

Vergaderjaar 2010–2011

32 500 A

Vaststelling van de begrotingsstaat van het Infrastructuurfonds voor het jaar 2011

Nr. 102

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 2 augustus 2011

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu¹ heeft op 29 juni 2011 overleg gevoerd met minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus van Infrastructuur en Milieu over **het MIRT**.

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

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

De voorzitter van de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu, Snijder-Hazelhoff

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

¹ Samenstelling:

Leden: Dijkma (PvdA), Van Gent (GroenLinks), Snijder-Hazelhoff (VVD), voorzitter, Slob (ChristenUnie), Aptroot (VVD), Samsom (PvdA), Paulus Jansen (SP), Koppejan (CDA), Graus (PVV), Ouwehand (PvdD), De Rouwe (CDA), Bashir (SP), De Mos (PVV), Van Tongeren (GroenLinks), Monasch (PvdA), Van Dekken (PvdA), Dijkgraaf (SGP), Van Veldhoven (D66), Koolmees (D66), ondervoorzitter, De Jong (PVV), Huizing (VVD), Leegte (VVD) en Van der Werf (CDA).

Plv. leden: Groot (PvdA), Braakhuis (GroenLinks), Houwers (VVD), Wiegman-van Meppelen Scheppink (ChristenUnie), Lucas (VVD), Smeets (PvdA), Van Gerven (SP), Haverkamp (CDA), Bontes (PVV), Thieme (PvdD), Van Bochove (CDA), Ulenbelt (SP), Agema (PVV), Grashoff (GroenLinks), Plasterk (PvdA), Jacobi (PvdA), Van der Staaij (SGP), Van der Ham (D66), Verhoeven (D66), Van Bommel (PVV), De Boer (VVD), Lodders (VVD) en Koopmans (CDA).

Voorzitter: Monasch
Griffier: Israel

Aanwezig zijn 9 leden der Kamer, te weten: Aptroot, Bashir, Dijksma, Van Gent, De Jong, Koopmans, Monasch, Slob en Verhoeven,

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

De **voorzitter**: Welkom bij dit algemeen overleg. Vanmiddag staat het MIRT ter bespreking. Wij hebben daarvoor van 13.00 uur tot 17.00 uur de tijd. De laatste petities zijn zojuist nog aangeboden om nog even het een en ander te benadrukken; ook daarvoor dank. Het is een volle agenda dus hoewel wij vier uur de tijd hebben, moet er toch de nodige discipline worden betracht. De spreektijden in eerste termijn bedragen acht minuten met maximaal twee interrupties.

De heer **De Jong** (PVV): Voorzitter. Wij zijn zeer tevreden met de door de minister behaalde resultaten betreffende het MIRT. Ondanks de bezuinigingen ziet de minister toch kans om tot 2020 zo'n 18 mld. in meer asfalt te steken. Dat vindt de PVV-fractie natuurlijk fantastisch. Tegelijkertijd zijn wij geschokt over de onthullingen van de minister naar aanleiding van het onderzoek van voormalig minister Eurlings over de beheer- en onderhoudskosten. Niet alleen is in economisch betere tijden verzuimd om te investeren in extra asfalt, tevens is er in onze ogen nalatig omgegaan met het beheer en onderhoud van bestaande infrastructuur. Graag hoor ik van de minister hoe zij met deze situatie omgaat. Wij willen op dit punt zeker geen Belgische toestanden, dus het is goed dat de minister werk maakt van het onderhoud van de wegen. Tegelijkertijd begrijp ik dat zij niet staat te springen om deze kosten in lijn met haar voorgangers te verhalen op gelden uit de toekomst. Gezien de forse rekening waarmee zij nu wordt geconfronteerd, geef ik haar echter toch in overweging om dit te doen. Nu er eindelijk flink wordt doorgepakkt met het aanpakken van files, mag dit niet alsnog vertraging oplopen door extra onderhoudsmaatregelen. Dat gezegd hebbende kom ik graag toe aan de uitkomsten van het bestuurlijk overleg MIRT. Mijn fractie is tevreden hierover. Het is goed dat wij veel van de projecten op ons wensenlijstje van het afgelopen najaar, de flessenhals top 10, hier terugzien. Het is heel goed dat de ring Utrecht, de A4 passage Den Haag en zowel de noordelijke aansluiting bij Amsterdam als de zuidelijke aansluiting worden aangepakt. De NMCA toont immers aan dat 68% van de files in 2020 in de Randstad rondom de grote steden is te verwachten. Het is daarom goed dat de minister daar serieus naar kijkt.

Daarbij mag het zuiden van het land alleen niet vergeten worden. Goede verbindingen in Limburg zijn niet alleen in het belang van de regio maar zijn tevens de levensader van de Rotterdamse haven en Nederland als distributieland. In dat kader mis ik een aantal belangrijke zaken in het MIRT-projectenboek. Het gaat dan voornamelijk over projecten in Limburg. Zo zie ik dat ervoor is gekozen om alleen een klein deel van de A67 te verbreden en dat de belangrijke A2-verbreding tussen Vonderen en Keringsheide helemaal niet meer als project in de plannen van de minister is opgenomen. De PVV-fractie vindt dit zeer opmerkelijk aangezien beide routes zeer van belang zijn voor zowel de lokale bedrijvigheid als het goederenvervoer vanuit de Rotterdamse haven. Wij roepen de minister dan ook op, alles in het werk te stellen om alsnog een volwaardige verbreding van de A2 in Limburg te realiseren. Het is de belangrijkste noord-zuidverbinding van ons land. Het is daarom van nationaal belang dat de A2 in Limburg wordt verbreed; graag een bevestigende reactie van de minister op dit punt.

De heer **Slob** (ChristenUnie): Afgelopen maandag hadden wij de Limburgse opera en nu een aantal Limburgse wegen. Er zit dus heel veel consistentie in deze week. Ik hoor wel graag van de heer De Jong wat er dan moet afvallen van het lijstje. De verbreding van de A2 in Limburg is op zich een terechte wens. Ik heb er ook wel wat warme gevoelens bij, maar wat gaat de heer De Jong dan wegstrepen? Ik had namelijk de indruk dat de minister al helemaal met haar hoofd tegen het MIRT-plafond zit, dus heel veel bewegingsruimte heeft zij niet.

De heer **De Jong** (PVV): Zoals ik zojuist al zei, is het voor de PVV enorm belangrijk dat de A2 wordt verbreed. Het plan ligt er al een tijdje. Ook in voorgaande jaren is er vaak en veel over gesproken. Het is een belangrijke levensader voor ons wegennetwerk. Wij vinden het enorm belangrijk. Met uw welnemen, voorzitter, kom ik later in mijn betoog terug op de middelen die her en der hiervoor kunnen worden aangewend.

De heer **Slob** (ChristenUnie): Mag ik mijn vervolgvraag dan bewaren tot verderop in het betoog van de heer De Jong als hij de onderbouwing gaat geven?

De **voorzitter**: Dit telt als een halve interruptie, maar dat is een voorrecht dat ik alleen geef aan de eerste interrumptant.

De heer **De Jong** (PVV): Voorzitter. Ik ga van Limburg naar Eindhoven. In de brief van de minister zien wij dat voor de regio Brabant terecht prioriteit wordt gegeven aan de A27 en de A58. In een bijzin lezen wij evenwel dat indien de middelen van de A27 onvoldoende blijken te zijn, deze middelen verschuiven ten koste van de A58 Tilburg-Eindhoven. Dit vinden wij hoogst opmerkelijk en ook zeer onwenselijk. Het is namelijk niet alleen een belangrijke route voor het goederenvervoer, maar ook een vitale verbinding ter ontsluiting van de brainport Eindhoven. Daarom vragen wij de minister om af te zien van deze uitruilconstructie, van deze koppeling tussen de A27 en de A58. Wij hebben immers in het regeerakkoord afgesproken dat investeringen in infrastructuur voor brainports, mainports en greenports prioriteit krijgen.

Als wij verder over de A27 rijden, komen wij bij Utrecht. Het is hartstikke mooi dat de minister erin is geslaagd om de afspraken over de ring Utrecht rond te krijgen. Wij hebben echter wel onze twijfels over de package deal met de tram naar de Uithof. Wij vinden dit namelijk wel een erg forse rijksbijdrage aan een project dat onzes inziens de capaciteitsproblematiek in de spits niet voldoende oplost. Maar goed, zolang het voor draagvlak in de regio zorgt zodat een voorspoedige realisatie van de ring Utrecht mogelijk wordt, zul je ons hierover niet horen klagen. Wij zijn immers de beroerdsten niet. Echter, mocht de regio op wat voor manier dan ook de A27 ter discussie stellen of vertragen waardoor er financiële gaten vallen, dan wil ik toch alvast gezegd hebben dat de minister ons moet verzekeren dat dit dan ten koste gaat van de rijksbijdrage aan de tram. Immers, zo'n package deal werkt natuurlijk wel twee kanten op. Dan over naar Rotterdam, waar nogal wat gesteggel is over de A13/A16 en een Bosvariant. Het is goed dat ernaar wordt gekeken, maar ik dring er toch bij de minister op aan om de vaart erin te houden. Dit project moet namelijk een oplossing bieden voor maar liefst vijf knelpunten uit de file top 50. Een eventuele tolheffing instellen zou hieraan in onze beleving afbreuk doen. Dat zeggen wij niet alleen; ook TLN en EVO denken er zo over. Is de minister bereid, hiernaar zeer kritisch te kijken?

Evenmin wordt met een woord gerept over de A4 Zuid, terwijl die toch de overvolle A15 ten zuiden van Rotterdam kan ontlasten. Volgens de NMCA gaat die, ondanks de geplande verbreding, toch helemaal vastlopen; graag een toelichting hierop. In dat kader is het ook noodzakelijk om een Nieuwe Westelijke Oeververbinding (NWO) aan te leggen. Momenteel

loopt hiervoor nog een project. Wij vernemen echter klachten dat de scope nogal eenzijdig is gericht op de op het eerste gezicht voordeligere Blankenburgtunnel ten opzichte van de geliefde Oranjetunnel. Wij verzoeken de minister dan ook, de scope wat te verbreden en te bezien wat het effect is op het gehele gebied rondom de Rotterdamse haven, het Westland en de metropoolregio Rotterdam/Den Haag, zodat wij voor het MIRT-overleg in het najaar een weloverwogen keuze kunnen maken. Dan over naar projecten waar het geld eventueel vandaan kan komen. Vorige week hebben wij op initiatief van de heer Aptroot gesproken over het project Beter Benutten. Zoals ik tijdens dat debat al zei, steun ik de wens van de heer Aptroot om daar eens heel goed naar te kijken. Daar ligt 794 mln. klaar om besteed te worden. Mijn fractie vraagt de minister, eens goed te kijken of dat niet beter kan worden benut. Verder hebben wij in het vorige MIRT een motie van collega Aptroot gesteund over de combinatie IJmeerverbinding/snelweg. Nu blijkt dat dit financieel onhaalbaar is en er bovendien – zo begreep ik uit het AO over SAAL – vrijwel Kamerbrede twijfels zijn over het voorgenoemde project Schaalessprong Almere. Het lijkt ons overbodig om miljarden uit te trekken voor alleen een metroverbinding. Kortom, geld dat de minister hier eventueel voor gereserveerd heeft staan, kan wat mijn fractie betreft worden geïnvesteerd in eerdergenoemde wegen.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): De heer De Jong heeft het over de ov-verbinding tussen Amsterdam en Almere. Zijn kiezers in Almere staan op dit moment al in de trein, iedere dag weer opnieuw, omdat er gewoon te weinig capaciteit is. Mag ik concluderen dat dit de heer De Jong geen barst kan schelen en dat hij zegt: laat maar zitten, wij doen helemaal niets meer? Ik hoor de heer Koopmans naast mij zeggen: laat maar staan. Zegt de heer De Jong dat tegen zijn kiezers in Almere?

De heer **De Jong** (PVV): Nee, dat zeg ik niet tegen mijn kiezers in Almere. Sterker nog, ik heb van mijn kiezers in Almere gehoord dat ze daar een weg willen hebben. Zij willen op een normale manier van A naar B kunnen reizen met de auto als zij dat wensen. Natuurlijk is openbaar vervoer ontzettend belangrijk, ook in Almere. Ik luister ook naar de mensen in Almere. Die mensen hebben zelf tegen mij gezegd: wij vinden het allemaal wel mooi en aardig, maar alleen een metroverbinding zien wij niet zitten. Daar heb ik naar geluisterd en dat breng ik nu naar voren.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Ik kan mij echt niet voorstellen dat Henk en Ingrid in Almere zich alleen met de auto verplaatsen. Het lijkt mij toch van groot belang dat er ook een goede ov-verbinding komt, juist voor kiezers die niet allemaal even koopkrachtig zijn. Vindt de heer De Jong echt dat al het geld voor de ov-verbinding van Amsterdam naar Almere kan worden weggehaald ten gunste van andere wegen elders in het land?

De heer **De Jong** (PVV): Er is gesproken over een schaalvergroting van Almere. Er zouden 60 000 woningen worden bijgebouwd. Er is grote twijfel of die groei daadwerkelijk plaatsvindt. De metro kost klauwen vol met geld. De mensen in Almere zeggen zelf: leg nu een weg aan en kom niet met die metro; en als die metro er komt, leg er dan een weg bij. Dat is dus niet het geval. Daarom legt mijn fractie de minister de vraag voor hoe zij dit ziet.

Voorzitter. Ik vraag de minister, eens goed te kijken in hoeverre middelen voor de IJzeren Rijn eventueel kunnen worden gebruikt voor infrastructurele projecten. Ik heb gesproken met mensen uit de regio die zeggen dat de IJzeren Rijn voor hen niet prioriteit nummer 1 is; sterker nog, niet iedereen zit er meer op te wachten. Ik krijg hier graag een reactie op.

De heer **Slob** (ChristenUnie): De minister heeft tot 2028 20 mld., waarvan zij er 7 mld. invult. Ik begrijp nu dat de heer De Jong de ov-verbinding tussen Almere en Amsterdam inwisselt voor de verbreding van de A2 in Limburg. Loopt dat financieel ook een beetje rond? Heeft de heer De Jong dat berekend? Zijn dit ook qua urgentie en in de tijd dingen die tegen elkaar kunnen worden uitgewisseld als het om het hele pakket gaat? Als je er iets uittrekt en er iets anders aan toevoegt, moet het natuurlijk wel een beetje in balans blijven, anders krijgt de minister alles over zich heen.

De heer **De Jong** (PVV): Tijdens mijn betoog heb ik ook het project Beter Benutten genoemd, dat 795 mln. bevat. Ik ben ervan overtuigd dat een groot deel van dat geld eruit kan worden gehaald ten behoeve van de A2, die ik enorm belangrijk vind. Zoals ik al zei, is de A2 een vitale levensader voor het hele land, dus niet alleen voor Limburg. De mensen in Limburg willen het en hebben er al heel lang op zitten te wachten. Ik wil dus dat de minister hierop in ieder geval een serieuze reactie geeft. De A2 is voor ons ontzettend belangrijk.

Voorzitter. Er zijn ook nog allerlei subsidies. Er worden veel subsidies geschrapt, maar mijn fractie heeft het idee dat er nog wel wat subsidies tussen zitten die kunnen worden gestopt. Ik vraag de minister, daar goed naar te kijken. Wellicht kan zij in haar termijn alvast wat subsidies naar voren brengen waarvan zij het idee heeft dat ze op een andere manier kunnen worden geregeld en daarbij aangeven of de middelen die daarvoor bestemd zijn, naar infrastructurele projecten kunnen.

De heer **Bashir** (SP): Wij weten natuurlijk dat de heer De Jong niet zoveel heeft met het openbaar vervoer en al helemaal niet met de Randstad. De rest van Nederland schijnt voor de PVV echt op te houden in Limburg, want over het noorden van Nederland heb ik bijvoorbeeld helemaal niets gehoord. Heeft de PVV ook nog plannen voor het noorden of het oosten van Nederland?

De heer **De Jong** (PVV): Wij spreken vandaag over het MIRT. Komend jaar is er nog een groot wetgevingsoverleg over het MIRT. Wij zijn hier vandaag om bij de minister aan te geven waar het volgens ons naartoe moet. De A2, hoe je het ook wendt of keert, is daarin ontzettend belangrijk voor het hele land, dus ook voor bijvoorbeeld Rotterdam, dat in de Randstad ligt. Wij kijken wel degelijk naar de Randstad, wetende dat de minister daar ook haar prioriteiten heeft liggen. Wij hebben dan ook gezegd dat het goed is dat er bijvoorbeeld in Utrecht wat gebeurt. De heer Bashir kan dus wel zeggen dat wij niets met de Randstad hebben, maar dat is klinkklare onzin. Wij hebben wat met het hele land. Als er in Limburg echter de vraag ligt of de A2 er eindelijk kan komen omdat die van groot belang is, luister ik daar goed naar. Ik ben het ermee eens en ik roep de minister dus op om er serieus naar te kijken.

De heer **Bashir** (SP): Schijnbaar wonen Henk en Ingrid alleen in Limburg. Sybren en Ansje die in Friesland wonen, horen nooit iets van de PVV terwijl er ook problemen zijn in de regio waar zij wonen, bijvoorbeeld met het openbaar vervoer. Ik noem de verdubbeling van het spoor tussen Leeuwarden-Groningen en de verbinding Leeuwarden-Sneek-Stavoren. Dat zijn twee verbindingen waarin echt moet worden geïnvesteerd. Ik vind het heel jammer dat de PVV zich alleen op Limburg richt.

De heer **De Jong** (PVV): Ik vind het heel jammer dat de heer Bashir selectief luistert. Zoals ik al heb gezegd, heeft de PVV iets met het hele land, van het noorden tot het zuiden. Het hele land is voor ons ontzettend belangrijk. Wij hebben nu een AO en later hebben wij een wetgevings-overleg MIRT. Wij brengen naar voren waaraan wij op dit moment prioriteit willen geven. Ik wil ook nog best benadrukken dat wij te maken

hebben met 18 mld. aan bezuinigingen. Wij kunnen niet, zoals de SP wil, overal cadeautjes uitdelen. Wij kunnen niet iedereen op elke plek in het land geven wat hij wil. Wij vinden dat je goed moet kijken naar prioriteiten. De A2 is voor ons een grote prioriteit.

De **voorzitter**: Voordat wij verdergaan, deel ik mede dat staatssecretaris Atsma zich rond 13.30 uur bij het gezelschap zal voegen. Het woord is aan de heer Aptroot.

De heer **Aptroot** (VVD): Voorzitter. Met de hoofdlijnen van het beleid en de keuzen van de minister en de staatssecretaris inzake infrastructuur is mijn fractie het eens. Dat geldt in het algemeen overigens ook op andere terreinen. Wij hebben het nu over infrastructuur, over mainports, brainports, greenports en achterlandverbindingen, waar onze economie op moet draaien en waar wij het geld mee verdienen. Bovendien zijn dit de routes waar het woon-werkverkeer en het goederenverkeer regelmatig vaststaan. Daar is de overlast aanwezig en dat is ook schadelijk voor de economie.

Mijn fractie is het eens met de visie dat autosnelwegen in het hele land minstens twee keer drie rijstroken breed moeten zijn en dat er op de drukste verbindingen, met name bij mainports, brainports en greenports, twee keer vier of meer rijstroken moeten zijn. Het staat nu mooi opgeschreven, maar kan de regering ons een kaartje van Nederland bezorgen met de stand van zaken op de rijkswegen? Daarop moet staan hoe breed de wegen nu zijn en of ze in de toekomst twee keer drie, twee keer vier of twee keer vijf rijstroken krijgen. Ik vraag dat in verband met het volgende verzoek. Mijn fractie wil graag dat alle toekomstige investeringen aan het toekomstbeeld worden getoetst. Het zal jaren duren om dat toekomstbeeld te bereiken, maar als er een brug wordt aangelegd of groot onderhoud krijgt, moet hij alvast op de toekomstige benodigde breedte worden gebracht. Wij moeten niet nu allerlei geld uitgeven terwijl wij dat over een paar jaar nog een keer moeten doen. Dat is kapitaalvernietiging. Er moet dus echt gericht worden gewerkt aan het toekomstbeeld van de regering dat wij zo steunen.

De minister heeft de keuze gemaakt om drie achtste deel van het budget voor 2021–2028, voor zover het nog niet was toegezegd en voor onderhoud nodig is, toe te delen. De volgende regeringen en Kamers moeten namelijk de ruimte krijgen. Mijn fractie vindt dat sympathiek, maar ook een beetje bescheiden. Het kabinet zit vierenhalf jaar en neemt maar voor drie jaar ruimte in. Op zich begrijpen wij dat, maar wij vinden tegelijkertijd dat de investeringen gering zijn als je kijkt naar datgene waarop de automobilist eigenlijk recht heeft. De automobilist betaalt 13,5 mld. per jaar aan specifieke autobelastingen, terwijl er 7,3 mld. extra wordt geïnvesteerd. Dat vindt mijn fractie weinig. Wij zijn het er in principe mee eens, maar als wij in de loop van deze periode merken dat essentiële zaken in de knel komen, willen wij wellicht toch een kleine stap vooruit doen om afspraken te maken zodat niet-essentiële weginvesteringen achter de horizon verdwijnen.

Ik kom bij het programma Beter Benutten. Collega De Jong kaartte het al aan: de komende twaalf jaar is hiervoor 794 mln. beschikbaar. Wij vinden dat dit geld moet worden gebruikt voor investeringen. Het beter benutten door spitsstroken en plusstroken vinden wij goed, maar niet de experimentjes dat je een paar euro per dag overgemaakt krijgt als je de auto een dagje laat staan of de spits mijdt. Dat is nog fraudegevoelig ook. Wij hebben genoeg geëxperimenteerd. Mijn fractie wil dit gewoon niet. Extra asfalt ja; allerlei regelingetjes en dagsubsidietjes nee, zo zegt de VVD-fractie. Kan de minister dit toezeggen?

De heer **Verhoeven** (D66): Ik heb vorige week ook al tegen de heer Aptroot gezegd dat deze coalitie verslaafd is aan beton, verliefd op asfalt

en bijna verloofd met cement. Wil de coalitie na 150 mln. bezuinigen op het ov in de grote steden nu ook met de vingers in het potje van Beter Benutten gaan zitten, terwijl dat nu juist de maatregelen zijn die echt werken tegen files? Waarom deze domme keuzes van de VVD? Van de PVV vind ik het nog tot daar aan toe, maar van de VVD had ik dit niet verwacht.

De heer **Aptroot** (VVD): Wij willen inderdaad kritisch kijken naar het gebruik van dat potje. Mensen krijgen bijvoorbeeld € 5 per dag als zij de auto laten staan. Ik heb automobilisten gesproken die zeiden dat hun buurman altijd met hen meereed, maar dat zij nu € 5 subsidie krijgen als zij de auto laten staan en dat ze nu dus met de auto van de buurman rijden. Geen auto minder en wel subsidie; met die flauwekul moeten wij kappen. Wij moeten het geld investeren in echte oplossingen. Dat is toch vooral asfalt.

De heer **Verhoeven** (D66): Nu bestijgt de heer Aptroot weer zijn stokpaardje van de zogenaamde fraude met één kleine maatregel uit deze grote pot, waarvan hij een nummertje maakt. Hij zei vorige week nog dat hij er tienduizenden mails over had gekregen ...

De heer **Aptroot** (VVD): Ik heb niet gezegd dat het er tienduizenden waren.

De heer **Verhoeven** (D66): Daar gaat het hier niet om. Wij zouden die mails overigens nog krijgen, dus ik verwacht nog wat van hem. Waarom gelooft de heer Aptroot niet in de mogelijkheden om het aantal files te reduceren door mensen thuis te laten werken en ze later in de files te laten aanschuiven? Waarom gelooft hij niet in vervoersmanagement? Dat zijn maatregelen die voor weinig geld veel succes kunnen opleveren. Waarom staart hij zich als rupsje-nooit-genoege blind op asfalt? Waarom toch?

De heer **Aptroot** (VVD): Ik ben het met de heer Verhoeven eens dat maatregelen ten aanzien van het nieuwe werken weinig geld kosten. Dat kan dus ook zonder overheidssubsidies. Dat kunnen werknemers en werkgevers prima samen regelen: flexibele werktijden en die rare dagvensters uit de cao's. Dat is allemaal zo te regelen. Daar heeft men de overheid niet voor nodig; het is een kwestie van mentaliteit en van willen. Laten wij de belemmeringen daarvoor dus weghalen. Daarvoor is de komende twaalf jaar echter geen 794 mln. nodig. Dat bedrag kunnen wij dus voor een groot deel inzetten voor de verbetering van met name het wegennet, zoals de VVD-fractie wil.

