

Vergaderjaar 2009–2010

32 123 A

Vaststelling van de begrotingsstaat van het Infrastructuurfonds voor het jaar 2010

Nr. 134

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 5 juli 2010

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat¹, de voorzitter van de vaste commissie voor Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer², de vaste commissie voor Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit³ en de algemene commissie voor Wonen, Wijken en Integratie⁴ hebben op 22 juni 2010 overleg gevoerd met minister Eurlings van Verkeer en Waterstaat en minister Huizinga-Heringa van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer over:

- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 16 juni 2010 inzake de Uitkomsten Bestuurlijke Overleggen MIRT mei 2010 (32 123-A, nr. 113);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 8 december 2009 inzake de reactie op advies Raad van Verkeer en Waterstaat «Witte zwanen, zwarte zwanen», strategieën om de mogelijke gevolgen van klimaatverandering voor droge en natte infrastructuur het hoofd te bieden (32 123-A, nr. 81);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 26 november 2009 inzake Informatieverstrekking Verkeersshinder door wegwerkzaamheden in 2010 (29 385, nr. 58);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 2 maart 2010 inzake de reactie op een brief van de heer V. van Movares BV inzake het concept «De Duurzame Weg» (DDW) (2010Z03900);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 21 juni 2010 inzake Reactie op visies rondetafelgesprek «De Duurzame Weg» (30 196, nr. 108);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 23 februari 2010 inzake milieu-eisen aanbesteding openbaar vervoer in Amsterdam in relatie tot toelatingscriteria milieuzones (30 175, nr. 96);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 25 maart 2010 inzake aanpak wegtunnels (32 123-A, nr. 101);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 16 april 2010 inzake Commissieverzoek aanpak wegtunnels (32 123-A, nr. 103);**

- de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 17 juni 2010 inzake uitstel beantwoording vraag commissie inzake Actieplan Tunnelveiligheid en vertraging aanleg landtunnel in de A2 Utrecht-Amsterdam (32 123-A, nr. 114);
- de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 28 april 2010 inzake Voorkeursbeslissing N35 Zwolle Wijkmen (32 123-A, nr. 106);
- de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 27 april 2010 inzake realisatie van de A74 (32 123-A, nr. 105);
- de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 21 april 2010 inzake Stand van zaken uitvoering motie Cramer/Mastwijk over bezuinigen op advertentiebudgetten (29 385, nr. 59);
- de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 10 mei 2010 inzake het Herstelplan Spoor-Capaciteitsknelpunten (32 123-A, nr. 111);
- de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 10 mei 2010 inzake verbetering informatievoorziening treinreizigers (29 984, nr. 225);
- de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 25 mei 2010 inzake antwoord op de vraag van het lid Koopmans over de kosten van natuurcompensatie, gesteld tijdens het nota-overleg MIRT op 14 december 2009 (32 123-A, nr. 107);
- de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 25 mei 2010 inzake de voortgangsrapportage Minder Hinder Hoofdwegenet eerste kwartaal 2010 (32 123-A, nr. 108);
- de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 25 mei 2010 inzake aanpassing Ramspolbrug ten behoeve van jachtwerven (32 123-A, nr. 109);
- de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 18 mei 2010 inzake de voortgangsrapportage adviescommissie Versnelling en Verbetering Besluitvorming Infrastructuur (VVBI) (29 385, nr. 60);
- de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 11 juni 2010 inzake uitstel beantwoording vragen over het artikel «Bom onder dubbel spoor» (32 123-A, nr. 112);
- de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 7 juni 2010 inzake de voorkeursbeslissing van het kabinet over het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) (32 404, nr. 1);
- de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 31 mei 2010 inzake realisatie Kierbesluit Haringvlietsluizen (27 625, nr. 164);
- de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 27 mei 2010 inzake onderbouwing subsidiebijdrage Basisstation (31 801, nr. 15);
- de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 11 mei 2010 inzake voortgang spoorgoederencorridors (31 305, nr. 178);
- de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 21 juni 2010 inzake trillingen langs het spoor (2010Z09596);
- de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 22 juni 2010 inzake de voortgangsrapportage Tracéwet en Spoedwet wegverbreding (29 385, nr. 61).

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

De fungerend voorzitter van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat,
Ten Broeke

De fungerend voorzitter van de vaste commissie voor Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer,
Koopmans

De fungerend voorzitter van de vaste commissie voor Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit,
Atsma

De fungerend voorzitter van de algemene commissie voor Wonen, Wijken en Integratie,
Weekers

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

Voorzitter: Neppérus
Griffier: Sneep

Aanwezig zijn tien leden der Kamer, te weten: Neppérus, Wiegman-van Meppelen Scheppink, De Rouwe, Dijkgraaf, Dijksma, Koolmees, Agema, Sharpe, Jansen, Van Gent,

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

De **voorzitter**: Goedenavond allemaal. De bedoeling was om met dit overleg over het MIRT om 18.00 uur te beginnen, maar toen waren wij als Kamer nog druk bezig om een nieuwe voorzitter te kiezen. Wij feliciteren mevrouw Verbeet met haar overwinning. Daardoor hebben vooral de mensen op de publieke tribune geduld moeten uitoefenen, zoals ook de minister van Verkeer en Waterstaat en de minister van VROM en hun medewerkers.

Wij kunnen tot iets na tien uren uitlopen. Wij proberen het deel van minister Huizinga-Heringa dan te hebben afgerond, aangezien zij nog een andere afspraak had. Ik wil een limiet voorstellen van 22.15 uur, uiterlijk 22.30 uur. Iedereen heeft een spreektijd van zes minuten en twee interrupties in eerste termijn.

Mevrouw **Wiegman-van Meppelen Scheppink** (ChristenUnie): Voorzitter. Er zijn weer veel nieuwe initiatieven naar voren gekomen in de overleggen met de regio's over het MIRT. Dat elan is mooi, maar de financiële ruimte is beperkt en scherpe prioriteitstelling is nodig. Het is prima als er meer projecten onderzocht worden, maar dan kan ook de conclusie zijn dat een project er niet komt. Een goede afweging tussen de verschillende projecten is voor de Kamer nog steeds vrijwel onmogelijk omdat het totaalplaatje vaak ontbreekt. De regio's worstelen ondertussen met toezeggingen met in hun ogen onvoldoende budget en geven hun informatie tegelijkertijd onvoldoende structuur in de MIRT-brief in hun lobby in de richting van de Kamer. Een diffuse situatie.

De financiering van binnenstedelijk bouwen is complex. Waarom doet de minister geen onderzoek naar fiscale instrumenten voor het stimuleren van binnenstedelijke verdichting?

Ik ga de regio's langs, allereerst de regio West. Het is mooi dat er een oplossing in zicht is voor de HOV-knoop Amstelveen. Kan de minister de Kamer informeren over wat die oplossing is? De minister en de regio hebben nog geen geld gevonden voor tekorten bij de RijnlandRoute. De minister wil draagvlak voor een uitgekilde variant bij Leiden en Voorschoten, maar is die wel realistisch als dezelfde gemeenten ook extra moeten bijdragen om deze variant haalbaar te maken? Er is ook een sobere variant D, waarbij er geen tekort is en zelfs een betere inpassing bij knooppunt Maaldrift. De provincie hikt er echter tegenaan dat de kosten van een latere verbreding van de A44 op haar bordje terecht kunnen komen. Is de minister bereid deze angel uit het debat te halen?

Er starten meerdere MIRT-onderzoeken met als vraag wanneer er ergens een knelpunt op een rijksweg ontstaat, maar dit gebeurt niet voor het spoor. Het budget van 4,5 mld. is niet genoeg en er zijn meer corridors waar frequentieverhoging wenselijk is. De ChristenUnie vraagt hier onderzoeken naar te starten. De Kamer heeft gevraagd om voor de Goudse lijn oplossingsrichtingen uit te werken. De minister schrappt die echter uit de MIRT-verkenning Haaglanden en wil deze oppakken in de uitwerking van het Zuidvleugelnet. En daardoor belandt het probleem ineens op het bordje van de provincie, terwijl de minister van de Kamer een opdracht heeft gekregen. De ChristenUnie is voor snelle besluit-

vorming, maar heeft moeite met de grote haast die de minister soms heeft, waardoor lokale overheden pas op het laatste moment informatie krijgen. De brief van de gemeente Deventer over de slechte afstemming van de plannen voor de spoorboog maakt mij ongerust over de vraag of ProRail wel bereid is om te werken volgens Elverding.

Ik krijg ook graag een reactie op de kritiek dat er nog onvoldoende is geïnvesteerd in democratisch draagvlak in de regio voor de nieuwe westelijke oeververbinding bij Rotterdam. Het kan niet zo zijn dat de minister al over twee weken een besluit neemt, terwijl de regio nog niet alle stukken heeft ontvangen. De ChristenUnie mist hier de werkwijze van Elverding en het MIRT-spelregelkader.

Over haast gesproken: de minister stuurde eind maart een brief over de aanpak van de wegtunnels. Nog later werd bekend dat er grote problemen zijn met de A2-landtunnel. Wanneer is de minister hierover geïnformeerd? En waarom start de minister nu pas een quickscan? Welke impact heeft deze situatie op de tientallen miljoenen euro's die we aan versnellingsgeld voor de A2 hebben uitgegeven? Is dit nu weggegooid geld en moeten we daar nog tijdelijke maatregelen en planschade van de gemeente Utrecht bij optellen? Elke dag dat deze «tunnelsoap» voortduurt, wordt het duurder voor de minister. Daarom is mijn vraag: wanneer komt er een besluit?

De minister wil schermen bij Ridderkerk, om te voldoen aan de NO_x-norm, niet sneller plaatsen, omdat hij geen precedent wil. Het gaat hier echter niet om de vraag of er wel of geen scherm komt, maar om de vraag wanneer. Er worden in 2011 al schermen geplaatst in verband met fijnstof. Is het daarom niet veel efficiënter om gelijk alle benodigde schermen te plaatsen?

Kan de minister ook uitleggen waarom in het Ontwerp Trajectbesluit de A12 Woerden–Oudenrijn en de A27 Lunetten–Rijnsweerd de effecten op de ehs niet worden onderzocht? Ik heb begrepen dat er bij Amelisweerd wel degelijk een effect is en er twee hectare ehs-broedgebied zou moeten worden gecompenseerd in verband met het toegenomen geluid.

Dan de regio Noord. Wil de minister de vier treinen tussen Zwolle en Leeuwarden in een nieuwe hoofd railconcessie opnemen en er bij NS op aandringen om in ieder geval de derde trein te introduceren bij de start van de Hanzelijn eind 2012? Is de minister bereid de benodigde aanpassing of vernieuwing van de brug over het Van Harinxmakanaal snel te realiseren? Rond Leeuwarden kan met het plaatsen van drie wissels het regionale spoor flink worden verbeterd. Nu schijnt er geen geld te zijn voor de derde wissel, maar dit kost hooguit 1 mln. en dat zou toch bij ProRail te vinden moeten zijn? Wat is de stand van zaken rond de drie jaar geleden afgesproken afkoop van de Fries-Groningse kanalen? Ik krijg signalen dat die nog niet goed is geregeld, omdat het Rijk er geen geld voor heeft. Is de minister het met de ChristenUnie eens dat er op korte termijn een oplossing moet worden gevonden voor de problematiek van het achterstallige onderhoud?

Ik kom bij de regio Oost. De minister gaat nieuwe trillingsmetingen doen langs de IJssellijn. De vraag is echter wat de komst van veel extra goederentreinen voor de trillingen betekent. Is dit wel voldoende meegenomen in de plannen van de minister? En hoe staat het met het plan om de aansluiting A1–A30 door middel van kortetermijnmaatregelen te verbeteren? Als Zwollenaar spreekt het mij aan dat er nu een voorkeursbesluit ligt voor de N35 Zwolle–Wijthmen en dat er een verkenning start voor Nijverdal–Wierden. Ik zie echter niets terug van de motie-Cramer waarin de regering wordt gevraagd om bij dit vervolgtraject ook spoorverdubbeling en elektrificatie te onderzoeken.

Ten slotte de regio Zuid. Met de spoorlijn Utrecht–Breda stelt de minister mij echt teleur. Hij blijft zeggen dat het niet onmogelijk is om de spoorlijn in de toekomst aan te leggen en laat het aan de regio om te onderzoeken wat er nog extra zou kunnen. De ChristenUnie vindt dat de minister zelf

onderzoek moet doen naar de mogelijke synergievoordelen door nu al zo veel mogelijk rekening te houden met de spoorlijn en specifiek de mogelijkheden bij de brug bij Gorinchem breed te onderzoeken. Mijn allerlaatste vraag gaat over nieuwe stations. In een vorig debat was de minister enthousiast over station Lisse. Is hij dat nog steeds?

De heer **De Rouwe** (CDA): Voorzitter. Ik begin met een compliment aan de minister voor wat er de afgelopen jaren is gedaan op het gebied van infra. Er zijn hier vaak debatten geweest over spoor, wegen of andere manieren, maar op al die fronten is er behoorlijk voortgang gemaakt. Met de crisis kregen wij een probleem rond investeringen en doorgang, dat nog steeds voortduurt. Met de Crisis- en herstelwet is er nu eindelijk een mogelijkheid om de aanleg van infra te bespoedigen. Het zou de CDA-fractie een lief ding waard zijn, als wij de crisis niet alleen gebruiken om er financieel sterker uit te komen, maar ook om verder door te pakken in de bestuurlijke crisis waar wij keihard tegen aanliepen met de Crisis- en herstelwet. Daarom zal ons pleidooi zijn om de mogelijkheden van het MIRT verder uit te breiden, ook na 2020, en te kijken of wij de Crisis- en herstelwet niet alleen tot 2014 kunnen gebruiken, maar ook voor de periode daarna. Ik vraag de minister graag om een reactie.

Dan kom ik bij het programma Hoogfrequent spoor. Ik zal er niet te veel woorden aan wijden, want de verschillende collega's hebben al gevraagd om een hoorzitting voor een bredere benadering. Dat lijkt mij heel goed. Maar er komen nu al heel veel berichten over de leefbaarheidsproblemen bij dorpen en kernen. Wij krijgen nu al heel veel verontruste reacties van regiobestuurders en van bewoners. Ik vraag graag nu al de aandacht van de minister hiervoor.

Afgelopen jaar hebben wij een motie ingediend om beter te kijken naar de regio's die te maken hebben met krimp en groei, vooral in verband met overloop. De minister heeft in zijn reactie aangegeven dat die problemen eigenlijk niet zo zichtbaar waren. Ik heb daar toch wat moeite mee. Als wijzelf een aantal projecten bekijken – ik noem de A12/A15, de Nieuwe Waterweg en de Algerabrug bij Krimpen aan den IJssel – dan zie je gebieden waar je aan de ene kant te maken hebt met krimp en aan de andere kant te maken kunt hebben met enorme groei. Wat ons betreft, zou toch beter moeten worden bekeken of je daar slimmer mee kunt omgaan. De Kamer heeft haar eigen planbureaus die dingen kunnen onderzoeken, maar ik vraag de minister toch om de motie-Koopmans c.s. in dit kader te bekijken en te bezien wat hij meer kan doen om het serieuzer op te pakken.

Ik kom bij een aantal knelpunten die voor de toekomst aandacht vragen, waaronder de A74. Het is heel goed dat er nu van Duitse zijde geld beschikbaar is, maar gaan wij het redden om de A74 op tijd open te hebben voor de Floriade?

Dan kom ik bij de A2-landtunnel bij Utrecht. Hier wordt toch hopelijk niet een nieuwe soap geschreven die de A73 kan doen vergeten? Klopt het dat het project nu al een halfjaar stilligt? Wat kunnen wij doen om te voorkomen dat hier opnieuw een grote bottleneck ontstaat? Wanneer komt er bijvoorbeeld een aanpassing van de tunnelwet? Of kunnen wij die beter helemaal opnieuw schrijven?

Wij hebben eerder al gesproken over de BLD-bijdrage die Rijkswaterstaat vaak de regio in rekening brengt en die een fors deel van een begroting kan opslokken. Is de minister het met ons eens dat provincies, als zij zeggen dat het goedkoper kan zonder Rijkswaterstaat, de kans en de ruimte moeten krijgen om het beter, sneller en wellicht goedkoper te doen?

In de brieven wordt aangekondigd dat er extra sleutelgebieden komen. Hebben wij nu niet al heel veel moeite om de sleutelgebieden echt goed van de grond te krijgen? Wij hebben nu al een lijst en daar zien wij veel vertraging. Komt er een tweede lijst? Wat gebeurt er dan met die eerste

lijst? Wordt dat een B-lijst? Is het niet beter om veel meer in te zetten op de sleutelgebieden die wij nu hebben en waar veel moeite mee is? Ook op de agenda staat de evaluatie van het MIRT. De tijd is eigenlijk te kort om dat nu goed te evalueren, maar mijn fractie zou wel een punt willen noemen. Wij hebben de integraliteit allen onderstreept, maar die is nu alleen gericht op Nederland. De CDA-fractie zou ook willen kijken naar een MIRT-E, een MIRT-Europa, waarbij wij met de omliggende landen kijken welke infrastructurele projecten beter op de kaart kunnen worden gezet en ook beter geïntegreerd uitgevoerd kunnen worden. Het is nu toch hapsnapbeleid en er zijn te veel projecten, ook bij onze bureaus, die belangrijk zijn voor Nederland als handelsland. Graag krijgen wij een reactie van de minister.

Complimenten horen er ook bij. Ik noem de N35, de N50 en de Ramspolbrug in relatie tot de scheepsbouw. Daar is nu een oplossing gevonden. Kan de minister toezeggen dat hij bij de N35 tussen Zwolle en Wijthmen de schop snel de grond in laat gaan? En kan hij bevestigen dat er bij de combitunnel in Nijverdal twee ongelijkvloerse kruisingen komen, vooruitlopend op de verbreding van de N35?

Ik heb een opmerking over de voortgang van de RijnlandRoute. De minister is bij motie duidelijk gevraagd om met een voorstel te komen om deze route in een keer aan te leggen met de regio. Mijn fractie wil er opnieuw aandacht voor vragen. Wij zien dat het nog niet rond is. De vraag is hoe wij dit gaan oplossen. Heeft de minister bijvoorbeeld een extra motie nodig om zijn collega-minister van Financiën over de streep te trekken? Of kan hij hier toezeggen dat hij dit conform de motie dit jaar nog goed bij ons terugbrengt?

Ik heb een opmerking over de verzilting van het Krammer–Volkerak–Zoommeer. Ik verwijs naar de motie-Koppejan uit december 2008, waarin verzocht is om in 2010 te starten met de uitvoering hiervan. Nu blijkt dat de uitvoering van het Kierbesluit, waardoor de zoetwatervoorziening onder druk komt te staan, lastiger is dan verwacht. Laten wij echter duidelijk zijn: drinkwater is van groot belang. Daarom zul je, naast het voeren van een «zoete discussie» en een «zoute discussie», er altijd eerst voor moeten zorgen dat de zoetwatervoorziening gegarandeerd is. Kan de minister aangeven hoe hij hierin staat? Kan hij garanderen dat de inwoners in het betreffende gebied erop kunnen rekenen dat de zoetwatervoorziening is geregeld?

Ter afronding twee punten. Het eerste punt is al door mevrouw Wiegman-van Meppelen Scheppink genoemd: de noordelijke vaarwegen. Tot op heden is daar nog steeds geen goede deal over met het Rijk; althans, de deal is er wel, maar hij wordt niet uitgevoerd. Ik heb hier een stapel brieven uit de regio, waarin wordt gevraagd om de 34 mln. die nu al beschikbaar is, daadwerkelijk beschikbaar te stellen om daarmee het onderhoud, dat hard nodig is, te bewerkstelligen. Het tweede punt betreft de opmerkingen over het spoor in het noorden. Mevrouw Wiegman heeft daarover ook al gesproken. Ik kan mij daar slechts bij aansluiten.

Mevrouw **Wiegman-van Meppelen Scheppink** (ChristenUnie): Ik vind het terecht dat de heer De Rouwe aandacht vraagt voor de RijnlandRoute. Hij vraagt of er een volgende motie moet worden ingediend. Stel je voor dat het CDA een motie indient. Wat zou daar dan in moeten staan? Bestaat de bereidheid om extra geld beschikbaar te stellen? Zo ja, wat betekent dat dan? Ook wij bevinden ons in een financieel krappe situatie; dan komt het aan op het maken van keuzen. Ik ben erg benieuwd hoe de keuze bij het CDA dan uitvalt.

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik begrijp de vraag. Ik denk echter dat het belangrijk is om het probleem nu bij de minister neer te leggen, omdat wij die motie juist hebben ingediend. Wij hebben juist gevraagd om met de

regio, met het bedrijfsleven hiernaar te kijken en tot een oplossing te komen. Het gaat mij te ver dat deze Kamerleden het probleem moeten oplossen dat wij breed hebben aangedragen bij de minister, want de ingediende motie had een brede steun. Ik pas ervoor om nu oplossingen aan te reiken. Daar hebben wij juist een minister voor met veel ambtenaren. Ik ga ervan uit dat de motie glashelder is. Als er een VAO komt, moet mevrouw Wiegman mij nog maar eens bevragen, maar ik hoop dat een VAO op dit punt niet nodig is. Ik heb ook gevraagd of de minister van Financiën soms over de streep moet worden getrokken. Laten wij het afwachten. Ik ga ervan uit dat de minister de ingediende motie ter harte neemt en daaraan uitvoering zal geven.

Mevrouw **Wiegman-van Meppelen Scheppink** (ChristenUnie): De vraag wordt terecht bij de minister neergelegd, maar ik vind het goed dat Kamerleden zich hier ook van bewust zijn. Wij hebben heel veel informatie gekregen, waaronder de berekeningen van de verschillende varianten. Wij kunnen hier wel de intentie blijven uiten om het beste en het mooiste te realiseren zonder dat geld een probleem is, maar geld is wel een probleem. Het komt dus ook aan op keuzen en duidelijkheid van de Kamer.

De heer **De Rouwe** (CDA): De Kamer heeft duidelijkheid geboden door het indienen van de genoemde motie. De bal ligt nu bij de minister en de regio; zij zullen er nu uit moeten komen. Ik wil die druk hier heel graag opvoeren; ik denk ook dat het nodig is. Het gaat mij echter nu te ver om hier als halve minister een oplossing te bedenken. Daar hebben wij juist de minister voor. Laten wij elkaar erop blijven aanspreken. Vooralsnog spreek ik echter de minister aan, die daarvoor wordt betaald.

De **voorzitter**: Het onderwerp maakt wat los!

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Ik begrijp heel goed dat de heer De Rouwe dit onderwerp op de agenda wil zetten. Dat wil ik ook graag. Wij weten echter dat er tussen de minister en de regio nog een heel groot gat van volgens mij maar liefst 200 mln. gaapt. Het is net iets te gemakkelijk om te zeggen dat de minister het maar op moet lossen. Daar kom je niet mee weg. Ik vind dat de heer De Rouwe dan toch wel kleur moet bekennen. Waar wil hij naartoe? Welke variant vindt hij acceptabel? Dan weet de minister immers beter hoeveel geld hij ongeveer moet zoeken.

De heer **De Rouwe** (CDA): Nu gaat het toch iets te gemakkelijk en te snel. De motie die over dit onderwerp is ingediend, is immers ook ondertekend door de partij van mevrouw Dijksma. Die handtekening staat er gewoon onder. De motie ligt er en daar staat ook de handtekening van haar partij onder. Dan is het toch niet raar dat de Kamer – ik vraag ook de steun van mevrouw Dijksma hierin – die druk vandaag herbevestigt? Wij hebben die motie toch niet voor niets ingediend? Moeten wij dan echt in het eerstvolgende debat al kijken hoe wij het zelf kunnen oplossen terwijl de Kamer heel recentelijk deze «verse» uitspraak heeft gedaan, mede dankzij de handtekening van de Partij van de Arbeid? Ik leg nu een vraag bij mevrouw Dijksma neer: staat de handtekening van de Partij van de Arbeid nog steeds?

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): In mijn eigen termijn zal ik uiteraard heel helder maken waar wij staan. Natuurlijk hebben wij die motie gesteund. Ik vind echter ook dat je in een debat met de minister een richting voor de oplossing moet aanwijzen. Als Kamerlid moet je ook verantwoordelijkheid nemen. Als de benodigde honderden miljoenen er niet zijn, moeten wij met elkaar aangeven welke tussenstap wel of niet acceptabel is. Een maaiveldvariant die totaal is uitgekleeft – laat ik het maar even heel

klip-en-klaar zeggen – is wat ons betreft niet acceptabel. Dan weet de minister al weer iets meer en dan weet hij wat hij allemaal moet afvinken. Zo'n type discussie moeten wij toch even met elkaar hebben.

De heer **De Rouwe** (CDA): Zeker moeten wij die discussie voeren, maar ik leg nu heel duidelijk de bal bij de minister neer. Ik ga niet nu al kijken hoe het met de uitvoering moet. Ik vind dat nu ook niet onze taak. De Kamer heeft een heel duidelijke uitspraak gedaan. Misschien is het wat koppig om te zeggen dat ik daar nu niet op wil vooruitlopen, maar de uitspraak van de Kamer is glashelder en heel vers. De bal ligt nu bij de minister om te kijken wat hij kan doen. Laten wij die druk gewoon maar opvoeren.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ik zie ervan af om hier nu op in te gaan. De heer De Rouwe gaat nu toch geen antwoord geven. Ik ga de minister daar wel eens even over ondervragen.

De **voorzitter**: Dat is iets nieuws: mevrouw Van Gent die van het woord afziet! Dat komt vast in de Handelingen terecht. Ik geef nu het woord aan de heer Dijkgraaf, voor zijn debuut in een commissie van deze Tweede Kamer.

