

Vergaderjaar 2009–2010

32 123 A

Vaststelling van de begrotingsstaat van het Infrastructuurfonds voor het jaar 2010

Nr. 32

¹ Samenstelling:

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

² Samenstelling:

Leden: Van Gent (GroenLinks), Van der Staaij (SGP), Poppe (SP), Snijder-Hazelhoff (VVD), ondervoorzitter, Depla (PvdA), Van Bochove (CDA), Koopmans (CDA), voorzitter, Spies (CDA), Van der Ham (D66), Van Velzen (SP), Vietsch (CDA), Aptroot (VVD), Samsom (PvdA), Boelhouwer (PvdA), Roefs (PvdA), Neppérus (VVD), Van Leeuwen (SP), Jansen (SP), Van der Burg (VVD), Van Heugten (CDA), Ouwehand (PvdD), Bilder (CDA), Wiegman-van Meppelen Scheppink (ChristenUnie), Linhard (PvdA) en De Mos (PVV).
Plv. leden: Vendrik (GroenLinks), Van der Vlies (SGP), Polderman (SP), Remkes (VVD), Jacobi (PvdA), Pieper (CDA), Koppejan (CDA), Ormel (CDA), Koşer Kaya (D66), Leijten (SP), Schreijer-Pierik (CDA), De Krom (VVD), Vermeij (PvdA), Waalkens (PvdA), Vos (PvdA), Zijlstra (VVD), Langkamp (SP), Gerkens (SP), Elias (VVD), Schermers (CDA), Thieme (PvdD), Algra (CDA), Ortega-Martijn (ChristenUnie), Smeets (PvdA) en Agema (PVV).

Vervolg samenstellingen op blz. 2

VERSLAG VAN EEN NOTAOVERLEG

Vastgesteld 9 december 2009

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat¹, de vaste commissie voor Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer², de vaste commissie voor Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit³, de algemene commissie voor Wonen, Wijken en Integratie⁴ en de vaste commissie voor Economische Zaken⁵ hebben op 7 december 2009 overleg gevoerd met minister Eurlings van Verkeer en Waterstaat, staatssecretaris Huizinga-Heringa van Verkeer en Waterstaat, minister Cramer van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer en minister Van der Laan voor Wonen, Wijken en Integratie over **het MIRT 2010**.

Van het overleg brengen de commissies bijgaand stenografisch verslag uit.

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

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

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

De voorzitter van de algemene commissie voor Wonen, Wijken en Integratie,
Van Gent

De voorzitter van de vaste commissie voor Economische Zaken,
Timmer

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

³ Samenstelling:

Leden: Van der Vlies (SGP), ondervoorzitter, Schreijer-Pierik (CDA), Atsma (CDA), voorzitter, Poppe (SP), Waalkens (PvdA), Snijder-Hazelhoff (VVD), Jager (CDA), Ormel (CDA), Koopmans (CDA), Van der Ham (D66), Van Velzen (SP), Samsom (PvdA), Van Dijken (PvdA), Neppéus (VVD), Jansen (SP), Jacobi (PvdA), Cramer (ChristenUnie), Koppejan (CDA), Graus (PVV), Zijlstra (VVD), Thieme (PvdD), Dibi (GroenLinks), Polderman (SP), Elias (VVD) en Linhard (PvdA).

Plv. leden: Van der Staaij (SGP), Mastwijk (CDA), Ten Hoopen (CDA), Luijben (SP), Tang (PvdA), Bilder (CDA), Biskop (CDA), Pieper (CDA), Koşer Kaya (D66), Van Leeuwen (SP), Eijsink (PvdA), Depla (PvdA), Kant (SP), Blom (PvdA), Ortega-Martijn (ChristenUnie), Van Heugten (CDA), Brinkman (PVV), Ten Broeke (VVD), Ouwehand (PvdD), Vendrik (GroenLinks), Lempens (SP), Dezentjé Hamming-Bluemink (VVD) en Van Dam (PvdA).

⁴ Samenstelling:

Leden: Van Gent (GroenLinks), voorzitter, Van der Staaij (SGP), Arib (PvdA), Poppe (SP), Weekers (VVD), ondervoorzitter, Dijsselbloem (PvdA), Depla (PvdA), Van Bochove (CDA), Koopmans (CDA), Van der Ham (D66), Vietsch (CDA), Sterk (CDA), De Krom (VVD), Algra (CDA), Verdonk (Verdonk), Jansen (SP), Ortega-Martijn (ChristenUnie), Wolbert (PvdA), Van der Burg (VVD), Van Heugten (CDA), Bouchibti (PvdA), Jasper van Dijk (SP), Thieme (PvdD) en Fritsma (PVV).

Plv. leden: Dibi (GroenLinks), Timmer (PvdA), Kant (SP), Blok (VVD), Bouwmeester (PvdA), Kraneveldt-van der Veen (PvdA), Haverkamp (CDA), Bilder (CDA), Pechtold (D66), Willemse-van der Ploeg (CDA), Blanksma-van der Heuvel (CDA), Meeuwis (VVD), Neppéus (VVD), De Wit (SP), Voordewind (ChristenUnie), Heijnen (PvdA), Zijlstra (VVD), Van Haersma Buma (CDA), Leerdam (PvdA), Ulenbelt (SP), Bosma (PVV) en Karabulut (SP).

⁵ Samenstelling:

Leden: Van der Vlies (SGP), Schreijer-Pierik (CDA), Vendrik (GroenLinks), Ten Hoopen (CDA), Spies (CDA), Van der Ham (D66), Van Velzen (SP), Aptroot (VVD), Smeets (PvdA), Samsom (PvdA), Timmer (PvdA), voorzitter, Irrgang (SP), Jansen (SP), Biskop (CDA), ondervoorzitter, Ortega-Martijn (ChristenUnie), Blanksma-van den Heuvel (CDA), Van der Burg (VVD), Graus (PVV), Zijlstra (VVD), Besselink (PvdA), Gesthuizen (SP), Ouwehand (PvdD), Vos (PvdA), De Rouwe (CDA) en Elias (VVD).

Plv. leden: Van der Staaij (SGP), Jan Jacob van Dijk (CDA), Sap (GroenLinks), Van Vroonhoven-Kok (CDA), Aasted-Madsen-van Stiphout (CDA), Koşer Kaya (D66), Ulenbelt (SP), Blok (VVD), Boelhouwer (PvdA), Kalma (PvdA), Kraneveldt-van der Veen (PvdA), Karabulut (SP), Luijben (SP), De Nerée tot Babberich (CDA), Wiegman-van Meppelen Scheppink (ChristenUnie), Atsma (CDA), Dezentjé Hamming-Bluemink (VVD), Bosma (PVV), Meeuwis (VVD), Van Dam (PvdA), Gerkens (SP), Thieme (PvdD), Heerts (PvdA), Algra (CDA) en Weekers (VVD).

Stenografisch verslag van een notaoverleg van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat, de vaste commissie voor Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, de vaste commissie voor Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit, de algemene commissie voor Wonen, Wijken en Integratie en de vaste commissie voor Economische Zaken

Maandag 7 december 2009

Aanvang 10.00 uur

Voorzitter: Ten Broeke

Aanwezig zijn 11 leden der Kamer, te weten:

Aptroot, Boelhouwer, Ten Broeke, Van der Ham, Koopmans, Neppérus, Roefs, Roemer, Van der Staaij, Vendrik, Wiegman-van Meppelen Scheppink,

en de heer Eurlings, minister van Verkeer en Waterstaat, mevrouw Huizinga-Heringa, staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat, mevrouw Cramer, minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, en de heer Van der Laan, minister voor Wonen, Wijken en Integratie.

Aan de orde is de behandeling van:

- de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 15 september 2009 over het MIRT Projectenboek 2010 (32123-A, nr. 3);
- de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 10 november 2009 houdende beantwoording vragen commissie VenW inzake het MIRT (32123-A, nr. 10);
- de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 30 november 2009 over uitkomsten Bestuurlijke Overleggen MIRT, najaar 2009 (32123-A, nr. 19);
- de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 3 juli 2009 ter aanbieding KiM-rapport Mobiliteitsbalans 2009 (31305, nr. 141);
- de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 31 augustus 2009 over verankering MobiliteitsAanpak in beleid (31305, nr. 150);
- de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 13 oktober 2009 over de kabinetsreactie op "De Randstad altijd bereikbaar" en "Acupunctuur in de hoofdstructuur" (31305, nr. 155);
- de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 6 oktober 2009 over de evaluatie Meerjarenprogramma Ontsnippering (MJPO) (29652, nr. 3);
- de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 3 november 2009 over aanbieding derde voortgangsrapportage over de Kabinetsambities Spoor (29984, nr. 204);
- de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 13 juli 2009 over toezegging MIRT-

- behandeling en stand van zaken motie Koopmans - Sporendriehoek Noord-Nederland (27658, nr. 45);
- de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 20 oktober 2009 over directe treinverbinding van Groningen naar Maastricht (29984, nr. 203);
- de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 29 september 2009 houdende beantwoording van vragen van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat, vragen van het lid Cramer over de spoorlijn Breda-Utrecht gesteld tijdens het notaoverleg MIRT en beantwoording van vragen van de leden Cramer en Samsom over de spoorverbinding Breda-Utrecht (29984, nr. 202);
- de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 14 juli 2009 over de voortgangsrapportage Groot Onderhoud Hoofdwegennet eerste kwartaal 2009 (31700-A, nr. 121);
- de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 29 september 2009 over wijziging standpunt N61 Hoek-Schoondijke (27739, nr. 5);
- de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 14 oktober 2009 over standpunt over de wegwitbreiding N18 Varsseveld-Enschede (32123-A, nr. 7);
- de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 13 juli 2009 over de voortgangsbrief Draaischijf Nederland (pakketstudies Ring Utrecht en Driehoek) (31089, nr. 54);
- de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 4 november 2009 over Randstadbesluiten: Noordvleugel Utrecht (31089, nr. 56);
- de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 30 juni 2009 over deelonderzoek Verkeer, onderdeel uitmakend van de Trajectnota/MER voor de A4 Delft-Schiedam (30561, nr. 15);
- de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 25 juni 2009 houdende antwoorden op vragen van de commissie over het rapport van Vrienden van Amelisweerd en de Natuur- en Milieufederatie Utrecht (NMU) (31700-A, nr. 99);
- de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 3 september 2009 over de A4 Delft-Schiedam (context van dit besluit, in relatie tot het brede pakket van maatregelen op het gebied van mobiliteit in de regio) (30561, nr. 17);