Voorzitter. Over het spoor hebben wij vraagtekens. De bedoeling van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer, het spoorboekloos rijden, vinden wij prima. De uitwerking van de vorige regering rammelde echter. Wij zijn daarmee niet akkoord gegaan. Het budget van 4,5 mld. moet blijven staan, maar mijn fractie krijgt graag een update van de regering waarin rekening wordt gehouden met de kritiekpunten en vragen van de Kamer. Totdat wij daarover hebben gesproken, een update hebben gekregen en echt akkoord zijn gegaan, staat het programma wat ons betreft on hold. Dat geldt des te meer als wij de budgetten bekijken. ProRail heeft vorig jaar weer 400 extra werknemers aangenomen. De laatste drie jaar zijn er bijna 1 000 werknemers bijgekomen. Wij zijn niet tevreden over hoe de spoorbudgetten worden geïnvesteerd, maar wij wachten natuurlijk ook op de bevindingen van de onderzoekscommissie. Voorlopig zitten wij niet aan de spoorbudgetten, maar wij zijn er kritisch over. Zo nodig zullen wij er wel aankomen als er geen duidelijke verantwoording komt. Overigens zal mijn fractie na de zomer met eigen moderniseringsvoorstellen voor het spoor komen. Zij heeft een aantal

ideeën die dan naast de voorstellen van de onderzoekscommissie kunnen worden gelegd.

Ik kom tot een aantal concrete MIRT-punten. Mijn fractie vindt het belangrijk dat de ring Utrecht, de draaischijf van Nederland, wordt aangepakt. Het gaat ook om de verdere verbindingen. De A28 wordt aangepakt. Wij begrijpen dat een en ander rond is wat deze projecten betreft en dat de problemen bij Hoevelaken zelfs zijn opgelost. Althans, ik krijg signalen uit de regio dat men tevreden is over de laatste afspraken en over het behouden van de afrit. Klopt dat?

Een verbetering van het traject Almere-'t Gooi-Utrecht ontbreekt nog. Tussen Almere en Eemnes is sprake van files. Na alle besluiten rondom de ring Utrecht aan de westkant inzake de A2 en de A28 moet ook de A27 worden aangepakt. Dat kan wat mijn fractie betreft door spitsstroken. Er wordt groot onderhoud gedaan. Kan daarbij niet direct een spitsstrook worden aangelegd? Of is het met een klein beetje extra geld zelfs mogelijk om gelijk naar twee keer drie te gaan? Mijn fractie vindt dat interessant. Met betrekking tot Amstelveen is er de update dat de A6/A9 wordt aangepakt. Dat is een goed voorstel. Amstelveen is opeens dwars gaan liggen inzake de verbreding van de A9, maar dat kunnen wij niet accepteren. In Noord-Holland zijn wij tevreden over het feit dat de financiering voor de schakel van de N23 rond is. Is er een planning voor de verdere schakels? Ik heb het over het kralen rijgen om het op termijn in orde te krijgen. In een later stadium – want het moet wel betaalbaar blijven – komen wij nog terug op de A9/A8.

Over de RijnlandRoute, de noodzakelijke verbinding tussen de A44 en de A4, praten wij verder. Ik ga ervan uit – dat wil ik graag bevestigd hebben – dat het in ieder geval conform de motie-Aptroot twee keer drie rijstroken worden. Twee keer twee is namelijk een halfbakken oplossing; dat willen wij niet. De minister heeft extra geld gegeven, net zoals het nieuwe college in Zuid-Holland. Als er nog geld ontbreekt, gaat het wat ons betreft ten koste van het laatste stuk van de RijnGouwelijn, want volgens mij zit niet iedereen op dat laatste stuk tussen Leiden en Katwijk/Noordwijk te wachten.

De discussie over de A13/A16 loopt. Mijn fractie wil daarbij dezelfde zorgvuldigheid als bij de RijnlandRoute. Bij de RijnlandRoute willen wij de variant van de provincie en de variant van de bewoners keurig netjes vergeleken hebben. Bij de A13/A16 is er ook een variant: de Bosvariant. Wij krijgen beide varianten graag naast elkaar gepresenteerd. Het budget is daarbij natuurlijk heel belangrijk, maar ook wat het betekent voor de overlast voor de omwonenden. Dan kunnen wij een goede keuze maken. Krijgen wij beide varianten naast elkaar gepresenteerd?

De Nieuwe Westelijke Oeververbinding moet er komen. Mijn fractie staat nog open voor de verschillende varianten. Ik zeg er wel bij dat wij een variant zoals gepresenteerd door Milieudefensie, waarbij het openbaar vervoer alles opvangt en gesuggereerd wordt dat het auto- en vrachtverkeer de komende jaren gigantisch vermindert, luchtfietserij vinden. Een dergelijke variant is voor ons niet bespreekbaar. Wel bespreekbaar en heel nodig is de A4 passage en Poorten & Inprikkers.

De heer **Slob** (ChristenUnie): Een onderdeel van de discussie is de keuze tussen de Blankenburgtunnel en de Oranjetunnel. Kan die laatste optie volop participeren in de afwegingen als het aan de VVD-fractie ligt?

De heer **Aptroot** (VVD): Tot nu toe heb ik gezien dat er verschillen zitten in de kosten, de verkeersoplossingen, de overlast voor omwonenden en de milieuschade. Ik vind dus dat wij beide varianten uitgewerkt naast elkaar moeten zien voordat wij een besluit kunnen nemen of een voorgenomen besluit van de minister kunnen goedkeuren. Essentieel is dat de tweede westelijke oeververbinding er komt. Een motie die ik samen met de heer Koopmans heb ingediend, vormde de aanzet hiertoe.

De heer **Slob** (ChristenUnie): Ik vind dit belangrijk, omdat dit in het vervolg allemaal zal terugkomen. Ook de Oranjetunnel krijgt dus een heel reële plek in de afwegingen die moeten worden gemaakt en kan dus volop participeren samen met de Blankenburgtunnel.

De heer **Aptroot** (VVD): Wat mij betreft zijn ze beide bespreekbaar. Wij hebben geen voorkeur geuit. Wij zullen kijken wat het betekent voor de verkeersoplossing, wat het financieel betekent en wat het betekent voor de woon- en leefomgeving.

Voorzitter. Ik kom bij Brabant. Ik sluit mij aan bij het betoog van de heer De Jong over de A58 alsmede de koppeling tussen de A27 en de A58, die wij niet zien. Bij de A59 zijn burgers en bedrijven met een initiatief gekomen om privaat dingen te doen. Is de minister bereid, dat serieus te bekijken? De N65 moet verbeteren. Er is 10 mln. beschikbaar voor quick wins. Wij zijn ervoor dat de minister met de gemeenten en provincie gaat praten. Er is een duurzame oplossing met een tunnelbak door Vught waarbij het lokale verkeer zich op maaiveldniveau kan bewegen. Daarmee en met een paar tunneltjes elders bij de gemeenten is veel overlast weg. Dat zou een goede oplossing zijn. Wij willen het integrale plan bekijken. Wij hebben begrepen dat gemeenten en de provincie willen meebetalen. Er is al ruim 10 mln. beschikbaar. Wellicht kan de minister er in goed overleg uitkomen. Is zij bereid om dat te doen?

Inzake de A2 en de A67 sluit ik mij aan bij het betoog van collega De Jong. Mijn fractie is blij dat de A15 er komt. In het noorden wordt op de A33 knooppunt Joure opgelost. Mijn fractie is blij met de aanpak van de ring Groningen en de ring Leeuwarden.

Er moet nog veel worden gedaan; ik zou nog veel onderwerpen kunnen noemen. Er is een enorme achterstand in infrastructuur, maar die wordt langzaam aan weggewerkt. Wat ons betreft is er helaas te weinig geld beschikbaar, want het kan ons niet genoeg zijn en niet snel genoeg gaan.

De heer **Bashir** (SP): Ik heb een vraag over de RijnlandRoute. Er is een motie-Aptroot aangenomen met voorwaarden die door de minister niet helemaal zijn overgenomen, zoals de twee keer twee rijstroken. Vindt de heer Aptroot nog steeds dat zijn motie moet worden uitgevoerd zoals zij is geformuleerd? Is hij bereid om de gelden die hij vraagt, ter beschikking te stellen aan de Churchillvariant?

De heer **Aptroot** (VVD): Ja, het moet twee keer twee worden en ja, wij willen een objectieve vergelijking van twee varianten waarna wij de beste kiezen. Wij hebben niet bij voorbaat een voorkeur voor een van de twee varianten.

De heer **Bashir** (SP): Dat is duidelijk. Ik vind dan wel dat de heer Aptroot zich daarvoor expliciet moet uitspreken. Ik hoop dus dat de minister er straks op bevredigende wijze op terugkomt. Als dat niet gebeurt, hoop ik dat de heer Aptroot net zoals de vorige keer een motie maakt waarin beide varianten een serieuze kans maken.

De heer **Aptroot** (VVD): Ik ga niet mee in het kampioenschap «wie kan de meeste moties indienen». Dat mag de SP van mij winnen. Ik heb een motie ingediend, die volstrekt duidelijk is. De motie is aangenomen en ik houd daar gewoon aan vast.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Voorzitter. Nog niet zo lang geleden las ik mijn zontje wel eens een boekje voor: Anton kan toveren. Het gaat over een heel klein jongetje dat met een paar tovertrucs zijn vriendjes aan het lachen maakt. Ik zie aan haar lichaamstaal dat de minister het boek kent; dat is heel goed. Ik moest aan dat boek denken toen ik de minister in de media zag met haar belofte dat er 800 km nieuw asfalt bij komt en dat

iedereen heel tevreden zou zijn omdat de files worden opgelost. Het verschil tussen de minister en Anton is niet dat de minister niet kan toveren. Het verschil is wel dat de vriendjes van de minister helaas niet in alle opzichten even blij zijn met de uitkomsten. Wij zullen het zo meteen nog eventjes over Limburg en Brabant hebben. Mijn eerste vraag is evenwel of de belofte dat er 800 km asfalt bij komt, een belofte van de minister is of dat haar voorganger Eurlings die al had gedaan. Is het nu een nieuwe belofte of is het gewoon oude wijn in nieuwe zakken? De tweede opmerking die ik mij veroorloof is dat mijn fractie zorgen heeft over het proces. Wij hebben met elkaar de Tracéwet afgesproken. Een van de belangrijkste punten daarin was dat er om omwonenden mee te nemen en belangen af te wegen altijd een brede verkenning moest plaatsvinden. In de praktijk zie je echter, bijvoorbeeld bij de Nieuwe Westelijke Oeververbinding en de ring Utrecht, dat Rijkswaterstaat in zijn contacten met bewoners en bestuurders aan het voorsorteren is, technische argumenten noemt en niet altijd inhoudelijke redenen geeft waarom bepaalde constructies die hem onwettig zijn, niet meer kunnen meedoen. Ik kom daar zo op terug.

Het gevolg van het beleid dat nu wordt voorgestaan is dat onze fractie nog steeds heel veel zorgen heeft over de luchtkwaliteit, want die wordt er echt niet beter op, en over de inpassing. De asfaltmachine blijft maar draaien maar er is weinig geld, dus waar wordt op bezuinigd? Kijk maar naar de A15: op de inpassing. Waar wij bij de Betuweroute nog veel geld uitgaven om het Pannerdensch Kanaal te ondertunnelen, wordt dat nu ineens niet meer als noodzakelijk gezien. Wat is het verschil?

In tegenstelling tot de heren Aptroot en De Jong is mijn fractie blij met Beter Benutten. Als je asfalt aanlegt, wat soms echt noodzakelijk is, doe het dan verstandig. Wij spreken natuurlijk graag verder met de minister over het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer. De 4,5 mld. aan spoorverbindingen moeten echt een goede investering zijn.

Dan het rondje regio. Ik heb net al gesproken over twee projecten waarover mijn fractie zich echt zorgen maakt. Ten eerste is dat de Nieuwe Westelijke Oeververbinding, waar de Oranjetunnel langzaam maar zeker uit de discussie wordt geduwd. Ik vraag de minister om deze variant als volwaardig alternatief mee te nemen en haar scope te vergroten door ook de gemeente Den Haag bij de gesprekken te betrekken. Datzelfde geldt voor de tweedefase MER rondom de A27/A12/ring Utrecht. Je ziet dat de verbreding van de bak bij Amelisweerd mogelijk risico's met zich meebrengt. Het is een onbewezen techniek en de gevolgen voor de waterhuishouding zijn nog onzeker. Ook is het heel kostbaar. Als er alternatieven zijn, bijvoorbeeld van de gemeente Utrecht, vragen wij de minister om die mee te nemen.

Over Amersfoort en Hoevelaken heb ik de volgende vraag. Wil de minister haar plan doorzetten om de strook alvast af te sluiten? Daartegen is veel verzet vanuit de regio. Ik vraag haar om daarover in gesprek te gaan met de regio.

Ik sluit mij voor het gemak aan bij de woorden van de heer Aptroot over de RijnlandRoute. Ik zie dat hij ervan schrikt. Niet schrikken, mijnheer Aptroot, soms zegt u ook iets verstandigs! Wij zijn het met de heer Aptroot eens. Wij vinden het heel belangrijk dat de Churchillvariant, wederom een variant van bewoners, volwaardig wordt meegenomen. Dus geen trucjes en spelletjes vanuit Rijkswaterstaat, maar gewoon een eerlijk, open en breed proces.

Dan kom ik als vanzelf bij het zuiden van het land. Ik had gedacht dat Brabant in de prijzen zou vallen, want dat had de minister eigenlijk beloofd. Wat schetst evenwel mijn verbazing? Hier komt dan de balletje-balletjetruc. Zij heeft allerlei projecten, zoals de A27 en de A58, opeens met elkaar verknoopt met als groot risico dat als er straks een tekort blijkt bij de A27 – wat al is voorzien – het gereserveerde geld voor nota bene een brainport als Eindhoven als sneeuw voor de zon verdwijnt. Daar is

mijn fractie geen voorstander van. Ik vraag de minister dus concreet om deze twee projecten te ontkoppelen. Dat zij vervolgens in de tijd misschien wat moet doen, begrijpen wij, maar gezien het belang van de verbinding vraag ik haar om de projecten niet met elkaar te verknopen.

Ik sluit mij ook aan bij de opmerkingen over de N65 door Vught. Daar speelt leefbaarheid echt een rol. Het gaat om een relatief klein bedrag. Het is «penny wise, pound foolish» om nu iets aan te leggen waarvan je later heel veel spijt krijgt terwijl je met iets meer investeringen de omwonenden veel meer tegemoet kunt komen. Ook op dit punt steun ik dus datgene wat de heer Aptroot naar voren heeft gebracht.

Ik kom bij Limburg. Ik heb begrepen dat er rondom de verbreding van de A2 eerder beloften zijn gedaan, die ook in het MIRT zouden staan, waarop de minister nu terugkomt. Is dat zo? Dat lijkt mij niet zo verstandig. Als zij het doet, moet zij dat wel openlijk doen. Ik wil vandaag graag de redenatie daarachter horen.

Ten slotte het noorden; ik zou bijna zeggen «last but not least». De noordelijke provincies vragen terecht aandacht voor een plek in de structuurvisie. Het gaat dan vooral om het ontsluiten van Energyport. Deze regio mag echt niet ontbreken in de structuurvisie. Mijn fractie vindt het van groot belang dat de bereikbaarheid van de steden, vooral de stad Groningen, op de agenda komt te staan. Ook internationale vaarverbindingen vanuit het noorden naar Duitsland verdienen een plek in de structuurvisie. De strategische positie van Dryport Emmen-Coevorden binnen het internationale goederenvervoernetwerk mag evenmin ontbreken. Ik vraag de minister om een positieve reactie hierop. Mijn allerlaatste vraag is een praktische en betreft het spoor. Er is eerder geld gereserveerd voor de versnelling van een aantal trajecten. Wij zien nu dat er vertraging dreigt, onder andere op de Hanzelijn. Hoe zit het nu precies met enerzijds de reserveringen van ProRail en NS voor de beveiligingssystematiek en anderzijds de wens van de Kamer om te komen tot een versnelling van een aantal trajecten die noodzakelijk zijn?

De heer **Koopmans** (CDA): Voorzitter. Ik dank de minister en de staatssecretaris voor de toegestuurde stukken. Deze junivariant van het MIRT-overleg is nog meer van belang dan normaal omdat wij tevens een aantal keuzen die de regering in de nota maakt met elkaar doorspreken, omdat wij vinden dat die mogelijk een nadere vertaling moeten krijgen in de begroting en in het echte MIRT. Het is volstrekt helder dat er in het land veel meer wensen zijn dan centen. Dat is natuurlijk buitengewoon jammer. Wij zijn daarom opgetogen dat de minister erkent dat er meer is dan alleen een NMCA of een LMCA. De minister heeft terecht een aantal wensen en moties uit de Kamer voor een fors deel meegenomen. Ik noem toch maar even met ere de motie van de heer De Rouwe. Ik dank haar daarvoor, want het is meer dan alleen rekenen.

Namens onze fractie doe ik een aantal voorstellen die kunnen worden gefinancierd vanuit vier middelen. Ten eerste moeten de wegen en infrastructuurvoorzieningen op een aantal plaatsen soberder worden. Nederland heeft de duurste wegen ter wereld. Dat is soms nodig, maar soms is het ook een optelsom van wensen die leidt tot wegen waarvan je je moet afvragen: moet dat zo? Het leidt namelijk ook tot problemen in de rest van het land. Ten tweede is er een pot lokaal/regionaal die nog niet volledig is ingevuld. Ook hieruit kunnen keuzen worden gefinancierd. Ten derde zijn wij voorstander van het meebetalen van regio's, waarop ik dadelijk nog terugkom. Ten vierde zijn er de randen van het vierde jaar. Wij snappen de keuze van de minister om het vierde jaar nog niet te beleggen, maar de randen van het vierde jaar mogen met elkaar worden besproken. Ik ben ook geïnteresseerd in de reactie van de minister op de opmerking van collega's De Jong en Aptroot over Beter Benutten. Mijn fractie is wel voorstander van de infrastructuurinvesteringen in het Beter

Benuttendeel, zoals ook de heer Aptroot zei. Voor de rest moeten wij kritisch kijken wat het effectiefst is. Wij zullen met elkaar moeten kiezen. Het CDA is een partij die kiest voor Henk en Ingrid, maar ook voor Annie en Jan en Hielke en Sietske. Ik ben ontzettend blij dat de hele Kamer nu erg enthousiast is over Sjeng en Marie, maar wij kiezen ook voor Kevin en Johnny. Wij kiezen voor het hele land. De inbreng van onze fractie zal dan ook gaan over projecten in het hele land.

Mijn fractie heeft drie criteria voor infrastructuurprojecten, die simpel zijn samen te vatten: poen, applaus en rechte rug. Poen betekent meebetalen. Als een regio zegt dat een project belangrijk is maar vervolgens niet wil meebetalen, begin ik te twijfelen aan het belang. Applaus betekent zorgen voor draagvlak. Een rechte rug vragen wij van de regio maar ook van het kabinet. Ik zal daarop later in mijn betoog terugkomen.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Bedoelt u daarmee uw rechte rug rondom bijvoorbeeld het thema beprijzing?

De heer **Koopmans** (CDA): Daar zou ik mijn interruptie niet aan besteed hebben, maar dat even terzijde!

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Ik begrijp dat u er niet op wil ingaan, maar ik vraag het toch.

De heer **Koopmans** (CDA): Nee, het is volstrekt helder en ik kan erop ingaan. Ik heb bij de kilometerheffing van het begin af aan vier criteria genoemd. Aan het einde zouden wij elke keer het oordeel rood, groen of oranje geven. Met name de punten van de technische toepasbaarheid, de betaalbaarheid en de inrichting van het systeem waren een probleem. Ik zou het de minister niet toewensen om met dit systeem te zitten, want dan zouden wij naar mijn overtuiging het zoveelste ICT-drama hebben meegemaakt. Dat is de reden geweest dat wij nee hebben gezegd. Veel deskundigen die eerst tegen mij zeiden dat wij het moesten doen, hebben achteraf unaniem gezegd dat het niet kon zoals het bedacht was. Dat heeft mij geweldig gesterkt. Ik dank mevrouw Dijksma dus voor haar vraag. Ik zou hem niet hebben gesteld, maar ik ben blij dat zij dat wel heeft gedaan.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Het gaat mij niet om het systeem, want daarover kun je van harte discussiëren. Het gaat mij wel om het principe. U zegt terecht dat er eigenlijk te weinig geld is voor de wensen die in het land leven. Als je een principe van beprijzing zou toelaten, heb je misschien wel veel minder van dat geld nodig en heb je ook minder tekorten dan nu. Niet ieder fileprobleem is met een extra strook asfalt op te lossen. Helaas, want was het maar zo simpel.

De heer **Koopmans** (CDA): Daar ben ik het volstrekt mee eens. Een van de grote voordelen van de kilometerheffing – als zij technisch goed uitvoerbaar was geweest – zou zijn dat wij voor een aantal miljarden minder hadden hoeven investeren. Dat heb ik ook altijd verdedigd. Het systeem werd echter op dusdanige wijze bedacht dat het niet meer zou werken. Het was dan een groot fiasco geworden in heel Nederland, ook voor de schatkist, en dan hadden wij die miljarden toch moeten investeren. Dat is de reden geweest dat wij destijds die keuze hebben gemaakt. Voorzitter. Ik zei het al: poen, applaus en een rechte rug. Dat betekent dat wij buitengewoon ingenomen zijn met de afspraak van de minister met de regio Gelderland over de A15. Dat is nog eens lef van de regio, die eigenlijk twee uitgestoken handen geeft: men betaalt een derde, men wil een derde via tol binnenkrijgen en een derde moet via het Rijk. Ik zeg tot de minister: maar nu wel morgen beginnen! Deze regio verdient het om onmiddellijk ja te krijgen. Ik vind de hele tolsystematiek overigens belangrijk, maar die moet wel werken, ook infrastructureel. Als dat niet

aan de orde is – de minister moet dat samen met de regio uitwerken – dan is het Rijk wat dat deel betreft aan de beurt.

Dan een provincie waar er meer moet gebeuren, maar waar ook meer moet worden bijbetaald: Brabant. De heren De Jong en Aptroot spraken er al over. De koppeling die de minister maakt tussen de A27 en de A58 – als de A27 doorgaat dan doen wij de A58 niet of andersom – is uit de NMCA niet te onderbouwen. Er is gewoon geld tekort. Wij vinden dat het allebei moet gebeuren, maar dat de regio daarin moet meedoen. Ik vraag de minister om dat de komende periode te organiseren.

Ik kom bij de provincie Zuid-Holland. Over de RijnlandRoute is terecht al veel gezegd. Er moeten nu keuzes worden gemaakt. Wij zijn al jaren met elkaar bezig. Ik vraag de minister en het desbetreffende college van GS om er met elkaar uit te komen, want anders lopen wij het risico dat er al pratende niets meer gebeurt, omdat ook burgers het vertrouwen verliezen. Met betrekking tot de RijnGouwelijn is het natuurlijk pijnlijk dat er in het collegeakkoord van Zuid-Holland iets anders staat dan wij altijd hebben nagestreefd. Dat is jammer. Daar is de rechte rug dus niet doorgezet. Wij vragen de minister wel om het deel dat nog wel overeind blijft, goed af te hechten. Een plaats als Katwijk wordt nu echt onrecht aangedaan. Dat geldt zowel voor de RijnlandRoute als daar de zaken niet snel genoeg op orde komen als voor de RijnGouwelijn.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Wat is precies de positie van de CDA-fractie inzake de RijnGouwelijn? De heer Koopmans zegt de opstelling van de provincie Zuid-Holland te betreuren. Ik ben benieuwd naar de opvatting van de CDA-fractie. Wat wil de heer Koopmans de minister, die al overstag is, meegeven?

De heer **Koopmans** (CDA): In het coalitieakkoord van Zuid-Holland staat nu plots dat de lijn gaat tot aan Leiden. Het wordt een sneltram over het bestaande spoor en vanaf Leiden tot aan de kust wordt het een vrij liggende vertrammbare busbaan. Dat leidt tot nogal wat beroering. De minister moet met de regio nog eens goed kijken naar de positie van Katwijk en omliggende plaatsen, want in onze ogen is die onvoldoende meegewogen. Ik verzoek de minister om dit in de komende periode op te pakken.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): De heer Koopmans is het dus niet eens met de lijn van de minister, dus 97 mln. aan het budget toevoegen en de provincie het zelf laten uitzoeken hoe zij het organiseert?

De heer **Koopmans** (CDA): Wij zijn erg blij met die 97 mln.; dank daarvoor aan de minister. Wel moeten de knelpunten aan de kust worden meegenomen in de oplossing. Als een regio uiteindelijk met elkaar, dus in provinciale staten en GS, blijft volharden in een keuze, kan ik er ook niets aan doen. Ik heb namens mijn fractie vier jaar lang mijn best gedaan voor dit traject.

Voorzitter. In de regio Rotterdam zijn er flinke leefbaarheidsknelpunten. Een van de oplossingen die de minister onderzoekt ter vermindering van de druk op het Kleinpolderplein, dus de A13/A16, baart mijn fractie zorgen. Deze weg zal op de wijze waarop hij nu ontworpen is, een grote barrière opwerpen. Kan met de regio worden nagedacht over de vraag of de leefbaarheidsproblemen die zouden kunnen ontstaan en die onder meer de gemeente Lansingerland raken, anders opgelost kunnen worden, wellicht door nog even wat langer door te sparen? Ik ben blij dat de minister het alternatief van de ons welbekende ingenieur Bos meeneemt alsook het plan van Milieudefensie. Mijn fractie omarmt dat laatste plan niet helemaal, maar er zitten wel een paar interessante ideeën in. Wat de Nieuwe Westelijke Oeververbinding betreft, lijkt het mijn fractie verstandig dat de regio met elkaar kiest voor de beste variant.