De heer **Dijkgraaf** (SGP): Mevrouw de voorzitter. Dat is het mooie van een dag als vandaag: je doet zo ongeveer alles voor het eerst. Er is veel om te vieren. Ik zeg dank voor het feit dat dit onderwerp vandaag op de agenda mocht staan. Ik denk dat het een goed en belangrijk onderwerp is. Ik vind het dan ook plezierig om hierover het eerste debat met deze ministers te voeren.

Deze ministers ken ik als ministers die veel enthousiasme en daadkracht tonen en die schoppen in de grond steken. Ik zou hen willen oproepen om daar in deze dossiers vooral mee door te gaan, want ik denk dat dit hard nodig is gelet op de knelpunten die er op dit terrein zijn. Ik wil de ministers oproepen om die daadkracht te blijven tonen, ook nu het einde van het kabinet toch wel nadert. Ga tot het laatst door met het vinden van oplossingen, ook op dit terrein.

Mijn speech begon inderdaad met de RijnlandRoute. Daarbij wil ik het belang onderstrepen dat net werd genoemd: een onmisbare oost-west-verbinding. Wij kennen dit belangrijke project allemaal. De regio heeft extra geld gevonden, het Rijk helaas niet. Er is een motie aangenomen. Een oplossing kan ik de andere partijen wel bieden: lees ons verkiezingsprogramma en u zult zien dat voor de financiering van dit project juist 200 mln. extra is uitgetrokken. Niettemin wil ik de heer De Rouwe van het CDA zeker steunen. Gelet op de aangenomen motie, heeft de minister de taak om het geld te vinden met de middelen die hem ter beschikking staan. Ik zou het graag van twee kanten willen zien. Aan de ene kant is het misschien een onderwerp dat in een regeerakkoord thuishoort, maar daarin zie ik liever niet al te veel details. Het gaat echter om iets belangrijks. Aan de andere kant zie ik graag een minister die, zolang het duurt, daar alles voor inzet.

De variant die er nu ligt, vinden wij eigenlijk het slechtste scenario. Uiteindelijk moet er een integrale uitvoering komen. Nu wordt gekozen voor een gefaseerde invoering, maar eigenlijk hebben wij de wens voor een integrale uitvoering uitgesproken. Met dit compromis heeft de weggebruiker veel meer en veel langer overlast. Uiteindelijk kost het ook nog eens meer. Het is dus kortetermijndenken in plaats van langetermijndenken. Als je je een beetje rijk rekent, blijkt dat het tekort geen 200 mln. is maar 83 mln. Ik weet dat het mogelijk is dat er dan nog allerlei dingen bij komen, maar slim aanbesteden zou kunnen helpen. Ik wil de minister vragen of hij geen mogelijkheden ziet om op z'n minst die 83 mln. te vinden en beschikbaar te stellen. Verwacht de minister niet te veel van slim aanbesteden? Als hoogleraar economie heb ik vaak projecten met

aan besteden geëvalueerd. Mijn ervaring is dat deze lang niet altijd tot lagere kosten leiden. Nee, heel vaak blijkt aan het eind dat het tot hogere kosten heeft geleid. Dat is deze Kamer maar al te goed bekend. Laten wij ervoor oppassen dat wij niet opnieuw achterstanden op het gebied van de vaarwegen laten ontstaan. Er is een enorme discussie over beschikbaar gesteld geld dat ineens niet meer beschikbaar is voor problemen zoals achterstallig onderhoud. Ik noem de ligplaatsen bij de haven Lobith, het Van Haringsmakanaal en het Winschoterdiep. Het lijkt erop dat het Rijk zijn financiële toezeggingen niet nakomt. Ik wil met klem vragen waar dit op vastloopt. Hoe komen wij uit deze impasse? Wij mogen dit dossier door de financiële crisis – ik erken de problemen – toch niet voort laten sudderen? Hoewel het enigszins losstaat van dit AO, wil ik aandacht vragen voor de crisis in de binnenvaart. Er is een binnenvaartambassadeur aangesteld die daar iets aan zou moeten doen. Wij horen daar bar weinig van. We kennen de problemen rondom de NMa wat betreft de goedkeuring die mogelijk gegeven moet worden en de mededingingsregelgeving die onvoldoende is. Wat is er nodig om op dit dossier echt voortgang te boeken? De sector zit in een grote crisis en heeft het zwaar. Graag zien wij dat er op dit dossier voortgang wordt geboekt. Mijn volgende punt is het Haringvliet. Voor de derde keer is openstelling van het Haringvliet uitgesteld. Wat ons betreft komt van uitstel afstel. Een heroverweging van het genomen besluit zou mijn fractie zonder meer toejuichen. Wordt een dergelijke optie ook voorgelegd aan de Deltacommissaris? Er worden immers allerlei dingen voorgelegd. Ook dit zou aan hem voorgelegd moeten worden om te bekijken of dit een veel betere optie is. Ik denk namelijk aan de gevolgen voor de zoetwatervoorziening ter plaatse, terwijl dit een van de leidende thema's is van de opzet van de Deltawerken. Een zeer groot gebied steunt sterk op een zoet Haringvliet, in het bijzonder in verband met de inname van zoet water voor land- en tuinbouwdoeleinden. Daar komt nog de drinkwatervoorziening bij. Om die te verplaatsen moeten bijkomende grote kosten opgebracht worden. Ook de verzilting leidt mogelijk tot allerlei kosten. Gezien het budgettaire probleem op tal van dossiers is het wellicht een heel simpele oplossing om het Haringvliet dicht te laten. Gebruik het uitgespaarde geld bijvoorbeeld voor dijkversterking of voor de zojuist genoemde RijnlandRoute. Mijn laatste onderwerp is de Betuweroute. Het is een geweldig succes. Het gebruik van het spoor groeit, maar wel dankzij enorme kortingen die worden gegeven en waarvoor het Rijk moet betalen. Wat kost dit de schatkist en zijn wij nu terechtgekomen in het tegengestelde van wat de motie-Van den Berg destijds aangaf? Hoewel de heer Van den Berg überhaupt tegen aanleg van de Betuweroute was, vond hij dat de Betuweroute in ieder geval niet moest leiden tot oneigenlijke concurrentie met de binnenvaart, wat een veel beter en milieuvriendelijker alternatief is.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Voorzitter. Het zal niemand zijn ontgaan dat wij op dit moment te maken hebben met een serieuze economische crisis. Dat betekent dat uiteindelijk bijna alle politieke partijen op zoek zijn naar 30 mld. in de toekomst. De laatste weken lijkt het wel alsof dat in ieder geval aan de minister van Verkeer en Waterstaat voorbij is gegaan. Op 28 mei is 800 mln. weggeven voor de Driehoek Hilversum–Amersfoort–Utrecht. Op 1 juni is 4,6 mln. naar een nieuw station in Maastricht gegaan. Op dat moment is ook bekendgemaakt dat de aansluiting A76 ter hoogte van Nuth op de Ring Parkstad 61 mln. kreeg, waarvan 11 mln. nieuw is. Op 4 juni is 100 mln. uitgetrokken voor de impuls bereikbaarheid Limburg en 100 mln. voor het verkeersmanagement op vaarwegen. Dit zijn zomaar wat voorbeelden. Ik heb daar ook niet per se een oordeel over. Het is echter wel interessant om dit rijtje zo achter elkaar te horen. Ik weet natuurlijk dat het niet zo is, maar je zou denken: het was wel een dure verkiezingscampagne. Het gaat echter om de vraag wie per saldo

zeggenschap heeft over de wijze waarop al die middelen besteed worden en over het moment waarop een toezegging uitgaat. En hoe zit het met onze democratische controle daarop? Die oefenen wij nu uit. Vandaar mijn opmerking, want de al genoemde demissionaire status van het kabinet leidt meestal juist tot terughoudendheid. Die terughoudendheid is om twee redenen van belang. Ten eerste loop je je politieke opvolger dan niet voor de voeten. Ten tweede – dat is in deze tijdgeest misschien nog veel belangrijker – moeten, hoe we het ook wenden of keren, enkele indringende afwegingen worden gemaakt waarbij het departement van Verkeer en Waterstaat vermoedelijk niet onbesproken zal blijven. De vraag is waarom de ruimte om zulke conclusies te kunnen trekken door deze minister eigenlijk totaal tot nul beperkt wordt. Dat is een politieke vraag die ik hem graag stel.

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik was ook een beetje overdonderd. Het lijstje dat mevrouw Dijkma noemde had zij namelijk van mij mogen verwachten, met grote complimenten erbij voor deze minister en nog één aansporing – zolang hij hier zit – om hiermee vooral door te gaan. Het is prima en prachtig dat mevrouw Dijkma met dit lijstje komt. Ik snap dat ook wel. Zij sluit alleen heel raar af. Zij vraagt aan deze minister wat zijn ruimte is om dit te doen. Dat is toch de omgekeerde wereld? Het is toch deze Kamer die bepaalt wat deze minister wel en niet gaat doen? Mevrouw Dijkma, ik heb één vraag aan u. Niet aan u persoonlijk, maar aan de PvdA: waar was u de afgelopen tijd? Als u dit niet wilde of hier moeite mee had, had u dit toch bij elke begrotingsbehandeling kunnen agenderen? Dan had u toch deze minister kunnen terugroepen? Het tegenovergestelde is juist waar en daarvoor wil ik u een supercompliment geven, want de PvdA heeft stuk voor stuk, één voor één, met alle projecten ingestemd. Dan kunt u hier niet aan de minister vragen hoe het zit en waar hij de ruimte vandaan haalt.

Ik las dat de PvdA zich ergerde aan deze uitgaven en dat deze minister zijn boekje te buiten gaat. Mevrouw Dijkma, kunt u één project noemen waarmee deze minister zijn boekje te buiten is gegaan en ook maar één euro heeft uitgegeven waarvoor deze Kamer, waarin u nu zit, ook maar één keer niet het fiat heeft gegeven? Dan wil ik het namelijk nu weten.

Mevrouw **Dijkma** (PvdA): Ik geef daar graag antwoord op. Ik stel dit ter discussie omdat er vlak voor een wisseling van de wacht besluiten worden genomen, ook in de tijd, die soms bedragen met zich meebrengen die deels nieuw zijn. Dat is aan de orde in de Kamer. De minister heeft de gelegenheid om uit te leggen hoe het kan dat sommige van die bedragen nieuw zijn en waarom die besluiten op dat moment gevallen zijn. Dat vraag ik hem ook te doen. Daarvoor moet hij hier verantwoording afleggen. Daar heeft hij alle gelegenheid voor. Het is interessant om te zien dat je juist in deze tijd waarin je weet dat er wellicht een aantal zaken moeten worden heroverwogen, je voorzichtig moet zijn met wat je op dit moment allemaal regionaal neerzet. Dat moeten wij ons allemaal aantrekken.

De heer **De Rouwe** (CDA): Deze minister moet hier ter verantwoording worden geroepen, maar het kan toch niet zo zijn dat de PvdA zegt dat deze minister zijn boekje te buiten is gegaan, terwijl de PvdA zelf heeft ingestemd met elk project? Ik geef mijn complimenten omdat is besloten om het juist in deze tijden te gaan doen. Volgens mij hebben wij dat juist keihard nodig. Het is héél frappant dat de PvdA aangeeft dat de minister kennelijk iets buiten zijn boekje om heeft gedaan, terwijl mevrouw Dijkma geen namen en rugnummers noemt. Ik wil de vraag om draaien: gaat de PvdA zo ver dat alle schoppen die de afgelopen maanden in de grond gingen, er maar uit moeten worden gehaald en dat die projecten niet uitgevoerd moeten worden? Zij moet zelf ook kleur bekennen.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Misschien moet de heer De Rouwe eerst eens van de kast komen. Hij moet met mij het debat aangaan over het onderwerp waarover het werkelijk gaat. Het gaat erover dat een aantal projecten is toegezegd. Ik heb een paar voorbeelden genoemd. Daarbij wil ik niet de vraag stellen of de schop uit de grond moet. Wij kennen in dit land in die zin verantwoordelijkheid dat als er bestuurlijke toezeggingen zijn gedaan, je die niet zomaar kunt terugdraaien. Dat is precies de discussie die ik probeer te voeren. Du moment dat er bestuurlijke afspraken worden gemaakt met de regio's, zit je daar uiteindelijk ook aan vast. De vraag is of het verstandig is, in het licht van de financiële crisis waarin wij zitten, om in een dergelijk moordend tempo allerlei beloftes te doen. Ik vraag de minister om daarvoor verantwoording af te leggen. Dat is de normale gang van zaken in het debat.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Laat ik vooropstellen dat mevrouw Dijksma een punt heeft. Het ingewikkelde is echter dat ook de heer De Rouwe een punt heeft. De GroenLinks-fractie heeft voor de verkiezingen een spoeddebat aangevraagd en dat hebben wij gekregen. De minister zit al met de krant te zwaaien. Dat kan ik van deze afstand niet eens zien zonder bril. Maar, minister, ik dacht al dat dit het was. Onze fractie heeft in dat spoeddebat gevraagd om terughoudendheid te betrachten bij het nemen van besluiten voor nieuwe weginfrastructuur. De Kamer heeft toen helaas in meerderheid de minister de ruimte gegeven om door te denderen. Ik heb toen gezegd dat de minister kan doorasfalteren over zijn politieke graf heen. Mijn vraag aan de PvdA-fractie is waarom de vorige woordvoerder toen doodstil was en dit allemaal toegelaten heeft. Ik ben het helemaal eens met de woorden van mevrouw Dijksma. Zij had eerder eerder moeten ingrijpen. Mijn vraag is dus waarom de PvdA-fractie dat niet heeft gedaan.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Dit is een typisch geval van: ik ben op tijd en waarom zijn de anderen te laat. Wij moeten de huidige situatie bekijken. Die wordt er met de dag niet beter op. Het is van belang dat wij weten op welk moment er een nieuw persbericht van de Plesmanweg komt over de volgende daad van deze daadkrachtige minister. Ik betwist dan ook helemaal niet dat hij vol daadkracht is. De vraag is of dat in alle gevallen gepast is, zeker in het licht van deze tijd. Ik heb als nieuwbakken Kamerlid het recht om deze vraag te stellen. Als mij dat recht ontnomen wordt, wat zijn wij hier dan aan het doen? Dit is een debat. Ik schets daarin de heldere positie van mijn fractie. Ik wil heel graag een reactie van de minister daarop horen. Ik denk dat hij daartoe prima in staat is.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Voor de helderheid: ik ontnem niemand hier het recht om een vraag te stellen. Ik heb zelfs een compliment gegeven aan de vraagsteller. Ik heb daarbij wel aangegeven dat die vraag volgens mij te laat wordt gesteld. Bij het aanvragen van het spoeddebat was er ook al sprake van een ernstige situatie. Toen hebben wij gezegd dat een pas op de plaats gemaakt moest worden. De minister denderde immers maar door, zodat er na de verkiezingen geen eigen besluiten over bezuinigingen meer mogelijk zijn. Dat punt vormde toen onderdeel van het debat. Daarop wil ik graag een reactie van mevrouw Dijksma. De wereld ziet er nu immers in financiële zin echt niet heel veel anders uit dan vlak voor de verkiezingen. Ik wil daarop een reactie. Vragen staat vrij, ook voor mevrouw Dijksma.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Ik durf de constatering dat de wereld er financieel niet heel anders uit ziet dan vlak voor de verkiezingen niet voor mijn rekening te nemen.

Mevrouw **Wiegman-van Meppelen Scheppink** (ChristenUnie): Ik kan niet anders dan constateren dat mevrouw Dijkma gemaakte afspraken wil heroverwegen. Dat is iets anders dan dat de minister buiten zijn boekje gaat. Ik vraag mevrouw Dijkma wat zij verstaat onder bestuurlijke consistentie. Wat betekent haar vraag in het licht van allerlei gemaakte bestuurlijke afspraken? Is het niet verstandig om bij de minister aan te dringen op een helder MIRT-spelregelkader, zodat wij in een vroeg stadium heel goed de kosten en de baten kunnen afwegen? Dan kunnen wij vroeg keuzes maken in plaats van dat na een heel traject bekeken moet worden of bepaalde uitgaven teruggedraaid moeten worden. Ik hoor zelfs zeggen dat hier mensen buiten hun boekje gaan.

Mevrouw **Dijkma** (PvdA): Ik ben het van a tot z eens met de inbreng van mevrouw Wiegman. Wie het speelveld overziet en ziet hoe het met de projecten gaat, zal het belangrijk vinden dat wij eerder en veel duidelijker keuzes maken. Ik vind ook dat zij volstrekt gelijk heeft dat de spelregels op dit terrein scherper opgesteld moeten worden. Iedereen weet dan waar die aan toe is.

Mevrouw **Wiegman-van Meppelen Scheppink** (ChristenUnie): Dan verwacht ik in de toekomst van de PvdA een heel constructieve bijdrage. Ik kan immers niet anders dan constateren dat ook de PvdA in de afgelopen jaren heeft bijgedragen aan het toevoegen van allerlei nieuwe projecten, ideeën en onderzoeken aan de voorstellenlijst. De PvdA gaf toen geen blijk van een heel strikte selectie aan het begin van het proces. De PvdA is dus misschien ook een beetje buiten het boekje gegaan.

Mevrouw **Dijkma** (PvdA): Onderzoek van alternatieven is uitstekend. Sterker nog, dat is wat wij in de afgelopen jaren hebben bepleit. Zo kunnen bijvoorbeeld meer duurzame voorkeursalternatieven in beeld worden gebracht. Het gaat mij er niet om het aantal alternatieven te verminderen. Wij moeten helder zijn over waar wij naartoe gaan. Uiteindelijk geldt voor iedereen, van welke politieke partij dan ook, dat wij de tering naar de nering moeten zetten. Er moeten keuzes worden gemaakt. Als wij het daarover eens zijn, heb ik vandaag toch weer een goede daad verricht!

De heer **Jansen** (SP): Ook de SP-fractie zat in het debat waarop mevrouw Van Gent wees op de lijn dat er rustig aan moet worden gedaan met asfalt, alleen al vanwege het feit dat het kabinet demissionair is. Ik vond het jammer dat de PvdA toen niet meedeed. Inmiddels is al drie of vier keer aan mevrouw Dijkma gevraagd om de concrete projecten op te noemen die zij wil schrappen en de concrete projecten waar zij voor gaat liggen. De SP is hierin altijd duidelijk geweest. Van de A4 Midden-Delfland is bijvoorbeeld duidelijk dat deze de problemen in de regio's Rotterdam en Haaglanden verergert als er niet nog meer geïnvesteerd wordt in de infrastructuur. Daarom zeggen wij hiervan: doe dat niet! Dat is een concrete positie. Waar staat de PvdA op dit punt? Ik vraag mevrouw Dijkma om gewoon de projecten op te noemen waarvan de PvdA achteraf spijt heeft, de projecten die niet hadden moeten worden uitgevoerd en die de PvdA wil terugdraaien.

Mevrouw **Dijkma** (PvdA): Ik ga nu juist geen concrete projecten noemen en zal ook uitleggen waarom niet. Als je namelijk al een bestuurlijk akkoord bent aangegaan, kun je niet besluiten om alles zomaar terug te draaien. Dat is het punt; daarom is dit zo lastig. De overheid heeft haar verantwoordelijkheid tegenover de regio's en de mensen met wie zij heeft onderhandeld. Dat betekent dus dat, als er steeds meer afspraken volgen, de speelruimte om een besluit te heroverwegen steeds kleiner wordt. Dat maakt het zo lastig. Ik wil juist daarover de discussie voeren. Ik begrijp dat

we hier altijd bezig zijn met een oefening in heiligheid, want de heer Jansen vond iets al veel eerder dan wij. Ik ken dat type discussies. Laten we vandaag vooral kijken hoe we verdergaan. Ik roep de minister in dat verband op om nu terughoudend te zijn. Dat is een heldere oproep. Ik hoop dat ik daarvoor ook de steun van de meerderheid van de Kamer krijg.

De heer **Dijkgraaf** (SGP): Ik constateer dat het dus niet gaat om een minister die zijn boekje te buiten gaat. Eigenlijk hebben we gewoon behoefte aan een duidelijker afwegingskader, zodat we in de toekomst zulke situaties voorkomen.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Door die politieke conclusie voel ik mij in ieder geval zeer aangesproken.

De **voorzitter**: Ik stel voor dat u nu verdergaat met uw betoog.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Ik wil graag nog enkele andere opmerkingen maken. Het volgende speelt ook. Ik hoor dat sommige regio's door de gestelde deadline bang zijn dat ze het gereserveerde geld kwijt zijn als ze de deadline niet halen doordat ze bijvoorbeeld willen nadenken over een alternatief. Ik heb de indruk dat dit niet zomaar het geval kan zijn op het moment dat een project in de verkenningsfase zit, maar ik zou graag willen horen hoe dat precies zit.

Een derde punt is duurzaamheid. Duurzaamheid is altijd lastig, want als je een weg duurzaam wilt aanleggen, weet je één ding zeker: hij wordt duurder. Tegelijkertijd is duurzaamheid voor de lange termijn vaak wel belangrijk. Het lid Koopmans heeft de minister gevraagd hoe het precies zit met de bedragen voor natuurcompensatie. Wij concluderen dat het er nu op lijkt dat natuurcompensatie slechts een bijkomstigheid is bij het aanleggen van een weg, terwijl dit juist vooraf zou moeten worden beoordeeld. De duurzaamheid moet integraal worden meegenomen. Uiteraard was het ook de bedoeling van het MIRT om niet alleen te kijken naar de infrastructurele kant van de zaak, maar ook naar de ruimtelijke ordening. Wat is het oordeel van de minister hierover?

Mijn volgende punt gaat over de wijze waarop wij omgaan met bijvoorbeeld de effecten van geluid en dergelijke bij spoor. Mijn collega's hebben al gezegd dat er nu, in elk geval bij een aantal kleine kernen in het oosten van het land, zorg is over de overloop van met name goederenvervoer dat niet via de Betuweroute gaat. De bewindslieden hebben aangegeven dat zij eigenlijk geen norm willen stellen. Voor de bevolking brengt dit echter een grote mate van onzekerheid met zich. Wat betekent het voor hen als er door trillingen en dergelijke het een en ander aan hun huizen gebeurt? Ik zou ook wat dit betreft graag van de bewindslieden willen vernemen welke oplossing zij zien om het draagvlak onder de mensen, iets wat echt noodzakelijk is, heel te houden.

Ik heb nog een aantal concrete vragen over projecten.

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

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Ik sluit mij dan maar zo veel mogelijk aan bij eigenlijk alle vragen die door de voorgaande woordvoerders gesteld zijn. Dit geldt met name op het punt van de waterwegen in het noorden van het land. Daarover waren toch al afspraken gemaakt? Mevrouw Wiegman informeerde er volgens mij ook naar. Die lijken nu toch weer te veranderen. Hoe zit dat precies?

Wat is op dit moment de situatie inzake de A15 en het Pannerdensch Kanaal? Wat dat betreft, is er een discussie gaande over een brug en een tunnel. De tunnel is heel duur en de brug is een probleem in de regio. Kan de minister de regio niet tegemoetkomen door de kosten van Rijkswater-

staat niet in rekening te brengen, op het moment dat de regio de ontbrekende financiering bijlegt? À propos, kosten van Rijkswaterstaat vormen voor heel veel regio's een probleem. Vroeger was het een soort vestzak-broekzak systeem. Inmiddels lijken die kosten echter voortdurend aanvullend in rekening gebracht te worden. De vraag is ...

De **voorzitter**: Tot slot.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Tot slot dan maar de RijnlandRoute. Er is in bestuurlijk overleg afgesproken om die route gefaseerd te gaan aanleggen. De heer De Rouwe zei mijns inziens terecht dat hierover een motie is aangenomen. Ik wil hier nog wel neerleggen dat voor mijn fractie in elk geval geldt dat zij de totaal kale maaiveldvariant, om het maar even zo te zeggen, niet acceptabel vindt. Ik denk dat het belangrijk is om dit signaal hier af te geven.

De **voorzitter**: Nu krijgt nog iemand het woord die voor het eerst in de commissie spreekt. Dat is de heer Koolmees voor D66.

De heer **Koolmees** (D66): Mevrouw de voorzitter. Sterker nog, het is mijn allereerste AO in dit pand. Ik ben inderdaad net nieuw hier; in het weekeinde heb ik ook voor het eerst het MIRT bestudeerd. Eerlijk gezegd, duizelt het mij allemaal een beetje.

Ik heb de volgende vier punten. Het eerste gaat over het belang van de integrale gebiedsgerichte aanpak, met name als het gaat om natuur en landschap. Het tweede punt betreft aandacht voor binnenstedelijk bouwen en de aanpak van de leegstand. Als derde punt noem ik het openbaar vervoer. Tot slot doe ik als vierde punt een klein rondje Nederland, zoals de andere woordvoerders ook gedaan hebben.

Allereerst iets over de gebiedsgerichte aanpak. De steden zijn hier voorstander van en de bestuurders zijn tevreden. Dat is heel goed; daar zijn wij dan ook erg tevreden over. Als nieuwkomer valt mij echter toch wel op hoeveel projecten er zijn: sleutelprojecten, sleutelgebieden, programma's, het MIRT, et cetera. Overal is sprake van een integrale aanpak. Toch lees ik echter in de stukken dat helaas wordt geconstateerd dat natuur en landschap geen onderdeel zijn van de integrale aanpak en dat die aspecten in de afgelopen jaren in het MIRT onvoldoende tot uitdrukking zijn gekomen. Dat is zeer spijtig; ik zie dan ook graag dat dit in de toekomst meer gebeurt. Misschien kan in dat licht het ILG betrokken worden bij het MIRT. Hierop verneem ik graag de reactie van de minister. De regio's spreken ook uit dat zij zich zorgen maken over het beschikbare geld, althans dat heb ik begrepen. Dit moet ook de bewindslieden zorgen baren. Ik denk dat dit ook te maken heeft met de discussie over ambities en het communiceren met de regio's, die zojuist gevoerd is. Is het misschien een optie om bij de gebiedsgerichte aanpak duidelijk onderscheid te maken tussen projecten die al gefinancierd zijn en die waarbij weliswaar sprake is van een ambitie, maar die niet 100% rond zijn? Daardoor komt er meer helderheid in de richting van de regio's. Dit is puur voor de transparantie en het voorkomen van verwachtingen in deze moeilijke tijd.

