerkt. Met voorfinanciering van de provincies kan links of rechts verder worden versneld. De leden hebben daartoe opgeroepen en wij zullen die mogelijkheden met ambitie in ogenschouw nemen richting het najaar. Ook voor de greenports geldt dat de regio's zullen worden geïnformeerd over definitieve uitkeringen. De weg via de provincies is dus puur een technische lijn om specifieke uitkeringen zo veel mogelijk te voorkomen.

Dit wil echter niet zeggen dat de beleidsverantwoordelijken niet langer verantwoordelijk zouden zijn. Dit geldt ook voor de spoorse doorsnijdingen. Het feit dat wij geen kleine specifieke subsidies meer verstrekken, maar die subsidieverlening via een financiële stroom laten verlopen, wil niet zeggen dat de minister van Binnenlandse Zaken voortaan het beleid voor de spoorse doorsnijdingen zal uitvoeren en daarover zal communiceren. De Kamer kan wat dat betreft gerust zijn. Overigens zijn de greenportgelden geoormd.

Het plan van aanpak nationale netwerken komt dit najaar.

Wat doen wij om te voorkomen dat er de komende tijd weer vertragingen optreden als gevolg van nieuwe ontwikkelingen? In dit verband werd er onder andere door de heer Koopmans verwezen naar Natura 2000. De omgeving van projecten is dynamisch met ontwikkelingen als Natura 2000 en gezondheidseffecten. Om goed te kunnen anticiperen op deze ontwikkelingen moet er een beleidslijn worden uitgezet, proactief en in samenwerking met andere ministeries, om vertraging van projecten te voorkomen. Wij willen voorkomen dat er weer andere juridische schema's opkomen nu de problemen met de luchtkwaliteit zijn opgelost en juridisch hanteerbaar zijn gemaakt. Natuurparken en de ruimtelijke ordening in den brede hebben hier ook last van. Ik heb begrepen dat de minister van LNV rond 1 juli met een brief komt. Ik verwijs daarnaar om na te gaan of de voorstellen van het kabinet deze zorgen overtuigend kunnen wegnemen. Ik ga verder met de landsdelen. Er is flinke voortgang geboekt bij de oplossing van het knooppunt Joure op de A6. De richtinggevende verkenning is afgerond en er is een voorkeursalternatief voor de te kiezen oplossing. Met de regionale bestuurders is afgesproken dat het project nu de planstudiefase in kan. Het project wordt gefinancierd door het Regionaal mobiliteitsfonds van de Zuiderzeelijngelden. Er wordt taakstellend uitgegaan van 70 mln. Daarmee is het project gefinancierd. Hoe gaan wij om met de wens van het Noorden om de regie van projecten over te nemen, is nog gevraagd. Wij hebben daarover zeer goede gesprekken met de regio gevoerd. In die gesprekken gaat het dan over de vraag welke weg regionaal is en welke meer landelijk. Wij moeten zo snel mogelijk acteren, maar suboptimalisatie voorkomen. Ik heb daarover gesproken met de Friese gedeputeerde, de heer Adema. Ik ben van mening dat wij een goede weg hebben gevonden.

Ik heb drie weken geleden een brief ontvangen van de minister-president van Niedersachsen, de heer Wulff, waarin hij vraagt om een bijdrage aan de kosten van de planstudie voor de route Meppen-Kloppenburg. Ik wil nog niet vooruitlopen op mijn reactie op deze brief, maar ik kan al wel zeggen dat ik het belang van grensoverschrijdende samenwerking goed zie. Ik zal dit verzoek daarom met een positieve grondhouding bezien. Zodra ik een antwoord aan de heer Wulff heb geformuleerd, zal ik de Kamer daarover berichten.

Ik ga van Noord naar West en kom bij de A4 Midden Delfland Vlaardingen-Schiedam. Ik heb geen indicatie dat het draagvlak voor de A4 is verminderd. Sterker nog, er zijn in zes weken tijd 10 000 handtekeningen verzameld bij onder andere het bedrijfsleven in de regio als een krachtige steunbetuiging. Ik verwacht begin juli een advies van de IODS Adviesgroep waarvan Vlaardingen en Schiedam actief deel uit maken. Ik verwacht dat dan wordt uitgesproken welke variant de voorkeur heeft van de regio. Dit laat onverlet dat bestuurlijk Schiedam en Vlaardingen geen voorstander zijn van de A4. Zij zien meer in alternatieven. In het kader van IODS hebben zij wel gezegd dat deze lijn moet worden gevolgd als het toch de A4 wordt. Dit heeft mijn voorganger in 2006 een mooi schilderij met veel handtekeningen opgeleverd.

Hoe zit het met het tekort, ook in relatie tot de Vaarttunnel? In het traject Nota MER zijn drie varianten voor de A4 Delft-Schiedam gepresenteerd die in kosten variëren tussen de 28 mln. en 29 mln. Samen met de regio kijk ik hoe op deze bedragen kan worden bespaard zonder afbreuk te doen

aan de afgesproken kwaliteit. Bij de standpuntbepalingen zal ik natuurlijk melden waar dit toe heeft geleid. De naam Vaarttunnel doet meer tunnel vermoeden dan er in werkelijkheid zou komen. Je moet bovengronds het Kethelplein nemen. Er wordt dus een iets langere tunnel aangelegd dan nu is voorzien, maar dit betekent niet dat de hele weg wordt ondertunneld. De problematiek van het Kethelplein hangt samen met de tunnelveiligheid. Bij de vaarttunnelvariant is er dus ook sprake van meerkosten, net als bij deze variant. Daar komt bij dat de vaartvariant veel vertraging met zich meebrengt. Ik weet dat daarover verschil van mening bestaat. Als het aan de heer Cramer had gelegen, hadden wij voor de Vaarttunnel gekozen.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Ik teken hier protest tegen aan. Ik kom er eerlijk voor uit dat mijn collega de tunnel met vaart heeft voorgesteld, maar de minister heeft toegezegd dat hij die mogelijkheid zou onderzoeken. Niets meer en niets minder. Daaraan heb ik gerefereerd toen er commotie ontstond in het spoeddebat. Het is dus niet zo dat ik maar door dram. Ik kom er voor uit dat ik dit een goede variant vind, maar de minister heeft toegezegd dat hij dit zou onderzoeken. Ik accepteer niet dat hij nu zegt dat ik daar anders in sta. Nee, hij heeft dit zelf toegezegd.

Minister **Eurlings**: Het is ook nader bekeken. Ik heb woorden als drammen niet gebruikt, integendeel, ik heb met groot respect gesproken over de mening van de heer Cramer. Ik heb alleen gezegd dat wij om ons moverende redenen in het debat een andere conclusie hebben getrokken. Ik heb geprobeerd respect te betuigen voor de mening van de heer Cramer, maar misschien heb ik mij verkeerd uitgedrukt. Ik heb gezegd dat je van mening kunt verschillen. Het aanknopingspunt is dat de heer Cramer erop wees dat de Vaarttunnel weliswaar duurder zal worden, maar dat die andere variant nu ook duurder wordt. Ik heb daarop geantwoord dat de Vaarttunnel net zo veel duurder zal worden ten opzichte van het oorspronkelijke plan als de IODS-variant. Bij het Kethelplein komt je namelijk voor precies dezelfde uitdaging te staan als gevolg van de Tunnelveiligheidswet. Daarmee is de kostenverhoging van de twee varianten niet discriminerend. Ik heb al gezegd dat de snelheid waarmee de weg kan worden aangelegd, voor ons een belangrijk argument is. Ik heb daarmee het argument van de heer Cramer niet onder de grond willen schoffelen, integendeel. Wij hebben hier een debat over gevoerd, maar wij verschillen van mening.

Hoe zit het proces voor de A4-Zuid en Rotterdam Vooruit verder in elkaar? De ministeries van VROM en van Verkeer en Waterstaat werken samen met de provincie Zuid-Holland, de gemeente en de stadsregio Rotterdam aan een brede verkenning. Het is echter niet onze bedoeling om dit vooruit te schuiven; wij willen snel tot resultaat komen. Op basis van de tussenresultaten van de MIRT-verkenning zullen er dit najaar gesprekken worden gevoerd met de Randstad Urgent duopartner. Vervolgens zullen de resultaten van de MIRT-verkenning worden besproken in het Bestuurlijk overleg MIRT Zuidvleugel. Dit is besloten in het bestuurlijk overleg en vastgelegd in Randstad Urgent. Ik beoog in het najaar de gebiedsagenda vast te stellen waarin de gezamenlijke opgave wordt beschreven. Daarin wordt onder andere antwoord gegeven op de vraag wat het meest prioritair is. Er moet veel gebeuren, want Rotterdam loopt vast. Als wij niets doen, is deze economische motor, de grootste haven van Europa, in 2020 nog maar heel moeilijk te bereiken. Wij moeten dus investeren, het kan niet anders. Natuurlijk moet er ook ruimte zijn voor innovatie, maar investeren in wegen is onvermijdelijk, want de situatie is te kwetsbaar, het verkeer loopt nu te vaak vast. Ik wil niet vooruitlopen op de conclusies van de verkenning. Dit najaar zijn de beelden bekend en dan moeten wij snel doorpakken.