Inzake Overijssel is mijn fractie blij met de A1; goed gedaan! Een klein stukje van de N35, dat tussen Wijthmen en Nijverdal, zit er echter niet in. Wij vragen de minister om dat toch op te pakken.

Met betrekking tot het spoor maak ik de opmerking dat het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer in de ogen van de CDA-fractie moet doorgaan, maar wel een nadere analyse behoeft. Wij hebben het al vaker gezegd: wij zijn erg bang dat datgene wat daarin is geformuleerd, niet te betalen is.

Wat Friesland betreft sluit ik mij omwille van de tijd aan bij de collega's, want ik moet Jeanne-Marie nog noemen. Wij zijn erg voor de A67. Met name het Zaarderheikendeel, dus het deel Venlo-Sevenum, moet worden opgepakt. Wij steunen de verstandige inzet van de fracties van de VVD en de PVV met betrekking tot de rest van de provincie.

De heer **Verhoeven** (D66): De heer Koopmans liet het nog even in het midden toen hij met de vier middelen voor zijn voorstellen kwam, maar tussen neus en lippen noemde hij zijn interesse in de reactie van de minister op het vijfde middel, bedacht door de collega's van de PVV en de VVD om met hun asfalttengeltjes in de pot van Beter Benutten te grijpen. Voordat de minister antwoordt, ben ik wel benieuwd wat de CDA-fractie daarvan vindt. Is Beter Benutten voor het CDA een belangrijke manier om files aan te pakken of geven wij het toch maar weg aan asfalt?

De heer **Koopmans** (CDA): Uiteindelijk is dat een afweging. Wat ons betreft kan worden afgewogen of middelen die daarin beschikbaar komen, kunnen worden geïnvesteerd in bijvoorbeeld Joure, Vught of – welk ander onderwerp heb ik in mijn termijn helaas niet kunnen noemen? – de A28/N340. Daarin zouden wij met elkaar een afweging kunnen maken.

De heer **Verhoeven** (D66): Toch nog een vervolgvraag, met het risico dat de heer Koopmans nog een paar regionale paradepaardjes noemt waaraan hij in zijn spreektekst niet toekwam omdat hij te veel hooi op zijn vork nam. Dat is nu juist het probleem: rupsje-nooit-genoeg dat veel te veel hooi op zijn vork neemt en veel te veel wil. Dat is hier het symptoom. Is de heer Koopmans het met mij eens dat Beter Benutten in het hele land tot resultaten kan leiden, omdat het juist een aanpak is die voor alle huishoudens, alle werkplekken, alle computers, alle snelwegen kan gelden en dat voor zo weinig geld? Is het niet gewoon hartstikke slim om daar wat meer geld in te steken?

De heer **Koopmans** (CDA): Dat zou zo kunnen zijn, maar je moet met elkaar afwegingen maken. Je kunt het dan bijvoorbeeld hebben over de N206 in Noord-Holland. Ook daar zitten de mensen rondom Aalsmeer te wachten op nadere investeringen. Ook daar wonen Henken, Ingrids en noem ze allemaal maar op. Wij moeten met elkaar een afweging maken. Daarom vraagt mijn fractie de minister om op het punt van Beter Benutten inzichtelijk te maken waarin zij het geld investeert, zodat wij met elkaar een nadere afweging kunnen maken en op veel plekken mensen gelukkiger kunnen maken met betere infrastructuur in de buurt.

De heer **Verhoeven** (D66): De heer Koopmans heeft het principe beter benutten in ieder geval toegepast op zijn interrupties!

De **voorzitter**: Als ik nog eens een AO MIRT moet voorzitten, zal hierachter een kaart hangen waarop steeds een weg oplicht zodra die genoemd wordt. Dan weten wij of wij een totaalbeeld hebben of niet!

De heer **Slob** (ChristenUnie): Voorzitter. De heer Koopmans had het over meer wensen dan centen. Mevrouw Dijksma zei op een gegeven moment dat het wel balletje-balletje lijkt. Dan weten wij allemaal weer dat wij met

het MIRT bezig zijn. In dat opzicht is het een geruststellende gedachte. Toch hadden wij met elkaar iets afgesproken. Wij wilden hier toch wel een beetje vanaf: het rondje door het land en het opflikkeren van de lichtjes bij de verschillende wegen. Dat is ook de reden dat wij in het najaar van 2010 met de minister in gesprek zijn gegaan en hebben gezegd dat wij veel heldere criteria nodig hebben. Een wens van de vaste commissie voor I&M, die schriftelijk aan de minister is overgebracht, was om tot een soort puntenscorelijst te komen van alle projecten. Zo kan goed worden bepaald waarom vanuit het oogpunt van de minister bepaalde projecten voorrang hebben. Ook kan de Kamer, als zij zelf nog wensen heeft, aangeven dat zij project X niet wil omdat zij project Y erin wil schuiven. Dat moet op een zo transparant mogelijke manier gebeuren. Dan kunnen wij het goed uitleggen alsmede op een verantwoorde manier wegingen maken. Ik moet zeggen dat ik teleurgesteld ben dat de minister de afspraak met de Kamer over zo'n puntenscorelijst, vastgelegd in de brief van 3 december 2010, niet is nagekomen. Ik heb zo'n lijst in ieder geval niet gezien. Het enige wat ik tegenkom in de onderbouwing van de op zich mooie lijst die de minister heeft gemaakt – ik wil geen gram afdoen aan de keuzen die zij wilde maken, waarvoor moed nodig is – zijn meer algemene teksten van investeren in economische belangrijke regio's en dergelijke. Ik mis de onderbouwingen die wij hadden afgesproken. Ik vraag dus aandacht voor de gemaakte afspraken.

Dat geldt ook voor de financiële onderbouwing. Ik mis een duidelijke, degelijke financiële onderbouwing. De huidige lijst is het maximaal haalbare, maar op basis waarvan worden deze conclusies getrokken? Dat is mij niet helemaal helder. Zelfs globale indicaties van welk deel er ongeveer naar spoor- of wegprojecten gaat kan ik niet terugvinden. Dit is een aanloop naar het belangrijke debat in december. Wil de minister ons voor 1 november een echte prioriteitenlijst geven waarin zij zoals afgesproken per project aangeeft, desnoods globaal, wat de scores zijn op kosten, baten, robuustheid en ruimtelijke kwaliteit? Zo hadden wij het afgesproken; zo wil ik het eigenlijk ook zien. Waarom heeft de minister dit niet gedaan terwijl zij dit toch aan ons had toegezegd?

Het advies van de commissie-Elverding was sneller en beter en vooral meer participatie; collega Dijksema wees er al op. Ik krijg de indruk dat «Elverding» toch een beetje een schaamlap aan het worden is. Bij de tweede fase MER Utrecht worden de adviezen van de commissie-MER zelfs nauwelijks betrokken en spreken bewoners van vage en nauwelijks toetsbare doelstellingen.

Ik kom bij de Nieuwe Westelijke Oeververbinding Rotterdam. Omliggende gemeenten spreken van een tunnelvisie waarin keuzen vooraf al vastliggen. Burgercomités stellen dat het participatieproces van de verkenningsfase op 27 punten niet deugt. De helft zou al erg zijn. Ik vraag de minister om dat proces te verbeteren. Ik sluit mij aan bij het antwoord van de heer Aptroot op een vraag van mij. De Oranjetunnel moet ook wat mijn fractie betreft een serieuze kans krijgen in dit geheel, zodat wij echt een goede weging kunnen maken. Ik heb de indruk dat er nu heel erg op een bepaalde oplossing wordt gestuurd. Dat moeten wij met elkaar op deze manier niet willen. Dat kan ook niet goed worden verantwoord ten opzichte van de betrokkenen in de omgeving.

De heer **Koopmans** (CDA): Ik ga even terug naar het eerste deel van het betoog van collega Slob, waarin hij zei dat er criteria en punten moeten komen. Is hij niet bang dat zijn eigen inspanningen om misschien wel tien stations in Nederland erbij te maken, helemaal niet blijken te kunnen werken? Dat bijvoorbeeld de in onze ogen noodzakelijke aanpak van de Maasbeveiliging in Noord- en Zuid-Limburg – die ik nog even moest noemen, voorzitter – daarmee niet te vergelijken valt, zodat het alleen tot iets technisch leidt en niet tot een politieke keuze?

De heer **Slob** (ChristenUnie): In the end, om het maar even in slecht Nederlands te zeggen, staan wij natuurlijk voor een politieke afweging. Wij hebben het met elkaar echter heel duidelijk afgesproken. Ik spreek hier niet alleen namens mijn fractie; de vaste commissie heeft dit punt met de minister aangesneden en zij heeft er ook op gereageerd. Ook de CDA-fractie heeft zich er achtergeschaard. Wij hebben aangegeven tot een soort puntenscore te willen komen – dat kan globaal, want ik snap ook wel dat het niet allemaal tot in detail kan worden ingevuld – zodat wij toch wat meer grip op dit proces krijgen. Omdat de PVV nu toevallig een gedeputeerde in Limburg heeft, komt de heer De Jong met een Limburgs voorbeeld. Omdat er in een bepaald gebied een heel sterke lobby wordt gevoerd, komt er vanuit dat gebied misschien iets op deze vergadertafel terecht. Die projecten horen er allemaal misschien bij, maar wij moeten wel proberen om het zo transparant mogelijk neer te zetten zodat wij echt een goede wegging kunnen maken. Nogmaals, wij hebben er met elkaar afspraken over gemaakt. Wij maken keuzen tot 2028. Dat is niet niks. Dat moet zo transparant mogelijk gebeuren.

De heer **Koopmans** (CDA): Nu kom ik even op voor collega De Jong. Als je naar de geschiedenis kijkt, heeft de fractie van de ChristenUnie – daarvoor is zij te prijzen – heel vaak pleidooien gehouden voor een bepaald deel van Nederland, Zwolle voorop. Dat is toch ook niet verkeerd? Daarvoor zijn wij toch ook volksvertegenwoordiger? Is de heer Slob niet bang dat met het puntensysteem de politiek veel te veel uitschakelt en tot iets maakt wat alleen op de Plesmanweg bedacht wordt?

De heer **Slob** (ChristenUnie): Mag ik daaraan toevoegen dat wij nogal wat Kamervragen hebben gesteld over Limburg, waar wij bestuurlijk helaas nog steeds niet vertegenwoordigd zijn? Wat wij doen als fracties, en dat is volslagen legitiem, is proberen om projecten te laten meedoen in de uiteindelijke wegging. Toen de heer De Rouwe met zijn prachtige motie kwam, die in eerste instantie wat dwingender was geformuleerd, zeiden wij: prima, dit steunen wij, want die mogen ook meedoen in het totaal. Ik heb toen zelf in de vaste commissie het initiatief genomen om er nog een lijst aan toe te voegen van zaken die ook moesten worden meegenomen. Het doel daarvan was echter om uiteindelijk in het grote geheel een serieuze, transparante wegging te kunnen maken zodat wij met elkaar heldere conclusies kunnen trekken. Nogmaals, het politieke element hoort daar ook bij, maar het mag geen willekeur worden.

Voorzitter. Inzake de participatie valt me op dat als er alternatieve plannen van burgers of instellingen komen, die het uiteindelijk iedere keer moeten afleggen. Ik noem de A4 met Vaart, de Churchill Avenue in Leiden en de Kracht van Utrecht. Je ziet dat deze alternatieven heel snel weer verdwijnen, dus hoeveel kansen krijgen die? Ik heb de indruk dat dit nu ook gebeurt bij de spoorlijn Breda-Utrecht. Zoals bekend heeft mijn fractie zich daarvoor sterk gemaakt, omdat het nog steeds een witte vlek is in het totaal. Ik heb het idee dat dit plan zo goed is dat de minister zichzelf moet tegenspreken om het toch weer van tafel te krijgen. In de ene zin neemt zij de aanbevelingen van het onderzoek van de provincie Brabant over, maar in een volgende zin wordt dat weer onschadelijk gemaakt door te kiezen voor de zijligging. Uit de adviezen die wij krijgen komt heel nadrukkelijk naar voren dat de ligging in de middenberm van de A27 bij Gorinchem moet worden gepakt, zodat je zaken voor de toekomst niet onmogelijk maakt. Ik heb sterk de indruk dat wij hier een historische vergissing begaan. Ik vraag de minister om de onderzoeken en de adviezen vanuit de provincies nog eens zorgvuldig te bekijken zodat wij straks, bij Prinsjesdag, een uitgebreide reactie krijgen en een definitieve keuze kunnen maken. Laten wij echt proberen om hier iets te voorkomen waarvan wij straks ongeloflijk veel spijt krijgen.

Als het gaat om alternatieven kreeg ik een enorme aha-erlebnis bij het woord Bosvariant. Deze variant bleek nu voor de A13/A16 te zijn, maar er is wel goed over nagedacht. Door de A13 Overschie om te leggen en de A20 te verbreden en deels te ondertunnelen, worden in een klap zowel de bereikbaarheid- als de leefbaarheidsproblemen van Rotterdam-Noord opgelost. Dat zou een alternatief zijn voor het aanleggen van een nieuwe weg. Ik wil dat dit alternatief serieus wordt meegenomen en dat het een eerlijke kans krijgt, zodat wij hier goede keuzen kunnen maken. Ik waarschuw voor het te veel opknippen van projecten. Het valt mij op dat zaken op bijvoorbeeld de zuidvleugel allemaal worden opgeknipt zodat er twee structuurvisies zijn, terwijl je volgens mij het beste met één structuurvisie kunt werken. Het is goed dat de minister nog eens naar de dreigende sluiting van de afslag Hoevelaken kijkt. Ook hier zie je echter weer het risico van opgeknipte projecten. Wij moeten echt proberen om het veel meer vanuit de integraliteit te bekijken. Dat geldt ook voor de Valleilijn versus de plannen die er zijn voor de Maliebaanspoorlijn. Integraliteit is ook belangrijk als het gaat om ruimtelijke ordening. De minister wil die decentraliseren en ik heb de indruk dat zij zich er niet echt meer om bekomert. Misschien is dat een verkeerde inschatting, maar laat dat dan maar eens zien. Ik houd een pleidooi voor het serieus nemen van het innovatieve voorstel voor de omgeving van de A59. Brabant wil hierin veel geld investeren; het kost de minister niets. Ik heb echter de indruk dat zij er helemaal niet aan wil meewerken en het geen kans wil geven. Als ik mij vergis, hoor ik dat graag. Wij zouden dit project namelijk wel wat ruimte willen geven.

De minister heeft toegezegd dat de quickscan regionaal spoor onderdeel wordt van de NMCA. Ik had daar ook om gevraagd. Ik had al een motie ingediend, die ik weer heb ingetrokken vanwege deze toezegging, maar ik zie dat de minister het toch niet heeft uitgevoerd. Wij krijgen nu alleen een indicatie van knelpunten maar geen informatie over aard en omvang. Het wordt dan lastig om op een verantwoorde manier besluiten te nemen; graag een reactie.

Bij de NMCA valt mij toch ook een hoog Randstaddenken op. De wegen buiten de Randstad worden volgens mij benadeeld. Er wordt alleen naar de lange trajecten gekeken, waardoor knelpunten zoals bij Arnhem compleet wegvallen in het gemiddelde. Dat kan volgens mij toch niet de bedoeling zijn.

Dan de gang van zaken rondom station Bilthoven. Ik heb begrepen dat de antwoorden op de vragen hieromtrent een half uur geleden zijn binnengekomen. Die heb ik dus niet meer kunnen bestuderen. Er wordt hier evenwel voor miljoenen verbouwd terwijl geen rekening wordt gehouden met een inhaalspoor bij het station. Hoezo robuust bouwen? Ik ben benieuwd naar de antwoorden, die ik nog zal bestuderen om er wellicht op een later moment op terug te komen.

Tot slot viel station Schiedam Kethel buiten het PHS, maar zou het na 2020 opnieuw worden bekeken. Ik vind het echter niet terug in het lijstje tot 2028. Wat is daar gebeurd?

De **voorzitter**: Ik heet de staatssecretaris welkom bij dit overleg. Wij vervolgen het debat met de eerste termijn van de heer Verhoeven van de D66-fractie.

De heer **Verhoeven** (D66): Voorzitter. Vandaag spreken wij over alle infrastructurele projecten in ons land. Eerst wil ik het even over het geld hebben. In de Voorjaarsnota staat dat het kabinet ernaar streeft om maximaal drie achtste van het totale budget van 60 mld. voor 2021–2028 nu vast te leggen. Als je daar het beheer en onderhoud, het bestuursakkoord en de Design Build Finance Maintain (DBFM)-contracten van afhaalt, komt het echter neer op 7,3 mld.

De vraag is of dat wel een eerlijke rekensom is. Nemen wij met het vooruitschuiven van 16 mld. voor het bestuursakkoord water en de DBFM-afspraken niet ook al een voorschot op de toekomst? Als wij deze 16 mld. meenemen, leggen wij in plaats van drie achtste, twee derde indirect al vast. Dat is geen 37% maar 66%. Ik krijg graag een reactie van de minister op deze verrekenleutel.

De heer **Koopmans** (CDA): Ik kan mij toch niet voorstellen dat dit een pleidooi is van de D66-fractie om niet te kiezen voor het sparen van geld voor de waterveiligheid in Nederland.

De heer **Verhoeven** (D66): Een pleidooi is iets heel anders dan een vraag. Ik zeg vaak tegen deze coalitie dat bepaalde keuzen politieke keuzen zijn. De heer Koopmans zegt dat zelf overigens ook. Dat is prima, maar dan moet je daar duidelijk over zijn. Die duidelijkheid betekent dus niet allerlei trucs met cijfers en zeggen dat je nu maar een klein deel doet terwijl je stiekem een groot deel doet. Ons pleidooi is dus een pleidooi voor helderheid, openheid en transparantie over beslissingen. Dat vraag ik aan de minister; niets meer en niets minder.

De heer **Koopmans** (CDA): De consequentie van de vraag van de heer Verhoeven zou moeten zijn dat de regering antwoordt: oké, dan doen wij dat voor de laatste jaren niet. In die laatste jaren is men slechts bezig om keuzen te maken op het punt van de waterveiligheid. Wij hebben de Deltawet nog maar net behandeld. Het lijkt mij dat deze Kamer unaniem vindt dat wij de plannen met betrekking tot de waterveiligheid moeten doorzetten.

De heer **Verhoeven** (D66): De manier waarop de heer Koopmans mijn vraag nu probeert uit te leggen, is een beetje onzinnig, maar het kan op zich wel. Ik vraag de minister in hoeverre wij nu al geld vastleggen voor de toekomst buiten dat drie achtste deel. Als de heer Koopmans mij vraagt of D66 de waterveiligheid belangrijk vindt, zeg ik: ja, die vinden wij heel belangrijk. Je zou bijvoorbeeld een afweging kunnen maken tussen meer cement neerleggen of een goede waterveiligheid. Ik ben dan heel benieuwd wat het CDA zou kiezen. Wij zouden dan kiezen voor minder asfalt en meer waterveiligheid.

Voorzitter. Ik kom op het spoor. In het regeerakkoord is afgesproken dat de bovenwettelijke inpassing aan de regio's wordt overgelaten. Gemeenten zoals Vught, Zaanstad, Castricum en Heiloo worden op dit moment doorkruist door het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer. Zij lijken ook de eerste slachtoffers te zijn van de ban op bovenwettelijke inpassing. Vught wordt naast het PHS ook nog eens doorkruist door de A2 en de N65. Door een optelsom van net gehaalde wettelijke normen wil de minister geen aanvullende inpassingsmaatregelen financieren. De opgetelde overlast van al deze doorsnijdingen is in Vught, maar ook in andere gemeenten, echter wel degelijk een probleem. Deze zorg hebben wij ook al bij de behandeling van de geluidsplafonds gedeeld. Erkent de minister dit probleem? Zo ja, wat gaat zij er concreet aan doen?

Ook de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte staat op de agenda, maar dit AO is echter te kort om daarover goed te spreken. Gelukkig heeft de Kamer besloten om hierop na de zomer dieper in te gaan met een rondetafelgesprek, een technische briefing en daarna een algemeen overleg. Ik ga er nu dus niet op in.

Ik beperk mij tot een aantal concrete projecten. De D66-fractie reist daarbij van noord naar zuid, van Texel naar Maastricht. Ik ben het met de heer Slob eens dat Randstaddenken net zo beperkt is als Limburgdenken. Je moet gewoon proberen om het hele land te bedienen met goede projecten. Daarbij begin ik in Texel. Bij wegen en spoor hebben wij het vaak over robuustheid, wat een gevleugelde term is geworden van het

kabinet. De veerbootverbinding tussen Texel en Den Helder is evenwel verre van probleemproof. Als de Teso-boten om welke reden dan ook niet op de reguliere plek terechtkunnen, ontstaat er een probleem. Een relatief eenvoudige noodaanlandingsfaciliteit kan dit probleem oplossen. Is de minister bereid om hiernaar te kijken?

Dan naar Gelderland. Mijn fractie is het eens met het voornemen van de regering om grensoverschrijdende verbindingen te verbeteren. Een van die verbindingen loopt van Zevenaar tot aan de Duitse grens. Het zou mooi zijn als het reguliere regionaal ov voor de geplande lijn Arnhem-Oberhausen over dit spoor zou kunnen rijden. Er zijn echter nog wat problemen met het netspanningsniveau. Kan de minister toezeggen dat zij in de keuze voor het tracébesluit de wensen van het Verkeersverbund Rhein-Ruhr en de provincie Gelderland meeneemt?

Over het knooppunt Hoevelaken, dat de komende tijd op de schop gaat, is al wat gezegd. Mijn fractie heeft zorgen over de aansluiting van Hoevelaken op de snelweg alsmede over de financiële situatie. De beschikbare 800 mln. lijkt onvoldoende voor het basispakket van eisen. Kan de minister onze zorgen op dit punt wegnemen?

De fractie van D66 is het geheel met de minister eens dat het doortrekken van de A15 in Gelderland hard nodig is. Het betekent wel een weg op palen door de mooie Lingewaard. De minister heeft al gezegd dat er als oplossing een mooie brug komt over het Pannerdensch Kanaal. Wat gaat zij doen voor de inpassing in de naburige gemeenten?

Ik ben inmiddels aanbeland in Noord-Holland. In de regio Hillegom is grote behoefte aan een draagvlak voor een verbinding tussen de N205 en de N206. Veel doorgaand vrachtverkeer rijdt nu over een heel smalle, dus gevaarlijke, dus file- en vertraginggevoelige weg. Wil de minister kijken of deze verbinding wordt meegenomen in het MIRT?

De heer **Aptroot** (VVD): De heer Verhoeven is kritisch als wij aan het potje voor Beter Benutten komen om allerlei subsidieregelingen te stoppen en het geld in asfalt te steken. Hij vraagt nu echter om extra asfalt op allerlei plaatsen, bijvoorbeeld in Noord- en Zuid-Holland. Ik ken de heer Verhoeven nog uit de periode dat wij over Paars-plus onderhandelden. Toen kon bijna het hele budget voor asfalt weg. Hoe is hij van plan om dit te financieren? Hij kat altijd naar de coalitie dat wij te veel aan asfalt doen maar nu komt hij zelf met allerlei wensen. Het schijnt niet te kloppen.

De heer **Verhoeven** (D66): Het schijnt inderdaad niet te kloppen, maar na mijn antwoord blijkt het straks wel te kloppen. In de onderhandelingen over Paars-plus hebben wij inderdaad met elkaar aan tafel gezeten. Toen is zeker van D66-zijde nooit gezegd dat alle asfaltpotjes moesten worden geschrapt. Sterker nog, wij zijn als partij voor asfalt waar het nodig is om groeiende kernen en gebieden met elkaar te verbinden. Wij zijn niet principieel tegen asfalt of tegen 130 km/u. Wij zijn wel principieel tegen een aantal extra-extra-extra asfaltwensen van de VVD. De projecten die ik noemde vallen gewoon binnen de budgetten in het MIRT. Iedereen dient hier zijn wensen in en dat doen wij ook. Wij maken keuzen en leggen accenten. Er mag hier en daar wel wat minder snelweg; het zevenbaans aanleggen van de A27 hoeft voor ons niet. Goede verbindingen op lokaal, regionaal en nationaal niveau vindt D66 echter heel belangrijk.

De heer **Aptroot** (VVD): Ik begrijp dat de wensen in Noord- en Zuid-Holland ten koste gaan van andere wegen, zoals de ring Utrecht. U zult ook wel niets aan de A2 in Limburg willen doen. Als u zegt dat er niets mag gebeuren, dat er geen extra jaarschijf mag komen, dat er niet aan het programma Beter Benutten mag worden gezeten en niet aan lokaal/regionaal, dan moet u bij elke wens die u hebt direct aangeven wat er niet gebeurt. Ik verwacht dat u nu consequent bent.