Ik kom te spreken over het tweede punt: binnenstedelijk bouwen. Mijn fractie wil de mogelijkheden om ook in de komende jaren binnenstedelijk te bouwen, volledig benutten. Wij weten dat er in de komende jaren 700 000 huishoudens bij komen in de Randstad en dat er tegelijkertijd sprake is van een grote leegstand. Nu heb ik wel begrepen dat de minister van VROM door het EIB een onderzoek heeft laten uitvoeren over deze leegstand. Mijn vraag aan de minister is dan ook: wat zijn precies de onderzoeksvragen, wanneer kunnen wij de resultaten van het onderzoek tegemoet zien en gaat de minister daarmee aan de slag? Mijn fractie wil onder andere dat er alleen nog maar nieuwe kantoren gebouwd worden,

als is aangetoond dat er geen alternatieven zijn, vergelijkbaar met de SER-ladder voor bedrijventerreinen. Ik denk aan dit voorbeeld. Graag verneem ik hierop de reactie van de minister.

Mevrouw **Agema** (PVV): Ik heb een vraag over het binnenstedelijk bouwen. Natuurlijk is dat fantastisch, op het moment dat je zegt: van alle nieuwe projecten in de Randstad gaan wij minimaal 70% binnenstedelijk bouwen. In de afgelopen tien jaar is de leefbaarheid in de grote steden echter sterk verminderd door het binnenstedelijk bouwen. Laagbouw werd vervangen door hoogbouw. Pleinen en groenstroken werden volgebouwd. Mijn vraag aan de mijnheer van de fractie van D66, hoe heet hij ook weer?

De heer **Koolmees** (D66): Mijnheer Koolmees.

Mevrouw **Agema** (PVV): Mijnheer Koolmees. Koolmezen zie je ook steeds minder in de stad door het volbouwen van de binnenstad, mijnheer Koolmees.

De heer **Koolmees** (D66): Ja, ja.

Mevrouw **Agema** (PVV): Hoe lang wil D66 nog doorgaan met het minder leefbaar maken van de stad? Hoe ver wil die fractie daarin nog doordraven?

De heer **Koolmees** (D66): Ik geloof niet dat mijn fractie doordraaft en de stad dicht wil bouwen. Deze week stond er een leuk interview in Trouw met de nieuwe voorzitter van de Bond van Nederlandse Architecten. Volgens hem moet er de komende jaren vooral worden gekeken naar de mogelijkheden van de ruimte in de steden. Uiteraard moet je zoeken naar een goed evenwicht tussen bouwen, groen en het bestrijden van leegstand. Wij moeten er mijns inziens echter voor waken om de open ruimte nóg meer aan te tasten. Die open ruimte moeten wij een beetje in stand houden. Binnen de steden ligt veel terrein nu nog ongebruikt. Op dat vlak ligt volgens mij heel veel potentie.

Mevrouw **Agema** (PVV): Ik ken met mijn architectuurachtergrond natuurlijk al die architecten met hun fantastische plannen. Meestal zeggen zij dat ze de hele Nederlandse bevolking kunnen huisvesten in de Noordoostpolder. Dat wij dan allemaal dertig hoog wonen, doet er dan even niet toe. Heeft de fractie van D66 niet gezien wat er in de afgelopen tien jaar in de grote steden in de praktijk is gebeurd? Er is veel sprake geweest van stadsvernieuwing. Dat is hartstikke mooi. Die stadsvernieuwing leidt echter ook tot hoogbouw. De pleinen zijn volgebouwd en de laagbouw werd vervangen door hoogbouw. De leefbaarheid is achteruitgegaan. Moet de fractie van D66 niet eens inzien dat het onderhand klaar is met het binnenstedelijk bouwen? De leefbaarheid van onze steden zou voorop moeten staan. Zou de fractie niet eens moeten inzien dat het eigenlijk wel eens een tandje minder kan met dat binnenstedelijk bouwen?

De heer **Koolmees** (D66): Ik vind het heel gezellig hier; dit is een leuke baan. Eerlijk gezegd klopt uw stelling niet helemaal, mevrouw Agema. Wij weten dat veel mensen naar de economische centra in de Randstad komen, omdat zij daar werk hebben. Daarvoor zul je een oplossing moeten verzinnen. Natuurlijk ben ik het met u eens als u zegt dat je niet alles moet dicht bouwen en dat je oog moet houden voor groen in de stad en in de wijken. De architecten en de voorzitter van de Bond van Nederlandse Architecten zeggen dat er nog veel opties liggen. Ik kom zelf uit Rotterdam. In de Spaanse Polder daar is nog heel veel ruimte om

verbindingen te leggen met recreatie- en natuurgebieden, en om daar te bouwen en te wonen. Ik meen dus dat het niet zo zwart-wit ligt als u schetst, mevrouw eh ... Agema.

De **voorzitter**: Wij hebben de heer Koolmees en mevrouw Agema in ons midden. De heer Koolmees vervolgt zijn betoog.

De heer **Koolmees** (D66): Ik was gebleven bij het punt openbaar vervoer. Wij staan jaarlijks bijna 70 miljoen uur in de file. Volgens mijn fractie is kilometerheffing dé oplossing voor dat probleem. Helaas zijn er echter nog altijd fracties die deze realiteit niet accepteren. Goed openbaar vervoer wordt van steeds crucialer belang, met of zonder kilometerheffing. De reistijden in het openbaar vervoer moeten concurrerend zijn met die van de auto. Mijn fractie is een groot voorstander van het programma Hoogfrequent Spoorvervoer en wil graag dat dit snel wordt uitgevoerd. Wij hopen dat het spoorboekloos reizen in de Randstad snel en breder wordt gerealiseerd. Ook daarvan is mijn fractie een groot voorstander.

Wij willen echter uiteraard nog meer, zoals altijd. Wij willen een verdere verbetering van de Maaslijn door een intercityverbinding tussen Roermond, Venlo en Nijmegen. Ook willen wij dat het nachtnet wordt uitgebreid, bijvoorbeeld naar Maastricht en Eindhoven, of naar Tilburg. Ik kom toe aan mijn rondje Nederland. Ik begin in Utrecht. Uit de brief over de aanpak van windtunnels blijkt dat er problemen zijn in de landtunnel in de A2. Kan de minister ons verzekeren dat deze problemen zijn verholpen of momenteel worden verholpen? Er is een onderzoek gedaan door de provincie naar de geluidseffecten in Delft van de A4 Delft–Schiedam–Rotterdam. Daaruit blijkt dat de geluidsnormen met vijf decibel worden overschreden. Kan de minister dit probleem oplossen? Ook rond de HSL bij Lansingerland is sprake van geluidsoverlast. Heeft de minister zicht op nieuwe oplossingen voor dit probleem?

Ik kom op de RijnGouwelijn in Leiden. In het verleden heeft mijn fractie duidelijk gemaakt dat wij geen voorstander zijn van de oplossing die er nu ligt. Wij vinden die nog steeds duur en suboptimaal. Wat ons betreft kan het goedkoper door aan te sluiten bij de HOV-systemen die bijvoorbeeld worden gebruikt op de Aalsmeerlijn of bij RandstadRail. Ik hoor graag ook een reactie van de minister op dit punt.

Een aantal collega's is al ingegaan op de RijnlandRoute. Volgens mijn fractie is de voorgestelde RijnlandRoute zonder uitzicht op de tweede fase geen oplossing. De gemeenten worden nu belast met de aanleg van de bovenlokale weg en ervaren bovendien de druk om ja te zeggen tegen een suboptimale oplossing. Hoe gaat de minister hiermee om? Graag ontvang ik een reactie hierop.

Tilburg: de A58 vormt een belangrijke verbinding met het achterland, maar er zijn wel problemen, zeker nu de regio zich daar ook ontwikkelt. Wat D66 betreft moet de A58 een prominentere plaats krijgen binnen het MIRT. Ook daarop krijg ik graag een reactie.

Arnhem: de A12/de A15. Wij verzoeken om een toekomstvastе ontsluiting van de regio door verbreding van de A15 en een milieuverantwoorde oplossing voor de verkeersproblematiek voor de A12 tussen het knooppunt Waterberg en verkeersplein Velperbroek. Naar ons idee is de doortrekking van de A15 noodzakelijk om Arnhem bereikbaar te houden. De vraag aan de minister is of hij deze opvatting deelt.

Hiermee ben ik aan het eind gekomen van mijn rondje Nederland en ook van mijn betoog. Hopelijk binnen de zes minuten?

De **voorzitter**: De vlag gaat uit. Het is binnen de zes minuten, hulde. Ik kijk in de richting van de PVV-fractie. U spreekt beiden, mevrouw Agema en mijnheer Sharpe?

Mevrouw **Agema** (PVV): Ja.

De **voorzitter**: Dan deelt u de spreektijd. U krijgt nu drie minuten het woord, mevrouw Agema.

Mevrouw **Agema** (PVV): Voorzitter. Het MIRT Projectenboek maakt mij wel trots. Ik vind het fantastisch om te zien dat er zo veel projecten in ons land zich in hetzij de planstudiefase hetzij de realisatiefase bevinden. In 2010 gaan wij 9,5 mld. investeren. Ik vind dat heel erg goed nieuws, want het betekent niet alleen dat er iets wordt gedaan tegen bijvoorbeeld files, maar ook dat bouwbedrijven en bouwvakkers aan het werk blijven. De schop moet wat ons betreft in de grond blijven gaan. Zet er nog een paar extra schoppen bij, zou ik zeggen, want dat is een van de manieren om uit de huidige malaise te komen.

Het MIRT geeft daarentegen een beeld van Nederland waarin een grote contradictie zit. Aan de ene kant zie je dat veel projecten met kruimeltjes bij elkaar worden geschaapt. Hier komt 5 mln. tekort en daar komt 5 mln. tekort; zulke bedragen worden bij elkaar gezocht. Aan de andere kant zie je ook projecten met wat ik maar zal noemen «het PvdA-sausje» eroverheen, projecten waarvan je je afvraagt hoe het mogelijk is dat er in ons land kennelijk zo veel geld is dat wij van gekkigheid niet weten wat wij ermee moeten doen. Ik noem bijvoorbeeld de «ontsnippering»: 410 mln. Daarbij gaat het erover dat autowegen, spoorwegen en waterwegen «een barrière vormen» voor de verspreiding van dieren en planten. Die kunnen daardoor ook nog eens uitsterven. Dat is volgens mij de grootste kolder die er bestaat, maar er wordt wel 410 mln. aan gepend. De Bollenstreek, bedrijven die verplaatst moeten worden: 6,8 mln. Zo is er nog meer.

Mevrouw **Wiegman-van Meppelen Scheppink** (ChristenUnie): Deze opmerking verbaast mij een beetje, want het was mevrouw Agema die zich net nog zorgen maakte over de koolmees die niet terug te vinden is in de stad. Daarvan denk ik: wij zouden niet alleen een schop in de grond moeten zetten voor de wegen en spoorwegen, maar ook oog moeten hebben voor natuurbehoud, zodat ook vogels en andere dieren zich kunnen blijven verplaatsen en zich kunnen voortplanten in dit land.

Mevrouw **Agema** (PVV): Een koolmees heeft vleugels. Ik denk dat die dus wel over die spoorwegen heen vliegt. Iets vergelijkbaars geldt voor heel veel dieren. Ik vind dat mevrouw Wiegman zich ook eens moet realiseren dat het andere tijden zijn en dat er minder geld beschikbaar is. Als wij dat geld uitgeven, moeten wij het uitgeven aan de daadwerkelijke realisatie van wegen. Stel, je bent een konijn, denk ik wel eens. Je komt bij die weg en wilt naar de overkant, en dat kan niet. Maar twee kilometer verderop: een ecoduct! Denkt mevrouw Wiegman nu echt dat dat konijntje daar naartoe gaat om daar over te steken?

Het is ook goed om te lezen dat de motie-Madlener met de Filetop-50 verwerkt is in het MIRT. Dat is goed om te zien. Het gekke is alleen dat het 48 van de 50 projecten zijn. Mijn vraag is dan welke twee projecten er in het MIRT missen die wel in de Filetop-50 staan.

Decentrale overheden mogen geen beroep doen op het FES. Ik vind dat heel jammer, want provinciale verbindingen kunnen nu net datgene zijn wat ook een nationaal belang heeft. Kan de minister daarop reageren? Kunnen wij dat misschien veranderen?

Ook zou ik het heel verstandig vinden als de R van het MIRT nadrukkelijker naar voren komt, bijvoorbeeld door Randstad Noord en Zuid samen te voegen in het MIRT. Dat is precies de regio die bijvoorbeeld het Groene Hart omklemt. Ik denk dat het verstandig is om daarvoor één visie te hebben.

De **voorzitter**: De heer Sharpe gaat nu zijn debuut maken in een AO.

De heer **Sharpe** (PVV): Voorzitter. Het is zelfs de allereerste keer in de politiek voor mij. In tegenstelling tot de heer Koolmees heb ik mijn dossier gisteravond om 19.00 uur gekregen, dus ik wordt niet beperkt door dossierkennis.

Ik ben bedrijfseconoom, ik heb bedrijven geleid en er valt mij iets op. Wij leven in tijden van crisis, zoals wij allemaal weten. Dat betekent dat er niet te veel geld is. De PVV heeft in haar verkiezingsprogramma toch 2 mld. beschikbaar gemaakt voor meer asfalt. Dat wil zeggen meer schoppen in de grond, dus ga daar mee door, minister. Als ik het goed heb gezien, gaat het hier om een project van 9,55 mld. Een groot gedeelte van dat geld gaat echter op aan klimaatgerelateerde zaken. Ik lees bijvoorbeeld dat de levensduur van waterkeringen afloopt omdat het klimaat zou veranderen. Heeft de minister enig idee van het tempo waarin het klimaat ingrijpend verandert? Als dat zo is, waar wordt dat dan op gebaseerd? Waar zijn de onderzoeken? Als dat niet het geval is, deelt hij dan de mening dat wij meer gebaat zijn bij een begroting gebaseerd op feiten en behoeftes, namelijk meer schoppen in de grond en meer asfalt, in plaats van een begroting gebaseerd op, zoals in de brief staat, «transparante onzekerheden»?

De heer **Dijkgraaf** (SGP): Zijn niet bijna alle wetenschappers ter wereld het erover eens dat het effect plaatsvindt, dat niemand precies weet hoe snel het plaatsvindt maar dat het een beetje vervelend is voor een paar miljoen Nederlanders als wij de dijken niet verhogen en zij er over twintig jaar ineens achter komen dat zij tot hun nek in het water zitten?

De heer **Sharpe** (PVV): Terechte vraag maar het antwoord is simpel. De aarde is 4,5 miljard jaar oud. Als, zoals u beweert, het klimaat door de mens zou veranderen met 0,1%, dan praten wij over duizenden jaren. En daar bepalen wij ons beleid op?

De heer **Dijkgraaf** (SGP): Dan raad ik u toch aan om – vanavond om 19.00 gaat niet meer – morgenavond om 19.00 de wetenschappelijke literatuur te lezen. In slechts 100 jaar heeft er een verdubbeling plaatsgevonden van de concentratiestijging. Als je dat vergelijkt met de tijd waarbinnen zich dat normaal in de natuur voltrekt, dan is het een enorme schok. De concentratie van CO₂ verdubbelt. U hebt gelijk dat niemand precies weet wanneer die effecten plaatsvinden, maar ik zou de minister juist ertoe willen oproepen om in het onder de waterspiegel gelegen Nederland te waarborgen dat de wegen het ook blijven doen als de zeespiegel wat stijgt. U kunt namelijk wel investeren in wegen, maar als die twee meter onder water staan, heb je daar niet veel aan.

De heer **Sharpe** (PVV): Wetenschappers zijn het daar niet over eens. De mens is verantwoordelijk voor 4% van de CO₂-uitstoot. Bij auto's gaat het om 16%. Nederland is in totaal 1% van de wereld. Die rekensom is ook ooit door mevrouw Agema in een motie verwoord. Ik neem aan dat u die zelf kunt uitrekenen.

Voorzitter. Buiten geld uitgeven aan klimaatgerelateerde zaken, is ons belastinggeld uitgeven aan milieugerelateerde zaken zoals de EHS vrij onzinnig. Ik ben zelf een groot dierenliefhebber, dus ik heb ook graag dat hertjes over een ecoduct kunnen lopen, maar die gaan voor de rechte lijn en niet voor het ecoduct. Die gaan evenmin een en ander van tevoren bespreken.

De heer **Jansen** (SP): Voorzitter. Ik vervang de heer Bashir, die de volgende keer dit debat zal voortzetten met de opvolgers van deze ministers.

Omdat we praten met demissionaire bewindspersonen, moeten we terughoudend zijn met al te fundamentele discussies. Het is wel verleidelijk. De stelling bijvoorbeeld van het kabinet dat de R in MIRT goed uit de verf is gekomen, vindt ook de SP-fractie aanvechtbaar. Wij denken dat er heel veel geld te besparen zou zijn in de infrastructuur met een goed sturend ruimtelijk beleid. We moeten nu heel veel aanleggen ten gevolge van het feit dat de ruimtelijke ordening min of meer volgend is aan de feitelijke ontwikkeling. Dat kost aan het eind van de pijplijn heel veel geld en dat is erg jammer. Dit zou bij een volgend kabinet hoger op de prioriteitenlijst moeten staan. Ik onderschrijf ook de opmerkingen die gemaakt zijn over de sleutelprojecten, door de heer De Rouwe, en over natuur en landschap, door de heer Koolmees.

Wat de heer Koolmees zei over binnenstedelijk bouwen vindt ook de SP-fractie verstandig. We moeten beter omgaan met het stedelijke gebied en met het dorpsgebied, om ervoor te zorgen dat het aantal inwoners per hectare niet terugloopt. Daar hebben we namelijk heel veel last van met voorzieningen, in krimpregio's maar ook in stedelijk gebied. Het is van belang om die gebieden aantrekkelijk te houden. Tegen mevrouw Agema zeg ik: je kunt slecht verdichten, met heel veel schade aan de leefbaarheid, maar je kunt ook de kwaliteit juist verbeteren door verdichten. Ik kan haar voorbeelden geven waarbij dat gelukt is.

Mevrouw **Agema** (PVV): Graag!

De heer **Jansen** (SP): Misschien dat er zelfs een gezamenlijk werkbezoek van de SP en de PVV inzet in deze vakantie! Dat gaan we bekijken.

Mevrouw **Agema** (PVV): Ik krijg graag een concreet voorbeeld.

De heer **Jansen** (SP): In mijn woonplaats Utrecht zijn er in de afgelopen jaren bijvoorbeeld vrij grote binnenstedelijke projecten gerealiseerd in de Dichterswijk, in de buurt van de Vondellaan. Daar is een redelijk hoge dichtheid gecombineerd met een bijzonder goede kwaliteit, die heel erg wordt gewaardeerd door de bewoners. Kortom, een hoge dichtheid gaat niet per definitie gepaard met een lage leefbaarheid. Een aantal van de meest gewilde wijken in Nederland zijn heel dichte wijken. De Jordaan bijvoorbeeld, een oude volksbuurt die superpopulair is, heeft een enorme dichtheid. Het is dus te simpel om te zeggen dat verdichting altijd slecht is. Je moet verdichting verstandig doen.

Mevrouw **Agema** (PVV): Ik wil niet afgeven op de kwaliteit van de gebouwde omgeving, maar het is ook wel eens genoeg geweest. In de Jordaan zou het toch lastig zijn als daar 50% gezinnen met kinderen zouden leven. Dat zou toch een heel ander gebruik van die stad meebrengen. In de grote steden zijn heel veel gebieden in de afgelopen tien à vijftien jaar met grote projecten, bijvoorbeeld stadsvernieuwingsprojecten, hergewaardeerd. Daar komen de kinderen uiteindelijk in kooien terecht waarin ze kunnen voetballen of spelen. Per saldo loopt daar ook het groen enorm achteruit. Ik denk dus dat de verdichting – daarmee bedoel ik niet de kwaliteit van de gebouwde omgeving – op haar eind is geraakt. Het is onverantwoord om daarmee verder door te gaan in het tempo waarmee dat is gebeurd, want straks groeien onze kinderen op op stenen pleintjes met een hek eromheen.

De heer **Jansen** (SP): De SP-fractie is er ook niet voor om het stedelijk groen te gaan volbouwen. Sterker nog, wij hebben juist gepleit voor meer groen, vooral voor spelende kinderen. Daartoe hebben wij een initiatiefwetsvoorstel ingediend. Daar was de PVV-fractie ook voor, volgens mij. Ik constateer echter ook dat bijvoorbeeld in de vroeg-naoorlogse wijken het aantal inwoners nu ongeveer de helft is van het aantal op het moment dat

de wijken werden gebouwd. Dat betekent een groot probleem voor bijvoorbeeld de winkelvoorzieningen, de bus en andere zaken die nodig zijn voor de leefbaarheid. Ik denk dus dat het iets ingewikkelder in elkaar zit dan mevrouw Agema suggereert. De SP is voor kwaliteit binnen steden. We kunnen daar heel dure nieuwe infrastructuur mee uitsparen en beter gebruik maken van de bestaande infrastructuur.

Ik kom aan mijn bijdrage over het MIT-deel. Ik begin met water, want dat is hier wat onderbedeeld. Er is iets gezegd over de noordelijke kanalen. Daar zijn wij het van harte mee eens. Dat staat ook voor de volslagen onderbelichting van dit onderwerp en de te kleine prioriteit die eraan wordt gegeven door de minister. Ik wijs bijvoorbeeld op zijn reactie op het advies van de Raad voor Verkeer en Waterstaat over de mogelijke gevolgen van klimaatverandering voor droge en natte infrastructuur. Als de Rijn zomers laag staat, hebben wij een groot probleem om al die spullen in Duitsland te krijgen. Ongeveer twee derde van de tonkilometers in Nederland wordt gepresteerd door de binnenvaart. Van mij hoeft niet twee derde van de aandacht uit te gaan naar de binnenvaart, maar het zou in ieder geval goed zijn als dat 10%, 20% of 25% was. Dan zou de balans een klein beetje hersteld zijn. Dat mis ik heel erg bij deze minister. Ik geef twee citaten uit de brief over het advies van de Raad voor Verkeer en Waterstaat. De minister zegt bijvoorbeeld: «Een strategisch investeringsfonds voor proactieve investeringen acht ik niet nodig.» Iets verderop zegt hij: «Het advies van de Raad om een klimaattoets te introduceren of een klimaattoets te incorporeren in de watertoets acht ik, voor het afwegen van proactieve adaptieve investeringen, nu niet nodig.» Wij kunnen natuurlijk wachten tot de problemen groter worden. Ik denk dat wij dan heel veel moeite hebben om dat qua investeringstempo nog bij te sloffen in de natte waterstaat. Kortom, ik denk dat de balans een beetje zoek is. Ik ga over naar het spoor. Wij zullen het na het reces uitgebreider hebben over het project Hoogfrequent Spoor. Dat is op zichzelf goed. Deze minister komt er in zijn nadagen mee, maar het is in ieder geval goed dat het nog gebeurt. Maar de SP-fractie had verwacht – sterker nog, wij verwachten dat het alsnog gebeurt voordat wij het er uitgebreider over hebben – dat hij ook duidelijkheid geeft over de rol van ERTMS, de spoorbeveiliging. Het is een systeem waarmee je meer treinen over dezelfde kilometers spoor kunt laten rijden: een betere benutting van bestaand spoor, een heel interessante strategie en nog veiliger ook. De 25 kilovolt betekent in wezen hetzelfde. Ook daarmee kun je meer treinen op het bestaande spoor laten rijden. De SP-fractie wil graag weten hoe het zit. Waarom is dat geen onderdeel geworden van het PHS? Een voorbeeld is de situatie op het traject Amsterdam–Utrecht. Er zijn peperdure investeringen in de infra gedaan in de afgelopen jaren, maar er wordt volgens mij nog steeds niet eens 160 gereden terwijl er destijds 200 kilometer per uur is beloofd en de investeringen ook daarop zijn afgestemd. Kortom, hoe zit dat?

Over Breda–Utrecht zegt de minister: daar stop ik verder geen tijd meer in vanuit Rijkswaterstaat en ProRail. De SP-fractie vindt dat erg kortzichtig. Wij zijn er voorstander van om dat vanuit het Rijk in de sfeer van meedenken actief te volgen. De regio's hebben er belang bij en de reiziger heeft er belang bij. Wij vinden het niet verstandig om er nu mee te stoppen.

Ik kom op de wegen. Er is het een en ander gezegd over de landtunnel in Utrecht. Ik kan dat alleen maar onderschrijven. Er ligt op dit moment een complete strook die niet als rijbaan wordt gebruikt.

De voorzitter: U hebt nog 30 seconden.

De heer **Jansen** (SP): Dan houd ik mijn mond daarover. Wat de RijnlandRoute betreft, onderschrijf ik dat een gelijkvloers alternatief absoluut onacceptabel is. Dat vindt de SP-fractie ook. Als er

geen geld is voor een tunnel, moet er dus een andere oplossing komen, bijvoorbeeld het aanpakken van de N206 tussen Leiden en Katwijk. In ieder geval is een gelijkvloers alternatief voor de RijnlandRoute wat ons betreft onacceptabel.

De buitenring Parkstad is een voorbeeld van zo'n project dat wat ons betreft best heroverwogen mag worden – ik zeg dit in de richting van mevrouw Dijkma – omdat er ook in de regio geen consensus over is. Als wij verplichtingen zijn aangegaan, als iedereen in de regio het wil en als wij dat moeten faciliteren, dan kan ik ermee leven. Maar als een meerderheid van de bevolking ertegen is, vind ik dat wij dat rustig moeten kunnen heroverwegen als er verkiezingen zijn geweest en er een nieuw kabinet zit.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Voorzitter. Ik wil beginnen met mijn nieuwe collega's van harte welkom te heten in deze commissie. Ik zie weer uit naar echt leuke debatten, want daar geven deze onderwerpen altijd aanleiding toe.