Ik kies echt niet alleen voor nieuwe doorsnijdingen. Bovendien is de doorsnijding door de A4 Midden-Delfland zo nieuw niet meer, want dat zandbed ligt er al 30 of 40 jaar. De vader van huidige burgemeester van Den Haag, de heer Van Aartsen senior, was de eerste minister van Verkeer die zich daarmee bezighield. Ik meen dat het in 1963 was. Ik zet met name in op de uitbreiding van de capaciteit van de bestaande wegen, omdat dit sneller kan. Bovendien levert dit een win-win-situatie op doordat er meer doorstroming komt en de overlast afneemt. Dit wil niet zeggen dat je altijd aan een nieuwe doorsnijding kan ontkomen, maar wij zijn daar voorzichtig mee, omdat wij de kwetsbaarheid van het Nederlandse landschap onderkennen. Ik vind het beeld van LA niet van toepassing op Nederland. Ons land is nog zo groen.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Wij kunnen nog wel wat hebben op het gebied van asfalt? Nu snap ik het.

Minister **Eurlings**: Ik hoor veel leden ook pleiten voor een nieuwe doorsnijding voor het spoor Breda-Utrecht. Dan wordt het toch ook minder groen. Zo heeft alles zijn keerzijde. In dit verband merk ik nog op dat het kabinet binnenkort een aanvalsplan voor de elektrische auto zal uitbrengen. Het zal een ambitieus plan zijn, maar ook voor een elektrische auto heb je macadam nodig. Wij gaan dus door met de versnelling van infra en wij zullen dit verantwoord doen. Wij zoeken altijd naar een fraaie inpassing die de landschappelijke kwaliteit zo min mogelijk geweld aan doet. Er is een brief over het rapport De Kracht van Utrecht dat is uitgebracht door de Vrienden van Amelisweerd en de Natuur- en Milieufederatie Utrecht over de Planstudie ring Utrecht. De uitkomsten van de tweede fase MER zullen op zeer korte termijn aan de Kamer worden voorgelegd. Onlangs hebben er op ambtelijk niveau gesprekken plaatsgevonden met de opstellers van het rapport. In die gesprekken zijn goede procesafspraken gemaakt met de betrokken partijen. Een conclusie van dit gesprek was onder andere dat het plan De Kracht van Utrecht in grote lijnen overeenkomt met de zogenaamde OV Plus plus plus variant. In het kader van de Planstudie ring Utrecht wordt een analyse opgesteld van de effecten van een uitgebreid pakket ov-maatregelen. De resultaten daarvan worden deze zomer bekend. Ik wijs erop dat in de vorige netwerkanalyse een aanvullende verkenning naar het oplossend vermogen van ov-maatregelen is onderzocht. Toen bleek dat een uitgebreid pakket van alleen ov-maatregelen, de knelpunten op het hoofdwegennet niet voldoende kan oplossen. Dat was toen en wij gaan nu nog een keer kijken, maar wij moeten op een gegeven moment wel de knoop doorhakken. Het is van belang dat wij niet al te lang onzekerheid laten bestaan. De minister van VROM en ik werken er keihard aan om zo snel mogelijk een definitief beeld te verkrijgen. Dan is het reëel dat je niet alleen zegt wat je niet zult doen, maar ook open kaart speelt over wat je van plan bent wel te doen. Zo niet, dan levert een antwoord alleen maar meer vragen op.

De heer **Roemer** (SP): Op het gevaar af dat ik er spijt van krijg dat ik mijn laatste interruptie hieraan besteed, het volgende. Ik had zojuist een debatje met de minister VROM die alle moeite deed om geen antwoord te geven en het aan de minister van Verkeer en Waterstaat over te laten. Hij op zijn beurt doet alle moeite om geen antwoord te geven en het aan geen idee wie over te laten. De Kracht van Utrecht past bijna integraal in het verhaal van de minister van VROM over de integrale aanpak. Alle leden van het kabinet lopen daarvoor weg. Ik heb nog steeds niet gehoord: ja, wij gaan daar zeer serieus naar kijken. Bij de integrale overleggen zijn een aantal aspecten niet betrokken, bijvoorbeeld de 10 000 extra woningen bij de A12. Wat is dit voor een integrale benadering als dit het antwoord is na een kwartier kletsen?

Minister Eurlings: De heer Roemer is te negatief. Wij komen heel snel, een dezer dagen, met een brief waarin uiteen wordt gezet hoe wij hiermee omgaan. Wij bekijken het integraal, maar met de gekozen aanpak moet wel natuurlijk het probleem kunnen worden opgelost. Als het verkeer rond Utrecht blijft vaststaan, is ook het milieu de verliezer, net als de bereikbaarheid en de economie en noem maar op. De vraag is dus wat dit plan oplost en dan kunnen wij het zo integraal mogelijk aanpakken. Dit is precies waar wij mee bezig zijn. Dit is een hele opgave, maar wij zullen dit snel doen. De minister van VROM heeft al gezegd dat wij in oktober de knoop willen doorhakken.

Eind 2008, nadat de financiën geregeld waren, heb ik gezegd dat er een begin zal worden gemaakt met de planstudiefase van het wegvak N35 Zwolle-Wythmen. Tijdens het bestuurlijk overleg in het voorjaar zijn afspraken gemaakt over de afronding van de verkenning door de provincie. RWS zal de planstudie in samenwerking met de provincie uitvoeren.

Er is gevraagd of wij conform Snel en beter te werk gaan. Ik ben er niet voor om een planstudie te starten met al te veel alternatieven met alle onderzoekslast van dien. Met een zorgvuldig afgeronde verkenning, inclusief de juridische toets, kan de planstudie juist heel snel worden uitgevoerd. Het is mijn voornemen om de verkenning dit jaar af te ronden; met de planstudie kan dan uiterlijk begin volgend jaar worden begonnen. Ik verwacht dat er meer vaart kan worden gemaakt met de realisatie als in de verkenning nog eens goed de puntjes op de i worden gezet.

Ik heb in het voorjaar positief gereageerd op het aanbod van de regio om samen, op basis van de gebiedsagenda, de marsroute voor de hele N35 Zwolle-Almelo uit te zetten. De door de regio opgestelde route is beschikbaar, maar er moet nog afstemming met het ministerie plaatsvinden. In de komende periode zal nader overleg worden gevoerd. In het najaarsoverleg kunnen de resultaten van de gezamenlijke uitwerking worden besproken. Ik heb al gezegd dat ik voor het deel Wierden-Nijverdal uitga van een fiftyfifty kostenverdeling over Rijk en regio mits het verlengde MIRT een feit is. Dit is inmiddels een feit en dit is dus een bewijs van het gelijk van de Kamer, want het denken over het MIRT is niet stopgezet. Ik heb alleen gezegd dat wij voor heel grote bedragen, die een flink deel beslaan van het budget van onze opvolgers, nog eens naar de nationale markt- en capaciteitsanalyse moeten kijken. Mevrouw Roefs vroeg naar de Duitse Bocht in de A73 vanaf Ewijk richting Venlo. Ik realiseer mij dat met de opening van A50 Ewijk-Valburg in 2014 de kans toeneemt dat er meer verkeer wordt afgewikkeld via de A73 richting Venlo. Wij zullen nagaan of het knooppunt Neerbosch op termijn voldoende capaciteit heeft. Er is nu één rijstrook in zuidelijke richting. Ik ga er vooralsnog vanuit dat de problematiek in de nog te starten verkenning 73 Ewijk-Rijkevoort zal worden onderzocht. Op basis daarvan kunnen noodzakelijke maatregelen worden uitgewerkt. Dit krijgt dus ook procedureel een plek.

Er is gevraagd naar de grootse plannen van de regio voor de verbreding van de A12 ter hoogte van Zevenaar. Die zijn onderdeel van de planstudie over de doortrekking van de A15. Daarin worden twee verschillende alternatieven onderzocht voor het doortrekken van de A15 en een alternatief dat onder meer bestaat uit aanpassing van het bestaande hoofdwegennet, het zogenaamde regiocombistructureelalternatief. De gemeente is betrokken bij de planstudie en zal in het kader van het overleg over de aansluiting Zevenaar-Oost haar mening kunnen geven. De Trajectnota MER wordt gestart. De gevolgen voor infra en de kansen voor de ruimtelijke ontwikkeling zullen in samenhang worden onderzocht. Ik kan niet vooruitlopen op het standpunt dat de minister van VROM en ik samen met de regio zullen innemen.