- de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 3 september 2009 over standpunt A4 Delft-Schiedam (30561, nr. 16);
- de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 12 oktober 2009 met een reactie op de motie-Agema over het Schelde-Seinekanaal (32123-A, nr. 5);
- de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 28 september 2009 over het aanbestedingsbeleid Rijkswaterstaat (29385, nr. 55);
- de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 16 juni 2009 over het verzoek om een reactie van de minister van Verkeer en Waterstaat op het artikel in Cobouw "Ideeënloket infrastructuur werkt niet" (31700-XII, nr. 70);
- de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 25 november 2009 inzake de aanbieding van de Nationale Mobiliteitsmonitor 2009 (29644, nr. 94);
- de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 17 november 2009 over Randstadbesluiten: Metropoolregio Rotterdam-Den Haag en Holland-Rijnland (31089, nr. 58);
- de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 11 november 2009 over de Zuidelijke Ringweg Groningen fase 2 (32123-A, nr. 11);
- de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 12 november 2009 over het plan van aanpak van de Nationale Markt en Capaciteitsanalyse (NMCA) (31305, nr. 163);
- de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 13 november 2009 over de beantwoording van vragen over het begrotingsonderzoek VenW 2010 en de reactie op de motie van het lid Koopmans over een goedkoper businessmodel voor de Nationale Databank Wegverkeergegevens (32123-XII, nr. 9) (32123-XII, nr. 10);
- de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 30 november 2009 over het jaarverslag Randstad Urgent ("Doorpakken met Randstad Urgent") (31089, nr. 66);
- de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 2 december 2009 over goedkeuring Ontwerp Tracé Procedures (OTB) A74 (2009D61272);
- de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 4 december 2009 over eindresultaat Spoorse doorsnijdingen tweede tranche (2009D61834).

De **voorzitter**: Goedemorgen. Welkom bij deze vergadering. Vandaag bespreken wij het MIRT, wat doorgaans een van de meest interessante overleggen is. Er is werkelijk geen plekje in Nederland dat hierbij onaangeroerd blijft. Wij gaan in een dag ontzettend veel spoor en misschien wel een beetje asfalt aanleggen. Ik heb dan ook speciaal een groene das omgedaan. Wees dus blij dat u daarbij aanwezig kunt zijn. Ik heet de bewindspersonen en hun ambtenaren, ook die in de ambtenarenkamer, van harte welkom. Ik heet ook de hoofdrolspelers van vandaag hartelijk welkom: de leden van de verschillende fracties. Dit is een lang en bijzonder overleg. Ik geef een paar spelregels mee, zodat daarover geen onduidelijkheid kan bestaan. De spreektijden in eerste termijn zijn van tevoren vastgesteld. De leden van de Kamer kennen die.

Het aantal interrupties in eerste termijn is per fractie, dus niet per persoon, vijf. Fracties met twee woordvoerders moeten het dus onderling even verdelen.

De eerste schorsing, die voor de lunchpauze, is voorzien om 13.00 uur en zal een halfuur duren. Dat is kort.

Vandaar dat ik dat nu al meld. Het woord is aan de heer Koopmans, die officieel een spreektijd heeft van 60 minuten. Hij belooft mij om het in een halfuur te doen.

De heer **Koopmans** (CDA): Voorzitter. Eerst iets over de voorbereiding. Wij hebben de brief over de landsdelige overleggen vorige week maandag gekregen. De gewoonte van de CDA-fractie is dat wij ter voorbereiding van het fractiestuk, wat ook nog door de fractiecommissie moet, met zo'n beetje iedereen in het land overleggen en om reacties vragen. Dat is voor ons een succesvol instrument. In een week tijd is het echter niet te doen. Het is een ramp. Ik dank mijn medewerker voor het werk dat hij heeft gedaan. Aan de andere kant is dat immers het werk van honderden ambtenaren in maanden tijd. Dat werkt dus niet. Wij moeten daar echt een week langer de tijd voor nemen. Dit is niet gezond, ook niet voor een goede parlementaire controle. Dat is geen verwijt aan de regering. Wij hebben de afspraken gemaakt. Wij moeten echt een week langer de tijd nemen.

Dan de inhoud. Het MIRT is intussen een volwassen onderdeel van de agenda geworden. Wij hebben gewerkt met netwerkanalyses, met landelijke markt- en capaciteitsanalyses. Daarmee zijn flinke stappen gezet. Ook is de gebiedsgerichte aanpak geïntroduceerd, wat op zich een interessante systematiek is. Wij werken zo aan het oplossen van grote verkeersknelpunten en proberen proactief te stimuleren, economische ontwikkelingen te steunen en leefbaarheid te bevorderen. Dat zou en zal ook de prioriteitsstelling vergemakkelijken. Het MIRT-spelregelkader is ontvangen. Dat is allemaal nuttig. Trouwens ook welkom aan de minister voor WWI bij dit debat.

Intussen krijg ik van tal van plekken in het land reacties dat in lopende processen deze of gene bij komt schuiven. Het gaat dan om departementen. Het kan ook nog het departement van LNV zijn. Ik moet zeggen dat dit aanschuiven lang niet altijd een succes is. Ik hoor in nogal wat regio's dat er weer wat bij komt en dat er weer een nieuw toetsingskader is. Wat gebeurt er dan? Dan kunnen regio's vaak weer nog integraler opnieuw beginnen. Het wordt een processie van Echternach, maar dan vooral terug in plaats van vooruit. Dat is geen goed idee. We zouden dus aan het kabinet willen vragen of het mogelijk is om elk MIRT-project te koppelen aan één persoon in de regio. Dit kan voorkomen dat het, als er een departement bij betrokken wordt, alleen maar drukker wordt en minder integraal, terwijl er weer meer toezichtskaders bij komen. Misschien zou de aanpak van Randstad Urgent daarvoor een model kunnen zijn. We zitten ook een beetje met de motie-Koopmans/Samsom. Dat was een geweldige motie die ging over de verlenging van het MIRT. We vragen ons toch af hoe het kabinet dat nu gaat doen. Er komen nationale markt- en capaciteitsanalyses. Ik heb de brief daarover gelezen, maar ik kan het niet helemaal volgen. Wat is dat? Is dat echt iets waar we op zitten te wachten? Of is het een soort vooruitschuifoperatie? Wij zouden graag zien dat er voor de invulling van de projecten van 2020 tot 2028 ook sprake is van een ruime parlementaire betrokkenheid. Ik

heb dat de vorige keer al gezegd. Het kan niet zo zijn dat slechts ministers en een handvol ambtenaren bepalen wat er in die acht jaar gaat gebeuren. Wij spelen daar ook een rol in. Wij zijn niet voor niets volksvertegenwoordiger. Daarom lijkt het mij goed dat het kabinet niet te veel op de NMCA gaat leunen, maar ook op alle bijdragen die hier vandaag op dat punt worden ingebracht door alle fracties.

Dan zitten we ook een beetje met de gebiedsagenda's. Gebiedsagenda's zijn op zichzelf een mooi instrument. De vraag is of ze niet te veel leidend aan het worden zijn. Wij zouden ze meer als instrument willen zien. Wil de minister van VROM daar een reactie op geven? Als je kijkt naar de tien concepten die bijvoorbeeld in de mobiliteitsaanpak staan, dan vragen wij ons af wat dat nu concreet betekent. Laat ik een voorbeeld noemen. Er waren tal van regio's bezig met een aantal N-wegen. Toen heeft de minister van Verkeer en Waterstaat in de Mobiliteitsaanpak gezegd: ik ga van de N-wegen 100 km-wegen maken. Ik ga daarmee aan de slag. Wat gebeurt er dan? In een aantal regio's raakt men een beetje aan de kook of van de leg, want men denkt: het moet anders, er komen nieuwe middelen en er komen nieuwe instrumenten. We zijn nu een jaar verder, maar ik hoor uit regio's tal van reacties dat helemaal niet duidelijk is welke gevolgen de beleidskeuzes van de minister nu hebben. Ik kom daar straks bij een aantal wegen nog wat preciezer op terug, met name wat de N65 en de N18 betreft. Hoe geeft de minister invulling aan de vijf prioritaire effecten uit de nota Mobiliteitsaanpak? Wat betekent dat op welke termijn uitgedrukt in asfalt?