Dit algemeen overleg over het MIRT vindt plaats onder een wat ongebruikelijk gesternte. Wij zitten hier met een kersverse vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat. Dat is natuurlijk prachtig en speciaal. Maar wij verkeren natuurlijk ook in politiek onzekere tijden. Ik heb al eerder, ook voor de verkiezingen, al aangekaart dat je daar maar beter op voorbereid kunt zijn. Wij verkeren hier allen, afhankelijk van onze politieke kleur, tussen hoop en vrees: wordt het een rechtse coalitie, een paarsgroene of iets vaags daartussenin? Het is allemaal nog mogelijk. Wat betekent dat voor de keuzen die wij de komende jaren zullen maken op het gebied van verkeer? Mevrouw Dijkma sprak daar ook al over. Wij vonden het indertijd belangrijk om dat ook voor de verkiezingen aan te kaarten. Helaas was dat toen nog een eenzaam avontuur. De demissionaire minister Eurlings dendert door: hij asfalteert over zijn politieke graf heen, zoals ik al aangaf. Dat vonden wij geen goed idee. Hij gedraagt zich als een big spender, terwijl hij toch de hand wat meer op de knip zou moeten houden. De echte keuzen – verschuivingen tussen asfalteren en ov, wel of geen kilometerheffing, het halen van klimaatdoelstellingen – zijn een zaak van het nieuwe kabinet. Ik ben de minister er erkentelijk voor dat hij mij net een geweldig stuk uit Het Financieele Dagblad liet inzien, waarin over het avontuur van GroenLinks bij het desbetreffende spoeddebat wordt geschreven. Helaas kreeg de minister van een grote meerderheid van de Kamer het fiat om hiermee door te gaan. Ik zou echter nogmaals tegen de minister willen zeggen: doe het niet, stop ermee, rustig aan! Hij moet zich toch ook een beetje concentreren op zijn toekomst.

Mijn fractie maakt zich grote zorgen over de RijnlandRoute, een weg die de schaarse open ruimte verrommelt, die de leefomgeving van duizenden mensen in Voorschoten en Leiden verpest en waarvan nut en noodzaak op geen enkele manier zijn aangetoond. Wij hebben daar eerder een debat over gehad. Van ons zou die weg niet hoeven. De minister had gezegd: ik ga alles heel goed inpassen en ik ga mij daar enorm voor inspannen. Nu bereiken ons echter berichten dat provincie en regio er alsnog voor zouden opteren om de RijnlandRoute snel aan te leggen, maar dan in uitgekledede vorm. Het zou gaan om twee in plaats van vier rijstroken op maaiveld, dus in een open bak bij Voorschoten en op maaiveld bij de Leidse wijk Stevenshof. Dat vindt mijn fractie erg bezwaarlijk. Wij zien die weg niet zitten, zoals ik al zei. Het is echter helemaal onverteerbaar om zo'n weg dan ook nog beroerd in te passen, alsof de leefomgeving van omwonenden of het sparen van landschap een zaak is voor betere tijden, alsof je dergelijke waarden in economisch moeilijke tijden zomaar opzichschuift als een soort luxe. Ik vraag de minister wat er nu precies is afgesproken met de regio. Welke varianten worden bestudeerd? Licht het niet voor de hand makkelijk oplosbare knelpunten op de bestaande N206 op te lossen in plaats van hele nieuwe wegen aan te leggen? Ik wil hier

opheldering over, zonder het gedoe over die motie en de hele show van het CDA die de heer De Rouwe net gaf. Ik ben nog niet overtuigd. Gaan wij dat nu goed inpassen of niet?

Dan kom ik op de A1 en A6 bij Muiderberg. De fractie van GroenLinks maakt zich grote zorgen over de situatie bij Muiderberg, dat ingeklemd ligt tussen de A6 en de A1. Om het Naardermeer te ontzien, werd besloten deze wegen gigantisch te verbreden, maar tegen de beloftes in dreigen bewoners wel degelijk de dupe te worden van al het extra verkeer. Een extra laagje zoab zo hier en daar biedt beslist onvoldoende bescherming tegen de milieueffecten van een twaalfbaanssnelweg. De minister zou ruimhartig moeten zijn met maatregelen om de effecten van deze weg voor de mensen in Muiderberg in de hand te houden. De minister loopt er echter de kantjes van af. Dat willen wij natuurlijk niet! Het is echt een teken aan de wand dat al meer dan 800 mensen bezwaar hebben gemaakt tegen de wegverbreding. Terecht vragen deze mensen om de herrie serieus te beperken. Ik vraag de minister om die alleszins redelijke wens te honoreren en verzoek hem na te denken over aanvullende maatregelen, zoals hogere geluidsschermen, het reduceren van de maximumsnelheid of een verdiepte aanleg.

Dan kom ik op de overkapping van de A27 bij Utrecht. De halsstarrigheid waarmee de minister zich blijft verzetten tegen onderzoeken naar een experiment met het overkappen van een stuk snelweg, bijvoorbeeld bij de A27 bij Utrecht, blijft mij verbazen. Ik vraag de minister indringend waarom hij zo halsstarrig is. Het lijkt echt een gemiste kans. De regio Utrecht doet nu zelf onderzoek naar een mogelijke overkapping van de A27, want het kan wel degelijk een oplossing zijn.

Mijn volgende onderwerp sluit hierop aan: de Ring Utrecht. Mijn fractie is onder de indruk van het consortium – zo zou ik het bijna willen noemen – van bedrijven en deskundigen dat zich bereid heeft verklaard een haalbaarheidsstudie uit te voeren naar de kracht van Utrecht 2.0, zodat we half augustus twee serieuze alternatieven hebben en de motie van oud-collega Vendrik netjes kan worden uitgevoerd. Ik ga ervan uit dat ook de minister opgetogen is over de maatschappelijke betrokkenheid van bedrijven zoals Strukton en Goudappel. Ik vraag de minister toe te zeggen dat dit consortium toegang krijgt tot alle noodzakelijke informatie. Dat is echt van belang.

Op het hoogfrequent spoor kom ik op een later moment terug, mede gezien de tijd. Ik heb nog wel een vraag over geld voor gebiedsontwikkeling en bouwen in de stad. Mijn D66-collega maakte daarover een aantal heel terecht opmerkingen. Bouwen in de stad is vaak duurder dan bouwen buiten de stad. Bij bouwen buiten de stad worden echter een heleboel kosten niet meegenomen zoals bijvoorbeeld de kosten van infrastructuur. Mijn vraag aan de minister is of het niet beter is om al die kosten in kaart te brengen, zodat je echt een goede afweging kunt maken.

Mijn laatste opmerking betreft de kanalen in Groningen en Friesland. Ik sluit mij aan bij de opmerkingen die daarover gemaakt zijn door mijn collega's. Ik heb begrepen dat er een deal was en dat die deal er nu niet meer is. Hebben wij daar nou een deal of hebben wij geen deal?

Voorzitter: Wiegman-van Meppelen Scheppink

Mevrouw **Neppéus** (VVD): Voorzitter. Het is goed om een paar keer per jaar over het MIRT en de voortgang te praten. Gelukkig gebeurt er veel. Ook Elverding begint te leven, en dat is iets wat belangrijk is. Wij zien ook nieuwe pilotprojecten. Het is goed om die dingen te bekijken, maar het is ook goed om vanaf het eerste moment reëel te zijn en te bekijken of er geld is of niet. Het is goed om dat punt meteen vanaf het begin mee te nemen. Dan kun je ook meteen nagaan of je met publiek-private financiering wilt gaan werken en welke mogelijkheden daarvoor bestaan.

Ik las dat er voor de zomer van 2010 een afwegingskader zou zijn voor de sleutelprojecten. Nu weet bijna iedereen heel goed wanneer de zomer begint. Volgens mij is die gisteren begonnen. Daar weten mevrouw Van Gent en ik ook om andere redenen alles van. Wij dachten eigenlijk dat wij dat kader al zouden hebben ontvangen, maar het is er nog niet. Hoe staat het daarmee?

Hier wordt al snel een rondje Nederland gedaan. Collega's deden dat ook. Dat is altijd kenmerkend voor gesprekken over het MIRT. Ik begin maar bij de treinen in Noord-Nederland. Men is voornemens om op bepaalde trajecten vier treinen per uur te laten rijden. Er zijn echter ook nog lopende werkzaamheden. Wordt bij die lopende werkzaamheden op het traject Zwolle–Groningen en Zwolle–Leeuwarden al rekening gehouden met die geplande toename?

Dan Assen–Zuidbroek. Dat is, zo heb ik mij laten verzekeren, de N33. Er zou geld over zijn, maar dat zou vervolgens toch niet worden gestopt in een duurzame oplossing voor de knoop A7–N33. In plaats daarvan zou iets gebeuren bij een baten-lastendienst. Hoe staat het daarmee? Als er een meevaller is, dan moet juist worden geprobeerd om een betere oplossing te vinden. Meer in het algemeen zou ik wel eens van de nestor willen horen hoe het zit met de gelijkvloerse kruisingen. Overal waar de kruisingen nog gelijkvloers zijn, zie je vaak gedoe. Als je dat kunt vermijden, moet je dat doen. Bijvoorbeeld het knooppunt Joure, A6–A7, is toch een bekend probleem. Is er ook een meer algemene toekomstvisie? Ik heb het meer mensen horen noemen: de A15 en de tunnel onder het Pannerdensch Kanaal. Meer mensen hebben daarover hun zorgen geuit. Laat ik mij daar maar gewoon bij aansluiten.

Dan de zuidvleugel. Bij Rotterdam gaat het om de Oranjetunnel en de Blankenburgtunnel. Hoe staat het daarmee?

Dan de RijnlandRoute. Ik lees nu maar gewoon letterlijk de tekst van de heer Aptroot voor. Dat lijkt mij in dit geval het wijst. Voor degenen die het niet weten: ik woon in een van de betrokken gemeenten. De realisatie van de RijnlandRoute en de RijnGouwelijn staat nog steeds ter discussie. Als de berichten in de dagbladen, de regionale bladen en in de brief die de Kamer heeft ontvangen kloppen, gaat het nu over een weg met tweemaal één rijstrook en over een volstrekt onvoldoende inpassing in Voorschoten en de Leidse wijk Stevenshof. Wij vinden dit echt een belachelijk voorstel. De capaciteit voor het verkeer en de doorstroming zullen er op die manier niet echt beter van worden. Bovendien kan het niet zo zijn dat de geplande tunnel in het gebied van de A4 naar Voorschoten niet langer maar eerder korter wordt en op maaiveldniveau door een drukbevolkte wijk als Stevenshof loopt. Als je verder wilt met die weg waarvan wij vinden dat de noodzaak er is, zullen wij toch een weg moeten nemen die twee maal twee rijstroken heeft en goed wordt ingepast. Het is natuurlijk al een heel dure weg. Er zijn al tekorten, maar in de tegenbegrotingen van de VVD staan altijd gelden voor wegen.

Volgens de kranten wordt aan het oostelijke traject van de RijnGouwelijn gewoon gewerkt. Wij zeggen dus ook: ga daar gewoon mee verder. Over het deel West van de RijnGouwelijn is steeds meer discussie. Moet je dat stuk wel aanleggen? Wellicht kun je de gelden van de RijnGouwelijn West, gezien vanaf Leiden, bij de RijnlandRoute stoppen. Ga door met Oost, maar zet het andere deel even in de koelkast. Wij denken dat, terugkomend op de RijnlandRoute, ook door de minister echt gepraat moet worden met gemeenten en provincies. Je ziet nu namelijk al onrust ontstaan. Sommigen zijn boos over de RijnGouwelijn West omdat die ergens niet komt, en de RijnlandRoute zoals die nu getekend is als serieuze variant, zal niet helpen om het verkeer sneller te laten gaan en ligt in Voorschoten en Stevenshof uiterst ongelukkig. Dat moet je dus niet doen, want dan span je het paard achter de wagen. Is de minister bereid om met gemeenten en provincies te gaan praten en wat gaat hij doen in zijn gesprekken met de minister van Financiën?

Dan kom ik bij het Kierbesluit met betrekking tot het Haringvliet. Wij hebben een brief ontvangen met de mededeling dat er nu gekeken wordt of dat oude besluit wel zo handig en goed uitvoerbaar is. Wij hebben er best vertrouwen in dat dit onderzoek plaatsvindt, maar wij hadden destijds al grote moeite met die kier in de Haringvlietsluizen. Wij zeggen: ga dan ook maar bekijken of ze helemaal dicht kunnen blijven, want dan is het zoet water echt verzekerd. Daarop krijg ik graag een reactie van de minister.

De **voorzitter**: De heer Dijkgraaf wil graag een interruptie plaatsen, maar hij is al aan zijn taks. Dat geldt echter niet voor de heer De Rouwe.

De heer **De Rouwe** (CDA): Een punt is niet genoemd. Dat kan ik mevrouw Neppéus overigens niet kwalijk nemen. Wij moeten immers allemaal kiezen wat wij wel en wat wij niet noemen, maar het is wel een belangrijk punt. Het betreft de Crisis- en herstelwet. Mijn vraag aan de VVD-fractie is – de VVD-lijsttrekker heeft daar goede woorden over gesproken in de campagne – of de VVD-fractie met de CDA-fractie van mening is dat het permanente karakter van de Crisis- en herstelwet er moet komen, zodat wij na 2014 de goede elementen die wij nu zien, kunnen doorzetten? Is mevrouw Neppéus van mening dat de houdbaarheidsdatum van 2014 eraf moet en dat wij hiermee ook na 2014 door kunnen gaan?

Mevrouw **Neppéus** (VVD): Wij vinden dat in die wet heel goede dingen zitten. De vraag is hoe je daarmee verder gaat. Dat zul je wel via het parlement moeten regelen. Wat dit punt betreft had ik overigens nog de vraag staan of bepaalde dingen er nog wel of niet onder vallen. Kortom: het lijkt mij prima om daarmee door te gaan.

De heer **De Rouwe** (CDA): Daarmee concludeer ik dat Nederland op uw parlementaire steun kan rekenen als het gaat om het permanent maken van de Crisis- en herstelwet?

Mevrouw **Neppéus** (VVD): Dat lijkt ons prima. Daarbij zouden wij ook nog wel een paar andere dingen willen regelen. Net als bij «Elverding» moet je hiermee vooral verder gaan. De kern is altijd dat je er eerst voor zorgt dat er zoveel mogelijk draagvlak is. Dat is de kern van het hele verhaal. Wat je ook verder met de Crisis- en herstelwet doet, eerst komt het draagvlak.

De heer **De Rouwe** (CDA): Uitstekend.

Voorzitter: Neppéus

De **voorzitter**: De bewindslieden hebben gevraagd om tien minuten schorsing. Zij hebben beloofd dat zij daarna echt to the point zullen antwoorden. Dan komen wij toch nog redelijk op het schema.

De heer **Jansen** (SP): Voorzitter, van mij mogen we een kwartier schorsen. Dan kan ik nog gaan eten.

De **voorzitter**: Dan maken we er een kwartier van.

De vergadering wordt van 20.33 uur tot 20.50 uur geschorst.

De **voorzitter**: De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat had vanmiddag een petitie in ontvangst zullen nemen over de N65 in Brabant, in ieder geval nabij Vught. Door de verkiezing van de nieuwe voorzitter is dat helaas niet gelukt. De mensen uit Vught, hier aanwezig op de voorste rij in het publiek, hebben wel wat materiaal meegebracht. De bode deelt

dit uit aan de aanwezige Kamerleden en bewindslieden, zodat iedereen het stuk over de N65 voor zich heeft. Dan kan daar nu, of waarschijnlijk bij een latere gelegenheid, aandacht voor worden gevraagd.

Het woord is aan minister Eurlings. Hij begint met een inleiding van tien minuten. Daarna gaat minister Huizinga verder. Ik stel meteen voor om daarna even te bekijken welke vragen nog openstaan. Het merendeel van de vragen was namelijk duidelijk gericht aan de minister van Verkeer en Waterstaat. Dan gaat minister Eurlings verder en reageren wij op zijn antwoorden. Ik stel voor dat er maximaal twee interrupties zijn toegestaan, maar als ze heel kort zijn, mag er af en toe een derde interruptie bij. Daarbij zal de stopwatch bepalend zijn.

Minister **Eurlings**: Voorzitter. Hartelijk welkom vanuit de regering voor de nieuwe woordvoerders. Ik meen het dat van het nieuwe karakter van hun aanwezigheid en inbreng niet veel te merken was. Dat is echt een compliment. Er is sprake van terugkerende verhalen, veel zaken waaraan lang wordt gewerkt, maar het zat er wel direct stevig in.

Ik zal eerst heel kort een soort kapstokverhaal houden, waarna ik het woord laat aan mijn collega van VROM. Ik wil een aantal onderwerpen aan de orde stellen aan het begin van onze repliek. Als coördinerend minister voor het MIRT spreek ik over de aanpak en resultaten in de afgelopen jaren. Het gaat over de aanpak van Randstad Urgent waarmee Rijk en regio zich samen hebben gecommitteerd aan het vlot trekken van soms heel erg lastige en weerbarstige dossiers. Beeld: A4 Midden-Delfland waarover 50 jaar werd gediscussieerd, maar geen besluit werd genomen. Ik doel op dat soort dossiers.

Wij spreken ook over de aanpak van Sneller & Beter, met als doel doorstroming, ook in de besluitvorming. Er is sprake van niet alleen een economische crisis, maar ook van een bestuurscrisis. Er wordt te veel gepraat, er is te veel juridische ellende en er worden te weinig knopen doorgehakt. Dat was een beetje wat wij een aantal jaren geleden aantreffen.

Als minister van verkeer wil ik vandaag ook terugkijken op de afgelopen jaren, met name op de belangrijkste mijlpalen in de bestuurlijke overleggen van dit voorjaar. Ik zal spreken over besluiten, maar ook over zichtbare resultaten. Het gaat er ook om wat wij in de praktijk echt presteren: de schoppen die de grond in zijn gegaan, de lintjes die zijn doorgeknipt.

Mevrouw Dijkma en de heer Dijkgraaf hadden ieder een dijk van een opmerking over doorgaande daadkracht. Daadkracht blijft inderdaad van belang. In deze demissionaire periode zal ik doorgaan met besluitvorming en het markeren van resultaten. Wij hebben daarover een goed debat gevoerd. De kop van Het Financieel Dagblad op 25 maart was «Eurlings bouwt door aan weg en spoor, ook al is hij demissionair». De subkop was: «GroenLinks vangt bot met controversieel verklaren». Het was goed dat GroenLinks bot ving. Dat was echt prima, want de crisis is niet demissionair. Het zou toch zeer onfortuinlijk zijn als wij jarenlang in deze commissie alles op alles hebben gezet, met nieuwe wetten en bestuurlijke daadkracht, en wij op de rem gaan staan op het moment dat er wordt geleverd. Tegen mevrouw Dijkma zeg ik dat wij alles doen binnen de afgesproken kaders. Ik ken de spelregels. Daar houd ik mij zeer precies aan. Ik doe alles binnen het met de Kamer afgesproken mandaat. Dat was ook de kabinetslijn bij de heroverwegingen. Wij gingen daarbij in principe uit van vaststaand beleid. Dat hebben wij ook besproken. De schoppen moesten de grond in. Mind you, het gaat ook over het Programma Hoogfrequent Spoor dat in de laatste ministerraad voor de verkiezingen aan bod is gekomen. Wij hebben daar niet veel media mee gezocht, maar het was wel een groot besluit. Het was de aftopping. Het ging om de puntjes op de i waar ook de PvdA-fractie zich met Diederik Samsom zo voor heeft ingezet. Ook dat hebben wij besloten. Moeten wij dat nu

terugdraaien? Moeten wij de viersporigheid in het Programma Hoogfrequent Spoor schrappen? Ik zou zeggen: allerm minst. Het is van belang om dit soort investeringen te plegen. Het is investeren. Wij gooien geen geld weg. Er wordt veel werkgelegenheid mee gecreëerd. De bedrijven die de wegen en sporen aanleggen, zijn bijna allemaal Nederlands. Die vormen een geweldige multiplier. Daarbij investeren wij ook in de bereikbaarheid en de economische potentie van de toekomst. Komt er een einde aan? Natuurlijk. Wij doen geen onverantwoorde dingen. Ik zou het echter jammer vinden als wij, na al het werk van de laatste jaren, op de rem gaan staan. Ik vind het van belang dat wij het komende jaar de vaart er in houden. Ik heb een brief in handen die de Kamer binnenkort zal bereiken. Daarin staat een staatje met de tracé- en wegaanpassingsbesluiten. Behoudens 2004 laat dat jarenlang een relatief laag productieniveau zien. In 2008 is de productie gaan stijgen. In 2009 stijgt die verder. In 2010, als ik kan afmaken waarmee ik bezig ben, is er een torenhoge productie die vele malen groter is dan de voorgaande jaren. Dat is van belang. Ik heb met de Kamer afgesproken om Nederland samen met de Kamer uit de vertraging te trekken. Ik ben erop gebrand om dat in mijn laatste maanden als minister af te maken.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Alles in de politiek is een kwestie van timing. Vandaag gaat het niet om de vraag of de minister een project doorzet dat niet past binnen de kaders. De vraag is waarom de minister het nu doet en niet later. Mijn vraag is welke inhoudelijke analyse er onder de projecten ligt die de minister in de afgelopen weken heeft toegezegd. Waarom die projecten en niet een aantal andere die wellicht ook al klaar stonden?

Minister **Eurlings**: Waarom dit moment? Ik neem aan dat mevrouw Dijksma aan de verkiezingen refereert. Die planning was tegen mijn zin. Ik vind de val van het vorige kabinet «a bloody shame». Dat heb ik vaak gezegd. Ik vind het jammer dat Afghanistan, hoe belangrijk ook, een kabinet doet struikelen. Ik begrijp dat ten enenmale niet. Ik vond dat ook heel slecht. Ik heb dat al vaker gezegd. Het heeft dus niet aan mij gelegen wat de verkiezingen betreft. Ik had liever gezien dat het kabinet zijn verantwoordelijkheid had genomen en de rit had afgemaakt. Waarom dan de planning op dit moment? Omdat het zo uitkomt in de pijplijn. Er is keien keihard gewerkt aan het Programma Hoogfrequent Spoor. Ik heb conferenties gehouden met de regio's en ik heb alle eindjes aan elkaar kunnen knopen. Dat waren moeilijke keuzes. Als het vervolgens af is, ben ik er de man niet naar om de zaak moedwillig te vertragen. Dat hebben wij jarenlang veel te veel gezien.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Mijn vraag gaat inhoudelijk wat verder. In de stukken heeft de minister toegezegd dat er op 17 juni besloten zou worden over een zogenaamde nationale markt- en capaciteitsanalyse. Die kan inhoudelijk een grond vormen voor de voorliggende besluiten. Die kan betekenen dat sommige zaken die in de pijplijn zitten wat sneller worden aangepakt en anderen wat minder snel. Waar is dat stuk?

Minister **Eurlings**: Dat stuk komt nog voor het zomerreces naar de Kamer. Het is bijna geheel gereed. Dat stuk is echter een onderbouwing van de besluitvorming over de toekomst. De vorige LMCA is een onderbouwing van het beleid dat wij vorig jaar in de begroting en het projectenboek MIRT hebben vastgepind met een bijna Kamerbrede steun. Laten we eens kijken naar alle projecten waar het om ging. De verkeersruit Eindhoven is bijvoorbeeld de afgelopen week in de ministerraad behandeld. De 200 mln. uit het FES is daarbij veiliggesteld. Daardoor is 254 mln. beschikbaar om die ruit rond te maken; het klinkt een beetje paradoxaal. De innovatieve projecten voor de zeehavens waren ook vaststaand beleid, evenals het dynamisch verkeersmanagement voor de vaarwegen en het

programma hoogfrequent spoorvervoer. De 800 mln. voor de driehoek Hilversum-Amersfoort-Utrecht is ook uitgetrokken volgens vaststaand beleid. Daarover is eind vorig jaar heel lang gepraat met de regio, zowat tot in de nachtelijke uren. Ik was ongelooflijk blij dat we daaruit kwamen. Het decentraal spoorvervoer, het actieplan Groei op het spoor, de A15 Maasvlakte-Vaanplein, ik kan ze allemaal noemen. Al die projecten zijn in het MIRT-projectenboek door de Kamer geaccordeerd. Dat punt maakte ik ook in het spoeddebat hierover. Ik begrijp mijn demissionaire status. Ik zal toch nog met een begroting moeten komen. Ik wens de heer Rutte veel succes, maar gelet op de voortgang van de informatiebesprekingen denk ik dat ik toch nog wel een aantal maanden zal hebben als minister. Elk nadeel heeft zijn voordeel. Ik wil naar die 30 schoppen toe. Misschien haal ik ze niet meer allemaal, maar ik kom toch nog een eind in de buurt. Natuurlijk ga ik noodgedwongen in de richting van een begroting die beleidsarm zal zijn. Dat spreekt voor zich. Ik ken de spelregels. Wij hebben echter samen dingen besloten en er jarenlang voor geknokt. We krijgen nu eindelijk een versnelling. We produceren dit jaar veel meer dan tijdens heel veel bij elkaar opgetelde jaren hiervoor. We moeten dat zelf niet weer moedwillig gaan vertragen. Ik zou dat doodzonde vinden. Ik zou dat ook weinig recht vinden doen aan de inspanningen, ook die van bijvoorbeeld mevrouw Roefs. Ook zij heeft deze gang jarenlang ondersteund, tot het inmiddels beruchte spoeddebat aan toe.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Ik heb een laatste vraag; daarmee zal ik mijn interrupties beëindigen, dat beloof ik. Ik stel mijn vraag in twee delen. Hoeveel zit er nu nog in de pijplijn wat nog niet is bekendgemaakt? Om welke bedragen gaat dat? Wat verwachten wij de komende tijd nog? Kunnen we daarvan schriftelijk een overzicht krijgen? Mijn tweede vraag luidt: kan ik hieruit opmaken dat de nieuwe nationale markt- en capaciteitsanalyse eigenlijk geen terugschaduwend effect heeft? Met andere woorden: kan ik hieruit opmaken dat die analyse niet betekent dat sommige al afgesproken projecten opnieuw ter discussie staan?