Hoe kan tot een snelle besluitvorming over Ede-Grijsoord worden gekomen? In de laatste voortgangsrapportage die op 2 juni naar de Kamer is gestuurd, heb ik gemeld dat het ontwerptractébesluit wordt opgeleverd in

het eerste kwartaal van 2010. Door de vertraging die in het verleden is ontstaan, onder meer door de problematiek van lucht en verkeer, is het otb iets later gepland dan voorzien. Daarnaast heeft de regionale dienst extra toetsmomenten ingelast om de kwaliteit te waarborgen en de risico's verder in het proces te minimaliseren. Tevens is er een aanvullend verkeersonderzoek uitgevoerd waaruit blijkt dat het gekozen benutting-alternatief uit het eerder ingenomen standpunt onvoldoende probleem-oplossend is. Er moet gekozen worden voor een permanente verbreding. Ik zal de Kamer hier nog voor het zomerreces nader over informeren. Hier moeten wij doorpakken, want dit moet iets steviger worden aangepakt dan eerst gedacht. Overigens heeft de vertraging die door de besluitvorming is ontstaan, geen gevolgen voor de realisatie van het project. Die is nog steeds gepland in 2012, openstelling uiterlijk begin 2013. Het enige verschil is dat er uiteindelijk betere kwaliteit wordt geleverd doordat er voor permanente verbreding is gekozen.

Er is aangedrongen op een spoedige aanpak van het hele traject van de A1 ten oosten van Beekbergen. Daartoe voeren wij nu juist een integrale verkenning uit van de gehele A1 tot aan Azelo. De reeds vastgestelde benuttingmaatregelen bij het knooppunt Beekbergen worden als reeds gerealiseerd meegenomen in de verkenning. De verkenning zal naar verwachting leiden tot een besluit in het bestuurlijk overleg MIRT uiterlijk voorjaar 2010. De regio heeft een voorkeurstracé voor de A1 Deventer-Oost-Azelo, namelijk verbreding in de middenberm. Ik heb daarvan kennis genomen, maar ik heb nog geen keuze kunnen maken doordat er nog onderzoek wordt gedaan naar de lengte van de verbreding. De vraag is of die tot Rijssen of tot Azelo moet doorlopen. Het is verder de vraag welke noodzakelijke inpassingmaatregelen dit met zich meebrengt. Daar kijken wij nog naar. Er is ook nog geen zicht op financiering. Wij pakken het zo breed en zo ver op als werd gevraagd.

Wij moeten nog een besluit nemen over het voorkeursbesluit van de regio voor de N18 Varsseveld-Groenlo. Laat ik dit vooropstellen, want het is zeker niet waar dat het allemaal twee keer twee stroken moet zijn. Op dit traject is het op sommige plaatsen twee keer twee en op andere twee keer een. In dit project is de inpassing ook behoorlijk meegenomen; de regio heeft hier met zorg aan gewerkt. Ook hier was de verkeersveiligheid nadrukkelijk onderdeel van het plan en op veel plekken worden gevaarlijke oversteken opgeheven. Ik heb een bezoek aan de regio gebracht. Er is behoorlijk wat discussie geweest, maar daar werd open op ingestoken. Naar verwachting kan het Tracébesluit in 2011 definitief worden vastgesteld en kan de realisatie vanaf 2011 beginnen. Ik zal proberen snel een standpunt uit te brengen.

De heer **Koopmans** (CDA): Dit betekent dat de minister snel een besluit zal nemen. Ik pleit ervoor dat de voorkeursvariant van de regio voor het eerste deel wordt overgenomen. Het tweede deel zou dan moeten worden opgenomen in het verlengde MIRT. De regio gaat daarvoor, staat daarvoor en ik sta daarachter. Ik vraag de minister om dat ook te doen.

Minister **Eurlings**: Ik zal binnen enkele weken een standpunt over het eerste deel innemen. Wij laten hier geen gras over groeien. Ik heb geteerd dat het tweede deel op de prioriteitenlijst van de heer Koopmans staat. Ik zal er speciale aandacht aan besteden in het vervolg. Ik vraag begrip voor het feit dat ik niet nu ineens kan zeggen dat wij het op die manier gaan doen. Dat de heer Koopmans hier aan hecht, is duidelijk. Uit de mimiek van andere woordvoerders leidt ik af dat deze wens breed wordt gedeeld.

Het was een mooi moment toen de heer Vendrik sprak over de N65. Ik heb zo'n moment nog eens meegemaakt, toen de Duyvendak voorstander bleek van de variant die wij hadden gekozen voor de A74. En nu is dus de heer Vendrik enthousiast over de N65. Dat is mooi, want het Rijk heeft

deze weg in de mobiliteitsaanpak benoemd als een van de prioritaire wegen die als back up kunnen dienen. Die robuustheid krijgt blijkbaar de nodige steun. Robuust betekent immers ook een minder kwetsbaar netwerk, minder files en dus ook minder luchtproblemen als gevolg van files. Ik ben van mening dat het plan er goed uitziet. Ik ga het gesprek aan met de regio. Dit is altijd maatwerk, want op sommige plaatsen kun je met ongelijkvloerse kruisingen helemaal met twee keer een toe en soms is het een stukje twee keer een en een stukje twee keer twee. Het is steeds de vraag hoeveel doorstroming er nodig is. Dit is geen wet van Meden en Perzen.

In de brief van 18 juni van dit jaar heb ik de Kamer geïnformeerd over de resultaten van het bestuurlijk overleg over de ruit van Eindhoven. Die komen erop neer dat ik 253 mln. beschikbaar stel voor voltooiing van de grote ruit om Eindhoven en Helmond. Er zal bovendien een rijksbufferzone worden aangewezen in het middengebied tussen Eindhoven en Helmond. Rijk en regio werken gezamenlijk een pakket maatregelen uit ter versterking van de natuur in het gebied. In het najaarsoverleg in 2009 worden nadere beslissingen genomen. In de verkenning Zuidoostvleugel Brabant worden investeringen in ruimte, economie, bereikbaarheid en leefbaarheid op elkaar afgestemd. De nadere afspraken over de ruit Eindhoven komen in het najaarsoverleg terug. Dan kan ik de Kamer meer in detail informeren over de plannen voor deze ruit.

Ik heb met de regio afgesproken dat wij de verkenning voor de A67 zullen starten. Wij doen dit in goede samenwerking met mensen van het directoraat-generaal Mobiliteit en met de regio. Het grootste probleem is inderdaad het vele vrachtverkeer dat moeilijkheden oplevert bij het in- en uitvoegen. Ik kan nog niet vooruitlopen op mogelijke oplossingen, want dat past niet in de wijze waarop een verkenning volgens Elverding moet verlopen. Ik kan de heer Koopmans, mevrouw Roefs en de anderen die hierover hebben gesproken, verzekeren dat dit probleem helder op mijn netvlies staat.

De heer Koopmans heeft nog gevraagd naar de aanhechting Nuth. De provincie heeft een variant ontwikkeld die meer dan 50 mln. kost. Die variant gaat uit van een gelijkwaardige aansluiting op de buitenring Parkstad. Het lokale verkeer van Nuth sluit hierin logischer aan op de buitenring en daarna ook op de A76. Er is een procedureafspraken gemaakt. Ik heb vorige keer al een stevige bijdrage gegeven aan Limburg om dit mogelijk te maken. Nu wordt toch ineens een heel ander financieel plaatje gepresenteerd. Voordat wij met elkaar beslissingen nemen, ook in financiële zin, zullen wij samen de moeite nemen om te kijken wat binnen de 50 mln. kan. Daarna zal een verstandige keuze worden gemaakt tussen beide varianten: de duurdere met een grotere functionaliteit of de minder dure waarvan sommige specialisten zeggen dat die ook een grote functionaliteit heeft terwijl anderen dit ontkennen. Het is van belang dat wij met elkaar die stap zetten, want het gaat om veel geld. Dit is ook met de regio afgesproken.

Overigens is eerder met de regio afgesproken dat de kracht van het Rijk met name de financiering van die aansluiting is. Dit was ook een van de gronden om het budget op te hogen tot 50 mln. en zodoende de buitenring mede mogelijk te maken. Ik verwacht dat de verantwoordelijkheid in het land – om het zo te noemen – nu wat sneller zal worden genomen. Ik weet dat de regio en de provincie hierover in gesprek zijn. Ik stel voor dat wij dit afwachten. Tot nu toe hebben wij altijd de lijn gevolgd dat «landelijk» meer verantwoordelijk is voor de aansluiting. Limburg is er in het bestuurlijk overleg financieel goed uitgesprongen, ook omdat een stevige bijdrage de aanleg van de ring mede mogelijk moest maken. Nu is de werkelijkheid dus weer veranderd. Wij zullen proberen om samen met de regio de beelden snel naast elkaar te leggen. Ik kom hier op korte termijn op terug.