Wij vinden het voorts verontrustend dat de beschikbare budgetten voor ruimtelijke ontwikkeling – collega Van Heugten heeft daar al vaker over gesproken – vanaf 2011 sterk afnemen, terwijl een aanzienlijke rijksbijdrage noodzakelijk lijkt voor die opgave. We zijn erg benieuwd naar de in 2010 te verschijnen ruimtelijke investeringsagenda. Wanneer komt die eigenlijk precies? We gaan er overigens ook van uit dat de later aangekondigde verkenning naar nieuwe Randstad Sleutelprojecten daar bij komt en dat dit geen separaat document wordt. Hoe gaat de minister van VROM daar FES-geld voor regelen? Als je rondkijkt in het land, maar zeker in de Randstad, dan zie je dat er op een aantal plaatsen overdruk op de woningmarkt is en je dus te maken hebt met dure en soms ook heel complexe binnenstedelijke verdichtingsopgaven. Die zie je over elkaar heen tuimelen, terwijl in andere delen van het land sprake is van krimp en zelfs sloop van woningen, en dat kost ook weer geld. Krimpregio's en hogedrukregio's zijn, anders dan in het laboratorium, geen communicerende vaten. Hier speelt de bereikbaarheid en onbereikbaarheid vaak een grote rol. Laat ik één simpel voorbeeld noemen, de Algerbrug bij de Krimpenerwaard. Door de flessenhals die daar ligt, is de Krimpenerwaard matig tot slecht bereikbaar. Aan de ene kant van de brug heb je te maken met overdruk en aan de andere kant met onderdruk. In het kader van het MIRT is het van belang dat de vertegenwoordigers van de drie departementen die hier aan tafel zitten, met elkaar aan de slag gaan om na te gaan of het mogelijk is om het probleem van de onder- en de overdruk op te lossen door de flessenhalsen "weg te nemen". Zodoende is het mogelijk om met minder middelen woningbouwopgaven op heel verstandige wijze met elkaar te combineren.

Ik stel nog een vraag over de verstedelijkingsopgave. Er is een werkgroep in het leven geroepen onder de naam "onorthodoxe maatregelen ter financiering van de ruimtelijke opgaven". Dat klinkt geweldig. Ik vraag mij dan ook af hoe geweldig de stand van zaken op dit moment is. Het kabinet weet dat de CDA-fractie van mening is dat de rijkssturing op woningbouwafspraken en -prognoses best minder kan. Daarover heeft de heer Van Heugten immers vaker opmerkingen gemaakt. Wat de beoordeling van projecten betreft in het kader van het MIRT, is het ook van belang om te weten wat wettelijke en wat bovenwettelijke inpassingsmaatregelen zijn. Deze vraag is van belang, want daaraan gekoppeld is de vraag wie een en ander moet betalen. Ons standpunt is in principe heel helder: wat wettelijk verplicht is, moet uiteraard gebeuren. Dat moet ook een goede bescherming bieden. Al het overige mag, indien dat noodzakelijk is, maar dat is dus extra. Wat is precies wettelijk? Zijn dat de geluidsnormen en de normen die betrekking hebben op de luchtkwaliteit, of zie ik, als ik alleen die noem, een aantal zaken over het hoofd? Hoeveel projecten zijn er in de afgelopen jaren geweest waarmee de infrastructuur in bebouwd gebied daadwerkelijk slechts met de noodzakelijke inpassingsmaatregelen is aangelegd? Ik stel deze vraag ook omdat wij soms tegen bepaalde regio's zeggen dat zij moeten meebetalen, omdat het bovenwettelijk is. Er zijn andere regio's – de A6-A9 is natuurlijk een fantastisch voorbeeld – die van het Rijk een kar met extra geld krijgen. Iedereen wilde en wil immers dat een en ander wordt gerealiseerd. Bijbetalen door de regio, is echter in mindere mate aan de orde.

Wij zijn nog steeds bijzonder te spreken over de spoorse doorsnijdingen. De eerste tranche was een succes en de tweede oogst ook nogal wat enthousiasme. Hoe staat het met de uitvoering van die tweede tranche? Ik doel dan met name op de centen. Later in mijn betoog kom ik op een derde tranche.

Ik spreek mijn tevredenheid uit over de tweede tranche binnenhavens van de staatssecretaris. Daarmee draagt zij immers een steentje bij aan het vitaal houden van de binnenvaart. Zodoende blijft er ook na de crisis een gezonde en duurzame mix bestaan van vervoer over de weg, over het spoor en over het water.

Ik kom kort op de Crisis- en herstelwet. Daarover zijn amendementen en moties aangenomen waarover ik enkele vragen stel. Hoe pakt de minister de moties op die betrekking hebben op de commissie-Elverding?

Er is een amendement aangenomen van mevrouw Wiegman over het opnemen van landelijke projecten in beheerplannen. Dat amendement heeft betrekking op de problematiek ten aanzien van Natura 2000. Hoe gaat de minister van Verkeer en Waterstaat dat organiseren? Laat ik u twee verschrikkelijke voorbeelden noemen om aan te geven dat ik het buitengewoon zorgelijk vind op welke manier infrastructuur en Natura 2000 met elkaar te maken hebben. Het eerste voorbeeld – dat is er een waarvoor de minister van Verkeer en Waterstaat verantwoordelijkheid draagt – is de N62. Die wordt ergens smaller gemaakt. Na zes jaar nadenken en praten was iedereen het erover eens hoe dat ding daar moest "lopen" in Zeeland. Uiteindelijk komt echter het ministerie van LNV weer aangelopen en zij begint over Natura 2000. Nu wordt de weg ergens smaller gemaakt. Wie kan dat uitleggen? Ik kan dat niet. Eigenlijk kunnen ze dat in de regio ook niet, maar de gedeputeerde schrijft

ons het volgende: Ger, laat maar doorgaan, anders duurt het nog langer. Ik vind dat er geen goede afwegingen zijn gemaakt en dat er evenmin een goede afwegingsmethode is gebruikt.

Mijn tweede voorbeeld valt onder de verantwoordelijkheid van de minister van LNV, maar ik roep het hier toch maar. Dit betreft een fietspad tussen de dorpen Horst en Broekhuizen. Het ministerie van LNV, Staatsbosbeheer, eist dat de maatschappelijke meerwaarde van dat fietspad wordt aangetoond. Ammehoela, zou ik zeggen. Het ministerie moet dat weten om te bepalen wat de natuurcompensatie zou moeten zijn. Voorzitter, de maatschappelijke meerwaarde van een fietspad waartoe de gemeenteraad heeft besloten is onomstreden. De maatschappelijke waarde van die natuurcompensatie daarentegen weet ik nog niet zo precies. Ik vind het dus een rare afweging.

Ik zet deze voorbeelden neer om daarmee de bewindslieden te zeggen dat zij op hun zaak moeten letten. Let op uw zaak, minister van Verkeer en Waterstaat, bij de infrastructuur waar u voor staat. Let op uw zaak, staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat, bij het waterbeheer, de waterveiligheid, de kades, waar u voor staat. Ik kom er straks op terug in een motie, omdat er besloten is dat er geen VAO komt over het AO water. Het geldt ook voor de minister van VROM. Let op uw zaak, opdat niet goede en verstandige woningbouwopgaven gedwarsboemd worden door deze of gene brulkipper, boomkipper of weet ik wat, op een manier die u niet wilt en die de samenleving ter plekke ook niet wil. De minister voor WWI zal ook steeds meer gaan meemaken dat binnenstedelijk opgaven gedwarsboemd worden door het hier en daar zitten van een beschermde mussensoort.

De **voorzitter**: Terwijl u een slokje neemt, stelt mevrouw Wiegman u een vraag.

Mevrouw **Wiegman-van Meppelen Scheppink** (ChristenUnie): De heer Koopmans legt een paar verschrikkelijke situaties en voorbeelden voor, naar aanleiding van een amendement van mijn hand, ingediend bij de behandeling van de Crisis- en herstelwet. Het is natuurlijk prima dat hij daar vragen over heeft, maar misschien mag ik er één punt aan toevoegen en dat ook bij de heer Koopmans neerleggen. Dit amendement is natuurlijk niet bedoeld om de zaak nog wat verschrikkelijker te maken, maar juist om ook de belangen van de kleine ondernemers recht te doen, opdat die kleine ondernemers niet verantwoordelijk worden voor nationale, grootschalige plannen die door Rijkswaterstaat en het ministerie van Verkeer en Waterstaat bij hen neer wordt gelegd en waar zij dus rekening mee zouden moeten houden. Het gaat juist om het beschermen van de kleine ondernemer. Ik kan mij voorstellend dat de heer Koopmans dat belang ook ziet en dat hij dat ook bij de minister zou willen neerleggen op het moment dat hij op deze casus in gaat.

De **voorzitter**: Wacht even. Vraagt u aan de heer Koopmans om iets bij de minister neer te leggen? U kunt nu alleen een vraag stellen aan de heer Koopmans. Wat is uw vraag dan?

Mevrouw **Wiegman-van Meppelen Scheppink** (ChristenUnie): Ik vraag hem om dit punt er wel bij te

betrekken en om dat bij de minister neer te leggen. Ik zou het namelijk jammer vinden als dit amendement vrij eenzijdig wordt uitgelegd en er een eenzijdige reactie op zou komen.

De **voorzitter**: Prima. De heer Koopmans begrijpt het.

De heer **Koopmans** (CDA): Het amendement is natuurlijk veel uitgebreider in uitwerking. Mevrouw Wiegman zegt dat het niet zo kan zijn dat bij beheerplannen kleine bedrijven een grote verantwoordelijkheid krijgen bij de aanleg van infrastructuur. Dat is een prima punt. Ik ben in dit debat echter met name geïnteresseerd in de vraag hoe het kabinet met dit amendement omgaat, wetende dat het is aangenomen. Tot nu toe heb ik niet het gevoel dat de grote beheerplannen waarvoor de regering, de minister van LNV, de verantwoordelijkheid draagt, erg opschieten. Het is een groot zorgpunt, zeg ik tegen alle vier de aanwezige bewindslieden, dat uw collega op dat punt niet vooroploopt. Nogmaals, kijk en zorg dat de zaken op dat punt in orde komen en wel integraal. Voorzitter. Mijn volgende vraag betreft de natuurcompensatie. Hoeveel geld hebben de minister en de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat en misschien ook wel de minister van VROM, uitgegeven aan natuurcompensatie in 2009, 2008 en 2007? Delen de bewindslieden de opvatting van de CDA-fractie dat natuurcompensatie zou moeten plaatsvinden binnen de EHS, juist ook in het kader van de synergie tussen de verschillende MIRT-delen?