Minister **Eurlings**: De voortgangsrapportage heeft u inmiddels bijna bereikt. Daarin staat precies wat de planning is voor projecten die in de pijplijn zitten. Ik benadruk dat nogmaals. Er wordt bijvoorbeeld kei- en keihard gewerkt om die 30 spoedprojecten te realiseren. Die projecten hebben hun tijdsplanning. U kunt in de voortgangsrapportages precies zien op welk moment wij denken de schoppen in de grond te jagen en de lintjes te knippen. Ook dat laatste gaat komen, want dat is natuurlijk echt het champagnemoment waarop we wachten en waar we dorstig naar uitkijken.

Ik kom op uw tweede punt. Wat u zei, vond ik mooi. Ik vind dat je in principe bestuurlijk betrouwbaar moet zijn. Zaken die zijn afgesproken, moet je dus prioritair proberen te realiseren. Ik zeg daarbij wel dat ook bij mij de bomen niet tot aan de hemel groeien. Dat zal vanavond nog bij een aantal onderwerpen terugkomen. Ik zeg u eerlijk dat ik mijn ministerie verantwoord wil overdragen aan mijn opvolger. Dat is ook behoorlijk bestuur. Daar hoort ook bij dat je probeert de losse eindjes aan elkaar te knopen. Sommige langdurig lopende dossiers moet je dus afgerond overdragen, zodat er niet allemaal losse eindjes zijn die ertoe leiden dat de discussie weer helemaal van voren af aan begint. U kunt van mij op aan. We kennen elkaar lang genoeg, zeg ik tegen mevrouw Dijksma. Zij sprak mij toe toen ik in 1998 beëdigd werd. Ik kreeg toen een mooi boekje. Dat was een mooi moment.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): «De wereld moet beter worden», heette het.

Minister **Eurlings**: Wij werken daar elke dag aan. Ik ging toen de mist in, want ik nam toen ongevraagd het woord en sprak mevrouw Dijkema met je en jou aan. Tegenwoordig weet ik hoe de regels zijn. Ik zal mijn ministerie dus netjes overdragen; daar kunt u zeker van zijn. Ik ben bang dat het nog wel even zal duren.

De **voorzitter**: Voordat u verdergaat, deel ik mee dat de genoemde voortgangsrapportage vandaag door de Kamer is ontvangen, naar ik begrepen heb. Daaruit komt ook de grafiek die werd getoond.

De heer **De Rouwe** (CDA): Het is winst dat in dit debat in ieder geval is duidelijk geworden dat de minister dus niet zijn boekje te buiten is gegaan. Al het geld en alle schoppen die de grond in zijn gegaan, konden en kunnen rekenen op een Kamermeerderheid. Dat is de winst van dit debat. Wat dat betreft is het ook prettig dat de PvdA haar keutel intrekt. Ik wil echter de andere kant op gaan. Is de minister bereid om binnen de marges die hij heeft de randen op te zoeken van te begroting die is vastgesteld door de Kamer? Dat kan binnen de ruimte die er is in het kader van de Crisis- en herstelwet voor projecten. Is de minister bereid om het uiterste te doen om ervoor te zorgen dat er, als hij straks zijn dossiers overdraagt, geen enkel stukje stof op het dossier zit? Bent u dus ook bereid om in de komende weken nog meer te doen, zolang het maar binnen de begroting valt? Ik vraag dus om een andere benadering, mede omdat ik vandaag constateer dat daar een meerderheid voor is.

Minister **Eurlings**: Toen ik op 11 maart jongstleden mijn moeilijke keuze kenbaar maakte om in elk geval voor een tijd niet door te gaan in de politiek, heb ik terecht gezegd dat ik tot de allerlaatste dag de minister van Verkeer en Waterstaat zou zijn. Ik ben aangenomen om problemen op te lossen en niet om duur belastinggeld te verbrassen op mijn derrière te zitten. Ik ga er dus gewoon mee door, maar wel verantwoord en met ambitie. Dit laatste is wat het land nodig heeft. Ik hoop van ganser harte dat ook mijn opvolger, wie het ook moge zijn, diezelfde ambitie heeft. Ons land heeft het namelijk echt nodig. Over de jaren heen zijn wij in een crisis beland van besluiteloosheid en van «overprocedures», van te veel praten en te weinig doen. Wij krijgen nu het geloof terug dat het kan. Ik zal dus inderdaad tot mijn laatste dag, verantwoord en ambitieus, doorgaan met het afronden van projecten, binnen de marges die de Kamer heeft gesteld.

Mevrouw **Wiegman-van Meppelen Schepink** (ChristenUnie): Op zich heb ik er niets op tegen, wanneer een minister zijn uiterste best doet, de randen opzoekt en de marges benut. Waar ik echter wel moeite mee heb, is dat de regio's wel NMCA's hadden, nog voordat wij die als Kamer hadden. Dat vind ik lastig en daarom vraag ik de minister of wij niet kunnen afspreken dat wij, voordat wij in het najaar opnieuw over MITs gaan spreken, de MIRT-brieven zo zijn gewijzigd dat echt voor de Kamer duidelijk is welke keuzes er zijn op programmaniveau en wat de consequenties van die keuzes zijn. De minister mag weliswaar op de marges en de randen gaan zitten, maar dan is voor de Kamer volstrekt helder waar de keuzes gemaakt moeten worden en waar en hoe de marges liggen.

Minister **Eurlings**: Het is niet zo dat de NMCA elders bekend is. Welnu, ik heb gedurende een aantal dagen bij de bestuurlijk overleggen gezeten met alle provincies en alle gebiedsdelen. Gebruikelijk is dat je tijdens zo'n overleg de regio een globaal inzicht geeft in datgene waar de landelijke beelden op lijken te wijzen en waar zich problemen voordoen in 2020 en latere jaren. Dit is ook bij de LMCA's gebeurd. Volgende week komen wij met de Nationale Markt en Capaciteits Analyse; dat is een landelijk objectieve probleemschets: daarin is aangegeven waar het mis gaat, als er geen extra beleid komt. Eerder bij de LMCA hebben wij gezien dat het bij

Rotterdam hartstikke mis loopt; daar moet dus van alles gebeuren. Dat is het eerste beeld.

Wat gebeurt er voor de rest met de regio en het intensieve contact? Naast het landelijke beeld krijg je van iedere provincie bottom up een gebiedsagenda. Daarbij kan de regio aangeven door welke maatwerkoplossingen men denkt die problemen tegen te gaan. Soms kunnen er heel aparte oplossingen bij zitten, die men bij het landelijk beeld enigszins over het hoofd ziet. De Kamer krijgt dus de regionale beelden voor de behandeling van het MIRT in het najaar. Het gaat dan om het samenspel van die twee onderdelen, waardoor onze keuzes en misschien van mijn opvolger en de Kamer prioriteit krijgen. Zo moet het dus zijn. Nogmaals, de Kamer krijgt volgende week het landelijke beeld. Ik herhaal dat het maar een beeld is; de regionale beelden zullen voor het najaar beschikbaar komen. Daar wordt nu hard aan gewerkt.

De **voorzitter**: Ik stel voor dat de minister het algemene deel hiermee heeft afgerond. Wij hebben nog een uur voor de rest van de vergadering, dus het wordt krap.

Minister **Eurlings**: Voorzitter. Ook van belang vind ik om Randstad Urgent te melden. Na de brandbrief van de Holland 8 in 2006 en het kritische rapport van de OESO dat de Randstad ondermaats presteerde, ben ik de mening toegedaan dat de tweepersoonsaanpak en het afspreken van keiharde deadlines voor projecten werken. Ook dat vind ik iets om mee te nemen naar de toekomst. In drie jaar Randstad Urgent zijn 242 besluiten genomen, wellicht van het casco van de tweede Maasvlakte tot aan de zwakke schakels bij Kijkduin en Noordwijk.

Bij de A4 ter hoogte van Leiderdorp is te zien dat het eerste «schop in de grond»-project van de spoedwet nu al majeure gevolgen heeft: het gaat daar echt helemaal op de schop. Dat is beter voor het verkeer en voor de omgeving. Na 20 tot 25 jaar discussie staat dat er symbool voor dat het wel kan. Het halen van de afspraken is een norm geworden in plaats van het altijd weer aanvoeren van excuses om een deadline niet te halen. Ik wil nog iets zeggen over de integraliteit. Wij zijn daarin stap na stap aan het zetten. Ik denk dat wij al enkele belangrijke stappen gezet hebben, maar het zal natuurlijk onderwerp van discussie zijn, ook bij de formatie, op welke wijze je daar verder mee gaat. Ik wil nog wel de opmerking maken dat het zeker in een tijd van heroverweging, als het krappere wordt, steeds meer de uitdaging zal zijn om door middel van integraliteit voor minder geld hetzelfde te doen of meer voor hetzelfde geld. Dat moet in de plaats komen van meer geld investeren om het allemaal op te plussen. Wij hebben uiteraard te maken met de krapte. Dit vergt veel creativiteit van de verschillende ministeries en van de woordvoerders van de verschillende partijen. Hoe kun je echt synergie bereiken?

Op het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer kom ik straks terug. Ook hierbij geldt echter: als de Kamer te snel zegt dat wij niet verder mogen gaan met het voeren van beleid, laat zij zich dan alstublieft realiseren dat het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer leidt tot een van de meest majeure uitgaven. Dat zal dan dus ook in de gevarezone komen. Ook dat zou niet goed zijn.

Ik kan nog veel zeggen over wegen en water, maar daarop kom ik straks uitgebreid terug. Ik kijk naar de klok. Het is volgens mij zaak om nu de minister van VROM aan het woord te laten.

De **voorzitter**: Aan het rondje Nederland komen wij dus straks toe. Het woord is nu aan de minister van VROM.

Minister **Huizinga-Heringa**: Voorzitter. Net als voor de minister van Verkeer en Waterstaat, is dit ook voor mij een wat apart overleg. Wij gaan heel zachtjes aan een afscheid denken. Dat doen wij uiteraard heel

zachtjes, want er is nog heel veel te doen. Dat zei de minister van V en W zojuist ook al. Het kabinet gaat er op dat punt uiteraard voluit tegenaan. Maar toch; wij lezen in de krant over een nieuw kabinet en wij zien hier een Kamer waarin nieuwe Kamerleden zitting hebben genomen. Zij zullen de komende hopelijk vier jaar het werk in de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat doen. Ik zeg «hopelijk», want de snelle val van kabinetten is niet goed voor ons land. Ook ik complimenteer de leden voor de kwaliteit van de inbreng. Het is niet gemakkelijk om de inbreng van de al doorgewinterde Kamerleden – hoewel zij zichzelf nieuwbakken noemen – te onderscheiden van de inbreng van degenen die er echt voor het eerst zitten. Dat is plezierig om te horen en geeft vertrouwen voor de toekomst.

Ik zie ervan af om terug te kijken op de afgelopen jaren. Dat heeft de minister van V en W al gedaan. Ik hecht er echter aan om één ding op dit vlak te zeggen. Toen wij begonnen met het MIRT en met de R in het MIT, vroeg men zich af hoe dat zou gaan. In de bestuurlijke overleggen zaten opeens ook de minister van VROM en de minister voor WWI. Dat was wat onwennig. Ik moet zeggen dat ik gezien heb dat in de afgelopen jaren dit echt beter is gaan werken. De focus op gebiedsagenda's heeft veel meer structuur en samenhang gebracht in wat er in de MIRT-overleggen werd besloten. Het kan natuurlijk allemaal nog veel beter. Wij, en ook het toekomstige kabinet, zullen daaraan moeten werken. Ik ben er echter van overtuigd dat wij op de goede weg zijn. Op dat punt zijn in de afgelopen jaren slagen gemaakt.

Aansluitend kom ik bij een vraag van mevrouw Agema. Zij vroeg waarom de Noordvleugel en de Zuidvleugel niet worden samengevoegd. Veel van de vragen van deze twee gebieden hebben immers een relatie met elkaar. Er is al een overkoepelende kop op de gebiedsagenda's vastgesteld. Dit is eind 2009 voor de Noord- en de Zuidvleugel samen bekeken. De resultaten ervan zijn aan de Tweede Kamer gestuurd. Vanuit deze kop, met de algemene, gebiedsoverschrijdende inzichten, is er weer vertaald naar de aparte gebiedsagenda voor de Noordvleugel en de gebiedsagenda voor de Zuidvleugel. Aan de gedachte die mevrouw Agema oppert, is dus al uitvoering gegeven. De gebiedsagenda voor de Noordvleugel en die voor de Zuidvleugel staan niet los van elkaar, maar vloeien beide voort uit een overkoepelende kop. Nog veel meer samenwerking tussen de Noord- en de Zuidvleugel zou goed zijn, bijvoorbeeld voor het openbaar vervoer en de manier waarop daarbij zaken aan elkaar moeten worden gesloten. De gedachte daaraan en het begin daarvan is er echter absoluut al.

De heer De Rouwe heeft vragen gesteld over de sleutelprojecten. Ook andere woordvoerders lieten zo af en toe het woord «sleutelproject» vallen, met meer of minder instemming. De heer De Rouwe vroeg zich af of we wel met nieuwe sleutelprojecten moeten beginnen. Moeten wij in plaats daarvan niet de huidige afmaken? De huidige sleutelprojecten hebben inderdaad te maken gehad met behoorlijk wat tegenslagen. Op dit moment verlopen ze echter echt goed, ligt de zaak op schema en bewijzen ze hun nut. De komende jaren wordt er mee verdergegaan. Een aantal strategische langetermijnopgaven in de regio's vraagt echt om de aandacht van het Rijk. Het is goed voor de toekomst om ook te bezien hoe wij tot nieuwe sleutelprojecten kunnen komen. Dat hoeven wij niet te doen omdat wij zo graag sleutelprojecten willen, maar gewoon omdat er zaken zijn waarbij volgens ons ook een nationaal belang ligt. Volgens ons zou ook het Rijk daarmee bemoeienis moeten hebben. Over die sleutelprojecten is naar ik meen in december 2009 gesproken met de Kamer. Toen heeft de Kamer daarover nog de nodige opmerkingen gemaakt. Onder meer werd opgemerkt dat voor de sleutelprojecten niet alleen naar de Randstad moet worden gekeken maar ook breder in Nederland. Dat gebeurt ook.

Mevrouw Neppérus stelde een vraag over het afwegingskader. Ik weet niet precies of daarover mogelijk in een eerder debat is gezegd dat het

voor de zomer zou zijn vastgesteld. Laat ik van mijn kant zeggen dat ik ernaar streef dat het nog door dit kabinet wordt vastgesteld. Dat zal iets na de zomer zijn. Op dit moment ligt het concept bij de regio's ter bespreking, zodat ik hoop dat ik mijn belofte kan waarmaken dat wij het afwegingskader iets na de zomer kunnen vaststellen. De sleutelprojecten zelf zullen worden vastgesteld door het volgende kabinet, het afwegingskader nog door dit kabinet. De Kamer komt hierbij dus nog uitvoerig aan zet.

De heer De Rouwe stelde dat de Crisis- en herstelwet een goed initiatief is. Zouden wij niet nu alvast maar besluiten om die permanent te maken, zo vroeg hij; althans, zo begreep ik zijn bijdrage. De tijdelijke maatregelen uit de Crisis- en herstelwet zijn wel van kracht tot 2014; zo snel wordt die wet dus niet buiten werking gesteld. Een onderdeel is de afspraak om de wet te evalueren. Ik ben er altijd voor om voordat je volgende stappen neemt, nog even terug te kijken en een evaluatie te maken. Zo'n evaluatie zal er zijn. Na die evaluatie moet er nog maar eens worden gesproken over de vraag welke aspecten wij permanent moeten maken. Dat zal door het nieuwe kabinet gebeuren. Misschien vindt het komende kabinet dat er onderdelen van de wet zijn die wij vooral niet permanent moeten maken. Dat zullen wij echt naar aanleiding van de evaluatie moeten bekijken. De heer Koolmees heeft gesproken over de leegstand van kantoren, het s.v.z.-onderzoek van het EIB. Ik heb de Kamer toegezegd dat er voor het zomerreces een brief zou komen samen met het rapport van het EIB. Die brief komt dus volgende week. Er is ook recent een Kantorentop geweest, door mij geïnitieerd om echt iets te doen aan de leegstand in de kantoren. De resultaten van het onderzoek, die volgende week naar de Kamer toe gaan, en de resultaten van de Kantorentop komen in een plan van aanpak. Dat komt volgens de planning in september naar de Kamer toe. Het voornemen voor de langere termijn is om voor kantoren inderdaad net zo'n SER-ladder in een AMvB te zetten als er nu ook voor bedrijventerreinen is. Er wordt dus ook door dit demissionaire kabinet volop gewerkt. Als wij dingen zien die echt geen stilstand kunnen hebben en waarvan wij vinden dat wij er echt nu aan moeten werken, pakken wij die op. Deze handschoenen nemen wij zeker op. In september kan de Kamer daarvan meer tegemoetzien.

Er zijn nog twee vragen gesteld die eigenlijk op het terrein van waarnemend minister voor WWI, Van Middelkoop, liggen. Hij is niet uitgenodigd voor dit overleg, maar ik heb wel de antwoorden gekregen. Ik zal dus mijn best doen om die twee vragen te beantwoorden, met alvast enige verontschuldiging tegenover minister Van Middelkoop. Mevrouw Wiegman heeft een vraag gesteld over de verstedelijking en over de fiscale maatregelen. Waarom wordt er geen onderzoek gedaan naar fiscale maatregelen, zo vroeg zij. Het vervelende is dat fiscale maatregelen een budgettair beslag van het Rijk vragen. Die ruimte is er op dit moment niet. Het zal echt een nieuw kabinet moeten zijn dat een besluit neemt over de inzet van geld voor de woningbouw. Dat nieuwe kabinet zal ook kunnen bekijken wat wel en wat niet mogelijk is met fiscale maatregelen. Dat kan dit kabinet echter niet meer doen. Daarnaast is er een vraag gesteld door mevrouw Van Gent over een vergelijking van de kosten van binnen- en buitenstedelijk bouwen. Deze vraag komt aan de orde in de MKBA Rotterdam. Deze moet antwoord geven op de vraag wat duurder is, binnen- of buitenstedelijk bouwen. In de MKBA worden ook diverse investeringen, zoals voor infrastructuur, meegenomen, evenals de economische en sociale opbrengsten van die investeringen. Het wordt dus een brede MKBA. Het resultaat van die MKBA wordt eind 2010 verwacht.

De heer **Jansen** (SP): Ik moet toegeven dat ik mijn vraag vooral aan de opvolger van deze minister had gericht, maar ik wil toch graag haar reactie horen op mijn principiële stelling dat een actief sturend ruimtelijk

beleid met landelijke regie veel kosten kan besparen op de infrastructuur. Onderschrijft zij dat en, zo ja, is zij dan ook van mening dat dat nog niet uit de verf is gekomen in de afgelopen tijd waarin de R tussen de MIRT stond?

Minister **Huizinga-Heringa**: Zoals ook mijn aanloop was toen ik begon over de gebiedsagenda's: je komt in elk geval tot een samenhangender beeld wanneer je ruimtelijke ordening -- wat wil je met een gebied? -- infrastructuur en andere dingen die ermee te maken hebben, bij elkaar brengt in een gebiedsagenda. Dan weet je bijvoorbeeld ook zeker dat je infrastructuur kunt laten aansluiten op geplande woningbouw en nieuwe wijken als je daarin investeert. Dan kun je wat ov betreft zelfs zo ver gaan dat je eerst stations en buslijnen aanlegt en vervolgens de woonwijken. Al die zaken worden beter en gemakkelijker als je met gebiedsagenda's werkt. Dat een en ander alleen sturend vanuit het Rijk moet gebeuren, zo zwart-wit wil ik het niet zeggen. Wij hebben in Nederland de goede gewoonte om ook provincies en gemeentes mee te laten spreken in het ruimtelijk beleid. Ons poldermodel is er niet voor niets. In de MIRT-overleggen zal sprake moeten zijn van een goed samengaan van Rijk en provincie om te komen tot goede gebiedsagenda's waarbij zaken als weginfrastructuur en ov goed afgewogen kunnen worden. Als wij dat goed in de vingers krijgen, dan weet ik niet zeker of het goedkoper wordt maar wel dat het kwalitatief beter wordt.

De **voorzitter**: Hiermee hebben wij de R uit het woordje «MIRT» afgerond. Ik zou willen dat wij de eerste termijn van de zijde van de minister van Verkeer en Waterstaat uiterlijk om 21.55 uur hebben afgerond.

Minister **Eurlings**: Voorzitter. De heer De Rouwe vroeg naar de motie-Koopmans over infrastructuur tussen krimp- en groeigebieden. Hij noemde een aantal concrete voorbeelden. Dat spreekt mij aan. Wij hebben besluiten genomen of staan op het punt om besluiten te nemen over infrastructuur tussen groei- en krimpgebieden. De A12/A15 is een goed voorbeeld, net als de verkenning rond Rotterdam en alle maatregelen aan de A2. Daarom kun je je afvragen wat de meerwaarde is van verder generiek onderzoek. Wij moeten ons zo rap mogelijk nog meer richten op de regiospecifieke situaties. Geen woorden maar actie. Daarom is ook voorgesteld om dit niet alleen op projectniveau te bekijken, maar om dit een zeer serieuze plek te geven in de gebiedsagenda's die nu samen met de regio's worden uitgewerkt en die de Tweede Kamer voor de behandeling van de begroting en het MIRT zullen bereiken. Wij moeten tot een concretiseringslag op dat punt komen. Dat vind ik de te prefereren lijn. Wij nemen de motie zeer serieus, maar proberen nu tot een concrete invulling te komen.

De BLD-bijdrage. Die is vaak vervelend voor regio's. Als men met een project bezig is, dan krijgt men die bijdrage eroverheen. Het is altijd helder geweest dat die BLD-bijdrage er zou zijn. Agentschapsvorming, Rijkswaterstaat, het onderzoek en het werk moeten wel betaald worden. Dat kan niet voor niets. Wij betalen het linksom of rechtsom altijd. Maar ik heb de signalen uit de Kamer en de regio heel serieus willen nemen. Wij zijn er goed naar aan het kijken. De uitgangssituatie is dat infrastructuurprojecten aan rijkswegen een rijksverantwoordelijkheid zijn. Uitvoering van die projecten vindt in principe dan ook plaats door Rijkswaterstaat, inclusief de voorwaarden die daarop van toepassing zijn. De BLD-bijdrage is een integraal onderdeel van de kosten van het project, overigens ook van toepassing indien de regio aan een project bijdraagt. Ik heb in de brief van 8 juni geschreven dat ik de BLD-systematiek ga aanpassen. Die systematiek wordt veranderd; daar wordt hard aan gewerkt. Vanaf het allereerste begin van het project moet duidelijker zijn dat de kosten voor

dit soort werk in zo'n project zitten. Die moeten niet ineens als een opslag erbovenop komen. We moeten het ook realistischer bekijken per project. We moeten echt kijken naar de lifecycle-kosten van het project, in plaats van altijd één standaardopslag te hanteren. Dat zijn wij aan het doen. Ik denk dat we daarmee tegemoet kunnen komen aan een aantal van de bezwaren die tegen de huidige systematiek worden geuit. Het blijft natuurlijk wel altijd geld kosten. Ook als een regio zelf een regionaal project doet, kost het altijd geld. Je kunt mensen niet voor niets laten werken. Zo gaat het bijna in geen enkel land in de wereld, op Bhutan na. Hoe zit het met het totaalplaatje van de budgetten ten behoeve van een goede afweging tussen projecten door de Tweede Kamer? Ik heb de gebiedsagenda's en de NMCA genoemd. Ik stuur de startbeslissingen van nieuwe verkenningen en de resulterende voorkeursbeslissingen aan de Kamer, zodat zij altijd invloed kan uitoefenen op keuzes die worden gemaakt. Los van het feit dat ik het beleid zoals geaccordeerd uitvoer en dat met daadkracht probeer te doen, kan de Kamer natuurlijk altijd zeggen: minister, achteraf vinden wij dat project toch niet goed. Dat is de macht die de Kamer altijd heeft. Ik vind niet dat zij het moet doen en ik zal het met de kracht van het argument tegenspreken, maar die positie heeft de Kamer natuurlijk altijd. Als de Kamer zegt dat we bijvoorbeeld een weg, het PHS of Maastricht Noord toch maar niet moeten doen, zal ik proberen om ervoor te gaan liggen, maar dan heeft de Kamer het laatste woord. Ik heb er echter vertrouwen in dat een meerderheid van de Kamer het belang van dit soort projecten onderschrijft.

Wat vind ik van een MIRT-internationaal? Het idee van de heer De Rouwe om grensoverschrijdend te werk te gaan, spreekt mij zeer aan. De grensligging wordt nadrukkelijker dan tevoren geadresseerd in de gebiedsagenda's; er wordt heel veel aandacht aan besteed. Zo wordt de Brainport Eindhoven nadrukkelijk gepositioneerd als grensoverschrijdend kenniscentrum. In het mooie Limburg wordt de internationale context ook als een kans gezien. Ook in het noorden en het oosten van het land krijg je altijd het terechte signaal: wij zijn niet het eind van Nederland; wij zijn het begin van Europa. Er zijn ook concrete projectvoorstellen met grensoverschrijdende opgaven, zoals het grensoverschrijdend project Eindhoven-Düsseldorf. Er is dus ruimschoots aandacht voor de internationale context. Ook de aandacht voor het grensoverschrijdend openbaar vervoer, waarin de Kamer een grote rol heeft gespeeld, onder andere met een initiatiefnota van ChristenUnie en CDA, is een erkenning voor het denken over grenzen heen. Dat geldt zelfs voor het aanpakken van problemen van krimpgebieden; denk aan de Parkstad.