Het belang van de buitenring is evident, zowel voor de economische kansen van de Parkstad als voor het tegengaan van de vele bedreigingen voor de regio. Ik mag u kond doen van de vreugde bijvoorbeeld in Heerlen toen de spoorse doorsnijding doorging. Als een regio wordt geconfronteerd met dubbele vergrijzing terwijl dit vlak over de grens helemaal geen probleem is, er juist heel veel studenten zijn en de economie groeit, zijn dit juist de zaken die de economie over de grens kunnen trekken en de negatieve gevolgen van de dubbele vergrijzing kunnen voorkomen. Dit geldt natuurlijk voor meerdere regio's. Dit is mede daarom een belangrijk project en ik zal het met de nodige interesse en in samenspraak met de provincie volgen.
De nadere afspraken ruit Eindhoven zullen in het najaarsoverleg terugkomen.

De **voorzitter**: Ik geef de leden nu de gelegenheid voor een tweede termijn. De spreektijd is twee minuten per fractie.

De heer **Koopmans** (CDA): Voorzitter. Ik dank de bewindslieden voor hun antwoorden. Daardoor ben ik voor een deel tevreden gesteld, maar ik vraag mij wel af of de leden van het kabinet wel beseffen dat zij met de volksvertegenwoordiging in gesprek zijn. In antwoord op de voorstellen van onze kant – en wij vertegenwoordigen toch geen clubje ongeregeld – vluchten de bewindslieden steeds weer in nadere studies, verkenningen, volgend overleg en nog weer volgend overleg. Als de leden van de Kamer een mening hebben, is die ook van belang. Dit punt wil ik eerst maken, want dit zal er misschien toe leiden dat er nog moties worden ingediend. Het lijkt mij nuttig dat ik mijn wensen voor de investeringsagenda's met de provincies en de verlenging van het MIRT in een motie probeer vast te leggen. Ik zou dit overigens ook kunnen doen in het wetgevingsoverleg over de Elverdingaanpak. Ik ben in die zin nog in afwachting van het antwoord op de vraag over de voorgestelde aanpak van gedeputeerde Adema om projecten via de WRO-lijn te versnellen.
De minister is ook niet ingegaan op het capaciteitsprobleem. Ik ben daar toch benieuwd naar.

Als wij 70 mln. bestemmen voor een tramlijn in Amsterdam, kunnen wij ook nadenken over een bijdrage aan de buitenring. Ik snap best dat dit geen rijksproject is, maar dat is die tramlijn ook niet. Ik vraag de minister om in het bestuurlijk overleg over de buitenring aan de slag te gaan. Overigens maak ik mij met hem zorgen over het feit dat het draagvlak in de regio ingewikkelder wordt dankzij de aansporingen van de SP en het gemeentebestuur van Heerlen.

Het antwoord op de vragen over de N35 roept bij mij het gevoel op dat ik aan het begin van mijn inbreng in tweede termijn heb verwoord. De minister zegt dat hij na afronding van de verkenningsfase opnieuw een besluit wil nemen om over te gaan tot een planstudie. Die is toch al in het voorjaar van 2007 uitgevoerd? Ik heb het gevoel dat wij wat heen en weer werken in dit soort overleggen en dat staat mij niet aan.

Tot slot moet mij van het hart dat het mij verbaast dat de woordvoerders van de overige fracties – met uitzondering van de SP en de VVD want die zijn daar altijd duidelijk over geweest – na het uitkomen van het rapport-Veerman geen opmerkingen hebben gemaakt over de financiering van de Noord/Zuidlijn.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Voorzitter. Ik heb geen antwoord gekregen op mijn vraag over de veiligheidssituatie van Beuningen.

De minister heeft gezegd: wij zijn op de goede weg met de heer Adema. De vraag is dan wel wat de uitkomst van die goede weg is. Is de minister van mening dat de regio projecten op een goede manier kan aanpakken?

Ik heb de staatssecretaris gevraagd of de werkzaamheden aan het Wilhelminakanaal kunnen worden versneld. Zij is inmiddels vertrokken, maar ik heb geen antwoord op mijn vraag gekregen.

Er is een oplossingsrichting gekozen voor Arnhem. Ik zou al in februari antwoord krijgen op mijn vragen daarover. Ik sluit niet uit dat ik daarover een motie indien.

Ik heb in mijn bijdrage uitdrukkelijk vragen gesteld over de versnelling van infraprojecten en mijn lijstje daarbij gegeven. In het verslag van de bestuurlijke overleggen staat bijvoorbeeld over Zeeland en de N61 Hoek-Schoondijke: nagaan of de N61 kan worden aangedragen voor de Crisis herstelwet, criteria voor projecten die voor de Crisis- en herstelwet in aanmerking komen, op korte termijn realiseerbaar, van grote betekenis en dreiging tot vertraging. Namens mijn fractie zijn er meerdere keren allerlei projecten aangedragen voor versnelling, ook vanavond weer. Ik meen dat ik er zeker tien heb genoemd en mevrouw Linhard ook nog drie. Wat mogen wij daarvan verwachten? Wil de minister meer duidelijkheid verschaffen?

De heer **Aptroot** (VVD): Voorzitter. Ik heb geen antwoord gekregen op de suggestie om op basis van fiftyfifty zaken doen met de provincie. Ik heb erop gewezen dat de provincies dit jaar zo'n 1,4 mld. opcenten ontvangen. Als het Rijk daar jaarlijks zo'n bedrag bijlegt, wordt het echt interessant. Er kan veel meer worden uitgegeven als er samen met de provincies wordt opgetrokken en zij de opcenten gebruiken waarvoor die ook zijn bedoeld, namelijk voor infrastructuur.

De tweede oeververbinding is even genoemd en de minister erkent dat die nodig is. Wanneer wordt daarmee een begin gemaakt? De Rotterdamse regio heeft hoge prioriteit voor mijn fractie. Ik was er afgelopen vrijdag op bezoek. Ik stond op Maasvlakte 1 en ik zag hoe de eerste stukjes van Maasvlakte 2 al boven het water uitsteken. Dit is Hollands glorie, daar wordt aan de toekomst gebouwd. Dit betekent echter wel wat voor het verkeer en de tweede oeververbinding is dringend nodig.

Ik heb niets gehoord over de mogelijkheid tot versnelling van de A15. Ik heb geen antwoord gekregen op de vragen over de N61, de N201 en de A35. Er is spoed geboden.

Voor de N18 geldt dat er twee keer twee rijstroken moeten komen. Voor minder doet de VVD het niet, want als er iets wordt aangepakt, moet dit wel op een toekomstbestendige manier gebeuren.

Als ik de bedragen zo hoor, heb ik de indruk dat wij de spoorlijn Utrecht-Breda maar moeten vergeten. In ieder geval mag er geen dag vertraging ontstaan in de werkzaamheden aan de A27.

Ik heb er begrip voor dat de procedures moeten worden gevolgd, dat alle betrokkenen daarin aandacht moeten krijgen en dat iedereen die een idee aanlevert, fatsoenlijk antwoord moet krijgen, maar de gedachte dat er een variatie op de ring om Utrecht mogelijk is zonder een meter extra asfalt aan te leggen, is irreal. Dit geldt ook de gedachte dat de A4-Noord maar niet moet worden aangelegd.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Voorzitter. Ik heb toch goed begrepen dat de gemeenten in Brabant willen dat de N65 vooral wordt geherstructureerd om dienstbaar te zijn aan het lokale verkeer en niet als een vervangende snelweg voor het doorgaand verkeer dat van elders komt. Zo moeten wij het hebben. Gelukkig zijn de minister en mijn fractie het daarover eens. Ik heb concreet gevraagd of het kabinet bereid is om de N65 aan te wijzen als pilot voor concretisering van het rijksbeleid voor de N-wegen. Ik krijg hier graag een positieve en heel precieze reactie op, anders zal ik hierover in een VAO in de plenaire zaal een motie indienen. Ik wens de minister veel succes met het draagvlak voor de A4 Midden Delfland. De weg wordt duurder en nu de plannen concreter worden en bijvoorbeeld blijkt wat die betekenissen voor de aansluiting in Schiedam, is