Ik ben benieuwd of de minister van Verkeer en Waterstaat geld uitgeeft voor het OostvaardersWold, die vreselijk robuuste verbindingzone en voor het Wieringgerrandmeer. De CDA-fractie is die discussie over het OostvaardersWold begonnen omdat we weten dat er van de 240 mln. nog maar ongeveer 50 mln. georganiseerd is. Een kleine 20 mln. is dat nog niet. Wie denkt dat dit geld er zomaar komt, mag mij uitleggen waar dat vandaan komt. Ik zie niet waar het vandaan komt, dus is het van belang om met elkaar te spreken over de vraag hoe logisch het is dat er wordt gestart.

Ik heb een opmerking voor de minister van VenW. In het MIRT worden steeds vaker genoemd de afdracht baten-lastendienst of agentschapsafdracht. Hoe zit dit precies in elkaar? Doen wij dit elke keer of alleen in Gelderland en niet in Amsterdam? Hoe doen wij dat? Hoe zit dat systeem in elkaar? Tot nu toe begrijp ik het niet en in de regio's wordt het ook niet begrepen. Het kabinet en de minister van VenW zijn bezig met het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS). Dat gaat om 4,5 mld. aan investeringen. Prachtig. Wij zijn echter ook benieuwd welke conclusies er worden getrokken op het gebied van woningbouwopgaven, bij de "R" van MIRT, vanwege dat PHS. Als het goed is zal het PHS de bereikbaarheid van veel woon- en werkgebieden geweldig verbeteren.

De regio's. Ik licht er zes projecten uit, omdat wij die nog belangrijker dan de rest vinden. Het gaat om de RijnGouwelijn, de RijnlandRoute, de Westfrisiaweg, de N35, de buitenring en de A4.

Over De RijnGouwelijn en de RijnlandRoute hebben wij de afgelopen week drie petitie's ontvangen. In de eerste werd gesteld dat wij minder moeten doen, in de tweede dat wij niets moeten doen en in de derde dat wij meer moeten doen en dat wij het sneller moeten doen. Kortom: de regio is verdeeld, waar ik eigenlijk niet zo van

houd, maar het is niet anders. Daarom moeten wij hier in Den Haag maar knopen doorhakken. De CDA-fractie heeft de vorige keer al gezegd een grote voorstander te zijn van beide projecten. Het is ook verstandig om beide projecten geheel uit te voeren en daarover zekerheid te bieden aan de regio. De minister heeft – ik denk samen met de staatssecretaris – 50% van de begrote kosten in het vooruitzicht gesteld. Dat gaat om 422 mln. In dat bedrag zitten ook die vermaledijde opslagen voor Rijkswaterstaat. Dat gaat in dit geval om 50 mln. Dat er 60 mln. is gereserveerd voor de aanpassingen aan de A44, die sowieso moesten gebeuren – kijk naar het IBHR-rapport – is ook een beetje wonderlijk aan die opzet. Wij zouden graag zien dat het kabinet zekerheid geeft aan de regio dat de projecten doorgaan. Als je er bij de RijnlandRoute 110 mln. van aftrekt, dan heb je nog 130 mln. over. Die 130 mln. zou best door de minister en de regio gezamenlijk kunnen worden gedragen. Terechte vraag is dan natuurlijk: Koopmans, waar haal je die 110 mln. dan vandaan? Het lijkt mij van belang dat daar wat integraler naar wordt gekeken. Hierbij kijk ik de minister van VROM eens aan. De minister voor WWI zou ook eens kunnen meedenken. Degene die hier niet aan tafel zit, is echter de minister van Financiën. Hij heeft het gemeenschappelijk grondbedrijf. Hij heeft Valkenburg en dat gebied laat hij ontwikkelen. Dat levert karenavrachten met geld op. De inschatting in de regio is dat het gaat om zo'n 200 mln. Het zou toch voor de hand liggen als het kabinet vanuit een integrale aanpak centen die vanuit dat project in de schatkist terecht komen, zou inzetten voor de financiering van beide projecten. Dat lijkt ons noodzakelijk. Die regio staat voor een enorme opgave. 25.000 woningen en Bio Science Park Leiden moeten worden ontwikkeld. De regio groeit als kool. Er is een veiling. Het is een fantastisch gebied. Het is een feest om daar te leven, te wonen en op bezoek te komen. En als wij daar op bezoek komen, trekken wij volle zalen, want de regio heeft gezegd: het is wel goed geweest maar het kan niet, wij kunnen niet beginnen te bouwen. Ook de Raad van State heeft laten weten in een tweetal uitspraken dat er niet kan worden gebouwd zonder dat er eerst infrastructuur wordt geregeld. Daarom vragen wij aan het kabinet om dat in te vullen op de manier zoals ik het net heb voorgesteld.

De heer **Van der Staaij** (SGP): Wat de heer Koopmans naar voren brengt, spreekt mij zeer aan. Zegt hij nu dat er niet moet worden gekozen voor fasen, omdat dit voor een belangrijk deel toch weer uitstel betekent voor wat er op de weg moet gebeuren, maar dat alle mogelijkheden moeten worden benut om nu in een keer het hele plan te realiseren?

De heer **Koopmans** (CDA): Perfecte samenvatting, mijnheer Van der Staaij. Voorzitter. Ik kom op de 54 mln. voor de RijnGouwewijn-West. Ik ga net zo lang in de begroting van Verkeer en Waterstaat zoeken totdat ik 27 mln. bij elkaar heb. Wij zijn al volop bezig. Ik dien er ook een amendement voor in. De regio moet dan de andere helft financieren. Het lijkt mij dan dat daar de zaak geregeld is. Vorig jaar hebben wij bij de behandeling van het MIRT al ruim aandacht gevraagd voor de N23, de Westfriisaweg. Wij hebben er een motie over ingediend, die ik daarna weer heb ingetrokken, omdat de minister zei: ik ga daarmee aan de slag. De CDA-fractie is zeg: steeds zeer

onder de indruk van de bijdrage die de regio zelf op tafel wil leggen. Van de 350 mln. heeft de regio er al 180 op tafel gelegd voordat de minister überhaupt aan zet was. Nu is de minister dus aan zet, mede aangespoord door die motie. Hij heeft – schrikt u niet, mijnheer de voorzitter – 13 mln. beschikbaar gesteld voor twee knelpunten en het bekijken van de rest op nut en noodzaak. Er zijn tal van redenen waarom het in onze ogen noodzakelijk is dat de Westfriisaweg wordt opgepakt. Zo moet de wegenstructuur in Nederland robuust worden gemaakt. Wij herinneren ons allemaal, en de minister als geen ander, de ellende toen er een scheurtje in de Hollandse Brug zat. Wij vragen de minister om vanwege nog een extra reden te kijken naar de Westfriisaweg. Noord-Holland Noord is door de DSB-affaire buitengewoon getroffen. Daar is een hulpmotor uitgeschakeld, voor altijd. Wij vragen het kabinet om door middel van de N23, de Westfriisaweg, een andersoortige hulpmotor in stelling te brengen. De CDA-fractie hecht er zeer aan dat daar iets gebeurt. Over de N35 spreken wij ook elk halfjaar. Dat begint mij eigenlijk te irriteren. Maar het is niet anders, omdat het nog niet allemaal is geregeld. Voor het deel Zwolle-Wijthmen zijn de plannen gereed, maar trage procedures houden de boel op terwijl het nu onderdeel is van de Crisis- en herstelwet. De regio is eruit, de cofinanciering is rond en de provincie is bereid om voor te financieren. Wanneer gaat de schop de grond in? Wij hebben in het afgelopen jaar kunnen zien dat de minister zeer bedreven is in het in de grond steken van de eerste schop. Wij vragen hem dus om dit ook daar te gaan doen. Kan de minister toezeggen dat in elk geval de planstudie en het tracébesluit in het eerste kwartaal van 2011 gereed zijn? Het is duidelijk dat ik heel mild ben over termijnen. Gelukkig is het deel Nijverdal-Wierden in volle gang, maar voor het sluitstuk Wijthmen-Nijverdal is nog niets geregeld. De minister sprak er vorig jaar bij de behandeling van het MIRT over dat de regio eerst het huiswerk op orde moest brengen. Dat is ondertussen gebeurd. De regio heeft een voorkeursvariant: Raalte-Mariënhem rechtdoor. Verder heeft de regio al een fors deel van de benodigde middelen voor het regiodeel bij elkaar. Kunnen wij erop rekenen dat dit ontbrekende deel in de projectagenda van de NMCA terugkomt of moeten wij dat nog vastleggen?

Aan de Buitenring Parkstad hebben wij al 15 mln. bijgedragen. Er is nu nog een tekort van 30 mln. vanwege een betere inpassing. Het lijkt mij dat het mogelijk moet zijn om het punt van die 30 mln. samen met de regio op te lossen.

De A4 Midden-Delfland is een andere categorie, omdat de minister daarover inmiddels een voorkeursbesluit heeft genomen. Ik ben er afgelopen vrijdag nog op bezoek geweest. Ik heb gekeken naar de ideeën die daar leven. Ondertussen is ons vanuit de regio weer een brief gestuurd, waarin een nadere berekening is gemaakt van zijn kant van de vaartvariant. Ik heb in het eerdere spoeddebat gezegd: minister, kijk wat daarin mogelijk is. De minister heeft daarover nog een brief geschreven. De inhoud daarvan deel ik. Er ligt nu weer een nieuwe reactie: het kost toch weer minder. Laat nog eens even aan ons weten wat de precieze indruk van de minister is van wat de vaartvariant kost. Ik krijg er geen warme gevoelens bij, want als ik ernaar kijk, denk ik dat het wel eens heel duur kan worden. Ik heb er echter geen verstand van; daar hebben wij bewindslieden voor met

hun diensten. Het is op zichzelf ongelofelijk: op die zandheuvel op de grens tussen Schiedam en Vlaardingen sta je op de grootste hondenuitlaatplaats van Nederland. Ik snap heel goed dat de beide gemeenteraden problemen zien vanwege het niet meer aanwezig zijn van open afritten in Schiedam en Vlaardingen en dat men het gevoel krijgt dat daardoor veel meer verkeer van Schiedam door Vlaardingen en omgekeerd gaat. Wil de minister dat nog eens specifiek bekijken?