De heer **Verhoeven** (D66): Ik wil best consequent zijn. Ik vind het heel consequent dat wij voor onze kiezers, die verspreid zijn door heel Nederland en groeiende groepen vormen – als wij het over groei hebben van aantallen mensen dan is D66 een van de grootste groeiers van het land – goede verbindingen mogelijk willen maken. Dat doen wij uit het MIRT-budget, waarover wij vandaag spreken.

Voorzitter. De RijnlandRoute is een prachtig project waarbij burgerparticipatie ten top is uitgevoerd. Met enige verbazing las ik echter in de brief met bestuurlijke afspraken dat bij het Rijk geen steun is voor de Churchill Avenuevariant omdat die niet robuust – daar heb je het woord weer – genoeg zou zijn, dit terwijl de provincie Zuid-Holland een paar weken geleden gelukkig heeft besloten om deze variant alsnog goed te bekijken. De Kamer heeft het belang van de twee mogelijkheden ook benadrukt, zoals vorige sprekers al zeiden. Ook mijn fractie heeft nog geen voorgenomen keuze, maar zij vindt het heel belangrijk om deze prachtige inzet van burgers die jarenlang hebben gewerkt om een alternatief te bieden dat wel eens beter zou kunnen zijn, een serieuze kans te geven. De Kamer wil dat en in ieder geval wil D66 dat. Het is dan te beperkt om alleen over robuustheid te praten. Het gaat hier over twee opties waarvan de ene een weg is door natuurlandschap terwijl de andere – de Churchillvariant – een innovatieve maar ook goed doordachte en doorgerekende variant is over bestaande routes. Kan de minister zeggen hoe zij de afweging maakt? Is robuustheid alles? Kan zij toezeggen, de resultaten van het onderzoek van de provincie af te wachten alvorens zich uit te spreken over het steunen van een variant? Nogmaals, wij hebben grote bewondering voor het Churchill Avenueteam, ongeacht de uitkomst van de uiteindelijke politieke beslissing.

De keuze tussen de Oranjetunnel en de Blankenburgtunnel houdt velen bezig, zo ook de D66-fractie. Ik heb echter begrepen dat in de procedurevergadering is besproken om er later op terug te komen, dus hier laat ik het nu even bij.

De A13/A16 is een zeer controversieel project in de regio Rotterdam, omdat het een belangrijk recreatiegebied doorkruist in een dichtbevolkt deel van Nederland. Recreatie is daar natuurlijk nog belangrijker in de zin dat veel mensen gebruik moeten maken van beperkte ruimte. De minister heeft laten weten zowel op geld als op draagvlak te letten. Wij hopen dat zij het tweede zwaar zal laten wegen. Wil zij toezeggen, ook serieus te kijken naar de zogenaamde Portway Rotterdam- en groene metropoolvariant?

De minister heeft gezegd dat zij de A58 een cruciale as voor ruimtelijke en economische groei in Brabant vindt en dat deze verbinding prioriteit zou krijgen. In financiële zin heeft zij echter een koppeling gelegd met de A27. Daardoor dreigt de A58 vooralsnog niet of pas veel later te worden aangepakt, terwijl juist daaraan grote behoefte is. Kan de minister die financiële koppeling tussen de A27 en de A58 daarom loslaten?

Ik kom in Zuid-Limburg en Maastricht, waar ook D66 veel kiezers heeft, onder wie Bjorn, Bruno, Betsie en Bea. In het kader van de aanbesteding van de A2 passage Maastricht zijn afspraken gemaakt met het aannemersconsortium over social return. Het consortium zou sociale werkgelegenheid inzetten en de gemeente zou mensen met een uitkering klaarstomen in de zogenaamde A2-school. Dit laatste staat onder druk door bezuinigingen op de Wet werk en bijstand. Mogelijk kunnen de gemeente Maastricht en de aannemer zich daardoor niet aan de afspraken houden. Kan de minister toezeggen dat de afspraken over social return worden gehandhaafd, eventueel in overleg met haar collega van Sociale Zaken en Werkgelegenheid?

Wij hebben eerder gevraagd om een MIRT-verkenning van de sleutelprojecten. Wat is de stand van zaken?

Tot slot doe ik een oproep aan de drie coalitiepartijen. Ik heb het zonet ook al in een interruptiedebat gedaan, maar ik kijk ze toch nog eens een keer

indringend aan: blij nu met de hebbelijke cementknuistjes af van het potje Beter Benutten. Het is de allerbeste manier om files aan te pakken. Asphaltverslaving is geen reden om Nederland blijvend op lange termijn in de file te zetten, want meer beton is meer files.

De heer **Bashir** (SP): Voorzitter. Wij hebben de PVV net gehoord over Henk en Ingrid en dus alleen over Limburg, want zij schijnen daar te wonen. Op zich is het helemaal niet erg om over Limburg te spreken, want daar wonen ook mensen die ook vertegenwoordigd moeten worden. Als je het alleen over Limburg hebt, doe je anderen toch tekort, zoals bijvoorbeeld Sybren en Ansje die ik net noemde en die zich op dit moment niet door de PVV vertegenwoordigd voelen.

Onder druk van dezelfde PVV moet de minister nu ook naar het zuiden kijken. Net zoals zij doorschoot toen zij ineens 800 km aan asphalt wilde aanleggen, is zij ook in dit geval doorgeschoten. De minister is bij het kijken naar het zuiden namelijk verliefd geworden op België. Terwijl Nederland internationaal wordt geroemd om de ruimtelijke ordening, kijkt de minister graag met grote liefde naar de ruimtelijke chaos in België. Niets is wat de minister betreft nog veilig. In iedere achtertuin kan straks worden gebouwd, als het maar goed is voor de economie en de winst van de grote bedrijven. De minister ziet graag dat de landelijke overheid zich terugtrekt en dat lagere overheden kunnen beslissen hoe zij de ruimte inrichten. Ook hier worden verantwoordelijkheden over de schutting gegooid naar lokale overheden. Uiteraard vindt ook de SP-fractie dat beleid dichtbij de mensen moet worden gemaakt, maar in de beperkte ruimte die Nederland heeft moet er iemand zijn die echt verantwoordelijk is en de spelregels bewaakt. Ik vraag de minister dan ook of wij straks een nietszeggende lappendeken krijgen als elke gemeente in geldnood zal zwichten voor de verleiding van een zak geld in ruil voor dat stukje unieke grond, waardoor een gemeenteverstrijdend natuurgebied wordt opgeknapt. Daarmee kom ik meteen aan het einde van het ruimtedeel van het MIRT.

De minister wil graag benutten wat wij hebben. Dat is natuurlijk een verstandige keuze, maar toch valt zij snel weer terug in de oude politiek, want waarmee kondigt zij haar plannen voor benutten aan? Met haar invulling van maar liefst 7,3 mld. aan bouwprojecten. Wanneer houdt de bouwwoede van de minister eindelijk een keertje op? De vergrijzing slaat toe en daarmee neemt de beroepsbevolking af. De regering helpt ook nog eens hard door flink te gaan bezuinigen in een heel korte tijd. Als wij echt geloven in benutten, zorgen wij ervoor dat de gespreide werktijden er eindelijk komen. Dan moeten wij niet fors inzetten op asphalt, maar echt kiezen voor benutten en op die manier de files aanpakken. Als de minister echt durft in te zetten op het benutten van wat wij hebben, moet zij ook het lef hebben om een aantal pagina's uit het MIRT-boekje te verscheuren. Wanneer gaat zij dat eindelijk doen? Welke projecten worden het? Wij moeten helaas constateren dat de minister tot 2028 een groot deel van het geld al uitgeeft en daarmee eigenlijk ver vooruit regeert, namelijk vierenhalf regeerperiode.

Ik kom bij een aantal projecten, te beginnen met de A4 Midden-Delfland. De minister gaat gewoon door met de oude politiek en laat de toekomst links liggen. Zij pijnigt de belastingbetaler verder door de files bij de A4 te verplaatsen door de aanleg van de A4 Midden-Delfland. Waarom heeft zij niet het lef om dit prestigeproject gewoon te schrappen? Leg eerst de verbinding A13/A16 maar eens aan en dan zien wij wel verder.

De minister is ook voornemens, deze zomer een voorkeursvariant aan te wijzen voor de Nieuwe Westelijke Oeververbinding, de nieuwe tunnelverbinding in het waterweggebied die een tweede Maasvlakte moet ontsluiten. De keuze bestaat uit een tracé bij Hoek van Holland, de Oranjetunnel, en een tracé bij Vlaardingen, de zogenaamde Blankenburg-tunnel. Inmiddels wordt steeds duidelijker dat de minister toch een beetje

neigt naar de Blankenburgvariant. Wanneer het asfalt tussen de Blankenburgtunnel en de A20 straks op het maaiveld wordt aangelegd, zal dit een ramp zijn voor het landschap. De weg zal een zwart litteken achterlaten door het eeuwenoude groene landschap van Midden-Delfland. De prachtige Zuidbuurtseweg met zijn karakteristieke boerderijen zal worden doorkruist door een snelweg. Wij zijn er op werkbezoek geweest. Ik adviseer de minister om dat ook te doen, dan weet zij wat zij gaat doen als zij de Blankenburgtunnel aanlegt. Ook het Vlaardingse recreatiegebied Krabbeplass, waar duizenden Vlaardingers 's zomers verkoeling zoeken, zal voor recreatie onbruikbaar worden als de Blankenburgtunnel er komt. Het besluit tot aanleg van de A4 door Midden-Delfland is dus nog maar net genomen en de volgende aantasting van het gebied staat al voor de deur in de vorm van de Blankenburgtunnel. De bedrijven willen deze tunnel erg graag, terwijl wellicht voor de omwonenden en de betrouwbaarheid van het wegennet beter voor de Oranjetunnel kan worden gekozen. Ook in het kader van de door de minister gekoesterde robuustheid lijkt de Oranjetunnel veel meer voor de hand te liggen. Voor mijn fractie is het helder: onderzoek de Oranjetunnel en neem dan een besluit, maar stop met het geloven in een Blankenburgtunnel. Die zal alleen tot overlast en aantasting leiden.

In het kader van haar bouwwoede wil de minister ook even de A15 doorgetrokken hebben. De asfaltlobby is weer geslaagd: weer laat de minister zich gebruiken. Eerst krijgen ze een peperdure goederentrein, waarvan ze geen gebruikmaken, en nu moet daarlangs ook een weg worden aangelegd. De automobilisten willen vooral noord-zuidverbindingen, maar speciaal voor de havenbaronnen wordt nu 1 mld. uitgegeven aan een oost-westverbinding. Dat terwijl er een heel mooie spoorverbinding naast ligt, waar wij eerst tegen waren maar die nu niet benut wordt. Nog minder logisch is dat de minister denkt 300 mln. op te halen door er een tolweg van te maken. Ik heb het nu over het Pannerdensch Kanaal. Impliceert de minister hiermee dat de Betuweroute een foute keuze is geweest of heeft zij maling aan de omgeving?

Dan de RijnlandRoute. De minister wil deze onnodige weg niet via de Churchilllaan laten lopen, terwijl de Churchillvariant de variant is met de minste overlast. De minister zegt dat zij dit doet omdat het niet leidt tot een robuuster wegennet. Ik ben heel benieuwd naar de onderbouwing daarvan. Heeft de minister een robuustheidsanalyse gedaan voor de hele regio? Zo ja, is zij bereid om die met ons te delen? Wellicht kan zij ook eens wetenschappers van bijvoorbeeld TNO vragen om te kijken naar deze robuustheidsanalyse. De SP heeft niet veel goede herinneringen aan pps-constructies. Als de minister kiest voor pps, kiest zij voor projecten die op voorhand al onduidelijk zijn en veel te veel risico's met zich meebrengen. De VVD was vroeger voor de automobilist en tegen belastingen. Nu is het omgedraaid: zij is tegen de automobilist en voor belastingen. Als je extra tolwegen aanlegt, zorg je er alleen voor dat de automobilist nog meer moet betalen, waarmee je nog meer elitestroken creëert.

Tot slot wijs ik op een aantal projecten. Het spoor tussen Arnhem en Winterswijk moet echt worden verbeterd na alle aandacht die hierop is gevestigd. Breda-Utrecht mag niet onmogelijk worden gemaakt, anders begaan wij een historische vergissing. Ten slotte hebben wij eerder een rapport aan de minister aangeboden over andere regionale spoorlijnen. Wij vinden dat de minister niet naar een bepaalde regio moet kijken, maar naar alle regio's. Ook Friesland en Groningen verdienen een kans.

De heer **Aptroot** (VVD): De heer Bashir is tegen de doortrekking van de A4. De RijnlandRoute noemt hij onnodig. De SP heeft zich uitgesproken tegen de ring Utrecht. Ook het doortrekken van de A15 vindt zij onzin. Ik wil graag duidelijkheid voor de bezitters van de acht miljoen auto's in Nederland. Kan ik concluderen dat u eigenlijk tegen alles bent wat wij

voor de automobilist kunnen doen? Dan heeft Nederland duidelijkheid. Of zijn er nog wegen waar wij terecht in asfalt investeren? Zo ja, welke zijn dat dan? Ik heb geen positief woord gehoord voor de automobilist en de transportsector.

De heer **Bashir** (SP): Zoals ik net al zei, was de VVD vroeger voor de automobilist en tegen de belastingen terwijl het nu andersom is. De SP is wel voor de automobilist. Wij hanteren daarvoor een meetlat met drie voorwaarden. Ten eerste moet er in de regio draagvlak zijn voor een aan te leggen weg. Ten tweede moet de robuustheid van het wegennet verbeteren. Ten derde moeten de files minder worden. Ik maak mij net zoals mijn voorganger enorm hard voor het aanpakken van de flessenhalzen zodat de doorstroming op gang komt. Je pakt files niet aan door alleen meer asfalt aan te leggen. Je moet ook denken aan goed openbaar vervoer in bijvoorbeeld Amsterdam, Den Haag en Rotterdam, waarop de regering flink wil bezuinigen. Dat doe je niet als je echt van de automobilist houdt, want dan maak je de wegen slechts drukker.

De heer **Aptroot** (VVD): De laatste gegevens van de Verkeersinformatiedienst laten zien dat overal waar flink is geïnvesteerd, zoals op de A2 bij Den Bosch en de ring Eindhoven, de files gigantisch zijn afgenomen en eigenlijk nagenoeg geheel verdwenen zijn. Mijn vraag is welke wegprojecten de komende tijd nog de steun kunnen krijgen van de SP. Ik hoor alleen njet, njet, njet.

De heer **Bashir** (SP): Wij beoordelen alle projecten die worden voorgelegd met onze eigen meetlat. In december heb ik nog een aantal projecten genoemd die wij steunen; de heer Aptroot kan het verslag erop nalezen. Op het moment dat de regering 19,2 mld. reserveert voor het aanleggen van wegen, zeg ik: nu is het genoeg geweest, laten wij ook kijken naar het openbaar vervoer. De problemen in de grote steden kunnen niet alleen worden opgelost door het leggen van meer asfalt.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Voorzitter. Ik heb vandaag eigenlijk een beetje het idee dat ik in een nachtmerrie beland ben. Er gaan allerlei voornamen over tafel, maar ik ben meer geïnteresseerd in de achternamen. Of het nu gaat om Leon, Charlie of Ger, ze hebben allemaal dezelfde achternaam en dat is Asfalt. De familie Asfalt stort hier een hele boodschappenlijst uit die door allerlei lobbycircuits heen is gegaan. Wie de beste aanbieding heeft of de beste positie heeft in een provincie of elders, krijgt van alles en nog wat voor elkaar. Het asfaltfeestje is in volle gang. Dat is natuurlijk al maandenlang het geval. Het hele land komt aan de orde; als je maar voor asfalt bent dan ben je populair. Burgers of partijen die er wellicht anders over denken, tellen niet mee. Ik wil alleen zeggen dat hoogmoed altijd voor de val komt. Als je dan op het asfalt klettert, doet dat best wel zeer. Het zou toch wel fijn zijn als de minister niet graait in elk kasje wat er nog is voor vernieuwing en dat zij niet alleen met oplossingen komt uit de vorige eeuw.

Ik ben het helemaal eens met mijn collega Slob die zei dat wij een aantal afspraken hadden gemaakt over het beoordelen van projecten. Helaas is de minister die eigenlijk niet nagekomen en wordt er toch weer gekozen voor oude oplossingen. Het is nieuwe wijn in oude zakken, want het is vaak een kwestie van voortzetten wat oud-minister Eurlings heeft ingezet; ik wijs op de 130 km/u.

Het zal geen verrassing zijn dat het beleid van asfaltboeren niet het beleid van GroenLinks is. Er moet dan ook nog een graai in de kas van Beter Benutten komen. Ik vraag de minister om daar dwars voor te gaan liggen, anders zou het mij wel erg teleurstellen. Juist op dat vlak kunnen wij toekomstperspectieven bieden om het eens over een andere boeg te gooien.

Het valt mij op dat wij het vandaag niet hebben over het land waarin wij in 2020, 2028 of 2040 willen leven. Het kan helemaal geen kwaad om dat soort wezenlijke vragen te stellen aan het begin van zo'n marathonsessie als deze. De rituele dans om de pot met geld ontnemt ons het zicht op waar het echt om gaat. Hoe houden wij de boel in dit drukke landje leefbaar? Houden wij groen rond de stad en natuur in de buurt? Biedt de overheid burgers nog een vrije keuze in vervoersmiddel of worden wij allemaal door de Staat de auto in gedirigeerd omdat er geen goede alternatieven zijn omdat daar niet in wordt geïnvesteerd?

Ik wil dan ook beginnen met het spoor. Eind april stemde de Kamer voor een motie van mijn collega Grashoff om in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte de doelstelling op te nemen om het aantal reizigers op het spoor jaarlijks met 5% te laten stijgen. In de beantwoording van de MIRT-vragen marchandeert de minister met dat cijfer. Die 5% zou alleen worden gehaald op de PHS-corridors als resultaat van de investering van 4,5 mld. Met deze motie heeft mijn fractie juist willen bewerkstelligen dat ook op andere sporen winst wordt geboekt, zodat wij gemiddeld voor heel Nederland op die 5% uitkomen. Ik wil dat de minister inzichtelijk maakt welke investeringen daarvoor nodig zijn.

Ik kom bij de RijnlandRoute en de RijnGouwewlijn. «Asfalteer mee met de VVD». Onder dat motto voeren VVD-prominenten Aptroot, Schulz en gedeputeerde Bond al maanden een vrolijke campagne voor het doordrukken van de RijnlandRoute, het liefste ten koste van de RijnGouwewlijn. Volgens collega Aptroot is die laatste «een leuk trammetje». Wij wisten al dat wij momenteel vastzitten aan een asfaltkabinet, maar het is ernstig om te constateren dat het virus ook al op de provincies is overgeslagen. Het gemak waarmee het nieuwe college van GS van Zuid-Holland maar liefst 100 mln. heeft afgehaald van het budget voor een prachtige openbaarvervoerverbinding naar plat asfalt, vindt mijn fractie nogal schokkend, temeer daar de bestuurders – mijn ov-vrienden van D66 en SP – hier ook voor tekenden.

De heer **Koopmans** (CDA): Een college met de SP erbij, of niet?

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Dat zeg ik net, mijnheer Koopmans. Wel blijven opletten, hè? GroenLinks geeft geen steun aan de lijn van minister Schultz om weer 97 mln. aan het budget ...

De heer **Bashir** (SP): Ik wil hier toch een punt van maken, want ik word hier aangesproken.

De **voorzitter**: De heer Bashir en de heer Koopmans zijn beiden door hun termijn heen, dus mevrouw Van Gent vervolgt haar betoog.

De heer **Bashir** (SP): Er wordt een opmerking over de positie van de SP gemaakt ...

De **voorzitter**: Daarop mag u in uw tweede termijn terugkomen. Mevrouw Van Gent heeft het woord.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Voorzitter. Mijn fractie geeft geen steun aan de lijn van de minister om 97 mln. aan het budget toe te voegen en om de keuze hoe de totale pot geld wordt besteed, aan de provincie te laten. Het mag zo zijn dat iedereen elkaar nu nakakelt dat nut en noodzaak van de weg zijn aangetoond, maar verkeerskundig is dat absoluut niet zo. Dat blijkt al uit het feit dat 80% bestemmingsverkeer is. Omdat GroenLinks nog geen meerderheid heeft in het parlement, wil ik ook wat zeggen over de Churchill Avenue. Ook die variant faciliteert veel meer verkeer dan mij lief is, maar ik constateer dat de mooie polders ermee worden gespaard en er draagvlak voor is onder bewoners. Bovendien hoeft die weg niet

dwars door Voorschoten heen. Ik mag hopen dat de regio, die kennelijk zo dol is op extra autoverkeer, oog heeft voor deze relatieve voordelen. Ik kom bij de nieuwe tunnel ten westen van Rotterdam. De frustraties onder burgers en organisaties die meedoen aan de discussies over de Nieuwe Westelijke Oeververbinding lopen hoog op. De pretentie van de minister is vast dat dit proces Elverdingproof is. Ik geef haar echter op een briefje dat zij straks gewoon tegenover de halve regio staat bij de Raad van State. Volgens mij was dat precies wat de commissie-Elverding wilde voorkomen. Ik zie een geweldige hoeveelheid creativiteit om tot alternatieven te komen, terwijl Rijkswaterstaat maar één doel voor ogen heeft: een tunnel graven en er asfaltstroken doorheen trekken, het liefst flink wat. Dat mijn fractie geen voorstander is van een nieuwe verbinding mag geen verrassing zijn, maar een partijgenoot van de minister, de heer Winsemius, is dat ook niet, althans niet van de Blankenburgtunnel. Dat valt na te lezen in een rapport dat hij schreef op verzoek van de voorganger van de minister, dat nog steeds onder de pet wordt gehouden. Ik vraag de minister om dat rapport per ommekeer openbaar te maken. Dat zal helpen bij de discussie. Ik krijg graag een reactie van de minister op de bewonersvoorstellen inzake Utrecht. Ik hoop dat zij die serieus wil nemen. Tot slot zijn door de provincie goede plannen gemaakt over de A59 bij Heusden. Ik krijg graag een reactie hierop van de minister. Omdat het hier ook om een VVD-bolwerk gaat, lijkt me dat een sympathieke gedachte.

De **voorzitter**: Wij zijn aan het einde gekomen van de eerste termijn van de Kamer. Ik heb twee punten van orde. Ik heb van de staatssecretaris vernomen dat hij met bijzonder veel genoegen en plezier deze eerste termijn heeft meegemaakt. Ik constateer echter met hem dat er geen vragen aan hem zijn gesteld. Hij vraagt daarom of hij elders zijn verplichtingen mag vervolgen.

De heer **Koopmans** (CDA): In een bijzin heb ik de staatssecretaris een vraag gesteld over de beveiliging van de Maasroute in Limburg.

De **voorzitter**: Gelet op de drukke agenda's wil ik de staatssecretaris toestaan om nu op deze vraag te antwoorden. Daarna doe ik mijn tweede ordevoorstel.

Staatssecretaris **Atsma**: Voorzitter. Ik dank de leden voor de gestelde vraag en vooral voor de niet-gestelde vragen. De heer Koopmans heeft in een interruptiedebat met – ik meen – de heer Verhoeven zijdelings de zorgen over de Maaswerken en de beveiliging van de Maas aangekaart. Ik verzeker de heer Koopmans dat dit onderwerp alle aandacht heeft. Vanavond is er een gesprek tussen onze mensen en Limburg. Zoals bekend gaan wij zowel voor het aanpakken van de problematiek in de Grensmaas als voor het kijken naar de andere problemen in het Limburgse. Ik heb daar de afgelopen weken meermalen met uw Kamer over gesproken. Dat is vast de reden dat hierover nu weinig tot geen vragen zijn gesteld. Ik zie dat ook een beetje als ondersteuning van het tot nu toe gevoerde beleid.

De heer **Koopmans** (CDA): Kunnen wij morgen nader worden geïnformeerd over het resultaat van dat gesprek? Dan kunnen wij dat eventueel nog meenemen in onze afwegingen met betrekking tot het al dan indienen van een motie op dat punt.

Staatssecretaris **Atsma**: Dat is geen enkel probleem. Ik zal zorgen dat de Kamer morgenochtend wordt geïnformeerd over de uitkomsten van het gesprek. Als er geen uitkomst is, zal ik dat ook melden.

De **voorzitter**: Mijn tweede punt van orde is dat ik kort met de minister heb overlegd en dat zij behoefte heeft aan een schorsing van ongeveer twintig minuten.

De vergadering wordt van 14.45 uur tot 15.10 uur geschorst.

De **voorzitter**: De minister zal in blokken antwoorden. Ik laat twee interrupties per Kamerlid toe, die aan het einde van een blok dienen te worden geplaatst. Ik houd nauwlettend de tijd in de gaten.

De heer **Slob** (ChristenUnie): Twee interrupties per blok?

De **voorzitter**: Nee, nee.

De heer **Slob** (ChristenUnie): Dat is echt te weinig voor een onderwerp als dit.