de lokale bevolking de schrik om het hart geslagen. De uitvoering van de plannen zal absurde infrastructurele operaties meebrengen. Wat betekent dit voor de eerdere alternatieven? Als de A4 Midden Delfland in de variant van Cramer of in een andere variant doorgaat, zijn de verbreding van de A13 en de verbinding A13-A16 dan van tafel? Volgens mij niet. Volgens mij is er helemaal geen sprake meer van een keuze, maar stuurt de minister gewoon aan – zij het gefaseerd – op een besluit waarin de A4 Midden Delfland wordt aangelegd, de A13 wordt verbreed en een aansluiting A13-A16 tot stand komt. Wil hij zich daar helder over uitspreken? Volgens mij is het goed om te markeren dat De Kracht van Utrecht veel nadrukkelijker dan de OV Plus plus plus variant in de studie die nu beschikbaar is, inzet op alternatieven voor asfalt. Er zit ook een krachtige kilometerheffing in. Er moet voor worden gewaakt dat die twee op elkaar worden gelegd. Ook in termen van effecten van de reeds onderzochte varianten verdient De Kracht van Utrecht opnieuw een grondige analyse. Dit is immers een verdergaande variant dan hetgeen nu reeds is geanalyseerd. Ik krijg hier graag een expliciet antwoord op van de minister. Ik heb goed naar hem geluisterd, maar ik begreep helemaal niets van die hele operatie 2020–2028. Ik heb een ding goed onthouden, namelijk dat hier ongeveer een half jaar voor de landelijke verkiezingen een sinterklaasfeest wordt georganiseerd waarin de miljardentrajecten die ooit in Nederland zullen worden uitgerold, worden gepresenteerd. Dat snap ik, dat is politiek zoals wij die soms kennen, maar ik heb geen idee wat dit betekent met voorfinanciering. Hoe kun je lagere overheden de ruimte geven om projecten voor te financieren als ze niet eens de zekerheid hebben dat hun project wordt opgenomen in de werkzaamheden voor de periode 2020–2028? Dit snap ik echt niet. Wil de minister duidelijk maken wat nu eigenlijk zijn plan is? Wat heeft hij de Kamer willen toezeggen in reactie op de motie-Koopmans/Samsom?

De heer **Koopmans** (CDA): Wij willen de provincies juist de zekerheid bieden en de kans geven. Dit is precies het tegengestelde.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Maar die zekerheid biedt u toch niet?

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Voorzitter. Ik dank de bewindspersonen voor het antwoord. Het was redelijk compleet, maar het stemde mij niet in alle opzichten tevreden.

Ik ben teleurgesteld over het abstracte antwoord van de minister van VROM op de vragen over de R in het MIRT. Zij heeft naar mijn mening veel meer kansen om echt werk te maken van die R en die echt in te kleuren. Daar is vorig jaar een aanzet toe gegeven, maar ook in dit debat blijft haar inzet kleurloos. Als zij dit niet oppakt, is de R eerder uit het MIRT dan de r in de maand als wij het nieuwe MIRT behandelen. Als dit te cryptisch is, wil ik het wel ondertitelen.

Ik waardeer het dat de minister wil meedenken over de verbinding Breda-Utrecht. Ik sluit niet uit dat hierover in een algemeen overleg in september nog eens verder zal worden gesproken op basis van de zomerbrief.

Misschien moet dit dan worden gekoppeld aan de discussie over de verlenging van het MIRT. De minister wil eerst de KiM-audit afwachten. Om tot het complete plaatje te komen, moeten de synergiebatan, zoals ze door de initiatiefnemers zijn betiteld, worden betrokken bij de mkba die de minister daarna wil laten opstellen.

De minister constateerde dat er bij de regio tevredenheid bestaat over de corridor Utrecht-Zwolle. Dit geldt echter niet voor mij. Ik ben van mening dat er afbreuk wordt gedaan aan de strekking van de motie. Die was meer gericht op de stedenbaanfilosofie: kijken wat er nog meer mogelijk is en daar het ov op aanpassen.

Ik heb het antwoord gemist op mijn opmerking over de plannen bij Rotterdam. In het totaal pakket moet meer ov worden opgenomen. Verder

mis ik een antwoord op mijn opmerking over mijn motie met betrekking tot de ov-koker bij Amstelveen.

De minister begon zijn beantwoording over de N35 met de opmerking: onderzoek alles. Die tekst uit 1 Tessalonicenzen 5, 21 luidt echter: onderzoekt alles en behoudt het goede. In mijn motie wordt de regering gevraagd naar de kansen voor het ov te kijken. De minister is daar niet op ingegaan. Ik weet dat de uitbreiding tussen bijvoorbeeld Raalte en Wierden grote kansen biedt voor verdubbeling. Toch worden er nu enkelsporige spoorbruggen ontwikkeld. Kortom, het spoor wordt verbreed bij het station, maar daar achter blijft alles bij het oude. Dit is echt absurd gelet op de kansen die er zijn voor het ov. Daarom dring ik erop aan dat de minister hiernaar kijkt. Ik kan mij voorstellen dat hij hier niet direct op kan antwoorden, maar ik vraag hem of hij voor aanstaande dinsdag een brief wil schrijven aan de Kamer over de ontwikkeling van het ov en de N35.

De heer **Roemer** (SP): Voorzitter. Ik dank de bewindslieden voor hun antwoord, ook al was vaagheid daarbij troef. De collega's van de coalitiefracties beklagen zich hier in nette bewoordingen over, maar ik denk dat de mensen die hier hebben zitten luisteren en met concrete vragen naar dit overleg zijn gekomen, met een leeg gevoel naar huis gaan. Ik zal een voorbeeld noemen. Er liggen concrete voorstellen voor de N65. Wat heeft de minister daarover gezegd? Ongeveer niets! In de afgelopen jaren liep de zaak iedere keer net voor de eindstreep mis. Het antwoord van de minister vandaag dat het allemaal zo geweldig loopt, is dan toch een wat vreemde voorstelling van zaken. Ik had gehoopt dat hij wat concreter zou zijn.

Dit geldt ook de manier waarop het spoorplan is besproken door de minister. Ik ben blij dat hij er serieus op is ingegaan, maar zijn reactie op het kostenaspect is erg negatief. Hij zegt dat die 50% handenvol geld zal kosten. Als ik hetzelfde verhaal aan de NS voorleg, is het antwoord dat dit binnen enkele jaren kostendekkend is. De investeringen verdienen zichzelf terug doordat meer mensen gebruik zullen maken van het openbaar vervoer. De minister zet dit soort plannen wel heel gemakkelijk en op een verkeerde manier weg. Dit is erg teleurstellend.

Mijn vraag over OV SAAL is niet beantwoord. De minister heeft vorige keer toegezegd dat hij zal laten nagaan in hoeverre een aansluiting op het Amsterdamse metro- en tramnet mogelijk is. Waar blijft dit onderzoek? Tot slot sluit ik mij aan bij het pleidooi van de heer Vendrik voor De Kracht van Utrecht. Wij hebben ongeveer een kwartier naar twee ministers geluisterd die hun uiterste best deden om dit plan te ontkrachten. Dat is spijtig. Ik hoop dat het antwoord op de vragen van de heer Vendrik in tweede termijn, mij een ander gevoel bezorgt.

Minister **Cramer**: Voorzitter. Dank voor de gelegenheid om in tweede termijn nog een reactie te geven, met name op de opmerking van de heer Cramer. Ik wil een voorstel doen. Hij zegt dat de R abstract en kleurloos is. Ik leg de bal terug. Als wij in december opnieuw bij elkaar komen, zullen wij niet met een verhaal komen dat een verslag is van een overleg, maar zullen wij een samenvatting per regio geven van de integrale opgaven waar wij voor staan. De Kamer kan dan concreet zien waar wij aan werken. Dan zal blijken dat wij Holland Rijnland in de benen hebben gezet, dat Antwerpen-Rotterdam verder wordt ontwikkeld, dat met man en macht wordt gewerkt aan OV SAAL Almere. Op die manier zal ik duidelijker kunnen zijn en zal blijken dat wij ons huiswerk doen en streven naar een integrale ontwikkeling. Ik verwacht omgekeerd van de Kamer dat zij per regio reageert op alle initiatieven die wij nemen. Dan komen wij een stap verder, dan wordt het een MIRT en daar ga ik voor.

De heer **Koopmans** (CDA): Als de minister er geen cent bijdoet, is dit prachtig proza, maar dan gaat het nergens over. Heel Nederland kijkt ernaar en denkt: er gebeurt niets.