De tunnelmond is aan de kant van de tunnel richting Delfland veel verder weg gelegen. Daardoor zouden de nabijgelegen woningen veel meer overlast kunnen ondervinden. Dit roept bij onze fractie vragen op. Kan de minister daar uitleg over geven? Is daar slechts sprake van redenen die met de tunnelbureaucratie in dit land te maken hebben? Over de veiligheid weten wij niets. Wij hebben gemerkt dat er rond tunnels sprake is van veel bureaucratie, maar onze vraag betreft de tunnelveiligheid.

Dan kom ik aan de regio's. Vooraf wil ik een algemene opmerking maken in de richting van de minister van VROM. Bij de Nota Ruimte is de minister van VROM erin geslaagd om voor eind 2009 voor alle 23 projecten te besluiten over de rijksbijdrage. Complimenten daarvoor aan het adres van mevrouw de minister. Daarmee is tegemoetgekomen aan de wens van de Kamer in de motie-Van Heugten om tempo te maken met betrekking tot de besluitvorming. Wij zitten er nog wel mee dat van de 1 mld. slechts netto 785 mln. aan de projecten wordt uitgekeerd. Daarvan is nu precies 767 mln. toegekend. In antwoord op schriftelijke vragen schrijft de minister dat na indiening van de laatste toekenning nog een bedrag resteert. Zij wil nog bekijken hoe zij dat gaat inzetten. Laat zij daar nu antwoord op geven. Zij zou eens kunnen nadenken over de zo-even gedane suggesties, bijvoorbeeld rondom de RijnlandRoute, want wonen, werken en bewegen zouden daarmee geholpen kunnen worden. Wij vinden het geen goed idee om het geld te bewaren voor het opvangen van mogelijke tegenvallers en overschrijdingen. Toekenningen zijn toekenningen en daar moeten de regio's het mee doen. Het lijkt mij geen verstandig idee om op nationaal niveau alle risico's naar ons toe te trekken.

Ik kom aan de regio Noord. De CDA-fractie vraagt zich af of het nuttig is dat het kabinet, bovenop het regiospecifieke pakket voor de diertuin in Emmen, nog meer geld beschikbaar stelt. Als je zegt dat je iets gaat doen voor de diertuin in Emmen, vraagt iedereen of je gek bent geworden. Maar je kunt uitleggen dat het een heel goed en nuttig project is van een paar 100 mln. voor een regio en een stad die grote problemen hebben en die als eerste met krimp te maken hebben gekregen. Het is dan ook de vraag of de resterende 25 mln. toch opgelost zou kunnen worden. Ik heb de minister van VROM net al een mogelijk potje aangedragen.

Dan heb ik nog een vraag over natuurcompensatie. Die had ik al eerder willen stellen toen het ging over de idioterie van Natura 2000. Klopt het dat de afsluiting van de Zuiderzee in de jaren dertig van de vorige eeuw nu nog effect heeft op de natuurcompensatieopgave in Zeeland en het Eemsgebied? Klopt dat echt? Kan de minister van VROM aangeven of deze Natura 2000-compensatieopgave mogelijk effect heeft op de ontwikkelingen in het Eemshavengebied en bijvoorbeeld de vaarwegverruiming Eemshaven-Noordzee in de weg zou staan?

Ik ben blij dat de rotonde Joure nu in het MIRT is opgenomen. Het zou de minister sieren als hij de planning "realisatie na 2011" iets concreter zou maken. Bij de MIRT-behandeling in 2009 is de motie-Koopmans/Roefs over de N33 ingediend. Nu moet ineens weer 12 mln. extra worden betaald: afdracht agentschap RWS. Wat moeten wij daarmee? Wat is dat? De provincie wil met 7,5 mln. fors investeren in de N366, een ontsluitingsweg van Groningen, omdat dit een verkeersonveilige weg is. Is de minister bereid om een deel daarvan op zich te nemen?

De provincie Friesland spant zich in om de autoweg N381 van Drachten naar Duitsland veiliger en robuuster te maken. Zij heeft daarvoor 140 mln. begroot. Om de weg echt veilig te maken zijn nog zes ongelijkvloerse kruisingen nodig. De meerkosten daarvan bedragen 34 mln. Hoe staat de minister van Verkeer en Waterstaat tegenover dit project? Kan hij hier iets in betekenen? Dan kom ik bij het landsdeel Oost. Ik vraag aan meerdere bewindslieden wat de inhoudelijke bijdrage aan het gedragen voorkeursalternatief voor de A1 Apeldoorn-Azelo is geweest en wat de bijdrage aan de gezamenlijke financiering daarvan is. Heeft de minister van Verkeer en Waterstaat hiervoor eigenlijk ooit TEN-T-subsidie aangevraagd, conform de motie-Mastwijk uit 2007? Is dat ook gebeurd voor de A74? Kan de minister aangeven of bij de integrale aanpak van de A1 ook de aansluiting op de A30 bij Barneveld wordt meegenomen? Dit is een van de weinige aansluitingen tussen snelwegen die met stoplichten geregeld wordt en daar houdt de CDA-fractie niet zo van. Volgens ons zou de doorstroming daar sterk gebaat zijn bij een robuustere oplossing.

Een andere vraag is of de seinverdichting is meegenomen bij de invulling van de motie-Koopmans/Van Hijum over de reistijdverbetering naar Noord-Nederland. Hoe is deze mogelijkheid beoordeeld? We hebben een brief gekregen over die motie. Hoe staat het met de uitvoering van die motie? Kan de staatssecretaris onderbouwen waarom de aanvraag voor een bijdrage voor de sluis bij Deventer, in een hoofdwaterweg, afgewezen is? Is de minister het met ons eens dat eventuele tekorten op de rijksbegroting voor de MIRT-projecten N50 Ramspol-Ens, fase twee van de verruiming van de Twentekanal en de capaciteitsuitbreiding van de sluis Eefde door het Rijk zelf binnen de eigen begroting moet worden opgelost en niet moeten worden afgewenteld op het landsdeel Oost? Of kijkt het kabinet daar anders tegenaan? Deze tekorten zijn ontstaan door nieuwe ramingen. Welke maatregelen nemen beide bewindslieden van Verkeer en Waterstaat om verdere vertraging te voorkomen?

Bij de N-wegen is hier en daar wat verwarring ontstaan, zoals ik al zei. Het besluit over de N18 heeft onze fractie verrast. We hadden een robuuste stroomweg verwacht. Wat nu voorligt, is voor de automobilist lastig te volgen: een stuk brede weg waar hij 100 mag, een stuk brede weg waar hij 80 mag, een stuk smalle weg waar hij dan weer 80 mag en vervolgens stoplichten aan het einde van de bestaande A18. Op het tracé richting Varsseveld wordt verder geen enkel knelpunt opgelost. Dat past niet in het beeld dat wij hadden van een robuuste N-wegen met 100 km. De minister verweert zich door er in de antwoorden op te wijzen dat dit beeld slaat op 2028. Het lijkt ons niet slim, en wij vragen dan ook of dat de bedoeling is, om deze weg nu aan te leggen, terwijl de minister weet dat hij binnen vijftien jaar opnieuw aan de slag moet.

Het college van gedeputeerde staten, waarvan mevrouw Van Haaren hier in de zaal zit, heeft ons laten weten: doe het toch maar, want er ligt een akkoord en dan kan men aan de slag. Ik ga ervan uit dat dit soort akkoorden niet onder de werking van een mogelijke heroverweging komen, want een handtekening lijkt me toch een handtekening. Als er applaus en poen zijn van de regio en als er poen is van de minister, moet het maar doorgaan, maar wij vinden dat het concept onduidelijk is geworden.

Een merkwaardig puntje uit het Oosten, dat zal de voorzitter goed doen, is dat de wethouder van Oldenzaal aan Rijkswaterstaat heeft gevraagd hoe het zit met een mogelijk inhaalverbod voor vrachtauto's op de A1 tussen Azelo en de Duitse grens. Rijkswaterstaat antwoordt letterlijk dat het belang van de transportsector zwaarder weegt dan het belang van een goede doorstroming van het verkeer. Kan de minister dat nader toelichten?

Welke stappen moeten er volgens de minister van VROM nog worden gezet om te komen tot een bestuurlijk voorkeursalternatief voor de aansluiting A15-A12, zoals voor de financiering? Hoe kijkt zij daartegenaan?

Nu kom ik bij Zuid. Ook daar is een N-weg waarover ik ietwat teleurgesteld ben. Ik ben vanmorgen mild. Het betreft de N65. Er lag een motie-Koopmans/Vendrik over een weg. Dat is uniek. Als het kabinet zoiets voor zich krijgt, moet het heel goede redenen hebben om daar slordig mee om te gaan. Wij vonden de reactie teleurstellend en onvoldoende. Er is destijds toegezegd dat men ermee aan de slag zou gaan. Daarom heeft de heer Vendrik die motie aangehouden. Wij willen dus dat er meer gebeurt, want er is onduidelijkheid. We zijn daar met een aantal leden van verschillende fracties op bezoek geweest. Wij willen graag weten wat de minister doet met de tijdelijke brug bij Haaren. Die tijdelijke brug wordt door de gemeente zelf betaald en levert forse verkeersveiligheid op voor de fietsers, maar de lokale commandant van Rijkswaterstaat blijkt nog ingewikkeld te doen. Ik vraag de minister om daar met warme belangstelling naar te kijken en de mogelijkheden te bezien. De gemeente wil zelf betalen. Zij komt dus niet bij de minister om geld te vragen, maar slechts om toestemming te vragen.