De **voorzitter**: Ik zie bijval voor de opmerking van de heer Slob. Dan mag u er drie doen. In eerste termijn heb ik u evenwel vrij veel ruimte gegeven voor uw interrupties. Wij gaan nu veel korter en zakelijker interrumpen, dus zonder van alles toe te lichten of nogmaals te benadrukken welke weg u belangrijk vindt.

Het woord is aan de minister voor haar beantwoording in eerste termijn.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Voorzitter. Ik wilde de commissie juist een compliment geven. Ik heb eerdere MIRT-overleggen meegemaakt waarbij wij er van 12.00 uur tot 0.00 uur zaten en toch nog niet het hele land hadden behandeld. Echt elke weg en spoorweg die je je maar kunt voorstellen werd daarbij op tafel gelegd. Ik ben dus heel blij dat de Kamer toch terughoudendheid betracht. Zij beseft dat het budget niet tot in de hemel reikt en dat wij – ik samen met de regio's en de Kamerfracties samen met hun achterban – met elkaar moeten kijken wat wij binnen de beschikbare budgetten daadwerkelijk kunnen inzetten.

Ik heb de drie achtsteregel niet voor niets ingevoerd. Zoals bekend heeft het voorgaande kabinet flink geïnvesteerd in de tijd van de economische crisis. Ik denk ook dat dit een heel goede zet is geweest, want juist als je investeert, kun je ervoor zorgen dat de economie draaiende blijft. Ook dit kabinet heeft gezegd te willen investeren. Daarom heeft het ook de middelen van 2021 tot 2028 opengesteld. Het allemaal in een keer uitgeven in het eerste MIRT-overleg dat wij hebben sinds het is opengesteld, zou betekenen dat na mij geen minister meer wat uit te geven heeft, laat staan dat Kamerfracties nog wensen kunnen verzilveren. Ik zal mijn best doen om het drie achtste budget met verve te verdedigen. Mocht de Kamer mij met moties op de knieën krijgen, dan vind ik het op zich niet erg om het uit te geven, maar ik denk echt dat het verstandig is om dat niet te doen.

Ik heb de vragen gehoord over de randen van het budget. Tegen de tijd dat er verkiezingen aankomen zal het steeds moeilijker worden om die randen te verdedigen, maar vooralsnog wilde ik daar maar eens stevig op inzetten. Ik kom straks nog te spreken over ideeën hoe je aan bepaalde vragen tegemoet zou kunnen komen, maar het komt er eigenlijk op neer dat je als je met een tientje naar de supermarkt gaat, je daar gewoon maar een bepaalde hoeveelheid spullen voor kunt kopen. Je kunt hoogstens een goedkoper brood kopen, maar dat is dan vaak weer minder voedzaam.

Ik kan mij voorstellen dat er vragen uit de maatschappij komen, maar als wij extra dingen willen, betekent dit dat ik in eerste instantie wil kijken naar het versoberen van de projecten die ik al heb opgenomen in mijn MIRT. Wij moeten dan voornamelijk kijken hoe wij de prioriteiten die wij

hebben, zo goed mogelijk kunnen uitvoeren. Ik ga dan dus zoeken naar mogelijkheden om tot lagere aanlegkosten te komen. Soms kan dit als consequentie hebben dat projecten soberder worden, minder functionaliteiten hebben of knelpunten minder oplossen. Toch is dit het eerste waarnaar ik zou kijken. Het tweede zou de planning zijn: wat kunnen wij meteen doen en wat kan in de loop der tijd worden gerealiseerd? Daarnaast loopt er een aantal verkenningen, bijvoorbeeld naar de Zuidas, NWO, Haaglanden, de A1 en de N35 Wierden-Nijverdal. Dan zijn er nog de startverkenningen: de A58 Tilburg-Eindhoven en de A67 Brabant. Als wij vandaag alles vastspijkeren, kan ik niet meer elk probleem oplossen wat op die vlakken speelt. Wij moeten samen goed kijken hoe wij onze wensen in de tijd wegzetten, ook om te voorkomen dat wij steeds tegenvallers inplannen die wij dan ieder jaar met elkaar bespreken.

Ook het reg/lokbudget werd nog even genoemd als potentiële financieringsbron. Ik wil daarnaar kijken. Uit dit budget worden regionale projecten bekostigd die mede worden gefinancierd door belanghebbenden. Het is geen gigantisch groot budget, maar er kan na 2020 naar worden gekeken. Ik kom nog over de afzonderlijke projecten te spreken, maar mochten er projecten bijkomen, dan verwacht ik een cofinanciering. Ik zet om te beginnen in op 50/50. Dat betekent dus dat je het samen echt moet willen. Ik vond de beschrijving van de heer Koopmans wel mooi: als je het echt wilt, moet je er zelf ook wat aan doen.

Er is een aantal andere budgetten genoemd waarin dekking voor projecten werd gezien. Ik pleit voor het in stand houden van het budget voor Beter Benutten. Ik heb het plan net vorige week aan de Kamer gepresenteerd. Ik heb laten weten dat ik met elke regio ga kijken hoe wij specifieke knelpunten kunnen oplossen. Een groot deel zal natuurlijk in fysieke investeringen gaan zitten, want daarvoor zal de regio naar ons kijken. Je hebt het budget echter ook nodig om een aantal andere dingen te kunnen losmaken en realiseren. Het gaat daarbij vaak om de fileknelpunten die niet direct naar voren komen in een NMCA. Een NMCA richt zich op heel lange trajecten, terwijl het hier veel meer gaat om de lokaal/regionale problemen. Daaronder vallen bijna alle projecten die in eerste termijn aan de orde zijn gesteld. Er wordt vaak gezegd dat er knelpunten zijn die niet uit een NMCA komen maar wel een probleem zijn. Dit zijn vaak lokale problemen. Ik wil een groot deel van deze lokale problemen via het programma Beter Benutten oplossen. Ik doe dat echter niet door er bij voorbaat geld uit weg te halen, maar juist door het integraal te doen. Ik houd dus een hartstochtelijk pleidooi om dit programma niet aan te passen en om mijn voorstellen per regio af te wachten. Wellicht is iedereen daar heel tevreden over.

Subsidies zijn genoemd als potentiële financieringsbron. Bij de investeringsbrief hebben wij de Kamer de korting op de subsidies toegestuurd. In sommige jaren moet ik bijna meer korten dan dat ik aan subsidies heb. Daar zit dus niet heel veel ruimte meer in. Er zijn een paar organisaties die wij flink korten maar toch nog in stand houden. Ik denk dat het onverstandig is om die helemaal weg te bezuinigen. Het gaat dan om organisaties op het vlak van de verkeersveiligheid zoals het SWOV. Ik blijf er altijd serieus naar kijken, maar ik denk niet dat de grote middelen daar vandaan zullen komen.

De IJzeren Rijn en de IJmeerverbinding zijn ook genoemd. De IJzeren Rijn is een internationale verplichting. De IJmeerverbinding staat nog niet opgenomen in de begroting, omdat wij er pas in 2012 een besluit over nemen.

Ik loop graag alle genoemde projecten langs met de commissie, maar zoals gezegd blijf ik dan binnen de drie achtste. Wij moeten dan goed kijken hoe wij verder kunnen versoberen. Ik ga dan uit van cofinanciering en wil nog kijken naar het reg/lokbudget, maar geef daarmee heel duidelijk de beperkingen aan die wij met elkaar hebben.

Ik behandel een paar algemene vragen voordat ik naar de specifieke projecten ga. De heer De Jong heeft gevraagd of wij wel genoeg rekening houden met beheer en onderhoud. Het klopt dat het onderhoud in voorgaande jaren heel vaak niet geraamd is. Ook worden projecten niet «life cycle» besloten. Er wordt gewoon besloten om iets aan te leggen. Dat het ook ooit nog moeten worden beheerd en onderhouden, komt daarbij niet altijd aan de orde. Vaak komt men daar pas een aantal jaren later achter. Dat is de reden dat mijn voorganger een onderzoek heeft ingesteld naar de achterstand die wij hebben. Die achterstand is echt fors, zoals ik de Kamer heb laten weten.

Ik heb besloten om de helft van de problematiek tot 2020 in het budget op te lossen – maar niet meer dan dat, want anders moest ik echt gaan schrappen in al toegezegde wegen, spoorwegen en vaarwegen – en om na 2020 de volledige problematiek op te lossen. Dat betekent dat van het totale budget dat na 2021–2028 vrijkomt, 24,4 mld. geraamd staat voor beheer en onderhoud. Beheer en onderhoud is ook economisch interessant, want kleine partijen zoals het mkb kunnen goed opdrachten op dit vlak doen. Er zitten allemaal auditrapporten onder, zodat iedereen kan zien hoe de bedragen tot stand zijn gekomen. Hiermee voorkom ik dat mijn opvolgers voor de moeilijke keuze staan om of leuke dingen te doen, of het geld in beheer en onderhoud te stoppen. Ik zeg «hiermee voorkom ik», maar uiteindelijk heeft de Kamer budgetrecht dus zij kan daar nog van alles in veranderen. Ik denk echter dat het essentieel is om het beheer en onderhoud goed te doen, omdat je jezelf anders een probleem op de hals haalt. Zoals al eerder is gezegd: goedkoop is duurkoop.

Daarmee heb ik al een beetje een antwoord gegeven op de vraag van de heer Verhoeven of ik drie achtste uitgeef van het totale budget of dat er eerst nog een heleboel van afgetrokken is. Dat laatste klopt. De waterveiligheid is ervan af, net zoals beheer en onderhoud en de reeds eerder aangegane verplichtingen. Ik heb in de brief aangegeven dat ik mij bij de vrij beschikbare ruimte beperk tot drie achtste deel. De bedragen ten bate van water en van beheer en onderhoud worden eigenlijk ook uitgegeven voor de lange termijn. Dat zijn ook zaken die niet altijd meteen vooraanstaan in de politieke besluitvorming. Het lijkt mij goed dat ze hiermee geborgd zijn.

Dan een onderwerp dat eigenlijk deel uitmaakt van de structuurvisie, maar dat wel samenhangt met het MIRT: het uitgangspunt om in de Randstad twee maal vier rijstroken als minimum te hebben en buiten de Randstad waar nodig twee maal drie rijstroken. Dat uitgangspunt is opgenomen zodat er niet iedere keer per weg een discussie ontstaat over de vraag of het al dan niet noodzakelijk is en wij veel sneller kunnen kijken naar de mogelijke varianten. In de NMCA is reeds een kaartje opgenomen van de situatie in 2020 na realisatie van de projecten tot dat moment. Ik zeg de Kamer toe om aan dat kaartje toe te voegen een beeld van de wegen die voor de langere termijn zouden moeten voldoen aan deze beleidslijn uit de structuurvisie. Ik zal dat kaartje dan ook opnemen in de definitieve Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte die ik de Kamer naar verwachting voor de behandeling van de begroting kan aanbieden.

In algemene zin werd ook gevraagd of de 800 km nu van de heer Eurlings zijn of van mij. Wij zeggen altijd dat wij oogsten wat onze voorgangers zaaien. Meestal zijn dat zelfs niet eens de voorgangers maar de voorvoorgangers. De 800 km betreffen stroken die ik in deze kabinetsperiode open. Een deel daarvan is in een vorige kabinetsperiode besloten en een deel is door mij besloten. Zo besluit ik nu ook weer over wegen die straks door mijn opvolgers worden geopend. Die tel ik daar dan weer niet in mee. Die 800 km slaat dus alleen op datgene wat dit kabinet in deze periode opent. De heer Slob heeft opmerkingen gemaakt over de prioriteringen. In mijn optiek heb ik daar wel aan voldaan, hoewel ik het niet specifiek per project heb gedaan maar in brede zin. Conform de structuurvisie hebben wij gekeken naar een combinatie van de ruimtelijke en economische opgaven

van nationaal belang, dus de koppeling aan de mainports, brainports, greenports en hun achterlandverbindingen. Vervolgens hebben wij geïnventariseerd welke projecten cruciaal zijn voor de totstandkoming van deze opgaven van nationaal belang. Daarnaast heeft meegespeeld of sprake is van een NMCA-knooppunt. Daaraan hebben wij de wens van de Kamer – die tot uitdrukking kwam in de motie van de heren De Rouwe, De Jong en Aptroot en het commissieverzoek van de heer Slob – en de regiowens toegevoegd om te kijken naar andere projecten die wellicht niet uit een standaard-NMCA naar voren komen, maar op basis van veiligheid of leefbaarheid wel heel sterk naar voren komen.

Op basis van een combinatie van al deze criteria ben ik tot mijn politieke afweging gekomen. Dat is geen wiskundig puntensysteem maar een totaalafweging op basis van visie, feiten en wensen. Daarna heb ik een discussie met de Kamer, die eigenlijk mijn prioritering als geheel beoordeelt. Ik kan straks bij alle definitieve MIRT-projecten aangeven welke kruisjes ze op de as scoorden, maar het is volgens mij per project al zichtbaar of het een NMCA-knelpunt is of een regiowens, ingebracht via moties in de Kamer. Ik kaats de bal dus even terug. Ik denk dat het vrij veel werk is, maar ik wil daar altijd transparant in zijn. De politieke afweging is dat de Kamer oordeelt of de prioritering die ik heb gemaakt voldoende is of niet.

De heer **Slob** (ChristenUnie): Wij hebben in het najaar natuurlijk niet voor niets zo uitgebreid met elkaar gesproken. Wij wilden eigenlijk af van het tweejaarlijkse rondje door het land waarin de hele boel soms weer op zijn kop werd gezet met argumenten die je soms wel politiek kon bedenken, maar waar ook nog wel wat tegenover te stellen was. De minister heeft heel duidelijk gezegd dat als zij eenmaal een NMCA had – ik ging er na een toezegging van haar overigens van uit dat daarin ook de quickscan regionaal spoor zou zijn opgenomen – op basis daarvan een integrale afweging zou worden gemaakt hoe projecten hebben gescoord, met een aantal criteria. Ik vind dus dat wij er recht op hebben om die scorelijst te zien. Pas dan kun je een fatsoenlijk debat voeren over het eventueel inwisselen van het ene project voor het andere. Ik mis dit echt volledig. Ik begrijp nu dat het er wel is. Stuur het ons gewoon toe, dan hebben wij een fatsoenlijk debat.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Dat is er ook. Alle NMCA-uitkomsten zijn bij ons bekend. Wij weten van elke weg of er echt een knelpunt is of niet. Uiteindelijk kom ik tot een totaaloordeel – anders zouden een heleboel wegen die ook nu weer aan de orde zijn gekomen, überhaupt niet terugkomen – inclusief politieke wensen en slimme combinaties met andere projecten. Ik kan inzicht geven over de NMCA. Voor de 7,3 mld. aan projecten kan ik ook aangeven waar politieke overwegingen een rol hebben gespeeld.

De heer **Slob** (ChristenUnie): Ik ben blij met de laatste toevoeging van de minister. Uit het lijstje-De Rouwe heeft zij er acht gehaald en dat worden er misschien negen. Uit het lijstje-Slob, om het zo maar even te noemen, heeft zij er drie gehaald, maar waarom zij die wel heeft genomen en de andere niet is volslagen onhelder. Wij moeten die helderheid echt hebben. Ik dacht dat wij juist zo mooi met elkaar op pad waren om er wat steviger in bezig te zijn. Ik was dus oprecht teleurgesteld toen het op deze wijze werd gepresenteerd.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik geef u graag inzicht in wanneer er op basis van moties en andere zaken is gereageerd. De uiteindelijke politieke keuze is natuurlijk een bijna niet te onderbouwen variant. Dat is datgene waarvan ik denk dat het slim en verstandig is om het als eerste op te pakken, ook in samenspraak met de regio. Wij doen

ons best om dat zo inzichtelijk mogelijk te maken. Wat de spoorlijnen betreft, is binnen de NMCA naar alle regionale spoorlijnen gekeken. Geconstateerde knelpunten worden momenteel uitgewerkt. Ik verwacht om daarover in het voorjaar van 2012 te beslissen.

De laatste algemene vraag betreft de inbreng van de bewoners. Ik kom daarop ook terug als ik spreek over specifieke projecten. Ik was wat verbaasd over de discussie die daarover plaats had. Ik vind het zelf namelijk heel belangrijk dat inspraak serieus wordt genomen en dat omwonenden serieus betrokken worden bij de oplossingsrichtingen. Niet voor niets hebben wij de inspraak vooraf in de Tracéwet veel sterker gemaakt, zodat je achteraf niet voor de Raad van State komt te staan. Wij organiseren daarvoor informatieavonden, wij houden enquêtes en wij betrekken de omwonenden erbij. Die input neem ik mee in de besluitvorming. Bij de A4 Steenberg en bijvoorbeeld zijn er inspraakvoorzieningen getroffen om de zuidelijke aansluiting beter te maken. Ook bij een spoedwegproject hebben wij dat laatst gedaan. Een kunstwerk werd anders vormgegeven. Bij de A13/A16 is een nieuwe variant ingebracht, zoals een aantal leden al te berde bracht. Wij onderzoeken die variant nu op zijn effecten. Bij Hoevelaken zijn wij in gesprek om te zien of optimalisaties mogelijk zijn. Bij Schiphol/Amsterdam/Almere is naar aanleiding van een inspraak een benzinestation bij Ouderkerk geoptimaliseerd. Wij nemen het dus uitermate serieus. Ik zal er straks per project nog even op ingaan. Een alternatief kan uiteindelijk natuurlijk wel als onvoldoende of als niet sterk genoeg worden beoordeeld. Wellicht zegt de desbetreffende regio dan dat men niet wordt gehoord of dat hun variant niet wordt meegenomen. Ik hoop dat wij alternatieven altijd goed onderbouwd kunnen afwijzen, want daar gaat het uiteindelijk natuurlijk om.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Bij de behandeling van de Tracéwet hebben wij vastgesteld dat dit ook een kwestie is van mentaliteit bij Rijkswaterstaat, dus een houding die open is ten opzichte van burgers. Ik constateer helaas dat bij veel van de voorstellen die zijn langsgesproken, burgers en lokale bestuurders die mentaliteit niet ervaren. Het lastige van dit debat is dat de minister elke keer zegt dat zij het doet, terwijl wij voortdurend op verschillende onderwerpen aankomen met een ander geluid. Ik vraag de minister om de Kamer te laten weten hoe het zit bij de projecten die wij hebben genoemd. Mijn tweede vraag is waarom voorkeursvarianten van gemeenten of bewoners niet gewoon in de MER worden meegenomen. Pas daarna kun je zeggen of het een verstandig alternatief is.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik heb net een heleboel voorbeelden genoemd waar het wel goed gelopen is. Waarschijnlijk horen de Kamerleden voornamelijk verhalen over inbrengen waarvan wij uiteindelijk hebben besloten om er niets mee te doen. Overigens heb ik er een aantal voorbij horen komen die wij als serieus alternatief meewegen. Ik kom daar straks per project op terug, in de hoop op die manier een antwoord te geven op de vraag van mevrouw Dijksma. De vraag over de MER laat ik nog even liggen, maar volgens mij zijn er specifieke spelregels over de zaken die daarin mogen worden meegenomen.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Het klinkt mooi dat het allemaal serieus wordt genomen, maar er zijn talloze voorbeelden waarin de bewoners en bestuurders dat absoluut niet zo ervaren. Ik noem de tunnel ten westen van Rotterdam. Ik noem de ring Utrecht. Ik noem de A59 bij Heusden. Daar worden concrete alternatieven gemaakt die vrij gemakkelijk terzijde worden geschoven of men krijgt er geen reactie op. Het lijkt mij een heel slechte zaak dat er zo arrogant – zo zou ik het bijna willen noemen – mee wordt omgegaan.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik zei net al dat ik alle trajecten zal langslopen, want ik ben het daar niet mee eens. Bij de noordwestelijke oeververbinding bijvoorbeeld zijn beide varianten, de Blankenburgtunnel en de Oranjetunnel, nog steeds in onderzoek. Daar is helemaal niet voorgesorteerd op een variant. Wethouder Baljeu is hier namens en in samenspraak met de regio mee bezig. Wij hebben er ook geen voorkeur in aangegeven. Alleen het Havenbedrijf Rotterdam heeft een voorkeur aangegeven; wellicht reageert men daarop. Ik kom zo straks over de andere voorbeelden te spreken. Om nog even terug te komen over de vraag over de MER: soms nemen wij inderdaad varianten mee, maar dat doen wij niet altijd. Als uit de eerste beoordeling blijkt dat het een te dure variant is of er andere bezwaren zijn, doen wij het niet, mede om hoge onderzoekskosten en tijdverlies te voorkomen.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ik heb drie voorbeelden genoemd maar ik kan er nog veel meer noemen. Er worden alternatieven gemaakt, maar het valt mij op dat als daarover rapporten worden gemaakt, wij die niet krijgen. Ik noem het rapport-Winsemius. Wat zit daar nu achter? Ben je alleen een goede burger als je voor asfalt bent of ben je ook een goede burger als je met alternatieven komt?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik vind dit echt een heel vreemde weergave van zaken. Wij hechten zeer aan goede procedures om de verbindingen van A naar B te realiseren. Soms kiezen wij voor een weg, soms voor spoor en soms voor een vaarweg. Als je dan voor een weg kiest, moet je de inspraakprocedure goed regelen. Ik ben daar een groot voorstander van. Ik heb niet voor niets een Tracéwet in de Kamer verdedigd waarin juist de inspraak aan de voorkant wordt verstevigd. Wij houden niets achter. Het rapport van Winsemius is in 2008 al naar de Kamer gekomen, dus zij heeft daar gewoon beschikking over. Nogmaals, het beeld dat mevrouw Van Gent probeert neer te zetten is zeer eenzijdig.

Voorzitter. Een laatste algemene opmerking voordat ik naar de regio noord ga, betreft het verhaal over Beter Benutten. Het lijkt mij goed om de maatregelen waaraan ik hecht, nog eens te noemen. Het verbeteren van doorstroming door de fysieke knelpunten met eenvoudige, kleine bouwmaatregelen weg te nemen; denk aan een strookje asfalt bij een op- of afrit of aan maatregelen om de weggebruiker beter te informeren bij files of wegwerkzaamheden. Er zijn innovatieve mogelijkheden op dat vlak. Inzet op incidentmanagement en, meer aan de voorkant, op incidentpreventie. Een betere afstemming van de openingstijden van de spitsstroken op de vraag. Daar waar mogelijk kunnen ze permanent worden opengesteld of kunnen er nieuwe worden aangelegd. Daarmee zeg ik tot de twijfelaars dat dit heel nauw samenhangt met een goede doorstroming op de weg.

Voorzitter. Ik kom bij de projecten in het noorden waarover vragen zijn gesteld. Er is gevraagd hoe het staat met de aandacht voor Noord in de structuurvisie. De structuurvisie staat op een later moment geagendeerd, maar ook ik heb de zorg van de regio gehoord. Daarom heb ik zinnen aangepast. Energyport zegt eigenlijk: wij zijn ook heel belangrijk; kijk eens wat wij allemaal voor plannen hebben voor de toekomst. Ik heb gezegd dat ik dat ook vind en gevraagd waar de zorg precies zit. Die zorg zat erin dat men niet wordt genoemd in de structuurvisie en dat men onder het rijtje mainports, brainports, greenports en achterlandverbindingen wil vallen. Ik heb gezegd dat zodra men aan de criteria daarvoor voldoet, dus dezelfde waarde levert, ik Energyport daarin wil opnemen. Ik heb het nu zo geformuleerd dat indien men de economische kracht die men de komende periode wil realiseren, ook weet te realiseren, men vanzelf meegaat in de lijst van prioritaire gebieden. Dat is gebeurd na mijn gesprek met de regio, dus ik weet niet of men op de oude of op de nieuwe

zinnen reageert. Wellicht hebben wij tot de behandeling van de structuurvisie de tijd om dat te checken. Voor mij is van belang dat je niet alleen zegt dat je iets kunt, maar dat je dat ook aantoonst. Als je vervolgens infrastructuurproblemen krijgt uit hoofde van je economische kracht, moeten wij daar ook gewoon wat aan doen.

De andere vraag over het noorden betrof een noodinrichting voor de veerbootverbinding met Texel. De burgemeester van Texel heeft mij gevraagd om financiering voor een noodinrichting in de marinehaven. Ik heb dat verzoek inhoudelijk laten beoordelen. Daaruit blijkt vooralsnog geen noodzaak. Als de regio dit wil financieren dan ben ik natuurlijk bereid om het te laten uitwerken door RWS.

Ik kom bij de wegen in het zuiden, waarvoor veel belangstelling bestaat, in het bijzonder voor de A2 in Limburg. De belangrijke vraag was of mijn voorgangers hebben beloofd om dit te doen. De afspraak die ik ken, gemaakt door de vorige minister, betreft een permanente verbreding van twee maal twee naar twee maal drie als de verkeersafwikkeling dat nodig maakt. Uit de NMCA – zo staat ook in de MIRT-boeken van 2007 tot 2010 – blijkt echter geen noodzaak. Aan de Nota Mobiliteit-(NoMo)-ambities wordt voldaan. Dat betekent dat ik eerst heb gekeken naar de projecten die daar wel uit voortkwamen en wel echt in de problemenzone zitten. Ik heb een groot deel van de Kamer zich echter horen uitspreken voor de A2. Wij moeten er dus met de regio naar kijken. Ik zeg daarbij wel dat als wij dit erbij gaan doen, er elders wat moet worden versoberd. Dat is de consequentie. Het lijkt mij ook goed om over medefinanciering door de regio te praten. Ook moeten wij goed kijken hoe wij dit in de tijd wegzetten.