Minister **Cramer**: Ik ben het hier niet mee eens. Voor alle opgaven die nu worden gerealiseerd, wordt ook gebruikgemaakt van het budget van de Nota Ruimte en wordt uitgegaan van de verstedelijkingsopgaven. Zo lang wij met de regio's kiezen voor een dergelijke integrale ontwikkeling, is er geld van VROM en WWI bij. Ik geef onmiddellijk toe dat er nu ook moet worden gewerkt aan een mogelijkheid om na 2014 meer geld beschikbaar te kunnen stellen. De plannen voor de investeringen na die periode zullen zodanig financieel worden onderbouwd dat ze ook in deze moeilijke tijden een kans maken om in 2010 of 2011 tot resultaat te leiden.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Ik waardeer de assertiviteit van de minister en ik verwacht daar veel van. Zo verwacht ik dat zij per regio in de nieuwe plannen laat zien hoe de ladder van Verdaas uitwerkt. Dit is volgens mij de kracht waarmee kleur wordt gegeven aan de R. Hoe wordt duidelijk dat een gebiedsontwikkeling wordt gefaciliteerd in de infrastructuur en niet omgekeerd dat de gedachte is: oh ja, een nieuwe wijk, misschien komt er wel ov of een aansluiting op de snelweg? De eerste stap die de minister moet zetten, is ervoor zorgen dat er wordt gewerkt op basis van een integrale gedachte.

Minister **Cramer**: Wij zullen het volgende keer zo doen als de heer Cramer voorstelt. Het spelregelkader dat met de regio's is afgesproken, vormt de basis voor hun integrale gebiedagenda. Over die basis kan de Kamer integraal vragen stellen.

Minister **Eurlings**: Voorzitter. Ik meen dat dit een goede discussie was. Nu blijkt wel dat het karakter van het tweede overleg in een jaar een keerzijde heeft. Het is door minister Peijs nog in de tijd van het MIT ingesteld, want het bestond nog niet in de tijd dat ik woordvoerder verkeer van mijn fractie was. Die keerzijde is dat het dan wat minder over de euri gaat en wat meer over de voortgang. Sommige woordvoerders zouden misschien liever over de euri praten, maar dat is moeilijk halverwege het budgettaire jaar. Ik begrijp dit wel, maar ik heb aan het begin van mijn betoog al gezegd dat dit niet het debat is dat wij in het najaar zullen voeren. Tegelijkertijd is er veel gezegd over het belang van integraliteit, ruimte en infrastructuur. Dan moet je wel verkennen. Het is van tweeën een, de leden roepen bewust op tot een integrale aanpak, maar dan moeten zij ook accepteren dat wij verkenningen doen. Als wij geen verkenningen mogen doen, kunnen wij de integrale aanpak wel vergeten. Dit spanningsveld wil ik de Kamer wel voorhouden. De heer Elverding heeft overigens gezegd: verken breed, maar wel snel en hak dan de knoop door. Daarmee win je tijd in het hele proces. Dit soort verkenningen leiden in mijn ogen niet tot vertraging, integendeel, ik meen dat het verleden heeft bewezen dat ze tot versnelling kunnen leiden.

De heer **Koopmans** (CDA): Ik zal een klein tipje oplichten van wat ik als rapporteur in het komende wetgevingsoverleg over het jaarverslag zal zeggen. Dan zal ik namelijk aantonen dat tussen begroting, voorjaarsnota, najaarsnota en slotwet de miljoenen op en neer flipperen op het departement van Verkeer en Waterstaat. Wij willen daarin meesturen. Daarom is een overleg als dit ook van belang, want het budgetrecht berust bij de Kamer, en alleen bij de Kamer. Daarom zit ik hier wat feller op. Ik heb nu, mede op grond van de rapportage die nog aan de minister zal worden voorgelegd, toch een wat ongemakkelijk gevoel. Daarom ben ik van mening dat dit soort overleggen, al of niet gekoppeld aan de behandeling

van de voorjaarsnota, zouden moeten kunnen leiden tot mogelijke wijzigingen in de euri's.

Minister Eurlings: Ik kan al aankondigen dat ik daar een heel stevig antwoord op zal geven, waarmee ik overtuigend zal aantonen dat de kracht van het parlement niet zozeer zit in een voorjaarsnota of wat dies meer zij, maar in de planning van het MIRT. Anders dan bij sommige andere ministeries ligt daar de kern van de parlementaire besluitvorming. De financiën zijn daar aan volgend. Die discussie zullen wij nog met elkaar voeren. Het gaat er om dat dit het halfjaarlijks MIRT is en niet het moment dat er spijkers met koppen worden geslagen.

Ik ben het er niet mee eens dat er onvoldoende mogelijkheden voor beïnvloeding zouden zijn. Daarmee doet de heer Koopmans zichzelf en de Kamer onrecht. Sterker nog, ik heb tal van dingen genoemd waarvoor de Kamer mede de aanzet heeft gegeven. Ik heb vandaag in het vooruitzicht gesteld dat er in de lijn van de heer Koopmans en anderen meer zal gebeuren. Ik noem bijvoorbeeld de N35. Ik heb gezegd dat wij voor het overige deel van het traject zullen proberen om er nog voor het najaar samen met de regio uit te komen. Wij zullen bezien of wij de financiering kunnen rond krijgen. Daarmee kijken wij al vooruit naar de periode na 2020. Dit heb ik nadrukkelijk toegezegd en de Kamer is daarmee gekomen. Zo probeer ik door te pakken. Over de A67 heb ik gezegd dat ik heel nadrukkelijk het belang onderken dat de heer Koopmans en mevrouw Roefs hieraan hebben gegeven. Ik heb wel gezegd dat wij nog verkennen hoe wij het zo goed mogelijk kunnen doen. Je houdt geen verkenning om vervolgens als minister met de botte klompen door het regionale proces heen te marcheren. De Kamer heeft wel degelijk veel invloed, maar die invloed zit bij verkeer meer in de beleidsmatige keuzes die in het kader van het MIRT worden gemaakt dan bij begrotingsposten die soms kunnen wijzigen, omdat er sprake kan zijn van vertragingen of versnellingen, et cetera. Bij andere ministeries is vaak de financiële boekhouding het sturingsinstrument, omdat die dit soort lange termijn plannings waarvoor je principiële keuzes moet maken, minder kennen of zelfs helemaal niet. Daar is het begrotingsinstrument ook veel meer het sturingsinstrument in de politieke discussies. Die discussies krijgen wij nog, maar ik ben het er dus niet helemaal mee eens dat de constatering, die de heer Koopmans heeft aangekondigd, zou aantonen dat er geen sturingsinstrumenten zijn. Die zitten naar mijn mening met name in het MIRT, maar goed, ik zie uit naar die gedachtewisseling.

Ik kom nu op de andere opmerkingen en vragen, bijvoorbeeld over de buitenring. Dat is weer zo'n voorbeeld. Ik heb proberen te zeggen dat het juist mijn eigen betrokkenheid bij die buitenring was die mij tot de beslissing heeft gebracht om dit op 50 mln. af te toppen. Ik had die beslissing anders nooit genomen. Ik verkeerde in de veronderstelling dat ik daarmee de buitenring mogelijk kon maken. Ik sluit dus zeker niet mijn ogen voor het belang daarvan, integendeel. Uit het bestuurlijk overleg komt nu naar voren dat 50 mln. niet genoeg is en dat er 70 mln. nodig is. Daarover wordt nu gediscussieerd. Dit is het proces dat ik de Kamer heb geschetst. Mocht het op 70 mln. uitkomen, dan is dit niet alleen bedoeld voor de aansluiting, maar ook om het totaalproject van de buitenring mogelijk te maken. Ik zie dit belang zeer zeker. In het bestuurlijk overleg is niet zozeer gezegd dat de buitenring een landelijk project is. Het aangrijpingspunt was steeds dat de landelijke financiering via die aansluiting verloopt. Die was in het verleden al rijkelijk, maar moet misschien nu nog rijkelijker worden. De regio en ik zijn goed uit elkaar gegaan en wij zullen elkaar weer snel spreken.

Met de heer Adema zijn de nodige afspraken gemaakt en tot tevredenheid. De regio wil zelf een aantal touwtjes in handen nemen voor de realisatie van de planstudie en projecten. Ik wil de voordelen daarvan meenemen zonder dat er een suboptimalisatie op het landelijk wegennet

ontstaat. Ik heb al eerder gezegd dat suboptimalisatie kan ontstaan door een goedkope aanleg die duur onderhoud noodzakelijk maakt en daarvoor is de landelijke overheid verantwoordelijk. Wij hebben gekeken welk deel van de weg vooral een regionale functie heeft en welk deel meer als een landelijk traject moet worden beschouwd. Wij hebben met de regio afgesproken dat hij vanwege de grote samenhang met de integrale gebiedsontwikkeling de planstudie trekt voor Harlingen, natuurlijk in goed overleg met Rijkswaterstaat. Wij hebben ook voor andere gedeelten een splitsing aangebracht. Ik kan dit desgewenst op schrift stellen voor mevrouw Roefs. Die discussies zullen wij vaker krijgen in de toekomst. Hieruit blijkt dat ik niet blind ben voor wat de regio zelf kan doen. Integendeel, ik wil dit vaker mogelijk maken zonder dat dit leidt tot een versnippering van het landelijke net. Daarin moet een balans worden gevonden.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): De minister zegt dat hij dit wel op schrift wil stellen. Misschien kan hij daarbij dan ook ingaan op de voorstellen met betrekking tot de WRO-procedure en op de vraag wat die opleveren en welke capaciteit daarmee bespaard wordt. Dan kunnen wij dit gebruiken bij het notaoverleg.