Het probleem van een MIRT-E is dat die heel moeilijk in de praktijk te brengen is. Je zult dan afstemming moeten hebben met buitenlandse parlementen en regeringen en dat is niet evident. In onze planvorming zullen wij dit echter zo veel mogelijk moeten meenemen. Het verzoek van de Kamer om bij de nieuwe concessie voor het spoor te bekijken of het mogelijk is om de eerste slag over de grenzen heen in de concessie op te nemen, vind ik een zeer interessant idee. Dat is echt vernieuwing; daarmee worden wij een stuk internationaler. Ook bij onze projecten moet je zo veel als mogelijk de slag over de grenzen zien te maken. Als wij met voorstellen komen, ook in het MIRT met de gebiedsagenda's, zal ik de Kamer natuurlijk altijd aangeven hoe de omringende landen erover denken en hoe het aansluit bij de plannen aldaar. Dan is het meer op projectniveau dan dat we een heel groot MIRT met andere landen optuigen, maar ik denk dat we met deze aanpak de bedoeling van de heer De Rouwe wel gaan invullen.

De heer **Jansen** (SP): Na dit vlammende betoog van de minister veronderstel ik dat het in stand houden van de Beneluxlijn met deze overtuigingskracht een peulenschil is voor hem!

Minister **Eurlings**: Ik zou willen dat het snellere en modernere alternatief een peulenschil was! Maar de heer Jansen weet dat ik met die hogesnelheidslijn nog wel even bezig ben, en mijn opvolger ook nog, ben ik bang. Alle gekheid op een stokje, de heer Jansen wil graag een onverknipte Beneluxlijn. Ik snap dat pleidooi; de SP-fractie heeft dat vanaf het begin gehouden. Ik heb gezegd dat ik niet de tools heb om dat af te dwingen. Ik ben al heel blij dat België nu het extra treinstel bestelt waardoor Den Haag en Breda op het hogesnelheidsnet worden aangesloten. We bekijken ook hoe we een «Benelux van de toekomst» vormgeven, maar tot nu lijkt het erop dat het er wel een met een knipje wordt, waardoor je in Roosendaal een kleine overstap hebt. Daar komen we nog op terug, maar ik snap het pleidooi van de heer Jansen en ik respecteer het ook, want zijn partij heeft hier altijd voor gepleit. Dat profielpunt komt de heer Jansen gewoon toe, maar ik heb ook gezegd dat ik als minister wel zit met de instrumenten die ik heb. Ik kan het niet afdwingen. Ik probeer met alles wat ik in me heb om zo ver mogelijk in die richting te komen.

De heer **Jansen** (SP): Maar ik constateer dat uw overtuigingskracht op dit punt groot is. Zet die inderdaad voor dit nobele doel in.

Minister **Eurlings**: Met dat extra treinstel heeft het mij wel drieënhalf jaar gekost. Ik snap uw bedoeling. Wij gaan ermee door, maar ik heb er wel onze zuiderburen voor nodig, onze Nederlandse Spoorwegen en de NMBS.

Dan de «R» van het MIRT. Mevrouw Agema vroeg of het samenvoegen van Randstad Noord en Randstad Zuid niet nadrukkelijker naar voren zou kunnen komen. Ik vind dat een heel goed punt, maar ik begrijp dat deze vraag al is beantwoord.

De **voorzitter**: U vindt het een goed punt. Dat vond minister Huizinga ook.

Minister **Eurlings**: U kunt nu controleren of het demissionaire kabinet nog steeds met één mond spreekt.

In elk geval proberen wij in die lijn te opereren. Wij hebben een Randstad-overleg. Bij Randstad Urgent moest in het begin dat gevoel nog heel erg groeien. Ik had soms het idee dat er vooral binnen de Randstad werd gediscussieerd en minder tussen de Randstad en mijzelf, maar daarin zijn wij nu wel een aantal slagen verder. Ik ben het gewoon met die lijn eens. De heer Koolmees vroeg of het een optie is om bij een gebiedsgerichte aanpak helder onderscheid te maken tussen projecten die geheel financieel gedekt zijn en projecten die dat niet zijn. Dat onderscheid wordt heel helder gemaakt. In de gebiedsagenda's wordt breed gekeken naar de ruimtelijke ontwikkelingen in een bepaalde regio, los van de financiële dekking. Zodra daaruit besluiten voortkomen die in het MIRT moeten worden opgenomen, is de financiële dekking aan de orde. Het is een wens die ik over mijn graf heen, als ik de termen van mevrouw Van Gent mag bezigen, aan u wil voorhouden.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Politieke graf!

Minister **Eurlings**: Inderdaad, dank u wel voor deze toevoeging. De les van Elverding is dat, zodra er een verkenning wordt gestart, er wel zicht op geld moet zijn. Dat heeft weer met daadkracht te maken. Wij hebben elkaar jarenlang beziggehouden met allemaal leuke verkenningen: iedereen happy, ook de tien verkenningen erbij, u gaat tevreden huiswaarts en ik weet dat er geen cent voor is. Veel beloven, weinig geven doet zelfs gekken niet meer in vreugde leven. Het is dan om elkaar heen draaien en uiteindelijk staat iedereen met lege handen. Dat heeft dus geen zin. Als wij het naar het MIRT-projectenboek doen, moet er ook zicht zijn

op financiering. Maar dan weet je vervolgens wel dat het serious business is en dat wij doorpakken. Dan gebeurt het gewoon snel. Dat vind ik een veel betere lijn dan al die ambtelijke en studieachtige processen. Hoe zit het met het FES? De middelen van het FES zijn bestemd voor projecten van nationaal belang die de economische structuur van ons land moeten versterken. Dit zijn projecten met een bovenregionaal belang. Decentrale overheden kunnen niet direct aanspraak maken op het FES, maar wel in samenwerking met een departement. Dat is bijvoorbeeld gedaan voor de bijdrage aan een aantal regionale ov-projecten. Het kan wel, maar je moet even naar een ministerie gaan zodat een check and balance op het landelijk belang kan worden gedaan. Ook dit is natuurlijk weer ter beoordeling van de coalitie of het kabinet in wording, maar dit is in elk geval de lijn die tot nu toe is gevolgd. Wij hebben geprobeerd te faciliteren en daarmee in elk geval een aantal regionale projecten FES-waardig te maken.

Mevrouw Dijkma gaf aan dat regio's bang zijn om deadlines niet te halen: valt dan die reservering niet weg? Voor weg- en ov-projecten gelden in principe geen wettelijke termijnen voor de decentrale overheden bij besluitvorming en aanleg. Er zijn vaak wel bestuurlijke afspraken gemaakt over de termijnen waarbinnen je tot deze mijlpalen komt. Die zijn in de nieuwe doctrine in principe bindend: maximale druk op het proces. Ik heb de laatste jaren ook wel gezien dat, als er een heel goede reden is – er wordt bijvoorbeeld decentraal gezegd: wij willen nog even met een aantal gemeenten het draagvlak vergroten, nog even extra kijken – het geen wet van Meden en Perzen is. Dan kun je die termijn wat oprekken, maar dan wel met opgaaf van redenen. Dan zal een minister naar u toekomen en zeggen: hier geven wij wat extra ruimte om een goede reden. Maar de uitzondering bevestigt wel de regel. Dat was vroeger misschien soms een beetje andersom.

De heer Koolmees vroeg of het ILG kan worden betrokken bij het MIRT. De opgave van natuur en landschap wordt op het niveau van gebiedsagenda's volwaardig meegenomen. Dat is van belang, want ook dat moet steeds integraler. Het is een ingroei. Ik zie steeds meer enthousiasme bij andere ministeries – VROM was er vanaf de allereerste dag vol bij – om zaken integraal aan te pakken. In programmatische zin maakt natuurontwikkeling onderdeel uit van het Investeringsbudget Landelijk Gebied, waarvoor het ministerie van LNV verantwoordelijk is. In de loop van dit jaar verschijnt de midterm review van het ILG. Dan is ook de vraag aan de orde over de toekomst hiervan. Besluitvorming is aan een volgend kabinet. Ik heb wel gemerkt in de bestuurlijke overleggen van de laatste ronde dat de vertegenwoordiging van het ministerie van LNV er vaak gewag van maakte dat men met die ILG-middelen en met de investeringen op het LNV-vlak meer de integraliteit wil opzoeken. Dat vind ik een positieve ontwikkeling. Je ziet dat de natuurlijke groei naar integraliteit zichzelf daar versterkt.

Mevrouw Dijkma vroeg naar de relatie met natuurcompensatie. In de besluitvorming spelen de natuurwaarden in de afwegingen binnen projecten een belangrijke rol. Om de natuur niet te schaden worden daarom vaak grote mitigerende inpassingsmaatregelen genomen. Ons land loopt daarin echt heel erg voorop. Mevrouw Agema noemde al de 410 mln. voor het Meerjarenprogramma Ontsnippering. Dat is geen klein geld, om het zo maar te zeggen. Het gaat ook op voor gewone projecten. Kijk eens naar de A4 Midden Delfland. De heer Vendrik viel mij aan met de woorden: u moet een duurzame snelweg laten aanleggen en dat mag dan twee keer zo veel kosten als normaal. Ik antwoordde daarop: mijn beste, de A4 Midden Delfland, die u zo lang heeft bestreden, kost vele malen meer dan twee keer zo veel; dat komt door die waanzinnig prachtige, groene inpassing; de ecoducten met de poelen waar de eendjes spartelen boven de snelweg, dat is de A4 Midden Delfland, groener dan groen! Ik had gehoopt en ik blijf hopen dat ook GroenLinks voor de A4 Midden

Delfland zal zijn. Wij geven daar dus heel veel geld aan uit, maar alles heeft zo zijn grenzen. Niet horen, niet zien, niet ruiken: dat zal niet altijd haalbaar zijn. In de straat waar ik woon in ieder geval niet. Die is gewoon op maaiveldniveau; ik kan zo van het trottoir de straat op lopen en toch leef ik daar graag.

Mevrouw **Agema** (PVV): De woorden van de minister zijn mij uit het hart gegrepen, maar mijn vraag ging eigenlijk over de toekomst. Er komen zware tijden aan. Er is steeds minder geld beschikbaar. Het is van belang dat de economie draaiende blijft en dat er steeds meer projecten worden aangelegd. Er is 410 mln. gereserveerd om uit te geven aan ontsnippering, om de beestjes in plaats van de mensen de weg te geven. Ik vraag mij af of dat geld dan wel zo handig is besteed. De A4 Midden Delfland werd inderdaad vier keer zo duur. Moet dat het beleid zijn voor de toekomst? Wat is de opvatting van de minister daarover?

Minister **Eurlings**: Dat is een relevante vraag voor de formatie. Het zal van de partijen afhangen hoe zij daar in staan. Ik vind het wel van belang dat wij een en ander goed inpassen. Ons land heeft ook een reputatie hoog te houden en het gaat wel degelijk om leefbaarheid. De «sky» kan echter niet «the limit» zijn. Ik heb wel eens vaker gezegd: je moet ervoor oppassen dat het duurste project tot nu toe niet het begin van de discussie is voor het volgende project, waarin alles alleen nog maar beter en duurder kan. Dat zal niet meer kunnen. Ik kan mij de discussie herinneren over de A6 en de A9 rond Amsterdam. Die wegen moesten allemaal overkapt worden en ik weet niet wat nog meer. Dat is in de praktijk heel moeilijk. Dat betekent dat de weg ongeveer twee weken per jaar dicht moet wegens onderhoud. Als het buiten 20°C graden is met zon, kan het onder de kap bloedheet worden. Landschapelijk is het ook niet zo mooi: het is een slurf door het landschap. Dat is mijn mening. Wij hebben toen met de regio overlegd en uiteindelijk hebben wij een prachtige oplossing bedacht, die ook gedragen werd. Er kwamen groenwanden langs de weg en alles was mooi ingepast in het landschap. Die discussie zul je wel aan moeten kunnen. Het gaat niet om een instrument dat je hanteert. Het gaat erom om met de overheidsmiddelen zo efficiënt mogelijk een goede inpassing en een goede bescherming te creëren. De komende jaren zal nog meer van onze creativiteit worden gevraagd dan de afgelopen jaren vanwege de krapte. Iedere partij zal haar keuze moeten maken. Dat wordt voor ons allemaal de uitdaging, omdat wij moeten blijven investeren in meters infrastructuur. Dan kom ik op de twee knelpunten uit de Filetop-50 die niet worden genoemd door middel van een project. Het gaat om 2 knelpunten; de andere 48 worden dus wel genoemd. Dat is op zichzelf al pure winst. Dat is ook wel lekker; we tikken ze bijna allemaal weg, slechts twee blijven er over. Het betreft nummer 35 op de A15 op het traject Gorinchem–Papendrecht. Laten wij echter niet somberen. In het kader van het project Rotterdam Vooruit is voor dit traject recentelijk een verkenning opgestart. Nummer 49 uit de Filetop-50 is de A50 op het traject Ewijk–Paalgraven. Dit is inderdaad het enige knelpunt uit de Filetop-50 dat nog geen onderdeel uitmaakt van een lopend MIRT-project. Het is wel nummer 49 van de 50; misschien is nummer 53 ook geen onderdeel van een project. Het zit net op het randje. Overigens wordt voor knelpunt 49 met de regio wel gekeken naar mogelijkheden om het benuttingspakket vorm te geven, waardoor we de filedruk toch kunnen reduceren. Eigenlijk zijn dus alle 50 knelpunten ongoing work op dit moment. Dat is wel eens anders geweest. Ik ben hier heel erg blij mee.

Mevrouw Wiegman vroeg naar het regionale openbaar vervoer. Wat is de oplossing voor het hov-knooppunt Amstelveen? Zoals in de MIRT-brief is geschreven, is een oplossing gevonden met de huidige bovengrondse route voor de zuidtangente in combinatie met een ov-knoop aan de

oostzijde van Amstelveen-Centrum. Een en ander zal verder worden uitgewerkt, zodat hierover in het BO-MIRT van dit najaar nadere afspraken tussen Rijk en regio kunnen worden gemaakt. Nou hangt het een beetje af van mijnheer Rosenthal of ik dat zelf nog doe. Dat is even de grote vraag, want dat is laat in het najaar, maar het staat in elk geval op de agenda. Kan vandaag nog worden beslist over een derde wissel bij Leeuwarden? Wat is de stand van zaken? ProRail doet momenteel onderzoek naar de aanleg van een derde wissel. Dat loopt dus. In het kader van de quickscan zijn reeds afspraken gemaakt over de aanleg van twee andere wissels. Zodra er meer duidelijkheid is over de kosten en de kosteneffectiviteit van de derde wissel, zullen hierover nog dit jaar definitieve afspraken worden gemaakt. Dat is de marsroute. Om die beslissing te kunnen nemen, hebben wij echter wel het inzicht in de kosten en de kosteneffectiviteit nodig, zodat het ook een verantwoorde beslissing kan zijn. Het uitgangspunt is natuurlijk ook dat een en ander past binnen de eerder gemaakte afspraken en het eerder afgesproken budget, maar dat is logisch.

De RijnGouwelijn. De huidige oplossing is duur – de heer Koolmees had het daarover – en kan suboptimaal zijn. Kunnen wij niet aansluiten bij het bestaande hov Aalsmeerlijn? Over de huidige oplossing, de tram tot Katwijk en vervolgens de bus tussen Katwijk en Noordwijk, zijn afspraken gemaakt met de provincie Zuid-Holland, die opdrachtgever is van het project. Dit is indertijd gebeurd met brede steun van de toenmalige Kamer, de voorgangers van deze Kamer. Ik heb begrepen dat er voor de provincie geen aanleiding is om deze afspraak te herzien. De gedeputeerde zit hier in de zaal. Omdat de Kamer en de minister met de afspraken hebben ingestemd en omdat de provincie opdrachtgever is, heb ik ook zelf geen aanleiding om deze te wijzigen.

Dan het spoor in het algemeen en de internationale spoorgoederencorridors. Ik kom even hink-stap-sprong terug op het MIRT-internationaal van de heer De Rouwe. Wij proberen op tal van vlakken internationaler dan tevoren te denken. Zo hebben op 14 juni negen Europese ministers een conferentie gehouden in Rotterdam, waar goede afspraken zijn gemaakt over de internationale spoorgoederencorridors. Er is goed nieuws voor Nederland. Want ondanks het feit dat ook Duitsland de financiële krapte goed voelt – de bezuinigingsopgave van 80 mld. van de regering-Merkel staat ook vaak in de Nederlandse kranten – heeft Duitsland gezegd dat het prioriteit zal geven aan het doortrekken van de Betuwelijn door Duitsland richting Zwitserland en Italië en dat het deze route met prioriteit zal voorzien van het ERTMS (European Rail Traffic Management System). Dat gebeurt dus voor alle andere routes in Duitsland. Dat vind ik echt groot nieuws. Duitsland geeft dus prioriteit aan het doortrekken van de Betuweroute. Zo hebben wij het afgesproken in Rotterdam.

Daarnaast wordt een samenwerking aangegaan om stillere remblokken op treinen te stimuleren om de geluidsemisatie te verminderen. Dat is ook van belang voor het draagvlak onder de bevolking.

Ook hebben wij afspraken gemaakt over de samenwerking op de corridors Rotterdam–Antwerpen richting Polen en Rotterdam–Antwerpen naar Lyon. Inderdaad, u hoort het goed: Rotterdam–Antwerpen. Wij zijn namelijk ook voorbij de strijd die er de hele tijd is tussen Antwerpen en Rotterdam. Wij hebben met België afgesproken dat wij samen optrekken en dat wij gezamenlijke corridors ontwikkelen. Dat lijkt mij veel en veel beter dan elkaar tegenwerken, waardoor wij in Europa uiteindelijk de prioriteit verliezen.

Dan het Programma Hoogfrequent Spoor (PHS) en de extra MIRT-onderzoeken naar het spoor. «Er starten meer MIRT-onderzoeken als een knelpunt ontstaat op een rijksweg, maar dat gebeurt wat weinig voor het spoor», zo werd opgemerkt. Laat ik daar toch op antwoorden dat bij het Programma Hoogfrequent Spoor de corridors worden bekeken waar tot 2020 een frequentieverhoging aan de orde is. Door de NMCA wordt

vervolgens onderzocht of voor corridors, en zo ja voor welke, voor de periode daarna aan een verdere frequentieverhoging kan worden gedacht. Het Programma Hoogfrequent Spoor is dus niet allesomvattend. Ik durf wel te zeggen dat het een geweldige stap is op weg naar een totaal ander openbaar vervoer. «Dat is geen klein bier», zei de heer Samsom altijd. En dat is het echt niet: 4,5 mld. Het is toch van belang dat dit geld ondanks deze tijd wordt geïnvesteerd. Om de vijf minuten een trein op de drukke lijnen in de Randstad, per richting een intercitië en een stoptrein na elkaar, maar ook tussen de Randstad en het noordoosten (Arnhem, Nijmegen) en het zuidoosten (Eindhoven) van dit land. Dat is een totaal ander openbaar vervoer dan wij op dit moment gewend zijn.

Dan de Goudse lijnen: het spoor in Verkenning Haaglanden. Gevraagd is hoe het zit en of de minister deze spoorlijn in de MIRT-verkenning Haaglanden schrapt. Het gaat hierbij om de spoorlijn Den Haag–Gouda. Deze lijn is inderdaad onderzocht in de MIRT-verkenning Haaglanden, net zo goed als de lijn Rotterdam–Gouda is onderzocht in de MIRT-verkenning Rotterdam. In de verkenning Haaglanden is op basis van de bereikbaarheidsproblematiek en de voorziene ruimtelijke ontwikkeling geconstateerd dat de Goudse Lijn op dit moment niet de grootste prioriteit heeft.

Daarom is in overleg met decentrale overheden besloten om dit voor het moment niet verder te onderzoeken in de MIRT-verkenning Haaglanden, maar het later wel weer op te pakken in de uitwerking van het zogenaamde Zuidvleugelnet. Dit betekent niet dat het op het bordje van de provincie terecht komt. De Goudse Lijnen worden door Verkeer en Waterstaat namelijk ook in de NMCA onderzocht. Samen met de regio hebben wij besloten om het iets later in de tijd te zetten, maar het komt dus wel terug. Ik wil het beeld wegnemen dat wij het afschuiven.

Dan kom ik bij de dienstregeling Zwolle–Leeuwarden. Momenteel wordt met alle partijen, namelijk ProRail, de NS en de regio Noord-Nederland en het ministerie van Verkeer en Waterstaat overlegd over de consequenties van de extra treinen op de lijn Zwolle–Leeuwarden. Wij zijn dit serieus aan het bekijken. Wij delen de ambitie van de Kamer, maar wij moeten de uitkomsten van het onderzoek wel afwachten. Het overleg is heel constructief. Dat gaat gewoon goed. Dat geldt ook voor de brug over het Van Harinxmakanaal. Uit het overleg met eerder genoemde partijen moet blijken of de vernieuwing noodzakelijk is en hoe die wordt uitgevoerd. Vervolgens zou in overleg met de regio gekeken kunnen worden of middelen uit het Convenant Regiospecifiek Pakket Zuiderzeelijn ook hiervoor zouden kunnen worden ingezet. Ik hoor gelach, maar ik moet dit proberen. Zo zien we elkaar weer. Dan zijn we allebei een beetje arm en hebben we niets in de binnenzak. Zo begint zo'n gesprek; u weet hoe dat gaat. Hier wordt vast nog nader over gesproken.

Mevrouw Neppérus vroeg of in de lopende werkzaamheden ook al rekening wordt gehouden met deze vier treinen. Daarop kan ik «ja» zeggen, want in de lopende planstudies wordt inderdaad rekening gehouden met de vier treinen. Ook bij de aanpassing van het emplacement Zwolle dat deels al in realisatie is, houden wij rekening met die vier treinen.

De heer **Dijkgraaf** (SGP): Kan de minister aangeven of, wat betreft het ter beschikking stellen van het geld dat nodig is voor die verbinding in het noorden, daar het etiketje «doorpakken» bij past?

Minister **Eurlings**: Ik loop op de toekomst vooruit, want ik wil hierover snel duidelijkheid en ik wil het mogelijk maken. Ik houd nu al rekening met vier treinen. Bij dit soort projecten kom je wel altijd met elkaar over de financiën te spreken. Dat is inderdaad «een pintje uit eigen vat»; ik tap er vanavond wel een paar, gedeputeerde! De financiën zijn een gedeelde verantwoordelijkheid. Dat spel hoort erbij. Ik ken de noordelijke provincies als provincies die echt willen doorpakken en vaart willen maken. Wij zijn

altijd, ook bij heel moeilijke dossiers, goed tot elkaar gekomen. Ik heb er voorshands vertrouwen in dat dit ook op dit punt gaat lukken. In 2003 zijn er trillingsmetingen gedaan langs de IJssellijn. Toen reden er nog geen goederentreinen over deze spoorlijn. Nu, in 2010, rijden er af en toe goederentreinen. Nog dit jaar gaat ProRail opnieuw trillingmetingen doen, zodat er een goed beeld ontstaat of, en zo ja, in welke mate, de trillingen toenemen bij de passage van meer goederentreinen op de IJssellijn. Ook moet er inzicht komen over de vraag hoe groot die trillingen zijn. Het is inderdaad, zoals de Kamer zegt, de bedoeling om erachter te komen wat de komst van extra goederentreinen voor de trillingen kan betekenen. In de recente voorkeursbeslissing voor het Programma Hoogfrequent Spoor is onder andere voorzien dat in de toekomst meer goederentreinen via de IJssellijn gaan rijden, maar voordat het zover is, zullen diverse maatregelen aan de IJssellijn getroffen moeten worden, bijvoorbeeld extra geluidswering. For the record zeg ik ook direct dat mogelijk ook extra maatregelen nodig zullen zijn tegen trillinghinder. We wachten het onderzoek dus af, maar als het nodig is, zal dit gebeuren. Ter geruststelling: ook daarvoor is in het PHS-budget ruimte gereserveerd; ook daarop zijn wij dus voorbereid. Dit jaar wordt dit onderzocht. Zodra die gegevens beschikbaar zijn, zullen zij aan de Kamer worden doorgegeven.

Met betrekking tot de spoorlijn Zwolle-Wierden verkeer ik in de veronderstelling – ik heb het nog even nagevraagd – dat de heer Cramer in het notaoverleg op 15 december 2008 kon instemmen met mijn uitleg van de door mevrouw Wiegman genoemde motie op stuk nr. 52 (31 700-A). In dit notaoverleg heb ik aangegeven mij te kunnen vinden in de motie, indien ik het gevraagde onderzoek naar volledige spoorverdubbeling en elektrificatie van het traject Zwolle-Wierden mag betrekken bij het overleg met de regio over decentralisatie van deze treinverbinding, in plaats van bij het gevraagde integrale MIRT-project voor de N35 en de spoorverbinding. Dit was nodig omdat een integraal MIRT-project nadrukkelijk ten koste zou gaan van de verdere uitrol van de N35. Ik kan mij die discussie nog goed herinneren. Dat was ook niet de bedoeling van de heer Cramer, zo beaamde hij direct in het interruptiedebat. De uitrol van die weg, ook voor de verkeersveiligheid zo van belang, zou daarmee significant worden vertraagd. Dat was ons aller bedoeling niet. Daarom heb ik die verdubbelingsdiscussie opgepakt, maar dan wel in het decentralisatiedossier van het spoor aldaar.