Er is een discussie over de koppeling tussen de A27 en A58. Wij hebben nooit gezegd dat het of het een, of het ander is. Wel is het zo dat wij niet overal geld voor hebben. De regio heeft gezegd de A27 het allerbelangrijkste te vinden. Voor de A27 was niet genoeg geld, net zomin als voor de A58. Wij hebben toen besloten om het budget voor de A58 in te zetten voor de A27, wat betekent dat wij pas later toekomen aan de A58. Ik vind de A58 ook heel belangrijk. Ik vind ze allebei belangrijk. Ik sta echter ook wel eens in de winkel met mijn tientje en zie dan wel meer dingen die ik wil hebben, maar dat kan gewoon niet altijd. De koppeling is er dus niet omdat er een relatie wordt gelegd tussen beide projecten, maar komt voort uit de redenering: laten wij, als wij geld hebben, alvast met eentje starten. Ook hier hoor ik echter een brede wens van de Kamer, dus ook hier zal ik moeten kijken wat ik kan realiseren. Ik blijf erbij dat ik eerst begin aan de A27, ook omdat deze weg de prioriteit heeft van de regio. Daarna moet ik op zoek gaan of en zo ja, waar ik middelen kan vinden voor de A58. Ik zeg «of en zo ja», want ik moet wel kunnen aantonen dat het kan. Hoe dan ook is het geen kwestie van de A58 geen belangrijke weg vinden, want ik heb deze weg in de structuurvisie zelf essentieel genoemd voor de ontsluiting van de brainport.

Dan de N65. Er is gevraagd om een meer integrale aanpak voor de situatie bij Vught, in plaats van de 10 mln. van het Rijk en de 10 mln. van de regio. Ook hier geldt dat wij gezien de feitelijke problematiek op de N65, het ontbreken van een wettelijke noodzaak en de huidige financiële beperkingen, hebben gekozen voor het bedrag van 10,6 mln. vanuit een convenant tussen de gemeente Vught en Rijkswaterstaat. Ook ligt er nog steeds een verzoek van onze zijde om de geluidschermen vorm te kunnen geven. De regio heeft gezegd dat men het graag meer integraal wil doen. Ik begrijp dat men ook bereid is om een financiële bijdrage te leveren; er zou sprake zijn van 50/50. Het lijkt mij goed om met elkaar verder te verkennen wat er mogelijk is. Ik zie dat een aantal projecten breed gedragen wordt. Ik kies er dan voor om de verkenning in de tijd uit te zetten. Ik kan het allemaal niet morgen vinden, want dan moeten wij echt gaan schrappen. De enige die ik echt hoorde schrappen, was de SP-fractie, die daarvoor heel andere redenen had.

De heer Verhoeven heeft gevraagd naar de social return. Hij vroeg of ik bereid was voor alle rijksprojecten social return verplicht te stellen, zoals bij de A2 het geval is. Bij de A2 passage Maastricht is begin 2010 een contract getekend tussen de gemeente en Avenue2 voor een proef. Het doel is om lokale mensen met een achterstand en leerlingen een kans te geven. De aannemer garandeert jaarlijks 75 leer-werkplekken. Dat is inclusief de periode na aanleg van de tunnel waarin het vastgoed wordt gerealiseerd. Ik zie inderdaad kansen om social return te realiseren bij integrale gebiedsontwikkelingsprojecten. Ik vertrouw erop dat de kansen hiertoe, net zoals in Maastricht, door het lokaal bestuur worden geïnitieerd. Ik sta ook positief tegenover de gedachtegang van de prestatieladder. Ik ben er dus positief over. Verder ligt het bij de gemeenten of en waar zij hun mensen inzetten.

De heer **De Jong** (PVV): De A2 is voor ons zoals gezegd heel belangrijk. Wij vragen ook niet om iets nieuws. De weg stond in het MIRT-boek en staat er nu hoogstwaarschijnlijk niet meer in, terwijl het zo'n belangrijke noord-zuidverbinding is. Het is van nationaal belang dat deze weg er komt. Ik heb al gezegd dat er eens goed naar Beter Benutten moet worden gekeken. De minister heeft gezegd dat zij dat liever niet wil, maar zij kan er toch serieus naar kijken? Zij kan toch in overleg gaan met de decentrale overheden om de A2-verbreding te realiseren?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Volgens mij heb ik net gezegd dat ik, gezien de wens van de Kamer, opnieuw in gesprek ga over dit project. Ik heb ook gezegd: laat mij nu zelf naar de middelen kijken. Ik hecht aan Beter Benutten en ik hecht aan de drie achtste variant. Laat mij nu kijken of ik dit met versoberen, met reg/lok en met een aantal andere zaken kan realiseren. Er is inderdaad vaak over deze weg gesproken, maar er is bijna over alle wegen in Nederland uitgebreid gesproken. Minister Eurlings heeft in 2007 en 2008 een aantal keer de verwachting uitgesproken dat de definitieve verbreding in 2016–2018 aan de orde zou zijn. De definitieve verbreding is de laatste drie jaar altijd gekoppeld geweest aan de voorwaarde «wanneer dat nodig is voor de verkeersafwikkeling volgens LMCA/NMCA». Daar zit vooral de discussie. De Kamer heeft ook over een aantal andere projecten gezegd dat de NMCA niet het hoogste goed is. Daarom ga ik met de regio aan de slag. Ik wil dan wel kunnen praten over welke variant het is, dus versoberen of niet. Ik wil dan ook graag met de provincie praten over bijdragen daarin.

De heer **De Jong** (PVV): Het is goed om te horen dat de minister in overleg gaat met de decentrale overheden. Wij hechten er wel waarde aan dat dit serieuze gesprekken zullen zijn en dat de verbreding van de A2 in Limburg gerealiseerd wordt.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus: Ik ben altijd serieus.

De **voorzitter**: Mag ik de geachte collega's verzoeken om hun tweede interruptie niet te gebruiken om nog een keer hun politieke punt te maken, maar om een vervolgvraag te stellen.

De heer **Koopmans** (CDA): Ik vraag de minister om de letterlijke tekst in het MIRT over de A2 te lezen. Zij maakt in mijn ogen een fout. Zij zegt dat er zou worden nagedacht óf. De letterlijke tekst is echter dát het gebeurt. Alleen het jaartal is afhankelijk van de NMCA. Dat staat in de tekst.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik heb hier staan: «Het Rijk heeft eind 2010 de afspraak gemaakt om de definitieve verbreding van dit traject van twee maal twee naar twee maal drie in 2016 te realiseren als de verkeersafwikkeling dat nodig maakt.»

De heer **Koopmans** (CDA): Dan verzoek ik de minister om ook het bestuurlijk overleg op dat punt nog even na te zien. Daar is uitdrukkelijk afgesproken dat het gebeurt, maar dat het jaartal afhankelijk zou zijn van onderzoeken. Aan die afspraak wil ik de minister houden.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Volgens mij zegt de heer Koopmans hetzelfde als ik, namelijk dat er is gezegd dat het gebeurt, afhankelijk van onderzoek. Uit dat onderzoek is dus gebleken dat het niet noodzakelijk is; daarom hebben wij dit project nu niet opgenomen. Als in de toekomst blijkt dat het wel noodzakelijk is, nemen wij het dan op. Mij wordt een tekst toegeschoven door mijn ambtenaren uit 2010 over minister Eurlings: «De minister van I&M herbevestigt dat de afspraken uit het bestuurlijk overleg in het najaar van 2009 inhouden dat uitgegaan wordt van realisatie van de definitieve verbreding van dit traject van twee maal twee naar twee maal drie in 2016 als de verkeersafwikkeling dat nodig maakt.» Volgens mij kunnen wij hier nog heel lang over steggelen, maar ik heb net toegezegd dat ik in overleg treed met de regio, dus ...

De **voorzitter**: Als onafhankelijk voorzitter kreeg ik dat gevoel ook. De heer Verhoeven heeft ook een vraag.

De heer **Verhoeven** (D66): Nationale Voorleesdag is al geweest, maar als de minister en de CDA-fractie elkaar gaan bestoken met citaten uit eigen werk dan denk ik dat wij hier nog heel lang zitten. Ik vind dat de minister hier duidelijk is. Ik vond haar wat minder duidelijk over social return. Zij sprak er warme woorden over, waar ik blij mee ben, maar ik heb ook gesproken over de bezuinigingen op de Wet werk en bijstand. Daardoor dreigen de mogelijkheden van het consortium beperkt te worden om mensen met een grotere afstand tot de arbeidsmarkt aan het werk te helpen. Ik hoor graag concreet van de minister wat zij daaraan doet, ook in overleg met de minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik ken de bezuinigingen natuurlijk. Ik kan de staatssecretaris – want die gaat erover – vragen of de bezuinigingen elders kunnen neerslaan dan in Maastricht. Dat zal echter niet werken, want daarbij vindt een nationale verdeling plaats. Het is voor mij van belang dat zowel de aannemer als de gemeente heeft laten weten het belangrijk te vinden om mensen met een achterstand daar naartoe te brengen. Ik denk dat wij er beide organisaties op moeten aanspreken dat ze dit blijven doen en om eventuele bezuinigingen op dit vlak elders te doen neerslaan.

De heer **Verhoeven** (D66): Kan de minister ons op de hoogte houden van haar bevindingen op dit dossier? Dan weten wij wat er speelt. Ik zal niet direct om een brief vragen, maar ik verzoek haar wel om ons te informeren als er nieuwe informatie is.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik zou ook geen brief willen sturen over dit onderwerp. Wij zullen in onze rol als medeopdrachtgever de gemeente en de aannemer er nogmaals op wijzen dat zij van plan waren om dit te doen. Uiteindelijk is het een wens en geen eis. Ik ga ervan uit dat men dit nog kan doen en dat de gemeente oplet dat zij elders bezuinigt, maar ik ga niet zeggen dat het project niet doorgaat als het anders wordt ingevuld. Overigens zitten er wat mensen uit de regio op de tribune, dus wellicht komt het nu aan.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ik heb twee vragen over de regio Zuid. Het is mij niet duidelijk hoe de zaken bij de N65 bij Vught concreet en vlotjes gaan verlopen. Vorig jaar hebben wij het hierover gehad. Dan houd ik eens een pleidooi voor een asfaltproject – er zijn ook toezeggingen over

gedaan – en dan krijgen wij toch een beetje vaagheid. Ik had ook aandacht gevraagd voor de A59 bij Heusden. Allerlei Brabantse gemeenten en milieuorganisaties zijn er helemaal uit. Zij komen zelf met geld en particuliere investeringen, maar er wordt toch een beetje dwarsgelegen. Ik hoor dus graag van de minister dat zij medewerking zal geven aan het project bij Heusden.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik heb begrepen dat het project bij Heusden de Oostelijke Langstraat betreft. Daar hebben wij gewoon echt geen geld voor. Het is er gewoon niet. Soms komen er ideeën binnen, maar je kunt gewoon niet alles realiseren. Voor Vught hadden wij binnen het beperkte budget een oplossing bedacht die een hoop van het leed zou wegnemen. Een meerderheid van de Kamer zegt nu dat er toch naar de integrale variant moet worden gekeken. Ik heb dezelfde reactie gegeven als op de andere extra wensen van de Kamer. Op sommige wensen zeg ik echt nee. Op een aantal wensen waarvoor ik een brede meerderheid proef – zo zie je maar weer hoe politieke afwegingen en de NMCA door elkaar kunnen lopen – zeg ik toe om er nader naar te kijken, maar dat ik wel streng zal zijn ten opzichte van de bestaande projecten. Ik heb ook gezegd dat ik verwacht dat er wordt meegedaan door de regio. Ik heb aangegeven dat ik met de regio aan tafel wil. Ik heb gehoord dat men denkt aan een 50/50-financiering. Ik vind het interessant om te kijken of wij er gezamenlijk uit kunnen komen.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Toch nog even over Heusden. Ik heb begrepen dat bedrijven bereid zijn om er 15 mln. in te steken en dat de regio bereid is om 80 mln. op tafel te leggen. Je zou zeggen: an offer you can't refuse, maar toch gebeurt dat. Dit is een goed voorbeeld van een project met medefinanciering waarvoor brede steun bestaat. Ik begrijp de totaal afwijzende houding van de minister dus niet.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Er is geen probleem. Er is geen budget. Een regio kan dan zeggen toch iets te willen oplossen. Er moet dan wel altijd ook een rijksbelang in zitten. De andere projecten die vandaag aan de orde zijn geweest, hebben wel een rijksbelang maar dit project heeft dat gewoon niet. Wat mij betreft, kan men dit gewoon in de regio doen, al dan niet samen met de regionale overheid.

De heer **Slob** (ChristenUnie): Er zijn twee vragen van mij niet beantwoord in het blokje zuid. Inzake de A27 wil ik de minister behouden voor een historische vergissing. Inzake de A59 heb ik haar medewerking gevraagd aan een onderzoek. Dat kost haar niets, maar zij moet wel meewerken en dat wil zij niet.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Over de A27 heb ik net gesproken, dus ik weet niet ...

De heer **Slob** (ChristenUnie): De minister heeft alleen gesproken over de koppeling. Zij heeft evenwel laten weten dat zij de aanbevelingen overneemt van het rapport dat door Brabant en andere partners is gepresenteerd, terwijl zij daarna gelijk voor de zijligging kiest.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik had alle vragen over het spoor apart gehouden, maar ik zal deze vraag nu beantwoorden. De regio doet op drie punten aanbevelingen, die ik onder enkele voorwaarden overneem. Er moet rekening worden gehouden met de Merwedebrug, met het traject net ten noorden van de Merwedebrug en met het knooppunt Gorinchem waar de A27, de A15 en de Betuweroute elkaar kruisen. Ik heb met de regio afgesproken om een aantal aanbevelingen over te nemen, mits men bereid is om de meerkosten te dragen.

Dat kan zonder aanvullende juridische risico's voor de besluitvorming over de A27 Lunetten-Hooipolder. Ik ga uit van de zijligging en niet van de middenligging van de spoorlijn. Ik heb daarvoor een juridisch argument. Voor een middenligging moet ruimte voor het spoor worden gereserveerd binnen het profiel A27. Deze ruimtereservering is juridisch niet mogelijk omdat er geen besluit is om de spoorlijn aan te leggen en dit besluit er ook op afzienbare termijn – dus voor 2028 – niet zal komen. Wat het andere wat zij hebben voorgesteld betreft, heb ik met de regio afgesproken om een aantal ervan over te nemen mits men meer kosten draagt en het kan zonder aanvullende juridische risico's. Het andere punt van de heer Slob betreft de Oostelijke Langstraat, waarover ik zonet met mevrouw Van Gent sprak. De regio heeft gevraagd of deze weg kan dienen als pilot. De regio heeft inderdaad laten weten te willen bijdragen, maar er is nog steeds een gat van 70 tot 90 mln. Zoals ik net al zei, heeft dit project voor mij geen prioriteit. Ik wil het ook niet onderzoeken als ik er geen geld voor heb. Dat is ook onderdeel van «Elverding»: je moet pas gaan verkennen als je zicht heb op financiering en het ook wilt financieren. Er gebeurt wel heel veel in dat gebied: de brug over het Drongelens Kanaal, het Ei van Drunen, het aquaduct bij Vlijmen en de geluidschermen bij Heusden. Wij doen dus wel degelijk wat bij de A59.

De heer **Slob** (ChristenUnie): De minister was net heel coulant dat zij in Limburg nog eens in gesprek zou gaan. Ik roep haar dringend op om deze twee onderwerpen in Brabant op te pakken, om nog eens in gesprek te gaan met de mensen daar en de Kamer daarvoor te rapporteren, zodat wij een definitieve keuze kunnen maken. Ik heb nu de indruk dat er iets begint te glijden waarvan ik mij afvraag of wij het met elkaar moeten willen.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Eigenlijk ben ik helemaal niet coulant, want ik heb gezegd dat ik een strak kader heb waaraan ik ook wil vasthouden. Ik tel tegelijkertijd ook hoofden. Bij een paar projecten heb ik een meerderheid gezien, wat betekent dat ik ga praten met de regio om te kijken hoe wij het kunnen oplossen. In dit geval zie ik die mogelijkheid niet. Ik ben ook heel duidelijk geweest dat hier geen probleem ligt voor het Rijk en dat wij het budget niet hebben. Daarom wil ik het niet doen. Over het middentracé hebben wij het al heel vaak gehad. Het behoort gewoon niet tot de juridische mogelijkheden. Ik wil hiervoor dus niet terug aan tafel. Voor andere onderwerpen in Brabant kom ik wel terug aan tafel.

De heer **Slob** (ChristenUnie): Dus als een fractie van vijf zetels iets vraagt, is er geen uitgestoken hand als het om dit soort onderwerpen gaat; onderwerpen die al zo lang spelen en waar wij uiteindelijk tot zorgvuldige conclusies willen komen. Hier is jaren werk in gestopt, met name in het traject Utrecht-Breda. De boodschap van de minister is helder, maar staat in schril contrast met hoe de minister-president ooit eens tot de Kamer heeft gesproken. Ik maak het nu voor de tweede keer mee, want ik heb dit ook bij de behandeling van de Tracéwet meegemaakt. Ik vind het diep- en diepriet.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: In tegendeel. Altijd als er goede voorstellen zijn die passen bij het rijksbeleid, gaan wij daar goed mee om. Dit project is ook door ons lange tijd onderzocht. Wij hebben alle mogelijkheden en onmogelijkheden bekeken. Op een gegeven moment moet je keuzes maken. Een uitgestoken hand betekent niet dat je altijd individuele vraagstukken oppakt. Het betekent dat als er goede ideeën komen vanuit de oppositie die beter zijn dan wat wij als coalitie hebben bedacht, wij daar niet lastig over gaan doen maar ze juist betrekken bij wat wij zouden willen. Daar gaat de uitgestoken hand over.

Er zijn heel veel dingen waar wij met elkaar uit kunnen komen. Ik vind het jammer dat de heer Slob op basis van de paar punten waar wij niet uit kunnen komen, zegt dat wij de uitgestoken hand niet willen aannemen.

De heer **Aptroot** (VVD): De minister heeft gesproken over het financieel kader en heeft nu de eerste voorbeelden gegeven. Kan ik het zo vertalen dat de minister in principe aan het financieel kader wil vasthouden, maar dat zij bereid is om erover te praten als er draagvlak binnen de Kamer bestaat voor een voorstel dat van een overzichtelijke omvang is – of dat nu de N65 is of een stukje A27 tussen Almere en Utrecht – en waaraan ook de regio meedoet? Dat zou de ene keer misschien uit het potje regionaal/ lokaal kunnen en de andere keer uit Beter Benutten. Mag ik haar woorden zo vertalen?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik kom zo nog op de A27. Dat project hoort misschien wel bij Beter Benutten, maar de andere projecten vind ik er minder bij passen. Mijn woorden kunnen inderdaad zo worden vertaald: versoberen, reg/lok, Beter Benutten als het echt passend is – maar anders niet – en een eigen bijdrage van de regio. Om nog even terug te komen op het eerdere interruptiedebatje met de heer Slob: ook het «commissieverzoek van Slob» waaruit een aantal zaken gehonoreerd zijn, mag er hopelijk op wijzen dat de regering openstaat voor ideeën van velen.

De heer **Bashir** (SP): Ik wil de heer Slob toch bijvallen. Hij doet het verzoek niet alleen namens zijn eigen fractie met vijf fractieleden. Ook bijvoorbeeld de SP-fractie heeft zich hiervoor duidelijk uitgesproken. Ik vind het naar de toekomst toe toch een grote vergissing als wij op deze manier met infrastructuur omgaan, waarbij er alleen naar de zeer korte termijn wordt gekeken en de langetermijnaspecten gewoon aan de kant worden geschoven. Als je zoveel geld wilt vrijmaken voor infrastructuur, waarom kies je dan niet voor het niet onmogelijk maken van de verbinding waarvoor ook de SP-fractie zich hard heeft gemaakt?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Om twee redenen die ik al veel vaker heb gemeld. Wij verschillen op dit punt gewoon van mening. Dat is iets anders dan het afwijzen van uitgestoken handen; het is een verschil van mening. Om te beginnen vinden wij dat wij naar de zeer lange termijn kijken en dan blijkt dat er tot 2028 gewoon geen noodzaak voor is. Daarnaast is het juridisch onmogelijk. Je mag juridisch gezien geen reservering maken als je niet ook een keuze hebt gemaakt voor een spoorlijn. Je kunt dus niet reserveren zonder dat daaraan een besluit ten grondslag ligt. Wij verschillen daarover van mening.

De heer **Bashir** (SP): Ik moet hier een beetje om lachen want natuurlijk verschillen wij van mening op dit punt. Dat is ook het karakter van het parlement: dat wij met elkaar van mening mogen verschillen. Hier gaat het echter niet zozeer om van mening verschillen, maar meer om de toekomst. In de toekomst is deze verbinding wellicht nodig. Als wij dan terugkijken naar nu, zullen wij denken dat wij een historische vergissing hebben gemaakt. Wat de juridische aspecten betreft het volgende. Als de minister echt bereid zou zijn, kan zij een list verzinnen om de juridische bezwaren weg te nemen. Mijn verzoek is dus om naar ons te luisteren. Dit gaat echt om de toekomst. Laten wij voorkomen dat wij historische vergissingen begaan.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Het klopt dat wij van mening mogen verschillen. Dat doen wij ook vaak in het debat, maar daar gaat het niet zozeer om. Het gaat erom dat ik vind dat het wel toekomstvast is. Je maakt het namelijk niet onmogelijk. Daarnaast zien

wij, als wij naar de verre toekomst kijken, dat het voorlopig niet gerealiseerd hoeft te worden. De vraag is dan of het überhaupt nodig is in de toekomst. Ten slotte is het juridisch onmogelijk. Wij maken het echter niet onmogelijk, dus als er in de toekomst iets anders nodig is, kan dat nog steeds. Daarom vind ik dat het nu niet nodig is.

De **voorzitter**: Ik heb een punt van orde. Het is niet mijn gebruik om tijdens de rit de spelregels te veranderen, maar toch doe ik daartoe een voorstel. Ik stel voor dat degenen die nu twee interrupties hebben geplaatst, hun interrupties even ophouden. Mocht er tijd voor zijn aan het einde van de termijn van de minister, dan geef ik de mogelijkheid om te interrumperen. Zo niet, dan is er een tweede termijn om uw punt te maken. Anders halen wij het niet voor 17.00 uur, terwijl er veel mensen zijn die vanaf dat tijdstip andere verplichtingen hebben. Ik zie dat de leden met mijn voorstel instemmen.
Het woord is aan de minister.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Voorzitter. Ik kom bij Noord-Holland en Flevoland. Over de IJmeerverbinding, die nog niet in de middelen opgenomen is, heb ik al gesproken. De verbreding in de gemeente Amstelveen gaat wat mij betreft door. Er is een bestuursovereenkomst. Men heeft door recente ontwikkelingen aangegeven de financiering ingewikkeld te vinden, maar dat betekent nog niet dat men daarmee de bestuursovereenkomst kan opzeggen. Zij zijn op dit moment hun businesscase aan het onderbouwen.

De heer Verhoeven heeft gevraagd naar de N205 en de N206 in de regio Hillegom. Hij wil daar een verbinding voor met name het vrachtvervoer en vraagt zich af of die kan worden meegenomen in het MIRT. De noodzaak voor een nieuwe weg tussen de N205 en N206 is onderzocht door de provincies Noord- en Zuid-Holland in de regionale verkenning Van Greenport tot Mainport in mei 2010. De regio heeft om een rijksbijdrage gevraagd aan een regionaal project. Wij dragen wel eens bij aan regionale projecten, maar ik ben van mening dat dit project geen rijksbelang kent omdat er geen sprake is van een knelpunt op het hoofdwegennet – de A4 – waarvoor de provinciale weg mede een oplossing kan bieden. Het probleem is vooral lokaal: de bereikbaarheid van de kernen Hillegom en Bennebroek. Aan de netwerkrobuustheid, dus als alternatieve route voor de A4, draagt de verbinding weinig bij omdat de N206 te excentrisch ligt. Het rijksbelang bij een verbinding tussen de N205 en N206 is daarom nihil. Daarom ben ik van mening dat dit alleen een regionaal project is. Ik kom bij de regio Oost, waar vragen zijn gesteld over de N35 Wijthmen-Nijverdal. Ik heb wel een ander onderdeel van de N35 opgenomen, maar niet dit deel. Tot 2020 worden hier geen knelpunten voorzien. Het project heeft dan ook geen prioriteit. Er is geen dekking voor, zoals ik ook in het BO MIRT heb aangegeven.