Dan de spoorlijn Breda-Utrecht. Wij steunen de opvattingen van de commissie-Nijpels. Wel vinden wij dat het niet onmogelijk maken van de spoorlijn, zoals de commissie adviseert, hoort bij het ontwerp en de inpassing van de nieuwe Merwedebrug. Daarbij zou rekening gehouden moeten worden met de toekomstige spoorlijn. Tenminste, dat lijkt ons een verstandige lijn, maar ik moet zeggen dat provincie en gemeente – we hebben een klein rondgangetje gemaakt – laten weten dat zij niet gaan betalen. Iedereen in deze zaal die mij vaker spreekt, weet dat ik werk langs deze lijn: als uzelf niet wilt meebetalen, zal het ook wel niet belangrijk zijn. Ik kan het advies van de commissie-Nijpels op dat punt dus niet volgen. Als de regio zelf niet wil meebetalen aan het verbreden van de Merwedebrug en aan het openhouden van die optie, zal het wel niet belangrijk zijn.

De minister pronkt regelmatig met de A2 als voorbeeld dat aantoont dat in Nederland daadwerkelijk wordt gewerkt aan de aanpak van files. Dat is terecht, want als je van Amsterdam naar Maastricht rijdt, zie je dat men overal aan het werk is. Dat is fantastisch. Er komt wel een nieuwe flessenhals aan, namelijk de brug bij

Kerkdriel. De rest is allemaal twee keer vier, maar de brug bij Kerkdriel is twee keer drie. Hoe gaat de minister daar in de wat verdere toekomst mee om?

Complimenten aan de minister voor de wijze waarop hij samen met de regio Eindhoven, die ook complimenten verdient, met daadkracht vorm en inhoud geeft aan het werk daar.

Ik heb het al even gehad over de verschrikkelijke versmalling van de N61.

Hoe is de evaluatie van het dynamisch verkeersmanagement in de Schipholtunnel? Kan dit concept bijvoorbeeld ook bij Geldermalsen of 's-Hertogenbosch toegepast worden om knelpunten flexibel op te lossen zonder dure infrastructuur?

Is de minister het met de CDA-fractie eens dat het programma Hoogfrequent Spoor pas gerealiseerd kan worden als je tegelijkertijd een oplossing vindt voor Boxtel? Ik noem dat maar als voorbeeldje. In Boxtel zijn de overwegen nu al heel vaak dicht. Hoogfrequent spoor betekent ook dat de overwegen hoogfrequent dicht gaan. Dat betekent dat delen van dorpen en steden onderling vaak onbereikbaar worden. Hetzelfde geldt voor Vught. Dat hebben wij gezien toen wij op bezoek waren bij de N65. Ik denk dat het voor de minister van Verkeer en Waterstaat en de minister van VROM een opdracht zou moeten zijn om daarvoor een integraal plan te maken. Daar is geen sprake van een doorsnijding; in Vught is sprake van een vierdeling. Die gemeente doet redelijk makkelijk mee. Dat noem ik als compliment voor die gemeente, maar ik denk dat er een onmogelijke opgave ontstaat. Nogmaals, hoogfrequent spoor kan niet zonder oplossingen daar. Hetzelfde geldt voor de A65. Daar zullen investeringen gepleegd moeten worden, want anders ontstaat een werkelijk onleefbare situatie. Ik denk dat daar een veel integraler planning moet komen. Ik vraag de minister van Verkeer en Waterstaat sowieso om een wat specifiekere inzicht in de besteding van de 4,5 mld. voor het hoogfrequent spoor. Wat wordt daarin allemaal meegenomen en wat niet?

Dan het westen en de A12. Goed dat de minister voortschrijdend inzicht toont en bij Valburg kiest voor volledige wegverbreding. Ook hier heb je weer 20% erbij vanwege de BLD-bijdrage aan Rijkswaterstaat.

Zorg ook dat een eventuele kostenstijging bij de A12 ten koste gaat van de volledige aansluiting bij de A15. Graag een toezegging van de minister dat dit geen koppeling wordt. Elders bij de A12, bij Zoetermeer, is ook een verbreding noodzakelijk. Hoe gaat de minister dit oppakken?

Even terzijde: ik ben benieuwd of de minister net als ik heeft bedacht dat het nodig is om even te bekijken hoe verstandig het is wat de stad Den Haag heeft gedaan. Iedereen ziet het nu. Er staan files tot ongeveer in Zoetermeer na het "fan-tas-tische" verkeercirculatieplan in de stad. Ongelofelijk. Is dit integraal denken in het dorp Den Haag? Wordt er wat breder naar gekeken? Zijn dit aanloopmoeilijkheden? Zitten wij hier ons hele leven aan vast? Hier lijkt mij geen integraal touw aan vast te knopen.

Ik heb een vraag voor de staatssecretaris. Kan zij ons een overzicht geven van de stappen die nodig zijn om in 2015 definitief over te gaan tot verzilting van het Krammer-Volkerak-Zoommeer? In hoeverre wordt bij de innovatieve zoetwaterscheiding bij de Volkeraksluizen de trage afhandeling betrokken van de schepen met het huidige, indertijd innovatieve, systeem?

De N247 tussen Volendam en Amsterdam is steeds veiliger geworden, mede door de toevoeging van veel stoplichten. In de nacht is daardoor echter de doorstroming vreselijk. Wij kregen regelmatig reacties en mails met de vraag of Rijkswaterstaat niet kan bijdragen aan een groene golf richting Amsterdam voor het op gang komen van de spits. Mevrouw Roefs hoort het: wederom iets positief voor Amsterdam. Zo kan sluipverkeer worden voorkomen. Graag een reactie van de minister. Uit de stemmingen over de RAAM-brief blijkt dat de Kamer het een goed idee vindt dat de regering samen met de regio nog eens twee jaar nadenkt. Wij vragen aan de minister van VROM om die tijd te benutten. Dat geldt ook voor de minister voor WWI. De onderlinge werkverdeling weet ik nooit zo precies. Excuus daarvoor, dat ligt aan mij. De tijd moet benut worden om te zien hoe het zit met het actuele realiteitsgehalte van de bouwopgave. Het zal de regering net zo voorkomen als ons: krimp is overal, maar niet hier. Dat is de tekst die de meeste bestuurders meegeven. De vraag is natuurlijk hoe al die wensen en opgaven en ideeën die de regio's daarover hebben zich verhouden tot wat wij oorspronkelijk in de Nota Ruimte hebben geschreven. Wij geloven niet meer in die 85.000 woningen die daar als doelstelling staan. Collega Van Bochove heeft het al vaker gezegd. Of het nu waar is of niet, kan hier nog eens naar gekeken worden? De crisis heeft in onze ogen immers een veel langjariger gevolg dan dat er even wat minder huizen worden gekocht. Wij denken dat het effect langer duurt. Mensen zijn namelijk niet meer zeker van het feit dat huizen alleen maar duurder worden. Zij weten dat het ook anders kan lopen. Dat zal een psychologisch effect hebben.

Dan de draaischijf Nederland en Utrecht. Al bij de behandeling van de Crisis- en herstelwet wilden wij de rondweg Utrecht in die wet opnemen. De heer Samsom vond dat geen goed idee, zodat het niet in een amendement opgenomen kon worden. Wij vragen de minister nu om dit in de eerste tranche van nieuwe projecten voor de Crisis- en herstelwet op te nemen. Zo niet, dan kom ik met een motie. Wij denken dat dit van groot belang is. Wij zijn benieuwd of wij ervan uit kunnen gaan dat station BleiZo voortvarend wordt aangelegd. Wat is precies de planning op dit punt?

Wij waren vorige week blij verrast toen wij in het Stan Huygensjournaal lazen dat de minister een besluit heeft genomen over de zeeluis bij IJmuiden. Wij hebben nog geen brief ontvangen, maar goed, ik lees het Stan Huygensjournaal en ben dus op de hoogte. Wij zouden echter graag uitleg krijgen over hoe een en ander in elkaar zit en hoe het wordt gefinancierd. Vorig jaar kon het niet. Dit jaar kan het in een keer wel. Wij zijn ervoor. Maarten Haverkamp heeft er altijd aan getrokken. Natuurlijk is er ook de legendarische mevrouw Van Oudenallen. Die heeft haar steentje bijgedragen met de beroemde motie die met een wave in de Kamer is aangenomen. Wij zullen het nooit vergeten!

Toen wij op bezoek waren in Waterland voor het Markermeer-IJmeer viel het ons ontzettend op dat er veel discussie is in die regio over de kwaliteit van de harde oevers en de zachte oevers en de natuurwaarden. Ik vraag de staatssecretaris om daar specifiek naar te kijken. Het was ook heel interessant om te zien dat de vertegenwoordiger van Rijkswaterstaat een geweldige uitleg gaf over de ecologie en dat er wat minder futen waren. Daarna liet een vertegenwoordiger van de

recreatiebedrijven ons zien waar de meeste futen zaten, namelijk op het achterdek van alle prachtige jachten die daar liggen! Futen hebben ook hersens en vinden die plek blijkbaar handiger. Heel bijzonder om te zien dat de vertegenwoordiger van de staatssecretaris zegt dat het verschrikkelijk is en dat de mensen uit recreatie, toerisme en natuur ons laten weten dat het heel anders ligt. Ik ben benieuwd hoe de staatssecretaris de keuzes ziet die daar moeten worden gemaakt.