Ik kan melden dat de gesprekken met de regio over de decentralisatie van de treinverbinding komende week starten. Daarin wordt de vraag van spoorverdubbeling en elektrificatie nadrukkelijk meegenomen. Ik houd de Kamer op de hoogte van de voortgang daarvan. Op die manier geven wij uitvoering aan de motie van de heer Cramer.

De voorzitter: Ik heb een praktisch punt. Wij hebben afgesproken om de antwoorden om 21.55 uur af te ronden. In ieder geval over water en een deel van de autowegen moeten nog antwoorden komen. Ik stel voor de tijd tot 22.15 uur te gebruiken voor de afronding van de eerste termijn. Dan bespreekt de commissie morgen in de procedurevergadering hoe zij verder wil gaan en of er behoefte is aan een tweede termijn of een VAO op korte termijn. Dat laat ik aan de commissieleden over.

De heer Jansen (SP): Mijn hoofdpunt is dan weg. Ik heb gezegd: voordat wij een zinnige discussie kunnen starten over het PHS, moet duidelijk zijn hoe het staat met de invoering van het beveiligingssysteem ERTMS. Krijgt de Kamer voordat wij de PHS-discussie starten een maatschappelijke kosten-batenanalyse? Kortom: weten wij wat de minister daarmee gaat doen? Hetzelfde geldt voor de invoering van 50 kV, waarbij ik als voorbeeld het traject Amsterdam-Utrecht heb genoemd.

Minister **Eurlings**: Ik heb begrepen dat wij later nog uit-en-te-na over het Programma Hoogfrequent Spoor zullen discussiëren. Laat ik omwille van de tijd kort zeggen dat bijvoorbeeld het ERTMS-dossier enigszins los staat van het Programma Hoogfrequent Spoor an sich. Daar heeft de voorganger van de heer Jansen als woordvoerder, de heer Roemer, altijd voor gepleit. Dat is onderdeel van een bredere discussie over de vraag wanneer wij overgaan van ATB-Vv en andere systemen naar ERTMS. Ik heb vaker gezegd: laten wij het eerst definitief uitrollen op de lijnen waar wij er nu mee bezig zijn en ervoor zorgen dat het goed werkt. Zoals de heer Jansen weet, is dit nogal een uitdaging geweest. In het vervolgtraject moet worden doorgepakt. Dit lijkt mij een discussie die wij verder kunnen uitbenen als wij over het PHS komen te spreken. De Kamer kondigde zojuist aan dat dit expliciet zal gebeuren.

De heer **Jansen** (SP): Kan de minister toezeggen dat wij de maatschappelijke kosten-batenanalyse ontvangen voordat de discussie over het PHS zal starten?

Minister **Eurlings**: Ja! De kosten-batenanalyse van het ERTMS is bijna gereed en die kan de discussie verder verrijken. Ik zeg toe dat die dan op tafel zal liggen.

Ik ga verder met de wegen. Laten wij kijken hoe ver wij komen. Ik begin in het noorden des lands. Er werd gevraagd of er geld over is bij het project voor de N33. Ik ben heel verheugd dat er goede afspraken met de regio zijn gemaakt over de N33 tussen Assen en Zuidbroek. Op 29 mei jongstleden heb ik een convenant gesloten met de regio over dit project. Er is 9,7 mln. extra in het project geïnvesteerd om het tekort te dichten. Ik heb verder met de regio afgesproken dat er voor dit project geen BLD-bijdrage wordt toegepast, tenzij er sprake is van aanbestedingsmeevallers. Bij aanbestedingsmeevallers worden de eerste 12 mln. besteed aan de BLD. Zijn er nog meer meevallers, dan bekijken wij of er een klaverblad mogelijk is bij Zuidbroek. Ik zie dat de gedeputeerde bevestigend knikt. Op dit moment is er geen geld over. Wij hebben echter met elkaar een goede afspraak kunnen maken, waarmee ook dit belangrijke project is veiliggesteld.

Ik kom op het knooppunt Joure. Mevrouw Neppéus vroeg of het gaat om een toekomstgerichte oplossing met ongelijkvloerse kruisingen. Ik heb met de regio ook op dit punt onlangs goede afspraken kunnen maken. Die hebben geresulteerd in een convenant waarover ik heel verheugd ben. Bij Joure verdwijnt de bekende rotonde met de verkeerslichten. In plaats daarvan komt er een toekomstgerichte oplossing waarbij het verkeer ongehinderd kan doorstromen. Het gaat om een doorgaande verbinding A6/A7 Lemmer–Joure–Heerenveen met haaks daarop de A7 Bolsward-Sneek via ongelijkvloerse kruisingen. Dat is goed nieuws. Het probleem is opgelost.

Ik ga naar het oosten van het land, Gelderland en Overijssel. Kan ik toezeggen dat voor Zwolle–Wijthmen de schop snel de grond in gaat, zo vraagt de heer De Rouwe. Absoluut. De schoppen moeten ook hier de grond in. Ik zeg toe dat dit zo snel als mogelijk gebeurt. De planstudie gaat onverwijld van start en uiterlijk in 2012 is het tracébesluit geslagen. Zo snel als mogelijk komt daarna de realisatie. Ook hier proberen wij dus geen maand te verliezen. Om dit mogelijk te maken, heb ik in de afgelopen periode samen met de regio het volgende bereikt. Ik heb de Kamer op 28 april van dit jaar per brief geïnformeerd over de voorkeursbeslissing voor het traject Zwolle–Wijthmen. Deze beslissing is op basis van de verkenning genomen, die conform de adviezen van Sneller & Beter door de provincie Overijssel in goed overleg met Rijkswaterstaat is uitgevoerd. Ik dank de provincie daarvoor. De bestuursovereenkomst is door regio, provincie, de gemeenten Zwolle en Dalfsen en mijzelf recent getekend. De aanvangsbeslissing is inmiddels al getekend en genomen.

De opdrachtverlening voor de planstudie met de voorkeursbeslissing aan RWS zijn wij aan het voorbereiden. Ook die wordt snel definitief. Wij laten er dus geen gras over groeien.

Kan ik bevestigen dat er bij de combitunnel N35 twee ongelijkvloerse kruisingen komen? Ik kan bevestigen dat ik op basis van de conclusies van de nu te starten verkenning Wierden-Nijverdal een besluit zal nemen over deze twee kruisingen. Ik kan moeilijk op die verkenning vooruitlopen door nu een uitspraak te doen over de precieze uitvoering van die kruisingen. Het combiplan wordt nu uitgevoerd, te beginnen met de tunnel en de aanpassingen van de N35 aan de overzijde als laatste werkzaamheden. Naast de uitvoering van het combiplan wordt de verkenning N35-Nijverdal-Wierden uitgevoerd. Gezien de planning van de realisatie van het combiplan, gereed in 2013, en de planning van de verkenning Wierden-Nijverdal, heb ik er het volste vertrouwen in dat een eventuele beperkte scopewijziging van het combiplan in te passen is. Ook dat wil ik hier «for the record» hebben gezegd.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ik hoor een hele opsomming van schoppen in de grond. Dat klinkt heel voortvarend, maar ik vraag de minister om op te blijven letten. Mij moet namelijk het volgende van het hart. De Kamer kan immers alles heroverwegen. Ik ga een VAO aanvragen over deze kwesties. Ik vind dit niet democratisch meer, ook in de richting van een nieuw kabinet. De minister kan het allemaal heel voortvarend brengen, maar ik vind dat de Kamer afwegingen moet maken in de zeer nabije toekomst. Dat gaat niet over ov, maar over de verhouding tussen ov en asfalt. Ik vind dat de minister zijn boekje echt te buiten gaat. Het zal allemaal wel mogen, maar ik ga hierover opheldering vragen door de Kamer een uitspraak voor te leggen.

Minister **Eurlings**: Dit is geen schop in de grond, maar eerder een schop onder mijn, nou ja, laat maar. De schop is echter onterecht. Het was immers de Kamer die mij heeft verordonneerd om de N35 geheel uit te voeren. Ik voer dus een besluit van de Kamer uit. Ik voer die uit volgens de procedures. Mevrouw Van Gent kan het daarmee niet eens zijn. Dat recht heeft zij. Zij moet er wel begrip voor hebben dat de Kamer er in meerderheid anders over denkt. Dat gaat over ordentelijk met elkaar omgaan. Deze meerderheid heeft mij immers met een andere opdracht op pad gestuurd.

Dan de verhouding tussen spoor en asfalt. Mevrouw Van Gent moet ervoor oppassen, mij te verplichten om bij de beslissingen van de laatste maanden uit te gaan van fiftyfifty. Dan is namelijk het Programma Hoogfrequent Spoor het slachtoffer. Daarvoor is 3 mld. gevoteerd vlak voor de verkiezingen. Ik zou zeggen: tel uw zegeningen, pik in het is winter. Het is feest voor ov-minnend Nederland!

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ik maak bezwaar tegen die laatste opmerking. Dat is een typisch staaltje creatief boekhouden van de minister. Het gaat om de totaalbedragen en de totale verhouding tussen ov en asfalt. Dat weet de minister. Dit is een beetje kinderachtig spelletje. Ik vind dat heel flauw. Er moet een heroverweging worden gemaakt. Er zijn verkiezingen geweest en de verhoudingen zijn veranderd. Er moet enorm bezuinigd worden. Er moeten keuzes worden gemaakt. Ik doe dan ook een beroep op het democratisch gehalte van de minister en dat van de Kamer. Beter ten halve gekeerd dan ten hele gedwaald. Ik zal de Kamer daarover een uitspraak voorleggen, met een aantal voorbeelden.

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik maak hier bezwaar tegen. Er wordt gezegd dat de minister zijn boekje te buiten gaat. Eerder heeft de PvdA het al geprobeerd via het AD. Daarop heeft de minister gereageerd. Die geeft duidelijk aan dat alle uitgaven via de begroting zijn gedaan. Nu voert

mevrouw Van Gent een achterhoedegevecht. Zij herhaalt haar standpunt. Dat is haar goed recht. Mevrouw Van Gent beweert echter dat de minister zijn boekje te buiten gaat. Ik wil dan nu weten in welk opzicht hij dat doet. Met welke bedragen doet de minister iets wat hij niet kan doen en op welke trajecten doet hij dat? Als mevrouw Van Gent deze boude stelling poneert, heeft zij ook de verplichting om concreet aan te geven waar de minister precies zijn boekje te buiten gaat. Ik geef de Kamer in overweging mee dat de minister werkt met een goedgekeurde begroting, een goedgekeurd MIRT en een onderwerp dat niet controversieel is verklaard. Mevrouw Van Gent zegt nu dat de minister zijn boekje te buiten is gegaan. Daarom wil ik nu ook weten waarop zij precies doelt. Als zij dat niet kan zeggen, moet ook zij haar keutel intrekken.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): De toon wordt nu wel steeds indringender. Eerlijk gezegd geeft mij dat politiek het gevoel dat we op een goed punt beland zijn, want het gaat er uiteindelijk om dat we de argumenten moeten kunnen wegen die een rol spelen in dit debat. Een argument is bijvoorbeeld dat ik iets anders las toen ik vanochtend de kranten opsloeg. Ik las dat er in de zorg heel ingrijpende voorstellen gedaan worden. Dat betekent bijvoorbeeld dat mijn partij opnieuw wil kijken naar uitgaven die eerder wellicht al toegekend zijn. Wij vragen de minister dus niet voor niets om zijn maximale gebruiksruimte nu niet op te souperen. Wij vragen hem om in dezen juist terughoudend te zijn. Ik heb het gevoel dat de minister zegt: I call your bluff; ik ga gewoon door totdat u mij stopt. Ik vraag mij af of dat verstandig is in deze tijd, waarin een aantal indringende keuzes moet worden gemaakt. Ik vind dat onverstandig. Hij moet dat niet op deze manier doen. Ik zie dat het al 22.05 uur is. Ik stel daarom voor om het debat morgen plenair te vervolgen, uiteraard nadat de minister zijn termijn heeft afgemaakt. We kunnen dan zien hoe de verhoudingen in de Kamer inhoudelijk liggen.

De **voorzitter**: Ik stel vast dat we nu weer terugkomen bij de eerdere discussie over de wijze waarop het verder moet. Daarover blijven verschillen van inzicht bestaan. De minister reageert nog een keer kort en gaat daarna gewoon verder. Door mevrouw Wiegman is vanmiddag al een VAO aangekondigd. Dat zal er dus sowieso zijn. In een procedurevergadering kunt u besluiten dat u toch nog iets anders wilt, maar het verschil van inzicht is gewoon helder. Ik stel voor dat de minister afsluit op dit punt en daarna verdergaat, in ieder geval met het onderwerp Rijnland-Route, want daarover heb ik iedereen horen spreken.

Minister **Eurlings**: Mijn compassie met de heer Rosenthal neemt toe. Wat heeft die man een gemakkelijke opdracht! Laat ik u één ding zeggen: uw Kamer heeft mij op pad gestuurd. Ik heb de opdracht van uw Kamer naar eer en geweten uitgevoerd. Als uw Kamer van mening verandert, kan dat. Dat recht hebt u. U moet het dan wel uitleggen aan de regio's. Ik zeg u echter één ding: doe geen algemene palaveruitspraken in de trant van «het moet een onsje minder». Wees dan ook precies. Ik nodig de PvdA en GroenLinks uit om gewoon te zeggen: wij schrappen die 35 projecten. Ik ben het daarmee faliekant oneens, maar dan weet de regio tenminste waar u voor staat. U moet dan wel precies zijn en de projecten precies benoemen. Ik zeg u nogmaals: let op! Ik heb hier het lijstje met de recente besluitvorming. Alle besluiten zijn door u geaccordeerd; de data staan erbij. Het gaat hierbij om bedragen die variëren van 3 mld. voor het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer tot 100 mln. voor het decentraal spoorvervoer en het actieplan Groei op het spoor samen. De hoogste uitgave voor de weg was 1,4 mld. Dat zijn de verhoudingen. Pas dus een beetje op, want de rails zijn er niet slecht vanaf gekomen. De PvdA heeft daaraan bijgedragen in het vorige kabinet.

Ik heb dat naar eer en geweten uitgevoerd. Ik doe dus niets meer of minder dan wat u mij zelf hebt gevraagd. Als u van mening verandert, moet u wel precies zijn en precies zeggen welke projecten moeten worden geschrapt. Ik heb goede hoop dat een meerderheid van de Kamer wel consistent is en nakomt wat wij eerder hebben afgesproken. We zullen het afwachten, maar als het zo doorgaat, ben ik nog een jaar minister. Voorzitter. Er is ook gevraagd hoe het staat met de plannen om de problematische aansluiting A1-A30 door middel van kortetermijnmaatregelen te verbeteren. De RWS is dit plan momentaal nader aan het uitwerken. Ik verwacht hiervan op korte termijn de resultaten en zal dan afhankelijk van de kosten bezien of hiervoor geld kan worden gereserveerd. We zullen eerst de effectiviteit van de mogelijk beperkte maatregelen in beeld moeten hebben. Bovendien moet ik hiervoor de financiële ruimte kunnen vinden. Ja, dat zeg ik nu met nog meer schroom dan ik normaal zeg, als ik de strenge blikken van sommigen uwer op mij laat inwerken.

Wat is de situatie rond de doortrekking van de A15 en de brug over het Pannerdensch Kanaal? Over de uiteindelijk te maken keuze kan ik nog niet vooruitlopen. Doortrekking van de A15 naar de A12 is een van de drie alternatieven die in de trajectnota wordt onderzocht. Zodra die trajectnota beschikbaar is, zal een standpunt worden ingenomen. Naar verwachting gebeurt dat uiterlijk in 2011. Tijdens het overleg van 17 mei hebben Rijk en regio het gezamenlijk belang van dit project onderstreept en hebben zij afgesproken, door te gaan met de planstudie en de afgesproken bestuurlijke trechtering. In de trajectnota/MER worden zowel het doortrekkingsalternatief als het regiocombi-alternatief volledig onderzocht. Daarna zal het definitieve standpunt worden ingenomen. Daarbij is dan wel de bekostigingsvraag aan de orde. Let wel, het nu beschikbare budget van 750 mln., inclusief de A12 Ede-Grijsoord, is op dit moment voor geen enkel alternatief toereikend. Er ligt dus nog een grote opgave om dat gat te vullen. In goed overleg met de provincie werken wij hier verder aan. Ik kom te spreken over de zuidvleugel in Zuid-Holland. De vraag is gesteld: wat is precies afgesproken met regio en provincie en welke varianten zijn nog in studie? Welnu, er zijn nog twee faseringsscenario's in studie. Het ene is het zogeheten scenario A. Daarin worden in de eerste fase de bestaande knelpunten aan de oost- en westkant van Leiden aangepakt. Dat is de knoop Leiden-west en het Lammenschansplein; de Tjalmaweg wordt opgewaardeerd en op de A4 wordt de parallelstructuur, die nu wordt gerealiseerd, doorgetrokken tot waar de RijnlandRoute moet aansluiten. Voorts wordt het traject tot het Prins Clausplein verder verbreed. In de tweede fase wordt de verbinding tussen de A4 en de A44 gerealiseerd. Dit is dus het scenario A.

In het zogeheten scenario F wordt in de eerste fase de A4 nog niet verbreed, maar wordt een verbinding tussen de A4 en de A44 gerealiseerd met twee keer een rijstrook. Verder wordt, om de kosten van de eerste fase te drukken, een iets beperktere inpassing van de weg gerealiseerd. Ook wordt de A44 verbreed. In de tweede fase wordt de verbinding A4-A44 verbreed en wordt een hoger niveau van aanpassing gerealiseerd. Er is dus nog geen definitieve keuze gemaakt. De studie moet uitwijzen of een van deze scenario's haalbaar en uiteindelijk acceptabel zal zijn. De Kamer heeft opgeroepen, actief te zoeken naar de financiering om de RijnlandRoute en de RijnGouwelijn in een keer aan te leggen. Gevraagd is wat er gebeurd is. Ik zal schetsen welke onderzoeken mede naar aanleiding van moties zijn uitgevoerd. Er is een onderzoek uitgevoerd naar mogelijk alternatieve financieringsconstructies. Er is ook een onderzoek uitgevoerd naar de toepassing van de regels van de grondexploitatie op de woningbouwlocatie Valkenburg. Voorts is een zoektocht ondernomen naar aanvullende financiering PPS en grondopbrengsten. Ik noem ook een zoektocht (zoek, zoek, zoek) naar grote regionale bijdragen en het ontwikkelen van meer faseringsscenario's om een groter deel van

het project in de eerste fase te kunnen realiseren. Naar mijn stellige overtuiging ben ik op die manier wel degelijk fors aan de slag gegaan met de moties. Samen met de regio en mijn collega van VROM concludeer ik echter dat tot op dit moment nog onvoldoende middelen uit ook de regio beschikbaar gesteld kunnen worden.

Het is nog steeds de intentie om dit project in een keer te realiseren. Ik heb samen met de regio alle mogelijkheden onderzocht, maar helaas komen wij gezamenlijk tot de conclusie dat aanleg in een keer nu niet mogelijk blijkt, omdat er niet voldoende middelen uit de regio beschikbaar komen. Wel is nog gekeken naar faseringsscenario's om een groter deel van het eindplaatje in de eerste fase te realiseren.

Een van deze scenario's, het faseringsscenario F, zullen wij de komende maanden met de regio nader onderzoeken. Daarbij zal ook de markt betrokken worden. Dit is een voorstel van de regio die aan scenario F de voorkeur heeft gegeven. Dat is een iets minder mooi ingepaste variant; aan de andere kant is die variant half verdiept in een tunnelbak. Dat is nog steeds heel wat beter ingepast dan de meeste wegen in ons land. Wij moeten dat niet licht vergeten, mede gelet op wat hierover eerder is opgemerkt. Ik zie mevrouw Dijkstra zuinig kijken. Ik doel op de financiële complicaties waar zij zo indringend over heeft gesproken. Wij geven flink wat geld uit aan het project.

Ik wil nogmaals stipuleren dat ik dit echt een belangrijk project vind. Ik waardeer ook de drive van gedeputeerde Asje van Dijk op dit punt; die wil echt vooruit en wil er wat van maken. Daarom heb ik voor deze weg een forse rijksbijdrage toegezegd. Dit onderdeel stond eerst niet in Randstad Urgent; het was geen landelijk project. Ik heb samen met de Kamer, die de maat aangaf, een rijksbijdrage van 422 mln. toegezegd. Dit is heel uniek; ik moet hierbij altijd oppassen voor precedentwerking. Juist om eruit te komen, heb ik een toezegging gedaan. In elke fase was het altijd fiftyfifty, match-match. Wij hebben toegezegd een groter deel dan 50% bij te dragen aan de eerste fase van scenario F. Daardoor zal het Rijk in het begin veel meer betalen dan de regio, uiteraard met de verwachting dat dit later bij de uitvoering kan worden ingehaald. Hiervoor moet er wel een haalbaar en acceptabel voorstel op tafel liggen. Wij willen voortgang houden in dit project. Daarom willen wij in december de voorkeursoplossing definitief kunnen vaststellen. Dat moet kunnen, want wij zijn hiermee nu al erg lang bezig. Wij zetten dus alles op alles om nog dit jaar met de Kamer en de regio definitief de knoop te kunnen doorhakken. Als dat niet gebeurt, loopt de urgentie weg. Dat moeten wij niet willen. Eind dit jaar moet dus de eindafweging rond dit project worden gemaakt. Dan moeten de eindjes aan elkaar zijn geknoopt. De Kamer kan dan ook de behandeling van de begroting erbij betrekken.

De heer **Dijkgraaf** (SGP): Ik doe daaraan niets af. Tegelijkertijd constateer ik dat sinds de vorige keer dat wij hierover spraken, de regio met allerlei extra middelen is gekomen, maar het Rijk niet. Ik hoor de minister steeds zeggen dat de regio te weinig middelen heeft om dit aan te leggen. Mijs inziens ligt het probleem toch echt op het bordje van het Rijk. Ik denk in dat verband ook aan de motie die door de Kamer is aangenomen, waarin de minister daartoe wordt opgeroepen. Ik heb als mogelijkheid om kosten te besparen en hier geld naartoe te sluisen, bijvoorbeeld de openstelling van het Haringvliet genoemd. Er moet toch iets te vinden zijn om de 83 mln. bij elkaar te krijgen, als de minister het echt zo belangrijk vindt?

Minister **Eurlings**: Ik heb de motie van de Kamer heel serieus genomen. Daarom heb ik ook gezegd dat de intentie nog steeds is, om dit ineens aan te leggen. Er moet een regionale bijdrage worden gevonden op basis van het uitgangspunt fiftyfifty. De Kamer heeft nooit gesteld dat dit uitgangspunt overboord moest worden gegooid. Fiftyfifty bepaalt altijd de gang der dingen. Op die basis wordt gematcht. Er zijn bovendien weinig

projecten waaraan ik zo veel geld uitgeef. Een bedrag van 422 mln. is echt heel veel geld. Daarom vind ik het het beste om te bezien of wij de eindjes aan elkaar kunnen knopen, bijvoorbeeld door innovatief aanbesteden. Wij zullen ook moeten bekijken wat mooi is voor de inpassing, maar ook hoe wij op dit vlak enigszins de kosten kunnen beperken om op die manier de uitvoering toch mogelijk te maken. De Kamer kan op een gegeven moment zeggen dat wij van het fiftyfifty-uitgangspunt moeten afstappen. Ik waarschuw als uitgaand minister wel voor de precedentwerking die dat kan hebben. Dat is een probleem. Als je van fiftyfifty afstapt, heb je direct bij veel regio's en projecten een probleem. Dat komt niet ten goede aan de oplossing van de financiële spanning, kan ik zeggen. De behandeling van de begroting en het MIRT is uiteraard het aangelegen moment voor de Kamer om daarop te amenderen. De Kamer heeft echter nooit gezegd dat het uitgangspunt van fiftyfifty overboord moet worden gegooid. Dat heeft zij bij geen enkel project gedaan. Wij houden dus nog steeds vast aan dat uitgangspunt. Ik zeg verder nogmaals dat 422 mln. echt heel veel geld is. Wij maken de ruit Eindhoven rond met 254 mln. rijksgeld.

De **voorzitter**: Ik zie dat nog twee woordvoerders vragen willen stellen. Ik stel voor dat mevrouw Van Gent en mevrouw Dijkma als laatsten vragen mogen stellen, om daarna te bezien welke antwoorden schriftelijk zullen worden gegeven. Ik heb het gevoel dat een aantal mensen meer behoefte heeft aan een VAO dan aan het uitgebreid herhalen van discussies. Daarover moeten de leden morgenochtend tijdens de procedurevergadering een besluit nemen.

De heer **De Rouwe** (CDA): Voorzitter, ik wil één opmerking over de procedure maken. Het zou heel erg prettig zijn als de minister nog iets kon zeggen over de vaarwegen. Daarover hebben alle woordvoerders opmerkingen gemaakt. Als wij dit in één of twee minuten goed kunnen afronden, kunnen wij daarmee een VAO voorkomen.

De heer **Jansen** (SP): Dit is overigens wel symptomatisch voor de behandeling van het onderwerp.

De **voorzitter**: Er zijn nog twee vragen over de RijnlandRoute. Verder zijn de vaarwegen door een aantal mensen genoemd. Wie eerder weg wil, kan gewoon eerder weggaan. Tijdens de procedurevergadering zullen verdere besluiten worden genomen. Volgens mij zijn wij dan gewoon klaar.

Minister **Eurlings**: Hoewel mijn stem niet meer is wat hij aan het begin van de avond was, stel ik toch voor om even tien minuten te rammen. Dan heb ik waarschijnlijk in ieder geval een eerste reactie op alle onderwerpen gegeven. Ik schakel dan echter wel over op staccato. Ik zal daarbij alles op alles zetten.