Dan de A15 bij Lingewaard. Ik zal er natuurlijk op toezien dat deze weg goed wordt ingepast. Hij moet voldoen aan allerlei wettelijke eisen op het vlak van luchtkwaliteit, geluid en natuur. Ik verwacht dat dit ook met een brug kan. Ik heb in alle presentaties die ik heb gehouden, gezegd dat een mooie brug ook een kans is. Een brug kan ook een icoon zijn in een landschap; denk aan de Erasmusbrug. Ik heb met de regio principeafspraken gemaakt over de inpassing, die mede door de extra bijdrage van de regio mogelijk is gemaakt; denk aan een verdiepte ligging bij Duiven/Zevenaar en een inpassing bij Boerenhoek, Groessen en Park Lingezegen. Mij is ook gevraagd of het vraagstuk van de Betuweroute in het verleden verkeerd is aangepakt. Op dat soort dingen zeg ik altijd maar dat het een andere tijd, een ander besluit en een ander financieel kader was. Dat toen is gekozen voor een tunnel, wil niet zeggen dat je dat nu weer moet doen. Wij willen nu graag deze weg realiseren en wij denken dat dat met een mooie brug op een goede manier kan.

Er is gevraagd naar de spoorverbinding tussen Zevenaar en de Duitse grens in relatie tot Arnhem/Oberhausen. Mij is gevraagd om toe te zeggen om in de tracébesluiten de gedachten en wensen van het Verkeersverbund Rhein-Ruhr en de provincie Gelderland mee te nemen. Wij kunnen de treindiensten bespreken. De infrastructuur en het systeem zijn natuurlijk een gegeven, want het is niet voor niets een traject op de Rotterdam-Genuacorridor. Dat is Europees vastgelegd, maar de treindiensten kunnen wij bespreken. Hiermee heb ik de vragen over Oost-Nederland beantwoord.

De heer **Koopmans** (CDA): De A15 is niet genoemd.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik heb die weg net aan de orde gehad, dus wat ben ik vergeten?

De heer **Koopmans** (CDA): Mijn oproep was: morgen beginnen!

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Dat vond ik vanzelfsprekend. Complimenten aan de provincies en de stadsregio voor de bijdrage en het intensieve samenwerken. Wij zetten alles op alles om alle trajecten zo kort mogelijk te laten zijn. Wij willen in 2015 de schop in de grond zetten. Dan moeten wij morgen ongeveer beginnen met alle trajecten. Eigenlijk waren wij vorige week al begonnen.

De heer **Bashir** (SP): Omdat de minister toch flink geld over de balk aan het smijten is, lijkt het mij een goed moment om een vraag te stellen. Wij hebben een tijdje geleden discussie gehad over het Pannerdensch Kanaal, waarover geen brug mocht komen maar waaronder een tunnel is aangebracht om het mooie karakter van het landschap te beschermen. Nu komt er gewoon een brug. Wat heeft het dan voor nut gehad om zoveel te investeren in de aanleg van een tunnel? Waarom toen wel en nu niet? Is dit niet gewoon kapitaalvernietiging?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Er is een andere politieke samenstelling. Soms geven wij een concessie uit zonder toiletten in de trein terwijl er vervolgens een politieke samenstelling is die voor toiletten in de trein is. Dan moeten wij die dingen ook allemaal gaan verbouwen. Ik heb al eerder gezegd dat ik de keuzen van de Betuweroute niet opnieuw ter discussie wil stellen. Dat was toen, in die tijd, met die budgetten, die politieke samenstelling en die vraag. Wij willen nu samen met de regio deze weg realiseren. Wij denken dat dat heel goed ingepast met een brug kan.

De heer **Bashir** (SP): Ik vond de opmerking van de minister niet grappig, temeer daar de VVD toen ook in de coalitie zat toen het besluit over de Betuweroute werd genomen. Mijn vraag blijft dus of dit niet weer geld over de balk smijten is.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Juist niet, want ik kies ervoor om een brug te realiseren in plaats van een tunnel. Dat gaat vele honderden miljoenen schelen, terwijl je het wel goed kunt inpassen. Overigens zijn de alternatieven nog steeds aan de orde in dat tracé, maar ik heb gezegd waar het naar mijn idee op uit zal komen, omdat wij toch te maken hebben met beperkte middelen. Voorzitter. Ik kom bij de Randstad en Zuid-Holland. Er zijn veel vragen gesteld over Rotterdam, te beginnen met de A13/A16. Mij is gevraagd of ik daar wel tol moet heffen en of dat geen afbreuk doet aan het project. Ik heb dit geld nodig om de weg te financieren. Zonder tol lukt dat niet of moet ik een ander project naar achteren schuiven. Eigenlijk is tol gewoon een financieringsmiddel, net zoals vroeger voor de Westerscheldetunnel,

totdat je het geld eruit hebt. Dan kun je de tol er weer afhalen. Natuurlijk moet het tarief zodanig zijn dat het doel van de aanleg wordt bereikt, namelijk dat er voldoende verkeer overheen gaat. Deze tolbudgetten zijn al een aantal jaar geleden in onze begroting geplaatst. Als ik deze middelen niet binnenhaal, gaat er voor heel veel geld aan projecten uit. Laat dat helder zijn.

Gesproken is over de zorgvuldigheid van het proces inzake de A13/A16. Ik heb met de regio afgesproken dat men op korte termijn met een voorstel komt voor extra inpassingen en de bekostiging daarvan. Dit najaar wil ik een standpunt innemen. De A13/A16 maakt deel uit van de top 5 van de projecten voor de Zuidvleugel. De middelen voor deze nieuwe hoofdverbinding zijn beschikbaar in de jaren tot 2020.

Dan de leefbaarheidsknelpunten en het feit dat dit ontwerp een barrière oplevert. Ik wil de leefbaarheidsvraagstukken samen met de regio oplossen. Wij onderzoeken ook het alternatief-Bos. Ik proefde daar enige zorgen, maar ook die variant wordt erbij betrokken. Overigens heb ik begrepen dat hij hem al drie keer heeft aangepast. Op een gegeven moment komt er wel een moment dat je zegt: welk alternatief zijn wij nu nog aan het onderzoeken? Het is er in ieder geval bij betrokken. Er wordt hard gewerkt aan de leefbaarheidsknelpunten, zowel door het Rijk als door de regio. Bij het BO MIRT in het najaar zullen wij er een besluit over nemen. Ik heb begrepen dat andere namen die ik hier hoorde, zoals Portway, een synoniem zijn voor de Bosvariant.

Er is gevraagd naar de A4 in de NMCA. Op de corridor van Den Haag via Rotterdam naar België is in het hoge groeiscenario naar verwachting sprake van knelpunten. Tussen Den Haag en Rotterdam is dat in 2020 en tussen Rotterdam en België in 2028. Vanwege het financiële kader heb ik ervoor gekozen om eerst in te zetten op de knelpunten tot 2020 die zich al in het lage groeiscenario voordoen.

Ik kom bij de A44/A4, oftewel de RijnlandRoute. Ik vind zelf dat ik een fors gebiedsbudget ter beschikking heb gesteld voor de RijnlandRoute en de RijnGouwewijn, namelijk 722 mln. in totaal. Er stond een beperkter budget alleen voor de RijnlandRoute gereserveerd. Het Rijk heeft altijd gezegd dat dit het maximum was. Ik heb daar 100 mln. aan toegevoegd omdat ik dacht dat wij anders nooit uit dit vraagstuk zouden komen. Vervolgens heb ik tegen de regio gezegd dat men nu het totale budget voor de RijnlandRoute en voor de RijnGouwewijn als gebiedsbudget zou krijgen en dat men dan zelf moest zeggen of men deze projecten wil en wat men er zelf aan gaat toevoegen. Ik heb die gesprekken gehad met de heer Van Dijk, die toen bijna wegging omdat de provinciebesturen wisselden. De provincie heeft mij gevraagd om uitstel omdat er nu een nieuw bestuur zit. Anders hadden wij er wat mij betreft in mei al uit kunnen zijn. Naar mijn mening kan de regio met dit budget «twee keer twee» uitvoeren, dus de variant door Voorschoten. Als je over Churchillvarianten gaat spreken, kom je volgens mij in een heel andere situatie terecht.

De provincie heeft gevraagd naar mijn mening over het alternatief. Ik heb gezegd dat ik dat niet robuust vind. Bij de RijnlandRoute ontstaat er namelijk een verbinding tussen de A4 en de A44, dus je krijgt een extra weg die ten eerste het stedelijk verkeer kan ontlasten en die ten tweede een extra verbinding is op het moment dat er iets misgaat in de Randstad. Als je de Churchillaan optimaliseert, krijg je er geen extra weg bij en los je wat dat betreft niets op inzake de robuustheid. Ik kan wachten totdat de provincie heeft besloten over de Churchill Avenue. Het geld is echter ooit beschikbaar gesteld om een rijksprobleem op te lossen. Het rijksprobleem is dat het wegennet daar onvoldoende robuust is. Daarom kies ik voor de extra weg. Als er een andere variant komt, vind ik dat wij het recht hebben om de situatie opnieuw te bekijken. De gedeputeerde heeft mij verzekerd dat de provincie de varianten opneemt in de MER. Het definitieve besluit wordt na de zomer genomen, juist om een goede vergelijking mogelijk te maken. Wat mij betreft kan binnen de variant die ik met de heer Van Dijk

heb besproken, de twee maal twee mogelijk worden gemaakt. Ik denk dat dit bij de Churchillaan in gevaar gaat komen.

Inzake de Nieuwe Westelijke Oeververbinding is mij gevraagd om de scope te vergroten en om beide tunnels volledig mee te nemen. De Oranjetunnel wordt volstrekt serieus meegenomen. De gemeente Den Haag is er bestuurlijk, in de persoon van wethouder Smit, en ambtelijk bij betrokken. Vanuit Haaglanden zijn de gemeenten Westland en Midden-Delfland direct betrokken vanwege Greenport en het belang van Midden-Delfland. Daarmee zie je dat de Oranjetunnel, die natuurlijk aantrekkelijker is voor het Westland, ook gewoon wordt meegenomen. Wij moeten ze tegen elkaar afwegen. Ook hier zal sprake zijn van een prijsverschil, een verschil in complexiteit en een verschil in de gevolgen voor de natuur. Inzake de A4 Midden-Delfland is mij gevraagd of wij de files niet verplaatsen en of wij niet beter eerst de A13/A16 kunnen aanleggen en daarna wel verder zien. Wij hebben beide wegen hard nodig op de zuidvleugel. De A4 voegt een robuuste verbinding toe; ik heb net al gezegd hoe belangrijk dat is. Ik wil daar dus niet op wachten.

De heer **Verhoeven** (D66): Ik besteed mijn laatste interruptie dan toch aan de RijnlandRoute. Ik heb de minister nu alweer een aantal keer het woord robuust in de mond horen nemen. Op een aantal andere punten scoort deze verbinding veel slechter dan de varianten dwars door de natuur; graag haar reactie daarop. Daarnaast zegt de minister dat twee keer twee in deze variant niet mogelijk is. Dat is gewoon een fabeltje. Daarmee probeert zij in mijn ogen de discussie in de richting van de wens van de VVD te sturen, die zegt: twee keer twee is onze heilige droom en dan kijken wij er niet meer naar. Zij drukt het toch een beetje die kant uit. Ik vind dat niet fair, ook omdat wij hebben afgesproken dat wij op het provincieonderzoek zouden wachten, waarin een aantal argumenten tegen elkaar wordt afgewogen en niet alleen naar robuustheid wordt gekeken. Dit gaat mij veel te snel een bepaalde kant op; dat verdient dit project niet.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik weet nog uit een ver verleden als wethouder hoe lang dit al loopt en hoe lang het tracé door Voorschoten al speelt. Het Churchilltracé is een redelijk recent initiatief. Laten wij dat even vooropstellen. De andere varianten zijn in geuren en kleuren uitgezocht. Ik weet dat het gebiedsbudget voldoende is om daar twee keer twee aan te leggen. Het hangt af van wat de provincie doet met de RijnGouwelijn, maar het kan. Daarnaast is nu een nieuw tracé voorgesteld als burgerinitiatief. De provincie, die de keuze moet maken, heeft gezegd dit serieus mee te nemen als alternatief. Zij heeft ook aan mij gevraagd wat ik ervan vind. Ik heb gezegd dat het budget dat wij van rijkswege ter beschikking hebben gesteld, is bedoeld voor het aanleggen van een nieuwe robuuste verbinding. Dat betekent een nieuwe weg, een nieuwe verbinding tussen de A4 en de A44. Met het Churchilltracé realiseer je dat niet. Ik heb ook begrepen dat het Churchilltracé, dat aantrekkelijk is vanuit het oogpunt van gemeentelijke herinrichting, complex zal zijn, want het gaat om een gebied dat ondergronds modderig is. Daarom zullen de kosten waarschijnlijk ook vele malen hoger zijn. Daarom zeg ik dat ik weet dat twee maal twee kan worden gerealiseerd binnen de varianten die er lagen en dat ik dat niet weet of dat voor dezelfde kosten ook kan binnen de Churchillvariant. Mocht er een Churchill Avenue-ontwerp uitkomen dat robuustheid – dus een extra laag – realiseert binnen hetzelfde budget, dan heb ik daartegen geen bezwaar. Dat is echter niet zoals ik het plaatje nu zie. Ik ben daar gewoon van tevoren helder over, want anders komen er elke keer varianten bij. Ik denk dat het ook van belang is om helderheid te geven.

De heer **Verhoeven** (D66): Ik ben blij dat ik er even op doorgevraagd heb. Er wordt nu een heel andere toon aangeslagen dan in de eerdere beantwoording. Er is overigens geen sprake van «allerlei» varianten. Dit is gewoon een heel innovatieve, gedurfde, bijzondere variant waarnaar je serieus moet kijken. Dat gebeurt. Ik herinner mij de sessie die wij hierover een paar weken geleden in de Kamer hadden. Ik zou bijna willen zeggen dat de provincie en het Churchillteam het toen nog niet eens waren over de kosten. Wij hebben toen gezegd: als je niet eens zo'n simpele berekening kunt maken, doe dan in ieder geval eerst een onderzoek naar de kosten van beide varianten. In dat stadium zijn wij nu. Daarop zouden wij wachten. In die zin vind ik het veel te vroeg als de minister nu al zegt dat een van de varianten duurder lijkt. Gelukkig neemt zij daar iets van terug. Daar ben ik blij om, want ik wil graag een open en eerlijke discussie; anders komen wij nooit tot de beste oplossing.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Het is niet mijn bedoeling om anders te klinken, want ik wil eigenlijk nog steeds net zo streng klinken. Wij nemen hier een maximumbudget voor op. Dat doen wij niet voor niets. Wij willen niet tijdens een project iedere keer in een heel andere scope terechtkomen. Mijn voorganger heeft een maximumbudget gesteld. Ik heb daar zelf nog 100 mln. bijgedaan omdat dat het mogelijk maakte om, zoals de Kamer wilde, voor mei een besluit hierover te nemen. Ik heb de provincie een aanbod gedaan, waarop zij ook heeft gereageerd. In de tussentijd is deze nieuwe variant erbij gekomen. De provincie zegt daarop te willen wachten. Zij stopt de variant in de provinciale MER. Dat vind ik haar verantwoordelijkheid. Ik zeg echter ook helder dat als er ineens een andere variant uitkomt die de robuustheid niet ten goede komt en ook vele malen duurder is, ik daar dan niet automatisch in zal meegaan.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): De discussie in hoeverre de Blankenburg-tunnel en de Oranjetunnel eerlijk worden vergeleken, ontaardt voordat wij het weten in een welles/nietesspel. Daarom vraag ik de minister of zij de Kamer schriftelijk wil laten zien hoe het proces tot nu toe is gegaan, ook inzake het erbij betrekken van burgers en lokale bestuurders, en daarbij in te gaan op de vorig jaar aangenomen motie die haar hiertoe opdracht heeft gegeven. Ik wil dus graag een verantwoording op papier hoe mijn motie van vorig jaar is uitgevoerd.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Het is een provinciaal project dat ook door de provincie wordt getrokken. Ik kan de provincie vragen om inzicht te geven in de wijze waarop zij het proces heeft ingericht.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Rijkswaterstaat zit niet op zijn handen bij dat proces. Het zou ook slecht zijn als dat wel zo was. De kritiek richt zich niet op de provincie maar op Rijkswaterstaat. Ik hecht er dus aan dat de minister aan de brief een passage toevoegt over de rol van Rijkswaterstaat.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Dat kan ik altijd. Ik heb net al een paar dingen genoemd die Rijkswaterstaat organiseert en hoe het dat doet. Nogmaals, het is aan de provincie – volgens mij is het daar ook in goede handen – om het draagvlak in de regio voor de verschillende varianten te polsen. Ik ga graag in op de rol van Rijkswaterstaat. Als er expliciete voorvallen zijn geweest waardoor het lijkt dat de alternatieven niet als gelijkwaardig worden beschouwd, hoor ik dat graag. Als ik ergens tegen moet vechten, wil ik ook graag weten waartegen ik moet vechten. Ik zal in ieder geval inzichtelijk maken op welke wijze men

in het traject zit. Ik zal mevrouw Baljeu vragen om inzicht te geven in dat proces. Wellicht staat het al op papier.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Volgens mij bestaan er schriftelijke inbrengen van bewonersorganisaties en anderen. Daarop kan worden gereageerd.

De **voorzitter**: In de procedurevergadering is besloten om op een aantal van die brieven te reageren. Dit punt van mevrouw Dijksma kan daarbij worden betrokken. De minister vervolgt haar betoog.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Voorzitter. Ik kom bij de regio Utrecht. Gesteld is dat als er problemen ontstaan bij de A27 en het draagvlak daarvoor verdwijnt, dit ook ten koste moet gaan van de tramverbinding. De tramverbinding is een belangrijk ov-project voor de stadsregio. Ik weet zeker dat de verwachte reizigersgroei niet oneindig kan worden opgevangen op het huidige tracé. Daarom heb ik bewust een ov-budget toegezegd naast de wegverbinding. Ik ga er gewoon van uit dat de bestuurders van de stad Utrecht en de provincie Utrecht zich aan de bestuurlijke afspraken houden en dat het niet noodzakelijk zal zijn om met intrekkingen van budgetten te dreigen. Ik zal hen eraan houden, net zoals zij mij aan mijn afspraken zullen houden.

Mij is gevraagd naar mijn mening over een verbreding van de A27 naar twee maal drie tussen de afslag Waterlandseweg en het knooppunt Eemnes, door de combinatie van het onderhoudsbudget van RWS en de regionale bijdrage. Tijdens het laatste BO MIRT heb ik met de regio afgesproken om deze optie te onderzoeken. RWS is hiermee bezig. De resultaten worden na de zomer verwacht.

Ik heb begrepen dat er in de regio veel weerstand is tegen het afsluiten van de afrit Hoevelaken. Daar is veel over gesproken. Met de regio hebben wij in een convenant eerder afgesproken dat deze afrit zou worden afgesloten. Definitieve duidelijkheid over een aansluiting van Hoevelaken volgt nog in het kader van de planstudie die wij aan het maken zijn en waarover wij in overleg zijn met de regio. Ik snap het wel. Bijna elke weg in Nederland heeft bij elke plaats een afslag. In het verleden is echter ook gezegd dat als wij gaan optimaliseren, wij moeten kijken of wij dat nog overal moeten doen. Wij hadden een convenant gesloten met de regio en zijn nu bezig om een nieuw convenant op dat vlak te maken. De geluiden die ik hoor is dat het de goede kant op gaat.

Er is een vraag gesteld over de spitsstroken op de A27. Wat mij betreft, kan in het kader van het programma Beter Benutten worden onderzocht of dat op de korte termijn een oplossing is voor Almere-Gooi-Utrecht (AGU). Ik moet dan even kijken wat het precies zou inhouden en welke delen het beste kunnen worden gerealiseerd.

Ik kom te spreken over het spoor. Ik heb al gezegd dat de IJzeren Rijn een internationale verplichting betreft. Over de vertraging van de Hanzelijn heb ik vandaag een brief aan de Kamer gestuurd. Er is geen vertraging van de Hanzelijn zelf; die wordt eind 2012 geopend. Op de reistijden ben ik ingegaan in mijn brief van vandaag. Naar aanleiding van het amendement-Slob is in december 2010 37,5 mln. beschikbaar gesteld voor de reistijdprojecten. Over de besteding daarvan ben ik in overleg met de spoorsector, zoals ik in mijn brief van 27 mei heb aangegeven.

De heer Slob constateerde dat station Schiedam-Kethel niet terugkomt in het lijstje tot 2020. De al gestelde schriftelijke vragen hierover zal ik nog voor het reces aan de Kamer toezenden. Uit het antwoord blijkt dat de opening van het station, inclusief de viersporigheid van Delft-Zuid en Schiedam, 165 mln. kost. Investerings zijn op dit moment onverantwoord, gezien het aantal te verwachten in- en uitstappers: 1 300 tot 1600. Een rendabele bediening is ook niet mogelijk vanwege de beperkte vervoerwaarde.

Ik kom te spreken over het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer in het algemeen. De VVD-fractie heeft laten weten dat zij het weliswaar eens is met de uitgangspunten, maar dat wij nog niet klaar waren. Ik heb begrepen dat de discussie met mijn voorganger zodanig is verlopen dat er brede steun was, behalve voor de goederentrajecten. Ik kom daar nog op terug. Ik ga ervan uit dat de Kamer daarover dan uitgebreid met mij zal willen discussiëren.

Er is een motie-Grashoff aangenomen inzake 5% reizigersgroei op het spoor. Ik had de aanvaarding van deze motie ontraden. Ik heb niet geprobeerd te marchanderen, maar een structurele groei voor het hele land is niet realistisch. Dat blijkt in ieder geval uit onze analyses naar de vraag. Tot 2020 is er een landelijke groei van 4,3% en tussen 2020–2028 is er vrijwel geen groei. Een groei van 5% op de PHS-corridors zie ik wel als haalbaar, maar daar moet ook hard aan worden gewerkt. Ik voer de motie dus ten dele uit, maar niet volledig. Een uitgebreid pakket aan investeringen verandert daar volgens mij ook niets aan, want je kunt wel investeren in allerlei stations aan de buitenkant, maar je kunt de mensen niet aan de haren naar binnen slepen. Het lijkt mij de essentie van de motie om de 5% groei te realiseren op de voornaamste corridors. Tot slot kunnen wij onze ogen niet sluiten voor de maatschappelijke trend dat de vraag naar spoorvervoer in een aantal gebieden omlaag gaat. De maakbaarheid hiervan is beperkt. Ik voer de motie dus uit op de PHS-corridors in de belangrijke grote gebieden.

De **voorzitter**: Mij is gebleken dat er behoefte bestaat aan een tweede termijn. De spreektijden bedragen een minuut per fractie en ik sta geen interrupties toe. Anders overschrijden wij het eindtijdstip van 17.00 uur; het gezelschap is zo groot. Na de beantwoording van de minister kijken wij hoever wij zijn.

De heer **Verhoeven** (D66): Voorzitter, er is brede overeenstemming dat anderhalve minuut misschien meer recht doet aan de situatie.

De **voorzitter**: Dat zal ongetwijfeld zo zijn, maar ik wil er ook recht aan doen dat mensen om 17.00 uur weg willen.

De heer **Verhoeven** (D66): Anderhalve minuut is prima te doen; dat scheelt in totaal drie minuten.

De voorzitter: Oké.

De heer **De Jong** (PVV): Voorzitter. Ik dank de minister van harte voor haar antwoorden. Het is goed dat zij met de regio in gesprek gaat met als doel om de verbreding van de A2 in Limburg te realiseren. Ik vraag de minister, de Kamer hierover te informeren voorafgaande aan het wetgevingsoverleg MIRT.

Verder is het in mijn beleving ontzettend goed dat de minister de koppeling tussen de A27 en de A58 schrapt. Het is van groot belang dat beide projecten worden aangepakt.

Ik ben te spreken over het feit dat de minister heeft gezegd dat de onderhoudskosten niet ten koste zullen gaan van projecten die er nu liggen en dat een deel daarvan in de toekomst zal worden gebruikt. Ten slotte zal ik de Kamer om een uitspraak vragen over enerzijds de A27/A58 en anderzijds de A2, gezien het enorme belang van deze projecten.

De heer **Aptroot** (VVD): Voorzitter. Dank voor de toezegging van de minister dat wij een kaartje krijgen van het toekomstige gewenste wegennet, dus waar sprake zal zijn van twee keer drie en twee keer vier. Dan kunnen wij alles daaraan toetsen.

Over het heffen van tol staat een passage in het regeerakkoord, maar die gaat over nieuwe verbindingen, dus alternatieven voor bestaande routes. Eerlijk gezegd vind ik deze passage niet helemaal van toepassing op de doortrekking van de A15. Gezien het feit dat dit een afspraak is van de vorige regering en gezien het feit dat ik nu geen alternatieve financiering heb, ga ik er op dit moment mee akkoord, omdat ik het project zo belangrijk vind. Ik zal echter scherp volgen hoe het wordt georganiseerd. Het risico is namelijk dat de mensen de weg niet gaan benutten. Ik vind het op het randje, maar het moet maar zo.