Minister **Eurlings**: Ik kan die vraag nu al beantwoorden, maar dat antwoord is helaas niet erg positief. Wij komen hier voor verschillende dilemma's te staan. Juridisch gezien is de Tracéwet de meest geëigende procedure voor dit soort projecten. Ik noem bijvoorbeeld Joure en Harlingen. Het gaat immers om de aanpassing van rijkshoofdwegen die allemaal vallen binnen de criteria van de Tracéwet. Met een uitzonderlijke procedure, bijvoorbeeld het tijdelijk wijzigen van de pkb-kaart met de hoofdwegen, zouden projecten ook via de WRO kunnen worden gerealiseerd, maar het probleem is dat een procedure conform de Tracéwet nu al vrijwel even lang duurt als de WRO-procedure. Het is bekend dat het kabinet een wijziging van de Tracéwet voorstaat die kan leiden tot versneling. Ik zie dus meer in een versnelde Tracéwet dan een enigszins oneigenlijk gebruik van de WRO met alle juridische risico's van dien, maar die mogelijkheid is dus wel bekeken. Desgewenst wil ik dit ook nog wel voor de Kamer op schrift stellen, maar dit is de lijn die wij volgen. Overigens is de minister ook bij de WRO het bevoegd gezag. Dit verandert dus ook niet veel. Het gaat dan om het maatwerk dat wij hebben afgesproken, dus over de vraag: wie trekt de studie. Daarin gaan wij echt niet zwart-wit te werk.

De **voorzitter**: Mevrouw Roefs krijgt dit graag schriftelijk bevestigd. Die toezegging is bij deze genoteerd.

Minister **Eurlings**: Ik zal dit graag doen.

De planstudie naar Harlingen wordt door de provincie uitgevoerd. Voor het noordelijk deel van de N31 wordt de studie door de provincie opgepakt, het zuidelijk deel door het Rijk. Die splitsing is tot tevredenheid van de provincie Friesland afgehandeld. Met de provincie is afgesproken dat Joure het werk doet.

Ik herhaal wat ik heb gezegd over de N35. Wij proberen om dit najaar ook voor het overige deel tot afspraken te komen. Ik hoop dat wij daar met de provincie uitkomen en dat wij daarvoor de mogelijkheid voor de periode 2020–2028 kunnen aanwenden die mede dankzij de Kamer tot stand is gekomen.

Doordat er een tunnel komt in Nijverdal, zal de trein enkele jaren stilstaan. In de tussentijd is er een busverbinding. Het mogelijk nog verder opwaarderen van het spoor lijkt pas aan de orde na de decentralisatie. Dit is al eerder gemeld. Ik ben bereid om dit nader toe te lichten in een brief.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): In de motie wordt de regering gevraagd om niet alleen naar de weg te kijken, maar ook naar het ov. De aanpas-

singen die bij Nijverdal worden aangebracht in de vorm van een tunnel, zouden moeten worden aangegrepen voor een opwaardering van die lijn. Nu blijkt echter dat de bruggen langs die lijn die worden vernieuwd, enkelsporig worden uitgevoerd in plaats van dubbelsporig. Een dubbelsporige aanleg zou de regio een grote kans bieden op verbetering van het ov. Daar gaat het mij om. Alles wat er vanavond is gewisseld met de minister van VROM over een integrale aanpak en met de minister van Verkeer en Waterstaat over zijn visie op ov-verbindingen naast de wegen, wordt in een keer onderuit gehaald door te zeggen: wij kijken straks nog wel eens naar het spoor. Dit is bijna de vlag strijken.

Minister Eurlings: Daar ben ik niet mee eens. Net zoals wij er bij de vier corridors waar het spoor wordt verdubbeld, niet voor kiezen dat ook de wegen worden verbreed als doel op zich, zullen wij niet bij iedere weg ook direct als doel op zich het ov aanpassen. De vraag naar nut en noodzaak en de markt zal altijd centraal staan. Ik heb al gezegd dat de tijden in de planning daar wat later liggen en dat ik naar aanleiding van de opmerking van de heer Cramer sowieso heb besloten om het ov van de toekomst mee te nemen in de verkenning lange termijn A35. Wij zijn er nog niet met het project voor de N35 zoals het er nu ligt. Wij gaan daarmee door en dan zullen de nieuwe mogelijkheden worden bekeken. Ik wil dit wel in een brief uiteenzetten. Ik zal die snel aan de Kamer toesturen.

De heer Cramer (ChristenUnie): Ik vraag de minister om in de Handelingen nog eens goed het stukje na te lezen van het debat naar aanleiding waarvan die motie is ingediend. Wil hij dit en hetgeen hier vandaag is gewisseld, bij zijn antwoord betrekken?

Minister Eurlings: Dat wil ik graag doen. Ik herinner er wel aan dat ik altijd heb gezegd dat plannen haalbaar moeten zijn en dat wij veranderingen moeten voorkomen. De regio en veel woordvoerders hebben dit gevraagd. Ik wil echt haast maken met de N35. Terecht wordt er heel veel druk uitgeoefend. Ik heb geprobeerd om het verstandig te doen in verschillende stappen. Ik zal dit nog eens in een brief uiteenzetten. Ik kan melden dat de externe veiligheid van Beuningen een standaard aspect is waarmee niet kan worden gerommeld. Het wordt meegenomen in de studies van het Rijk. Dit is ook gebeurd bij de A50 en het zal ook gebeuren bij eventuele nieuwe rijksstudies rondom Beuningen. Voor het deel Groenlo-Enschede van de N18 zullen eerst de problemen van verkeersveiligheid en leefbaarheid worden opgelost. Ik zal daarbij de ambitie van de mobiliteitsaanpak betrekken, dat wil zeggen een snelheid van 100 km/u. Voor het deel Varsseveld-Groenlo worden wel verkeersmaatregelen genomen. Ik heb de Kamer gehoord. Dit zal vast een van de projecten zijn die in het kader van 2020-2028 speciale aandacht krijgen. Ik vraag er begrip voor dat het bestuurlijk ook wat onvolkomen zou zijn als ik hier zou zeggen: dat doen wij zo en zo. Dit is immers een van de vijf pilots die in de mobiliteitsaanpak worden genoemd. Ik kom snel terug op de tweede oeververbinding. Dit najaar zal duidelijkheid worden verschaft over de richting van het project. Mocht deze verbinding als meest kansrijk uit de bus komen, dan zullen wij er geen gras over laten groeien en zullen wij proberen om snel door te pakken. Ik heb in dit verband ook gezegd dat het pps-aspect van dit soort projecten mij zeer interesseert. Ik acht het mogelijk dat in de eerste Randstad Urgent-conferentie een dergelijke constructie – na heel lang praten – ook kan worden gematerialiseerd. Ik heb hierover goed contact met Hans Smits en de zijnen, maar ik wacht eerst de verkenning af. Als het zo zou uitpakken, pakken wij wel door. Ik wil nog eens zeggen dat de minister van VROM en ik serieus met de regio proberen een oplossing te vinden voor het station Arnhem. Dit mag ook wat kosten. Dit is een belangrijk project, een soort juweel voor het bredere openbaar vervoer. Wij moeten hier tot een totale deal kunnen

komen en daarom verzoek ik de leden dit scherp in de gaten te houden. Moties en dergelijke kunnen het proces misschien doorkruisen. Ik verwacht dat wij er snel uit kunnen zijn en vraag de Kamer ons nog een heel klein beetje tijd te gunnen. Misschien zijn wij er voor het einde van het zomerreces wel uit.

Ik kan dus nogmaals bevestigen: 30 schoppen en 10 lintjes en intensieve samenwerking met de regio. Er zijn gemengde projectteams en de provincies tonen veel betrokkenheid waardoor er veel los komt. Ik laat nu de daden spreken en wacht de resultaten af. Die zullen zich dit najaar moeten aftekenen.

Wij zullen kiezen voor de A4 of de verbreding van A13. Wel zal er later in het jaar een keuze worden gemaakt in het kader van de planstudie A13–A16–A20. Hier kom ik later dit jaar op terug. De IODS-partners en Schiedam en Vlaardingen zullen hierbij aan tafel zitten. Wij zullen niet de A4 aanleggen en de A13 verbreden.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Mijn bange vermoeden wordt dus straks niet bewaarheid? Er wordt echt een keuze gemaakt voor de A4 Midden-Delfland, dan wel voor verbreding van de A13 en de A13-A16? Wordt die keuze gemaakt? Staat dit op de politieke agenda?