De **voorzitter**: Eerst zullen mevrouw Van Gent en mevrouw Dijkma hun vragen stellen. Daarna zal de minister hier in één keer eventjes rammend doorheengaan.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Mijn vraag gaat over de RijnlandRoute. De minister oppert om niet ineens aan te leggen. Mijn cruciale punt, waarvoor ik ook in mijn eerste termijn aandacht heb gevraagd, is dat dit niet ten koste mag gaan van een goede inpassing. Als er niet goed wordt ingepast, leidt dit voor veel mensen in Leiden en Voorschoten tot één grote ramp. Ik wil niet dat op het punt van een goede inpassing de hand wordt gelicht. Kan de minister mij dat garanderen?

Mevrouw **Dijkma** (PvdA): Mijn vraag gaat juist over de deadline. Ik waardeer de inspanningen van de minister echt. Maakt hij echter de

uitvoering van het project niet juist moeilijker door zo stevig aan de deadline van 1 december vast te houden? Soms kan de tijd de minister misschien ook een handje helpen.

De **voorzitter**: De minister beantwoordt deze vragen en maakt vervolgens zijn antwoord af.

Minister **Eurlings**: Er is tussen variant A en variant F een verschil in inpassing. De regio opteert nadrukkelijk voor F, omdat daarin de kansen om het financieel rond te krijgen net wat groter zijn dan bij A. Beide varianten liggen echter nog op tafel. Bij de ene zul je alleen eerder moeten gaan faseren dan bij de andere. In een onvolmaakte wereld, waarin niet alles ineens kan, kom je tot de keuze: gaan wij iets meer faseren en passen wij het iets meer in, of doen wij het zo veel mogelijk snel achter elkaar? De Kamer heeft daar zelf het laatste woord over als wij tot een eindvoorstel kunnen komen, hopelijk eind dit jaar. Houd het dus gewoon goed in de gaten, zeg ik tot mevrouw Van Gent. Ik zeg daar wel altijd bij: als het nog meer moet kosten, kijk dan wel nog even naar het precedent, naar de vraag waar je het geld vandaan moet halen en meer van dat soort vragen.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Dan doen wij het niet.

Minister **Eurlings**: Dan doen wij het niet, zegt mevrouw Van Gent, maar dat hoor ik anderen nog even niet zeggen, en mijzelf hoor ik dat ook niet zeggen. Er zijn verschillende meningen.

In reactie op hetgeen mevrouw Dijkema heeft gezegd het volgende. Zoals ik zo-even al opmerkte, heb je de regel en de uitzondering die de regel bevestigt. Ik heb er goede ervaringen mee om met elkaar een krachtige deadline af te spreken, want dat helpt om wat onmogelijk lijkt mogelijk te maken en om zaken in beweging te brengen. Als het nog even op iets heel kleins hangt, kun je altijd met elkaar zeggen: we pakken er heel korte tijd bij en maken het zo rond. Ik heb echter wel gezien dat juist het stellen van een deadline helpt om de druk op het proces te houden. Anders loopt het vaak weg. Wij hadden nooit een A6–A9-besluit gehad als wij geen deadline hadden. Er was nooit zo voortvarend gewerkt bij de A4 Midden-Delfland als wij geen deadline hadden. Hetzelfde geldt voor veel spoorprojecten. Om die reden vind ik het wel een goede gang der dingen om de vaart erin te houden.

Kunnen gemeenten en regio komen praten in het kader van de noodzaak van de RijnlandRoute? Dat hebben wij al veel gedaan, zo zeg ik in de richting van mevrouw Neppérus: 422 mln. is niet niets. In het komende halfjaar gaan wij verder. Eind dit jaar zullen wij zien hoe de knopen geteld worden, wie dan minister van Financiën is en of er nog met hem moet worden gepraat. Ik spreek de huidige minister vaak, en dat tot genoegen. Is er bij de verkenning van de Nieuwe Westelijke Oeververbinding sprake van een onzorgvuldig en overhaast proces? Dat denk ik niet. De verkenning Rotterdam Vooruit is wel al gestart voordat «Elverding» volledig was uitgekristalliseerd. Voor deze verkenning waren dus al afspraken vastgelegd. Bij de tweede fase Verkenning Rotterdam en de daarvan deel uitmakende Verkenning Nieuwe Westelijke Oeververbinding wordt gewerkt in de geest van Elverding, waarbij het tempo hoog wordt gehouden maar er wel zorgvuldig wordt gewerkt. Wij zullen de Kamer hiervan op de hoogte houden als wij tot een soort voorkeursvariant zouden kunnen komen. Wij zijn wel degelijk mede gevoelig voor de gevoelens in de regio. Wij weten dat er plussen en minnen zijn bij de twee varianten, maar wij proberen toch ook zorgvuldig een beetje de vaart erin te houden.

Kan ik uitleggen waarom bij het OTB A12 Woerden–Oudenrijn en A27 Lunetten–Rijnsweerd effecten op de ehs niet worden onderzocht? Ten

behoefte van het MER worden de effecten van de wegverbreding op de aanwezige flora en fauna wel degelijk onderzocht. Met het onderzoek zijn de effecten op de ehs volgens ons voldoende in beeld. In antwoord op deze vraag zeg ik dat ik de resultaten van dit onderzoek bij het definitieve besluit nader zal toelichten. Ik zal ze specificeren, zodat ik de leden ervan kan overtuigen dat de gevolgen voor de ehs voldoende in beeld zijn. Krijgt het consortium dat een haalbaarheidsonderzoek gaat doen naar De Kracht van Utrecht 2.0 alle medewerking? Ik ken het plan De Kracht van Utrecht 2.0 nog niet. Als ik een verzoek krijg van onderzoekers om informatie te verschaffen, zal ik dat natuurlijk netjes in behandeling nemen. Ik zeg daarbij wel: wij hebben er heel vaak over gepraat, wij hebben naar De Kracht van Utrecht gekeken, en ik vind het wel van belang dat wij ook hierbij enigszins de vaart in het proces houden. Als er verzoeken komen, zal ik die echter netjes behandelen en dan kom ik er ook in de Kamer op terug. Laten wij echter wel proberen om vertraging te voorkomen.

Zal ik het redden om de A74 op tijd open te hebben voor de Floriade? Ik kan melden dat wij nog steeds op schema liggen. Wij zetten alles op alles om lastige dossiers zoals Natura 2000 en tijdige openstelling van de BAB61 in Duitsland op tijd op te lossen. Ook in Duitsland liggen wij trouwens met de BAB61 op schema. Ik heb er vertrouwen in dat de tijdige openstelling lukt, zodat ik in het derde kwartaal van 2010 het tracébesluit kan nemen. De aannemer kan dan nog dit jaar gaan bouwen, want de opdracht aan de aannemer is al parallel gegund. Het is heel moeilijk, het is heel krap, maar wij zitten nog steeds op schema. Wij hebben geen dag verspeeld. Daar ben ik blij mee.

Ik kom op de tunnels. Klopt het dat de bouw van de A2-tunnel heeft stilgelegen? Het werk heeft niet stilgelegen. Het werk is doorgegaan. De ontwikkeling van de besturingssoftware is zeer intensief voortgezet. Het werk aan de installaties is grotendeels gereed, waardoor de werkzaamheden minder zichtbaar zijn. Ik ben met de gemeente Utrecht in gesprek over de problematiek en over de wijze waarop wij er samen voor kunnen zorgen dat het verkeer zo veel mogelijk kan doorstromen. Ik zal de Kamer zo snel mogelijk berichten over de uitkomsten van het overleg, zo zeg ik in antwoord op de vraag van mevrouw Wiegman.

In mijn brief van 25 maart heb ik aangegeven de wet- en regelgeving van de tunnelveiligheid te willen herzien. Ik heb daarvoor een evaluatie in gang gezet, mede op basis van de ervaringen in Roermond. Die evaluatie is eind dit jaar gereed. Dan zullen wij weten waar wij het moeten aanpassen. Dat moet wel, want het huidige systeem is te complex, te fragiel en zal dus bij tunnel na tunnel tot problemen leiden. De landtunnel zit nog een beetje in het oude regime. Dat is spijtig, maar ook daar zullen wij een tijdelijke oplossing voor moeten vinden. Het voordeel daar is dat er een weg naast de landtunnel ligt. Bij Roermond was dat niet het geval. Over de quickscan van de problemen bij de A2/Leidsche Rijntunnel zal ik de Kamer zo snel mogelijk informeren. Daarover ben ik met de gemeente Utrecht in goed overleg.

De binnenvaart. De overnachtingshaven bij Lobith is gepland in een gebied dat deel uitmaakt van een Natura 2000-gebied en de EHS. Gelet op de Natura 2000-regelgeving moet er nader onderzoek worden verricht naar de natuurwaarden op meerdere locaties. Het is complex, maar ik zal alle mogelijkheden binnen de regelgeving benutten om te komen tot een snelle oplossing. Om dat te bespoedigen ben ik op basis van het lopende onderzoek in overleg met LNV, gemeenten en Schuttevaer om te bezien welke oplossingen binnen de Natura 2000-regelgeving haalbaar zijn. Wat is de stand van zaken met de crisis in de binnenvaart, waarom horen wij zo weinig, werd gevraagd. De crisis is onverminderd zorgelijk. De sector heeft het heel erg zwaar. Ik heb daarom in maart jongstleden aangekondigd een binnenvaartambassadeur te benoemen die binnen drie maanden oplossingen moet aandragen. Het heeft even geduurd om een

geschikte kandidaat te vinden, maar zoals bekend is de heer Arie Verberk aangezocht en inmiddels met zijn werk begonnen. Vanaf medio mei is hij voortvarend bezig met het voeren van gesprekken met de betrokken banken – de Kamer vroeg immers aandacht voor financiering door banken – schippersorganisaties, verladers, havens, overheden en de EU-koepelorganisaties. In juli zal hij op basis van deze gesprekken zijn analyse en advies uitwerken. De heer Verberk verwacht dat zijn advies begin augustus gereed is. Het komt dus snel naar de Tweede Kamer, voor het eind van het reces.

Wat is de stand van zaken in de afkoop van de Fries-Groningse kanalen? Daarbij gaat het om 34 mln. In het voorjaar van 2010 is besloten om de eventuele afkoop van de rijksbijdrage voor de zijtakken geen doorgang te laten vinden, maar wel na te gaan wat nodig is voor goed beheer en onderhoud en voor het inlopen van het achterstallig onderhoud. Naar aanleiding van het bestuurlijk overleg heb ik de provincies voorgesteld om in totaal 34 mln. beschikbaar te stellen voor achterstallig onderhoud. Over een periode van vier jaar zal 3 mln. extra beschikbaar worden gesteld voor regulier onderhoud. Het onderhoud komt daarmee op een hoger niveau te liggen dan voor de overige vaarwegen in ons land. Ik hecht eraan, dat te zeggen. Dit gebeurt in combinatie met het gegeven dat het functioneel beheer van de hoofdvaarweg Lemmer–Delfzijl dan wel bij Rijkswaterstaat zou komen, waardoor aangesloten zou worden bij de beheersituaties zoals die ook in de rest van Nederland voor de hoofdvaarwegen bestaat. Het onderhoud van het Winschoterdiep en het Van Haringsmakanaal maakt onderdeel uit van het totale pakket.

De provincies beraden zich nog over het volgende, tenminste ik heb daarover nog geen reactie teruggehad. Ik reken erop dat wij op dat punt snel nader tot elkaar komen. Wij moeten bezien hoe wij hier tot een totaaldeal kunnen komen. Het beheer hiervan ligt anders dan anders niet bij Rijkswaterstaat. Dat is inefficiënt. Wij gaan dus sowieso het onderhoud doen, punt uit, zo rap mogelijk. Bij dezen toegezegd. Vervolgens dachten wij dat het een mooie combideal zou zijn als wij het beheer terug zouden halen naar Rijkswaterstaat aangezien dat efficiënt is, ook met goed oog voor de mensen et cetera zodat er geen problemen ontstaan, maar als wij tegelijkertijd het onderhoudsniveau op een behoorlijk veel hoger niveau leggen dan in de rest van het land. Als men daar nog vragen over heeft of problemen mee heeft, dan moeten wij het daar nader over hebben, maar ik wacht de reactie daarop graag af.

Ik kom op water en klimaat, in het bijzonder de verzilting van het Volkerak-Zoommeer. Het zoetwater moet vooropstaan, dan komt verzilting; wat vindt de minister daarvan, zo wordt mij gevraagd. Met de regio is vastgesteld dat het toelaten van zout water en getij tot het Volkerak-Zoommeer een oplossing biedt voor de blauwalgenplagen maar ook een impuls geeft aan duurzame schelpdiervisserij, waarvan akte. Het geeft ook een impuls aan watergebonden woonmilieus, toerisme en recreatie in de omliggende gebieden. Dat lijkt een aantrekkelijk perspectief. Een zout Volkerak-Zoommeer heeft echter wel gevolgen voor de huidige beschikbaarheid van zoet water voor de drinkwaterbereiding, de land- en tuinbouw en de industrie in de Rijnmond. De Stuurgroep Zuidwestelijke Delta heeft een advies uitgebracht over welke maatregelen nodig zijn om de beschikbaarheid van zoet water op een afdoende niveau te houden. Rijk en regio werken deze maatregelen nu gezamenlijk verder uit. De MIRT-uitvoeringsbeslissing met bijbehorende uitvoeringsovereenkomst met de regio is voorzien voor medio 2012. Zout water zal pas tot het Volkerak-Zoommeer worden toegelaten als alternatieve zoetwatervoorzieningen zijn gerealiseerd. Met de zoetwatervoorziening kan dus geen probleem ontstaan.

De heer Dijkgraaf en mevrouw Neppéus vroegen of wij de openstelling van de Haringvlietsluizen niet moeten uit- of afstellen dan wel heroverwegen. Recentelijk heb ik de Kamer per brief geïnformeerd over de

vertraging bij de uitvoering van het Kierbesluit. Mede namens de minister van LNV en de Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland heb ik de Delta-commissaris verzocht de situatie te analyseren en advies uit te brengen over het vervolg. Daarbij wil ik er wel op wijzen dat het Kierbesluit voortvloeit uit internationale afspraken. Ook de minister van VROM meldde mij dat zojuist nog eens vanuit haar vorige verantwoordelijkheid. Het gaat om afspraken om de mogelijkheden voor vismigratie te vergroten. Ze zijn bedoeld om bijvoorbeeld de zalm terug te brengen in de Rijn. Onze buurlanden hebben inmiddels geïnvesteerd in maatregelen als vispassages. Hoe gaat het nu verder? Het advies van de Deltacommissaris zal naar verwachting direct na de zomer gereed zijn. Ik wacht dat advies af. Vervolgens zal er bestuurlijk overleg over plaatsvinden met de provincie en het waterschap. De Kamer zal over de uitkomsten van het overleg worden geïnformeerd.

De heer Sharpe vroeg mij naar het klimaat. Hoe zit het daarmee? De investeringen die nu en in de komende jaren worden gedaan, zijn gericht op het op orde brengen van onze waterveiligheid. Dat is sowieso noodzakelijk, onafhankelijk van de klimaatverandering. Ik heb die discussie eerder met de heer De Mos gevoerd. Waterveiligheid moet sowieso. De investeringen zijn gebaseerd op de normen die tot stand kwamen na de ramp in 1953 in Zeeland en Zuid-Holland. Ik zit er een beetje dubbel in. We moeten ons niet laten verrassen door de gevolgen van klimaatverandering, maar tegelijkertijd moeten we elkaar ook niet op basis van allerlei modellen gaan bestoken en puur daarop langetermijninvesteringen baseren. Juist daarom vind ik dat het Deltaprogramma een goede aanpak heeft. Er is een gekozen voor een benadering van voortschrijdend inzicht, waarbij we de komende jaren ook in de praktijk gaan bekijken wat er gebeurt qua klimaatverandering. We kunnen onze plannen dus continu aanpassen op basis van de praktijkbevindingen. Dat vind ik een betere benadering dan nu zeggen: dit model vertrouwen wij en dat model niet; dit word het dus tot het eind der tijden. Daar vind ik het deltaprogramma scherp in. Ik denk dat er de komende jaren nog veel discussie zal plaatsvinden op basis van deze bevindingen. Voorzitter, ik hoop dat ik hiermee aan het eind ben gekomen van mijn bijdrage in eerste termijn. Dank u wel.

De voorzitter: Dank u. Eerst een praktische vraag aan de commissieleden: zijn er nog vragen niet beantwoord, en wanneer zouden die beantwoord moeten zijn?

De heer **De Rouwe** (CDA): Misschien kan er vóór het VAO nog een brief komen met de punten die nog niet zijn beantwoord. Volgens mij zijn dat onder andere station Lisse, het spoor Breda-Utrecht, de spoorbrug Deventer en de schermen bij Ridderkerk. Dat zijn wat dingen die ik vanavond heb gehoord. Kunnen we even nalopen wat er nog open is, zodat er vóór het VAO nog een brief kan komen?

De voorzitter: Als we een VAO willen, moeten we eigenlijk dit AO vanavond afronden, anders komt het gewoon niet meer op de agenda. Ik hoor dat er toch een aantal principiële punten zijn die mensen in moties willen vastleggen, om die moties in discussie te kunnen brengen. En daarvoor heb je een VAO nodig. We moeten nu dus in beeld krijgen welke vragen echt nog beantwoord zouden moeten worden. Ik stel voor dat sprekers die menen dat er nog vragen openstaan, die vragen zo meteen even bilateraal doorgeven. Wie steekt nu al zijn vinger op omdat er nog vragen openstaan? Dat zijn enkele sprekers. Ik stel voor dat die vragen zo meteen bilateraal worden doorgegeven. De antwoorden moeten dan vóór morgenochtend 12.00 uur binnen zijn.

Minister **Eurlings**: Ik moet ook enige zorg dragen voor mijn ambtenaren-apparaat. Het wordt een hell of a job. Ik verzoek dus om korte, feitelijke vragen, zodat we geen hele exposés moeten opschrijven.

De **voorzitter**: Ik vraag de leden om zelfbeperking in acht te nemen en het kort te houden. Dat schrijft iets sneller dan een heel lang verhaal. Iedereen die nog korte, feitelijke en heldere vragen heeft, geeft die even door. Zijn er nog hartenkreten?

De heer **Dijkgraaf** (SGP): Een heel korte. Op de vraag over de Betuwe-route en de kruissubsidiëring zou ik heel graag een antwoord hebben, niet voor morgen; het is meer een langetermijnissue. Als de minister dat een keer schriftelijk kan doen, is dat prima.

De **voorzitter**: Dat wordt bij dezen toegezegd. Op de vraag over de Betuweroute komt gewoon een rustig antwoord.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Wij kregen net een antwoord over de kanalen, maar dat was mijn vraag niet. Er was een deal gesloten en aan die deal zijn extra voorwaarden toegevoegd voor het onderhoud van de kanalen in het noorden. Kunnen er niet afspraken worden gemaakt om met dat geld over de brug te komen conform afspraak en later eventueel procesafspraken? Daar zit een aantal consequenties aan vast en daar wil ik de minister over horen, want dat zijn heel vervelende consequenties. Het kost geld, het kost fte's en het is gewoon niet efficiënt in het onderhoud. Daar wil ik gewoon antwoord op.

Minister **Eurlings**: Het is goed dat mevrouw Van Gent deze vraag stelt. Laat ik heel helder zijn: wij doen het onderhoud hoe dan ook, punt uit. Ik heb wel gezegd dat wij een standaard hebben voor het onderhoud, want dat doen wij gelijkelijk in het hele land. Er is hier achterstallig onderhoud en wij pakken snel door om dit weer op niveau te krijgen. In de beelden van mevrouw Van Gent herken ik mij niet, dus daarover wil ik graag een open gesprek met de regio hebben. Het wordt door ons als inefficiënt gezien dat hier, anders dan in de rest van het land, zo'n hoofdvaarweg niet door Rijkswaterstaat wordt onderhouden. Je kunt daarover van mening verschillen en ik wil die discussie graag voeren. Ik heb aangegeven dat, als wij in staat zijn om dat te veranderen, wij bereid zijn om het onderhoud hier als een soort «part of the deal» op een nog veel hoger niveau te schroeven dan in de rest van het land gebruikelijk is. De kwintessens is: wij gaan het onderhoud doen en het onderhoud op het niveau in de rest van het land doen wij sowieso, hoe het ook zij. Het is goed dat mevrouw Van Gent dat vraagt, want dan kan ik het hier nog een keer heel nadrukkelijk toezeggen.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Dus dat zal op korte termijn geregeld worden?

Minister **Eurlings**: Dat zal op korte termijn geregeld worden. Ik ben nog even in afwachting van de reactie van de provincie over het beheer en eventueel het nog veel meer doen dan wij elders doen. Ik zal u nader berichten over de uitkomst daarvan.

De **voorzitter**: Dan rest er nog een hele rij toezeggingen. Ik zal ze rustig doorlezen met de griffier en bezien hoe wij die aan u doen toekomen. Als het niet zou kloppen, merken wij dat vanzelf. Wij weten zeker dat er een VAO komt. Ik dank de nieuwe en ook de meer ervaren collega's voor al hun werk. Ik dank de minister van VROM, die inmiddels weg is, de minister van Verkeer en Waterstaat, de ondersteuning en de dapperen hier in de zaal en thuis die dit allemaal hebben gevolgd.

¹ Samenstelling:

Leden: Dijkma (PvdA), Van Gent (GroenLinks), Snijder-Hazelhoff (VVD), Koopmans (CDA), Aptroot (VVD), Samsom (PvdA), Jansen (SP), Koppejan (CDA), Graus (PVV), Ten Broeke (VVD), fungerend voorzitter, Ouwehand (PvdD), De Rouwe (CDA), Bashir (SP), Slob (CU), De Mos (PVV), Van Tongeren (GroenLinks), Monasch (PvdA), Sharpe (PVV), Van Nieuwenhuizen (VVD), Dijkgraaf (SGP), Verhoeven (D66) en Koolmees (D66).
Plv. leden: Peters (GroenLinks), Harbers (VVD), Atsma (CDA), De Krom (VVD), Vermeij (PvdA), Van Gerven (SP), Van Hijum (CDA), Van Klaveren (PVV), Bosman (VVD), Thieme (PvdD), uitslag (CDA), Karabulut (SP), De Jong (PVV), Braakhuis (GroenLinks), Agema (PVV), Neppéus (VVD), Van der Staaij (SGP) en Jacobi (PvdA).

² Samenstelling:

Leden: Atsma (CDA), Snijder-Hazelhoff (VVD), Koopmans (CDA), fungerend voorzitter, Aptroot (VVD), Samsom (PvdA), Neppéus (VVD), Jansen (SP), Van der Burg (VVD), Koppejan (CDA), Karabulut (SP), Ouwehand (PvdD), Wiegman-van Meppelen Scheppink (ChristenUnie), De Mos (PVV), Van Tongeren (GroenLinks), Van Bommel (PVV), Monasch (PvdA), Sharpe (PVV), Dijkgraaf (SGP), Van Veldhoven-van der Meer (D66), Verhoeven (D66) en Voortman (GroenLinks).

Plv. leden: Ormel (CDA), Lucassen (PVV), De Rouwe (CDA), Koppejan (CDA), De Krom (VVD), Vermeij (PvdA), Zijlstra (VVD), Bashir (SP), Elias (VVD), Van Toorenborg (CDA), Van Gerven (SP), Thieme (PvdD), Ortega-Martijn (ChristenUnie), Agema (PVV), El Fassed (GroenLinks), Van Vliet (PVV), Jacobi (PvdA), Bontes (PVV) en Van der Staaij (SGP).

Koolmees (D66) en Braakhuis (GroenLinks).

³ Samenstelling:

Leden: Atsma (CDA), fungerend voorzitter, Snijder-Hazelhoff (VVD), Albayrak (PvdA), Ormel (CDA), Koopmans (CDA), Samsom (PvdA), Neppéus (VVD), Jansen (SP), Van Gerven (SP), Jacobi (PvdA), Koppejan (CDA), Graus (PVV), Zijlstra (VVD), Thieme (PvdD), Wiegman-van Meppelen Scheppink (CU), Elias (VVD), Van Tongeren (GroenLinks), Gerbrands (PVV), Dijkers (PvdA), Van Vliet (PVV), Dijkgraaf (SGP), Veldhoven-van der Meer (D66), El Fassed (GroenLinks) en Verhoeven (D66).

Plv. leden: Koppejan (CDA), Harbers (VVD), Van Dam (PvdA), Uitslag (CDA), Smilde (CDA), Eijsink (PvdA), Ladders (VVD), Bashir (SP), Karabulut (SP), Van Dijk (PVV), Ten Broeke (VVD), Ouwehand (PvdD), Ortega-Martijn (ChristenUnie), Dezentjé Hamming-Bluemink (VVD), Van Gent (GroenLinks), Van Bommel (PVV), De Mos (PVV) en Van der Staaij en Braakhuis (GroenLinks).

⁴ Samenstelling:

Leden: Atsma (CDA), Van der Staaij (SGP), Arib (PvdA), Weekers (VVD) fungerend voorzitter, Dijsselbloem (PvdA), Koopmans (CDA), Sterk (CDA), De Krom (VVD), Jansen (SP), Ortega-Martijn (ChristenUnie), Van der Burg (VVD), Thieme (PvdD), Fritsma (PVV), Karabulut (SP), Dibi (GroenLinks), Wolbert (PvdA), Marcouch (PvdA), Lucassen (PVV), Azmani (VVD), Verhoeven (D66), Koolmees ((D66), Van Klaveren (PVV) en Voortman (GroenLinks).

Plv. leden: Van Haersma Buma (CDA), Dijkgraaf (SGP), Dekker (PvdA), Blok (VVD), Bouwmeester (PvdA), Van Hijum (CDA), Blankma-van der Heuvel (CDA), Van Nieuwenhuizen (VVD), De Wit (SP), Voordewind (ChristenUnie), Zijlstra (VVD), Driessen (PVV), Bashir (SP), Halsema (GroenLinks), Heijnen (PvdA), Monasch (PvdA), Brinkman (PVV), Neppéus (VVD), Hernandez (PVV) en El Fassed (GroenLinks).