Ik overweeg de Kamer om een uitspraak te vragen over een aantal projecten, waaronder de N65 bij Vught. Ik voel namelijk ruimte in de beantwoording van de minister om een paar projecten op te pakken via hetzij reg/lok, hetzij Beter Benutten. Dat laatste zou kunnen bij de spitsstroken op de A27. Ik begrijp dat wel, maar ik wil kijken of de Kamer wat meer richting kan geven aan waar de minister gaat zoeken. In grote lijnen kan mijn fractie zich echter zeer vinden in het beleid.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Voorzitter. Ik dank de minister voor de beantwoording. Ik ben het met haar eens dat het naast investeren in weg, spoor en water van groot belang is om op zoek te gaan naar innovatie en niet alleen oude oplossingen te kiezen. Ik steun haar dus in het in stand houden van de post Beter Benutten. Ik waarschuw ervoor dat versoering van aan te leggen trajecten in sommige gevallen een letterlijke aantasting van de leefbaarheid met zich zal meebrengen. Ik verwacht eerlijk gezegd dat het applaus dat nu nog hier en daar opklinkt, een slagje minder royaal zal zijn op het moment dat burgers zien wat het bij bijvoorbeeld het Pannerdensch Kanaal zal betekenen.

Ik vond de minister royaal ten opzichte van het zuiden, zowel van de provincie Limburg als de provincie Brabant. Daar kunnen wij moties over indienen, maar ik neem genoeg met de toezeggingen die daarover zijn gedaan in het vertrouwen dat de minister doet wat zij heeft beloofd. Over het noorden van het land heb ik twee vragen. De minister zegt dat men mag meedoen indien er economische kracht wordt getoond. Het punt is echter dat men die ontsluiting juist nodig heeft om economische kracht te kunnen tonen. Die kip-eiredenering vind ik niet helemaal terecht. Als wij dan toch met moties in de weer gaan, wil ik er ook nog wel een bijdoen.

Mijn laatste vraag betreft de besteding van de 37 mln. van het amendement-Slob. Geldt die voor de versnelling van één traject of van verschillende trajecten?

De heer **Koopmans** (CDA): Voorzitter. Ik dank de minister voor haar antwoord en voor een aantal toezeggingen. Ik stel vier punten aan de orde.

Mijn eerste punt betreft het meebetalen. Zoals bekend, ben ik daar voorstander van. Wij moeten er echter voor waken dat het een soort van regioheffing wordt, dus dat het in de regio gebeurt maar in de Randstad niet. Er zijn te veel projecten in de Randstad met heel dure inpassingen waarbij wij niet vragen om mee te betalen. Het lijkt mij goed als de minister in een beleidsbrief schrijft hoe wij daarmee omgaan. De A27 bijvoorbeeld ligt voor een derde in Brabant, voor een derde in Utrecht en voor een derde in Zuid-Holland. Toch vraagt de minister aan Brabant om te kiezen. Dezelfde vraag wordt niet gesteld aan Utrecht of Zuid-Holland, terwijl dat een eerlijker aanpak zou zijn. Mijn fractie zal een motie over de A27 dus graag steunen.

Mijn tweede punt betreft de A67 Zaarderheiken. Ik heb geen antwoord gekregen op mijn vraag hierover.

Mijn derde punt betreft de A2. Ik spreek mijn steun uit voor de lijn van de heer De Jong in dezen. Ik vraag de minister tevens om de spitsstroken die nu worden aangelegd, 24 uur per dag open te zetten.

Mijn vierde punt betreft de internationale treinverbindingen. Ik steun de lijn van de minister om de hsl-stations in het nabije buitenland mee te nemen. Ik vraag haar om de businesscases die hiertoe moeten worden gemaakt, met kracht aan te pakken. Met bijvoorbeeld Eindhoven-Düsseldorf zijn wij al jaren bezig. Wij zijn er al jaren enthousiast over, maar er gebeurt niets. Ik vraag de minister, ervoor te zorgen dat er wat gebeurt.

De heer **Slob** (ChristenUnie): Voorzitter. Ik heb de afgelopen maanden nogal wat energie gestoken in de procesmatige kant van het MIRT. Ik denk dat wij daar allemaal mee gebaat zijn, misschien de minister wel als eerste. Ik heb het dan over het transparant maken van keuzen, over oppassen voor te veel geknipte besluitvorming, over ervoor zorgen dat de benodigde informatie voldoende is, over het serieus nemen van alternatieven, noem maar op. Ik zie dat wij daar wel ietsje in vooruitgaan, maar wat mij betreft kan er nog iets meer gas worden gegeven. Ik zal voor mezelf nog eens een kosten-batenanalyse maken of ik nog doorga met dit soort voorstellen.

In het VAO MIRT zal ik de Kamer om een uitspraak vragen over Breda-Utrecht. Ik vind de beantwoording van de minister echt onvoldoende op dit vlak, dus ik zal het de Kamer dan maar voorleggen.

Ik heb inmiddels de antwoorden over Bilthoven gelezen in de brief de minister vandaag naar de Kamer heeft gestuurd. Ook hier ben ik wat teleurgesteld over de antwoorden, dus ook op dit punt zal ik de Kamer om een uitspraak vragen. Wij willen daar een robuust spoor hebben.

In eerste termijn ben ik niet toegekomen aan het noemen van het spoorproject Heerlen-Aken. Dan zijn wij in het zuiden en dus niet in de omgeving van Zwolle, zo zeg ik tot de heer Koopmans. Er is een tekort op dit spoorproject, dat ontzettend belangrijk is voor de doorgaande intercity. Ik ben eigenlijk wel benieuwd wat de minister daaraan wil doen. Wij zien dat als een urgent probleem in dit gebied.

De heer **Verhoeven** (D66): Voorzitter. Ik heb in het debat van vorige week al gezegd dat de 76 asfaltzetels een meerderheid opleveren die letterlijk in beton is gegoten. Dat maakt het natuurlijk heel lastig om je hand uit te steken, behalve als je – zoals vanmiddag is gebleken – je cementvingertjes in de pot van Beter Benutten wilt steken. Ik ben blij dat de minister daarover een duidelijke uitspraak heeft gedaan. Dat siert haar. Ik denk echt dat Beter Benutten de beste manier is om, in aanvulling op asfalt, de files aan te pakken.

Het helder krijgen van het budget – indachtig mijn collega Slob – zal flink touwtrekken worden. Dat is niet altijd goed. Wij moeten daarbij ook niet steeds alle randen van het MIRT opzoeken. Ik zie wel wat in de soberheid van de minister. Zij zegt dat goedkoop brood wel minder voedzaam is. Dat zou kunnen, maar allerlei luxeproducten zoals voorgesneden sla en sushi van de traiteur zijn weer overdreven, zeker in deze tijden. Laten wij daar dus de balans in zoeken. Ik denk ook dat de minister het zo bedoeld heeft. Ik heb vorige week ook iets gezegd over slim beton, over energiebesparend asfalt en dat soort mogelijkheden. Laten wij die optimaal benutten; ik weet dat de minister daarvoor openstaat.

Over social return ben ik gerustgesteld door een – ik zou bijna zeggen briljante – motie van collega Koopmans, die de Kamer op 9 juni 2011 heeft gevraagd om dit erin te houden en om er werk van te maken, met name bij Rijkswaterstaat en de Rijksgebouwendienst. De minister kent deze motie natuurlijk. Ik hoop dat zij er bij haar zoektocht naar oplossingen voor de situatie bij Maastricht nog even aandacht aan wil besteden.

Tot slot heb ik heel veel projecten van Leiden tot en met Ravenstein helaas niet kunnen noemen. Ik hoop echt dat wij over de RijnlandRoute een open en eerlijke discussie kunnen blijven voeren, dat wij wachten totdat de cijfers van de provincie er liggen en dan pas de volgende stap zetten. Mijn

fractie zal hierover desnoods een Kameruitspraak – zoals dat vandaag ineens heet – vragen maar wacht af wat de minister erover zegt.

De heer **Bashir** (SP): Voorzitter. Ik dank de asfaltminister voor de beantwoording. Twee van mijn vragen zijn niet beantwoord. Ik heb gezegd dat er een nietszeggende lappendeken dreigt te ontstaan door het beleid van de minister. Zij is daar niet op ingegaan, dus ik neem aan dat zij het met mij eens is.

Als het over de RijnlandRoute gaat, heeft de minister het steeds over de robuustheid. Ik had haar gevraagd, de robuustheidsanalyse met de Kamer te delen zodat wij kunnen zien hoe het kan dat de Churchillvariant niet robuust zou zijn.

Dan nog een opmerking over de verlenging van de A15. De minister doet daar met terugwerkende kracht aan kapitaalvernietiging. Wij hebben vele miljoenen uitgegeven aan een tunnel onder het Pannerdensch Kanaal, terwijl er nu een brug overheen wordt gelegd. Ik vind dat onverantwoord beleid en kapitaalvernietiging, vooral als je ziet hoe de minister naar de toekomst toe wil handelen. Dat is namelijk heel teleurstellend. Wij hebben het gehad over de A27 en de spoorverbinding Breda-Utrecht. Wij kunnen van mening verschillen, maar je moet ook geen situatie creëren waarin je politieke tegenstanders zelfs in de toekomst niet datgene kunnen realiseren wat zij graag willen. Daar zorgt de minister nu wel voor. Ik zal kijken of ik met de heer Slob kan optrekken om hierover een Kameruitspraak te vragen.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Voorzitter. Asphalt was vandaag inderdaad het centrale thema. Tegenspraak wordt onvoldoende serieus genomen, of die nu van binnen of van buiten de Kamer, dus van burgers, komt. Ik betreur dat.

Ik heb nog een paar vragen aan de minister, te beginnen met de brug over het Pannerdensch Kanaal. De A15 loopt door een natuurgebied. Zoals de heer Bashir al zei, is dit gebied bij de aanleg van de Betuwelijn juist ontzien. De ANWB heeft laten weten niets te zien in tol, omdat mensen dan toch voor een gratis weg in de buurt zullen kiezen. Hoe zit het eigenlijk met de juridische houdbaarheid? Wij hebben het hier namelijk over een Natura 2000-gebied.

De minister heeft gezegd dat het probleem bij Heusden niet urgent genoeg is. Nu zegt wethouder Mark Buijs, een VVD'er die daar voor een leefbaarheidspartij wethouder is, het benodigde onderhoud gelijktijdig met de aanpassing van dat traject te willen uitvoeren. Dat is dus schuiven met potjes. Waarom is dat niet mogelijk?

Tot slot vind ik het heel treurig dat een aangenomen motie over 5% reizigersgroei op het spoor, ook ondersteund door de CDA-fractie, niet door de minister wordt uitgevoerd. Zij had er ook al geen zin in, maar zo kun je de Kamer toch niet schofferen? Een uitgestoken hand naar in dit geval een combinatie van coalitie en oppositie is meer «dag met je handje». Ik pik dat gewoon niet.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Voorzitter. Ik dank de Kamerleden voor hun opmerkingen en vragen. De heer De Jong heeft gevraagd of de Kamer voorafgaand aan het wetgevingsoverleg in december kan worden geïnformeerd over de voortgang inzake de A2 in Limburg. Dat kan. De verkenning van de kosten is dan klaar. Op basis daarvan kunnen wij een besluit nemen over hoe en wat en ten koste van wat, want ook daarin moet de Kamer inzicht krijgen. De keer daarna kan het definitieve besluit dan worden genomen. Het duurt natuurlijk even voordat de verkenning van de kosten gerealiseerd is, ook omdat er nog verschillende varianten zijn.

De heer De Jong heeft laten weten dat hij de Kamer om een uitspraak zal vragen inzake de A2, de A27/A58 en de A65. Dat is aan hem. Ik blijf erbij

dat wij met elkaar heel voorzichtig moeten zijn met de middelen die wij hebben. Ik zal dus kijken hoe wij deze projecten kunnen inpassen, maar dat zal wel consequenties hebben. Ik merk vanzelf wel of de heer De Jong dit definitief geregeld wil hebben of niet.

De VVD-fractie heeft vragen gesteld over de tol. De heer Aptroot heeft gezegd dat het hier eigenlijk niet echt om een nieuwe weg gaat, maar ik vind van wel. Er ligt niets; er ligt nu een stuk weiland. Er wordt doorgetrokken en daarmee wordt een nieuwe weg gerealiseerd. De tol is, zoals gezegd, ook opgenomen in de begroting. Wij hebben dus echt een probleem als wij dit niet doen. Dat geldt ook voor de A13/A16, die al sinds 2006 of 2007 met tol in de begroting opgenomen staat. Als wij dat niet meer willen, moeten wij er echt iets anders op bedenken. Dat is niet gemakkelijk in deze tijd. Ik sta ervoor open als het FES weer deze kant op komt, maar voorlopig is dat niet aan de orde.

Mevrouw Dijkema heeft haar zorgen geuit over versobering. Het is het een of het ander: als er wat bij moet, moet er ook wat af. Het is niet meer zoals vroeger dat er links en rechts potten met geld uit de kast kunnen worden getrokken. Ik zal de Kamer duidelijk maken hoe ik een en ander zal vormgeven, indachtig de wensen die zij heeft om een aantal projecten die er niet in staan erin te krijgen.

Wat het noorden betreft, vind ik dat er een knelpunt moet zijn. Er moet een probleem zijn om in een weg te investeren. In dit geval vraagt men ook niet om een specifieke weg, maar om deel uit te maken van de ports. Daarvan geef ik steeds aan dat ik het belangrijk vind dat zij de steun voelen van het Rijk, dus dat wij Energyport belangrijk vinden. In het regeerakkoord staat dat de nieuwe middelen eerst naar de brainports, mainports en greenports gaan. Als Energyport zich bewijst, kan het de volgende keer bij wijze van spreken ook in dat rijtje staan. Daarmee geven wij al aan dat wij belang hechten aan deze ontwikkeling. Als er zich in de toekomst een probleem voordoet als gevolg van de economische ontwikkeling, moeten wij er ook op inspelen. Ik heb laatst een discussie gehad over de valleys. Allerlei mensen zeiden dat bij hen ook sprake was van een valley omdat zij ook een aantal producten bij elkaar hadden. Je moet het echter ook kunnen zien. Het moet er uiteindelijk ook uitkomen. Ik geloof in de kracht van de voorstellen die men daar heeft gedaan. Daarom heb ik het ook op deze manier gedefinieerd. Bij de structuurvisie zullen wij horen of men tevreden is met deze formulering.

Er is gevraagd of de 37 mln. voor European Rail Traffic Management System (ERTMS) voor één project bedoeld is of voor meer projecten. Het budget is bestemd voor het traject Amsterdam-Utrecht en voor de Hanzelijn. Op dit moment worden afspraken hierover gemaakt met de sector.

De heer Koopmans heeft gewaarschuwd voor een regioheffing. Ik vind dat soort dingen altijd moeilijk, want Zuid-Holland en Noord-Holland zijn ook regio's. Ik begrijp echter wat hij bedoelt. Het is niet zo, want in Noord-Holland en Zuid-Holland wordt ook bijgedragen aan rijksprojecten. Het is absoluut niet de bedoeling van het kabinet dat de indruk ontstaat dat het in sommige regio's wel wordt gevraagd en in andere regio's niet. In schaarse tijden moet je heel goed kijken waar sprake is van 100% rijksinfrastructuur en waar er gezamenlijke belangen zijn zodat je van de regio's, of die nu in de Randstad of daarbuiten liggen, een bijdrage kunt vragen.

De heer **Koopmans** (CDA): Ik vraag de minister om een goede brief te schrijven over wat je bovenwettelijk moet doen. Het lijkt er namelijk een beetje op dat het hier anders gebeurt dan daar, om het zo even te zeggen.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Bovenwettelijk is weer iets anders dan een bijdrage. In het regeerakkoord staat dat wij alleen wettelijke inpassingen doen en dat alles wat bovenwettelijk is, dus

de extra wensen om het mooier en fraaier te maken, naar de regio gaat. In dit geval gaat het om iets anders, namelijk ...

De heer **Koopmans** (CDA): Dat is duidelijk. Het lijkt mij goed om dat punt te verduidelijken, zodat het voor iedereen in heel Nederland duidelijk is hoe wij dat doen, bovenwettelijk of niet. Ook daar lijkt het er een beetje op dat het wisselend wordt toegepast.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Dat is niet mijn opzet. Voor oude projecten die nog lopen heb ik mij gewoon aan de afspraken gehouden. Voor nieuwe projecten ben ik overal even streng. Misschien is het goed om het in de begroting duidelijk neer te zetten, zodat het voor iedereen helder is.

Ik had de vraag over de A67 Zaarderheiken inderdaad nog niet beantwoord. Dit zou een probleem kunnen worden als de A74 Venlo klaar is. Wij hebben met de regio afgesproken om het verkeer dan te gaan te monitoren. Als er een probleem blijkt te zijn, kunnen wij dan over oplossingen praten.

De heer Slob heeft gevraagd of het nog wel nodig is om tijd te stoppen in het procesmatig maken van het MIRT. Ik denk dat het MIRT heel transparant is geworden, maar datgene wat de Kamer nu ziet, is maar een deel ervan. Daarom had ik de Kamer ook een technische briefing aangeboden. De 7,3 mld. hebben wij volledig ingevuld met projecten. Ook staat er wat waaraan is toegekend. Ik kan het de Kamer alleen niet toesturen omdat wij de onderhandelingen over de projecten nog met de markt moeten aangaan. De markt zou dan direct zien welk budget er beschikbaar is. Ik weet dan zeker dat het maximumbudget er dan ook uitkomt. Voor de Kamer is het echter altijd beschikbaar en inzichtelijk. Ik bied dat dus nogmaals aan de Kamer aan, zodat zij kan zien dat ik niets meer in mijn mouw heb zitten.

De heer Slob heeft aangekondigd, de Kamer in het VAO MIRT om een uitspraak te vragen over Breda-Utrecht. Ik vind dat ik dit punt afdoende heb beantwoord, maar wij hebben gewoon een andere insteek op dit punt.

Een aantal leden heeft gevraagd naar de RijnlandRoute. Ik zeg voor de derde keer dat de provincie het alternatief volledig meeneemt, ook in haar MER. De afweging tussen beide alternatieven is dus volledig transparant. Ik kan de opmerking die ik over de robuustheid heb gemaakt herhalen, want ik ben daar uitgebreid op ingegaan. Bij de ene variant realiseer je een extra weg en bij de andere variant een verbetering van de bestaande weg. Robuustheid is wat mij betreft het creëren van een extra weg. Op Eindhoven-Düsseldorf wordt inderdaad al lange tijd gestudeerd. Rijk en regio's zijn samen aan het bekijken wat de consequenties zijn van het handhaven van de spoorverbinding HST Düsseldorf-Luik-Aken. Conform de toezeggingen in de Tweede Kamer en in het buitenland blijven wij ons inzetten voor deze verbinding. Op 30 augustus komt mijn collega van Noordrijn-Westfalen weer op bezoek. Ik zal het contract meenemen en kijken of hij pas weggaat nadat hij getekend heeft! Ik zal de Kamer er in ieder geval over informeren. Het uitgangspunt is dat elk land waar nodig de eigen infrastructuur aanpast en financiert en dat ook de exploitatie haalbaar moet zijn.

Inzake Heerlen-Aken zijn wij nu in overleg met betrokkenen. Op 1 juli is er overleg met de regio's en de betrokken ministeries. Ik verwacht de Kamer daarover in het najaar te informeren.

Mijn opmerking in de krant over België ging niet over ruimtelijke ordening maar over architectuur, dus of je kunt bepalen hoe je eigen huis er uit gaat zien. Dat is iets anders dan het ruimtelijkeordeningsvraagstuk. Laten wij ook dit bij de structuurvisie bespreken. Ik maak mij volstrekt geen zorgen over hoe ons land er zal uitzien in de toekomst. Na een paar jaar in België gewoond te hebben, durf ik dat ook wel te zeggen.

De heer Bashir heeft gevraagd naar de «kapitaalvernietiging» van de Betuweroute. Ik vind het kapitaalvernietiging om nog een tunnel neer te leggen omdat er al een tunnel ligt, terwijl wij het ook op een andere manier kunnen realiseren. Ik laat mij daartoe dus niet verlokken.

De motie over social return is ingediend in het kader van Binnenlandse Zaken. Ik weet niet of de minister van BZK er al op heeft gereageerd. De motie is weliswaar aangenomen, maar de regering moet vervolgens laten weten of zij haar overneemt. Ik zal het er met de minister van BZK over hebben.

In het kader van de A15 is er een vraag gesteld over Natura 2000. Voor ons is het net zo belangrijk om de brug aan de weg te realiseren als om te voldoen aan de Natura 2000-eisen. De overheid heeft allemaal verschillende belangen en wij moeten dus ook daaraan voldoen. Wij zullen er vanzelfsprekend ook aan voldoen. Wij zullen in de Trajectnota en de MER in beeld brengen wat de effecten daarvan zijn. Dat wij de goedkoopste variant willen realiseren, wil niet zeggen dat wij vervolgens een aantal wettelijke eisen kunnen laten vallen.

Mij is nog gevraagd naar Heusden. Het gaat daar niet alleen om onderhoud, maar men vraagt mij ook om extra investeringen voor een toekomstige verbreding. Dat hebben wij niet gepland dus dat kunnen wij ook niet doen.

Ik voer de motie inzake 5% groei van het treinverkeer deels uit, namelijk door het realiseren van 5% groei op de PHS-corridors. 5% landelijk is echt niet realistisch; denk aan de krimpregio's. Als de Kamer daaraan wil vasthouden, denk ik dat je het zelfs met investeringen niet kunt realiseren. Je kunt mensen niet een trein in dwingen. In lijn met de motie denk ik wel na hoe wij dit op de PHS-corridors zo goed mogelijk kunnen realiseren.

De voorzitter: Ik dank de minister voor haar beantwoording in tweede termijn.

Er zijn zes toezeggingen gedaan:

- De minister zegt toe dat de Kamer morgenochtend per brief wordt geïnformeerd over de uitkomsten van het gesprek met de regio over de Maaswerken;
- De minister zegt toe dat zij in de definitieve Rijksstructuurvisie Infrastructuur en Ruimte een kaart zal opnemen met de langetermijnontwikkeling van rijkswegen met betrekking tot de verbreding van deze wegen;
- De minister zegt toe, de Kamer te informeren over de door haar gemaakte afweging die heeft geleid tot een selectie van infrastructuurprojecten; dit naar aanleiding van de met de Kamer gemaakte procesafspraken zoals vastgelegd in de brief van de minister d.d. 3 december 2010;
- De minister zegt toe, de Kamer tijdig voor het volgende notaoverleg MIRT van december te informeren over de uitkomsten van de overleggen met de regionale partners over de verbreding van de A2 in Limburg en over de verbetering van de situatie in de gemeente Vught;
- De minister zegt toe, de Kamer in de komende begroting te informeren over de wijze waarop zij omgaat met het laten meebetalen door regio's van infraprojecten en de financiering van bovenwettelijke maatregelen;
- De Kamer wordt in het najaar van 2011 geïnformeerd over de uitkomsten van het bestuurlijk overleg inzake Heerlen-Aken.

Tot slot deel ik mede dat morgen om 10.45 uur het VAO MIRT staat gepland. Dit VAO krijgt iets meer tijd in de agenda dan gebruikelijk, maar het kerstregime geldt wel.

Volledige agenda

1. Prioritering investeringen mobiliteit en water;
2. Lijst van vragen en antwoorden inzake de Afsprakenlijst bestuurlijk overleg MIRT voorjaar 2011;
3. Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse (NMCA) 31 305-196 d.d. 14 juni 2011;
4. Toelichting op status Nationale Markt en Capaciteits Analyse met betrekking tot het regionale spoorvervoer 32 660-16 d.d. 30 mei 2011;
5. Voortgang besluitvorming RijnlandRoute en RijnGouwelijn 32500-A-79 d.d. 11 april 2011;
6. Documentatie rijksstructuurvisie A4 passage en Poorten & Inprikkers 32 597-2 d.d. 31 maart 2011;
7. Reactie op een brief van derden over de aanleg A4 Delft-Schiedam en de Nieuwe Westelijke Oeververbinding (NWO) Rotterdam 30 561-18 d.d. 23 mei 2011;
8. Beschrijving inrichting Rijksstructuurvisie Bereikbaarheid Regio Rotterdam en Nieuwe Westelijke Oeververbinding 32 598-1 d.d. 16 december 2010;
9. Beschrijving inrichting van de voorgenomen rijksstructuurvisie A4 passage en Poorten & Inprikkers in het kader van de MIRT Verkenning Haaglanden 32 597-1 d.d. 16 december 2010;
10. Documentatie rijksstructuurvisie Bereikbaarheid Regio Rotterdam en Nieuwe Westelijke Oeververbinding 32 598-2 d.d. 29 maart 2011;
11. Reactie op amendementen van het lid De Rouwe over financiering van de N23 32 500-XII-67 d.d. 12 april 2011;
12. Antwoord op aanvullende vragen van de commissie inzake de spoorwegovergang en inhaalsporen in Bilthoven 29 893-119 d.d. 17 mei 2011;
13. Financiële dekking van het doortrekkingsalternatief van de A15.