Minister **Eurlings**: Ik herhaal dat wij niet de A13 gaan verbreden en de A4 Midden Delfland aanleggen.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Dus de A13–A16 blijft boven de markt hangen?

Minister **Eurlings**: Dat zullen wij zien; dat wachten wij af.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Dit betekent dus dat die mogelijkheid boven de markt blijft hangen. Ik weet voldoende.

Minister **Eurlings**: Daar zal nadere besluitvorming over volgen. Die weg heeft een iets andere functie, maar wij zullen niet de A13 verbreden en de A4 Midden-Delfland aanleggen, hoewel ik sommigen in dit huis wel dergelijke vergezichten heb horen schetsen. Dit gaan wij nu niet doen. Naar aanleiding van de vraag naar de aansluiting op het metro- en tramnet van Amsterdam wijs ik erop dat de tussenrapportage over OV SAAL een aantal maanden geleden aan de Kamer is toegezonden. Ik heb laten zien welke varianten allemaal worden onderzocht. Met name voor de lange termijn wordt nadrukkelijk ook naar mogelijke metroverbindingen gekeken, kan ik de heer Roemer toezeggen.

De heer Cramer vroeg naar de stedenbaanfilosofie voor de corridor Utrecht-Zwolle. Extra sprinters zijn volgens mij een betekenisvolle stap, zeker ook met de spooraanpassing daar. Hij moet het resultaat van zijn inspanningen op dit vlak niet onderschatten, ook omdat de regio tevreden is. Ik ben van mening dat wij eerdere vragen van de fractie van de Christen-Unie over deze corridor actief hebben opgepakt. Dit geldt bijvoorbeeld voor de reistijdverbetering. Ook de marktontwikkeling spoor is nadrukkelijk bekeken. Ik heb al gezegd dat wij nieuwe ideeën om verder door te pakken zeker niet uitsluiten. De heer Cramer heeft zich hiervoor ingespannen en de regio heeft dit positief opgepakt.

De N65, de pilootweg, zoals de heer Vendrik dit noemt, is een van de vijf wegen die in de mobiliteitsaanpak worden genoemd als een terugvaloptie voor een robuust wegennet. De ambitie voor deze terugval is om de N-wegen in te richten voor een ontwerpssnelheid van 100 km/u. De invulling van deze ambitie zal in principe na 2020 aan de orde zijn, maar met voorfinanciering hoeft de realisatie misschien niet zo lang te wachten. De eventuele opwaardering van de N65 moet dus te financieren zijn en moet passen in de gebiedsagenda Noord-Brabant die in voorbereiding is. De

stuurgroep kan bij de verdere uitwerking van de ambities voor de N65 aansluiting zoeken bij deze gebiedsagenda. Ik kan pas op die brief reageren als ik die heb geanalyseerd en hiertegen heb afgezet. Ik kom hierop terug, want het is nu nog te vroeg om een inhoudelijke kwalificatie te geven. Ik raad een ieder aan om eens te gaan kijken bij de A18, want het is groener dan wordt gedacht of gevreesd. Het is dus niet alleen deze pilot die misschien veelbelovend is, ook die andere vier hebben wij hard nodig.

Ik heb al gesproken over de wijze waarop wij met de N35 zullen omgaan. Velen hebben uitgestraald dat zij versnelling willen, zowel op de weg als op het spoor. Dat spreekt mij natuurlijk erg aan. Laten wij die spirit er in houden als wij straks over Elverding II spreken. Laten wij dan niet weer hobbels creëren, maar laten wij doorgaan met het verder stroomlijnen van de wetgeving en daar niet bescheiden in zijn.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Ik heb de minister nog een precieze vraag gesteld over Utrecht.

De heer **Roemer** (SP): Ik heb de heer Vendrik daarin gesteund.

Minister **Eurlings**: Het enige wat ik kan doen, is herhalen dat wij op zeer korte termijn, mogelijk binnen enkele dagen, met een brief komen waarin de minister van VROM en ik zullen reageren op dit voorstel.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Dat heb ik gehoord en ik heb daaraan de vraag gekoppeld of de minister zich realiseert dat het voorstel De Kracht van Utrecht een veel verdergaande variant bepleit, gebruikmakend van openbaar vervoer, kilometerbeprijzing, een zeer sterke inzet van de fiets, P&R-plaatsen, enzovoort. Het is een heel pakket dat veel verder gaat dan OV Plus plus plus. De minister leek in zijn antwoord in eerste termijn te suggereren dat dit eigenlijk al is uitgezocht, omdat dit twee varianten zijn die min of meer op elkaar lijken. Ik heb gevraagd of de minister zich realiseert dat er een verschil tussen beide is en dat deze variant een zelfstandig analyse waard is.

Minister **Eurlings**: Als ik die laatste vraag zou beantwoorden, zou ik vooruit lopen op de brief die binnenkort aan de Kamer wordt gezonden. Wat het eerste deel van de vraag betreft, merk ik op dat ik mij realiseer dat er verschillen zijn, zeker, maar ook dat er ook overeenkomsten zijn voor de ov-kant van het verhaal. Ik heb niet over OV Plus plus plus gezegd dat de analyse van het verleden noodzakelijkerwijs de analyse van vandaag is. Wij kijken overall opnieuw naar. Uiteindelijk moet het goed kunnen worden ingepast en op draagvlak kunnen rekenen, maar ook probleemoplossend zijn. Wij hebben niets aan dure plannen die het probleem van de bereikbaarheid niet oplossen. Dit is een belangrijk uitgangspunt. Ik weet nu dat de heer Vendrik iets meer voor een kilometerprijs met een «bite» is dan Paul Nouwen en zijn platform. Daar komen wij later vast nog nader over te spreken.

De **voorzitter**: Ik dank de leden en de bewindspersonen voor hun inzet en voor het feit dat wij erin zijn geslaagd om dit overleg waarvoor aanvankelijk zes uur was uitgetrokken, in vier en een half uur af te ronden. Er zijn 13 toezeggingen gedaan. Die zal ik niet herhalen; ze zullen in het verslag worden opgenomen. Gelet op het feit dat een aantal woordvoerders heeft aangekondigd dat zij een motie willen indienen, zal ik tijdens de regeling van werkzaamheden morgen een VAO aanvragen.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Voor de zekerheid wijs ik erop dat ik heb gevraagd of de brief over de N35 voor aanstaande dinsdag aan de Kamer kan worden toegezonden.

De **voorzitter**: Dit staat zo in de toezeggingenregistratie.

Toezeggingen

- De minister van VROM zal de Kamer na het zomerreces informeren over de uitvoering van de motie Wiegman-van Meppelen Scheppink (31 089, nr. 40) over de verdichtingopgave voor de Randstad.
- De minister van VROM zal de Kamer na het zomerreces informeren over de voortgang op het terrein van de sleutelprojecten.
- De Kamer zal rond het zomerreces worden geïnformeerd over de tweede tranche quick wins programma Binnenhavens.
- De staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat zal de Kamer binnen een maand informeren over de afspraken over de Grevelingen.
- De staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat zal de Kamer binnen een maand informeren over de voortgang op het terrein van de zandsuppleties.
- De minister van Verkeer en Waterstaat zal de Kamer schriftelijk informeren over de boog Weesp-Holendrecht in relatie tot OV SAAL.
- De Kamer zal binnen enkele weken de mkba spoorlijn Breda-Utrecht ontvangen zoals uitgevoerd door het KiM, alsmede een procedurevoorstel voor het vervolg.
- De Kamer zal spoedig worden geïnformeerd over het advies van de COD en de mkba over de IJzeren Rijn.
- Over onder andere de IJmeerbrug wordt de Kamer in het najaar van 2009 geïnformeerd in het kader van de RAAM-brief.
- De Kamer ontvangt in het najaar van 2009 het plan van aanpak voor de Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse (NMCA).
- De minister zal de Kamer spoedig berichten over zijn reactie aan de minister-president van Nedersachsen over de N233.
- De Kamer zal op korte termijn een brief ontvangen over de planstudie Ring Utrecht en het plan van de Natuur- en Milieufederatie en de Vrienden van Amelisweerd «De Kracht van Utrecht» ontvangen. (Hieraan is reeds voldaan met brief van 25 juni 2009)
- De Kamer wordt rond het zomerreces geïnformeerd over het proces voor de A12 Ede-Grijsoord.
- De minister zal schriftelijk terugkomen op de mogelijkheden voor provinciale regie via de WRO-procedure.
- De Kamer zal vóór dinsdag 30 juni 2009 een brief ontvangen over de N35 en de combinatie daarvan met het openbaar vervoer.
- De minister van VROM zal in december een samenvatting naar de Kamer sturen met de integrale gebiedsopgaven, daaruit volgende projecten en afspraken die daarover met de regio's zijn gemaakt.