Ter voorkoming van een VAO een vraag over de hsl. Hier en daar heeft al in de media gestaan dat NS treinen heeft die stiller zijn, maar ook minder hip. Ik heb liever saai, stille treinen dan hippe treinen die herrie maken. Ik vraag de minister om NS te verzoeken om die saai, stille treinen tijdelijk in te zetten.

De tweede oeververbinding in Rotterdam is een uniek project omdat de regio ons laat weten het zelf te betalen. Of het nu de Oranjetunnel of de Blankenburgtunnel moet zijn, bekijk dat snel met de regio. Dat zij zeggen het zelf te willen betalen, is immers uniek. Onze fractievoorzitter is er bij de algemene politieke beschouwingen op ingegaan. Wij zijn benieuwd welke stappen de minister sindsdien heeft gezet.

Ik vraag of de minister in een volgende rapportage aandacht wil besteden aan de Calandspoorbrug, in het hart van Rotterdam met alle industriële en havenbedrijvigheid. Daar doemt een stevig capaciteitsknelpunt op. Ik heb wat meer tijd genomen dan ik u heb beloofd. Ik zou het hierbij willen laten.

De **voorzitter**: U hebt ietsje langer gesproken dan u van tevoren dacht, maar u bent ruimschoots binnen de tijd gebleven. Dat betekent dat wij wellicht wat tijd kunnen vergieteren over de overige fracties die nog moeten spreken.

De heer **Koopmans** (CDA): Mevrouw Verdonk mag wel wat van mijn tijd hebben!

De **voorzitter**: Ik doelde op fracties die hier aanwezig zijn. Ik ben echter blij dat u zo mild bent deze ochtend.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Voorzitter. Het is niet de eerste keer dat de PvdA-fractie bij het MIRT wijst op de noodzaak tot integraliteit. Er worden wel resultaten geboekt, in ieder geval in het projectenboek, in de netwerkanalyses en de gebiedsanalyses en in de aanwezigheid van vier bewindspersonen bij dit MIRT-overleg. Maar het ontschotten van potten lukt nog niet zo. Ruimte heeft geen budget meer na 2014. De staatssecretaris heeft een projectenpotje voor regionale ov-projecten en een voor de fiets. De BDU gaat naar de stadsregio's en de provincies en is vooral voor de exploitatie. Er is een grote pot infrafonds voor de weg en de spoor- en vaarwegen. Dan heb ik het nog niet over de potten bij LNV en de ILG-gelden bij de provincie. De brede heroverwegingen, de verlenging van het MIRT, de wens tot stedelijke verdichting en de kilometerheffing vormen een buitengewoon geschikt moment om nu ook het geld bij elkaar te vege en de criteria te ontwikkelen voor het inzetten van dat geld, waarbij de ruimtelijke ontwikkeling leidend is. Eerder hebben we namelijk al afgesproken dat die criteria er moeten komen. Wij zullen dan ook geen motie steunen waarin geld van na 2020 al belegd wordt voor gewenste projecten. Er valt sowieso weinig te schuiven met geld dit keer.

De heer **Koopmans** (CDA): Voorzitter. Deze inzet is volstrekt tegengesteld aan de onze. Mevrouw Roefs, waarom laat u het werk van 2020-2028 over aan slechts de regering en, ondersteunend daaraan, de ambtenaren? Waarom niet de opvattingen vanuit het land via de volksvertegenwoordiging hier op tafel neergelegd?

Mevrouw **Roefs** (PvdA): U trekt een heel vreemde conclusie. Natuurlijk is de Kamer net zo goed betrokken bij de heroverwegingen. Wij zijn ook betrokken bij de wens tot stedelijke verdichting. We hebben al eerder aangegeven dat wij mede de criteria willen bepalen voor hoe we verder gaan na 2020. Het is dus echt niet zo dat ik de Kamer geen positie zou willen geven. Het gaat er mij alleen om dat we nu, gegeven deze situatie, niet regio's blij moeten maken met een dode mus door te zeggen dat projecten ingepland worden na 2020, omdat we gewoon nog niet kunnen zeggen hoe we straks met al die gelden uit al die potten zullen omgaan.

De heer **Koopmans** (CDA): Hoe moeten we dan de moties gaan zien die al ingediend zijn, soms zelfs met steun van de PvdA, zoals over de A66? Over de A1 ligt er zelfs een briljante motie-Roefs. Hoe moeten we die gaan zien?

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Op de A1 kom ik nog terug. We weten allemaal dat zaken betreffende de A1 begin volgend jaar geregeld worden. Wij hebben begrepen dat we begin volgend jaar ook de NLMA krijgen. Dat zijn stappen die we dan kunnen nemen. Ik geef alleen maar heel duidelijk aan dat wij zulke moties in dit MIRT-overleg niet zullen steunen.

De **voorzitter**: Mevrouw Roefs vervolgt haar betoog.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Sowieso valt er op dit moment heel weinig te schuiven met geld. Er is geen onderuitputting. Er wordt geïnvesteerd, er wordt werk, werk, werk verricht in Nederland in 2010. Vanwege de crisis en het behoud van banen is dat in onze ogen een heel juiste keuze. De wil tot integraliteit is er wel. Dat blijkt ook uit de aanwezigheid van minister Van der Laan hier vandaag. Wij verwelkomen hem dan ook van harte. De vraag waar wij woningbouw plannen heeft grote gevolgen voor de toekomstige vraag naar mobiliteit en daarmee naar investeringen in infrastructuur voor ov, wegen en ook voor de fiets. Als we bij Almere 60.000 woningen willen bouwen – en dat willen we graag – dan zal er ook geïnvesteerd moeten worden in de ontsluiting. Andersom is het heel goed om woningbouw binnenstedelijk, die nu vaak duurder is, eens te bezien vanuit de bril van het voorkomen van uitgaven voor infrastructuur, die wel nodig waren geweest als je die woningen in de polder had gebouwd.

Door de vermeden kosten mee te rekenen, is het mogelijk om ook binnenstedelijk de afweging te maken, goedkoop te blijven bouwen voor de mensen die het nodig hebben. Dat is een radicaal andere wijze van benaderen, die op termijn in onze ogen tot duurzamere en goedkopere oplossingen leidt voor de maatschappij. Andersom is een keuze voor krimp ook te bezien vanuit infrastructuur die minder hoeft te worden aangelegd. Voorop blijft bij ons het principe staan dat ov moet zijn aangelegd, voordat de woningen worden opgeleverd. Bij de Leidsche Rijn is dat helemaal fout gegaan en ook bij

Lansingerland zijn ov-projecten niet of niet op tijd gerealiseerd. Vandaar dat wij vraagtekens gezet hebben bij de 1000-reizigerseis bij de bouw van een nieuw station. We zijn blij dat die eis nu blijkbaar losgelaten zal worden en tevreden dat er nu een rijksbijdrage vastgesteld wordt. Hoe kan daadwerkelijk bediening afgedwongen worden? Zijn passeersporen dan niet hoogst noodzakelijk?

Betekent de brief van afgelopen weekend dat station Berkel-Enschot – een grote delegatie van de Kamercommissie is daar vorige week geweest – door de gemeente Tilburg voortvarend ter hand kan worden genomen? Kunnen ze een sluitende businesscase gaan maken en komt het dan voor elkaar? De bouw van 2300 woningen daar, de ontlasting van de N65 en ook de verhuizing van Ned Train maken een station in Berkel-Enschot in onze ogen noodzakelijk. Eerst dus ov aanleggen. Dat geldt ook voor bedrijventerreinen. Het geplande bedrijventerrein in Hoeksche Waard, maar ook Quatrebras in Friesland zijn voorbeelden van "camel noses", waarbij de aanleg van het bedrijventerrein zelf niet zo duur is, maar als je meerekent wat er later aan infrastructuur eraartoe moet worden aangelegd of verbreed, dan zie je een heel ander beeld. Volgend jaar verwelkomen wij hier dus graag ook de minister van EZ.

Als laatste punt in deze algemene inleiding wil ik het hebben over de geluids- en trillingenoverlast rondom het spoor. De PvdA is blij met het programma hoogfrequent spoor, maar het leidt ook tot grote verontrusting in het land, bijvoorbeeld rondom de IJssellijn. Er is sprake van een mogelijke toename van 40% à 50% ten opzichte van het aantal treinen van nu, via Arnhem, Velp, Rheden, Dieren, Brummen en Zutphen. De minister heeft de motie-Aptroot/Roemer ontraden, omdat op dit moment de normen nog niet overschreden worden. In de regio zet men vraagtekens bij de trillingen. Is de minister bereid om een nulmeting te verrichten en die meting over een halfjaar te herhalen als het programma zijn uitvoering krijgt? Er zijn blijkbaar geen wettelijke normen voor trillingen. Het schijnt dat de Kamer die zelf uit de wet heeft gesloopt. Kan de minister van VROM er wellicht opheldering over verschaffen waarom die passage in de wet overbodig leek? Ook rondom het station Arnhem – de minister kent de situatie daar – werden wij al geconfronteerd met deze omissie.

De heer **Aptroot** (VVD): Voorzitter. De overlast langs het spoor neemt inderdaad enorm toe, wat op zich positief is. Het verzoek om langs de IJssellijn metingen te doen, stond in een motie die ik samen met de heer Roemer heb ingediend. Ik dacht dat de PvdA-fractie daar toen niet voor had gestemd. Begrijp ik dat mevrouw Roefs nu, anderhalve week later, eigenlijk zegt dat het alsnog moet gebeuren? Kan ik, als ik de motie nog een keer indien, rekenen op de steun van de PvdA-fractie?

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Dat ligt eraan of de heer Aptroot een enkele overweging uit de tekst haalt. De minister heeft de aanneming van de motie ontraden, omdat in de motie ervan uit wordt gegaan dat er op dit moment al normen overtreden worden. Daarvan heeft de minister gezegd dat het niet waar is. Als u die motie op die manier zou willen aanpassen en we daar samen nog even over kunnen overleggen, dan is de kans heel groot dat wij die motie zullen ondersteunen.

De heer **Aptroot** (VVD): Ik zal in overleg met de tweede ondertekenaar, de heer Roemer, bekijken of we de tekst aanpassen. Dan doet mevrouw Roefs en de PvdA-fractie ook mee en gaat het straks echt beter worden langs het spoor.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Voorzitter. We zitten hier bij het MIRT ook om zaken te doen. De mensen in de regio maken zich veel zorgen. Als wij met metingen kunnen helpen, dan is dat prima.

De heer **Roemer** (SP): Voorzitter. Het wordt wel een beetje te dol. Vanwege die ene bijzin steunt de PvdA-fractie de essentie van de motie niet. Het moet toch niet te zot worden. Probeer de bevolking maar eens uit te leggen of een norm er nu wel of net niet overschreden wordt ...

De heer **Aptroot** (VVD): Ze gaan net mee!

De heer **Roemer** (SP): Sorry hoor, dan heb ik net zo lief ... Is dit nu de manier waarop wij voortaan opereren? Dan kunnen we beter helemaal geen overwegingen meer opschrijven. Anders is het gewoon een zoektocht naar woorden om een motie niet te steunen, omdat de minister dan een stok heeft om te slaan. Waar zijn wij mee bezig?

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Ik vind het heel simpel. Op enig moment geeft de minister een reactie op ingediende moties. De minister heeft gezegd: ik ontraad de aanneming van deze motie, omdat er zaken in staan die niet kloppen. Heel simpel dus. Ik vraag nu om een motie waar dat niet in staat. Ik wil graag nulmetingen enzovoorts. Ik houd helemaal niet van dit soort politiek gedoe. Het gaat mij erom dat die mensen gerustgesteld worden.

De heer **Roemer** (SP): Voorzitter. Daar ging het de heer Aptroot en mij alleen maar om. Ik vind het vreemd dat de PvdA vergeten is zelf na te denken en de minister maar gewoon standaard volgt als die de aanneming van een motie ontraadt. Mevrouw Roefs mag ook wel een beetje kritisch kijken, want de minister ontraadt de aanneming heel erg snel als een motie hem niet zo goed uitkomt.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Voorzitter. Ik constateer dat de indieners de motie ook hadden kunnen wijzigen. Dan hadden wij voor de motie kunnen stemmen.

De **voorzitter**: Mevrouw Roefs vervolgt haar betoog. En ik heet de heer Vendrik welkom.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Gebiedsontwikkeling Emmen centrum of te wel Atalanta of te wel centrumontwikkeling/dierenpark/theater Emmen. Het is niet voor het eerst dat de PvdA-fractie haar enthousiasme en ondersteuning voor dit project naar voren brengt. Nu is het voor dit project erop of eronder. Er ontbreekt nog 25 mln. Dat wil zeggen in de komende drie jaar drie keer 8,5 mln. Als daarover zekerheid bestaat, kan men daadwerkelijk aan de slag. Dan kan de definitieve overeenkomst met het dierenpark gesloten worden en kunnen de procedures van start gaan. De uitkoopsom is 65,5 mln. 40 mln. van dat bedrag wordt

opgebracht door de gemeente en de provincie. Ik vraag de minister voor WWI of Emmen kans maakt op 2 mln. in het kader van de crisisgelden: 200 woningen maal € 10.000. De derde tranche moet nog komen. De minister van VROM kan volgens mij nog 5 mln. vrijmaken. Ik roep de minister van Verkeer en Waterstaat en de ministers van EZ en OCW op om gezamenlijk de rest bij elkaar te brengen. Op deze manier kan integraliteit meer zijn dan een loze kreet. In Emmen sloot de topografische dienst afgelopen vrijdag zijn deuren. De werkloosheid is daar 11,2%. Dit project is een trekker voor de regio. De regio verdient het dan ook dat het doorgaat. Ik heb begrepen dat de CDA-fractie wat dit betreft aan onze zijde staat. Ik kom op de woningbouw op de locatie Vliegveld Valkenburg. Wij krijgen de kans om eerst op te realiseren. De vraag is welk gat er nog is voor de volledige "vertramming" naar het strand van Noordwijk. Wat is er gedaan met de overgenomen motie naar aanleiding van het algemeen overleg over het MIRT van juni jongstleden? Met de ontsluiting van Valkenburg via de nieuwe RijnlandRoute, kan en moet tegelijkertijd het verkeersinfarct rondom de A4 en de A44 verdwijnen. Het is dan ook spijtig, te moeten constateren dat er nog een bedrag van 300 mln. ontbreekt. De laatste jaren vinden landsdelige overleggen plaats. Die zijn positief, want de Tweede Kamer wordt minder frequent benaderd over elk infrastructuurproject ergens in Nederland. De RijnlandRoute vormt daarop een uitzondering. Ik vertaal het als volgt: er ligt geen voldragen voorkeursalternatief voor. Het huiswerk is nog niet goed genoeg gedaan. De minister spreekt zijn voorkeur uit, terwijl de MER nog niet gereed is. Er komen actiegroepen om alternatieven te bepleiten, maar het ene alternatief is te duur – ik doel op de boortunnel spoortracé – en het andere, de Avenueoplossing voor de Churchillaan, is waarschijnlijk veel te duur en er is sprake van een techniek die nog niet bewezen is. Verbetering van de Churchillaan levert tijdens de bouw onoverkomelijke problemen op en dat past niet in het verkeersplan van Leiden. De Churchillaan is nodig voor de binnenstedelijke afwikkeling van het verkeer. Dan blijft de RijnlandRoute over, zoals de minister die voorstaat. Hij zegt echter dat het niet mogelijk is om die in een keer te realiseren. Voor de gefaseerde aanleg bestaat in onze ogen echter geen draagvlak, omdat het weggegooid geld is om een deel te doen als die route uiteindelijk volledig wordt aangelegd. Omdat de regio grote vraagtekens plaatst bij de berekening van Rijkswaterstaat – het gaat daarbij om de ambtelijke kosten van Rijkswaterstaat, de btw, de onzekerheidsmarge, rijksonderdelen en een te grote knoop bij Maaldrift – concluderen wij dat hierover nog geen volwaardig besluit kan worden genomen. Wij weten dat binnen de provincie, de regio en het bedrijfsleven de bereidheid er is om verder bij te dragen. Van de minister en de staatssecretaris verwachten wij dat zij met een gedragen en compleet voorstel komen tijdens het volgende MIRT-overleg. Ik doel dus op de RijnlandRoute en vooral op de RijnGouweliijn-West.

De heer **Koopmans** (CDA): Mevrouw Roefs gaf in haar bijdrage in mijn ogen een heel strikte beoordeling over de mogelijke alternatieven en kwam met het beste oordeel over de RijnlandRoute, evenals de minister. Waarom zei zij dan dat er weer een halfjaar moet worden gewacht? Wat levert een nadere beschouwing op van datgene wat wij al weten?

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Ik concludeer dat de Rijnland-Route het enige overgebleven alternatief is. De MER is overigens nog niet klaar. We kunnen dus nog geen schoppen in de grond steken. Het feit is dat er geen draagvlak is voor een gefaseerde aanleg. Daarbij komt dat er veel onvrede is over de manier waarop gerekend wordt. Volgens mij is er dus nog geen overeenstemming over het tekort van 300 mln. De heer Koopmans hield een pleidooi voor het bij elkaar krijgen van meer geld. Hij sprak over amendementen. Als het de heer Koopmans lukt om dat te doen, is dat prima. Dat lijkt mij zelfs uitstekend. Ik geef slechts aan dat er voor de gefaseerde aanleg – dat is wat de minister voorstaat – in de regio in mijn ogen geen draagvlak is.

De heer **Koopmans** (CDA): Met deze uitleg zitten we weer op één lijn. Het mag helder zijn dat wij het ook niet eens zijn met een gefaseerde aanleg. Wij willen dat het meteen gebeurt. Wij moeten er dus voor zorgen dat wij daarvoor geld vinden. Ik denk dat wij over de Rijnland-Route – het is een ingewikkeld project – nooit een besluit kunnen nemen waarmee iedereen in de regio akkoord gaat. Gezien de complexiteit, denk ik dat dit een onmogelijke opgave is. Vindt mevrouw Roefs ook dat wij in Den Haag uiteindelijk knopen moeten doorhakken?

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Op zichzelf ben ik het met de heer Koopmans eens. Als de minister zegt dat hij nog 300 mln. tekort komt en de regio, de provincie en het bedrijfsleven hebben aangeboden om bij te dragen, dienen wij het natuurlijk wel eens te worden over het gat dat er nog is. Extra dingen die noodzakelijk zouden zijn als je gefaseerd te werk ging, zijn dan misschien niet nodig. Daaraan houdt je dan geld over. Als de knoop bij Maaldrift kleiner wordt, zal dat ook een besparing opleveren. Ik zie dus wel mogelijkheden om iets af te doen aan die 300 mln. Wil de minister dat samen met de regio oppakken?

De heer **Van der Staaij** (SGP): Ik borduur kort voort op dit punt. Mevrouw Roefs stelt terecht vast dat er grote bezwaren zijn tegen de gefaseerde benadering. Begrijp ik het goed dat zij in de eerste plaats als alternatief naar voren bracht dat een en ander volledig wordt uitgesteld en dat zij in de tweede plaats aangaf dat het belangrijk is om nu na te gaan of het mogelijk is om door te pakken en het momentum te benutten? Heb ik goed begrepen dat de PvdA-fractie zich ook voor het laatste wil inzetten?

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Ja, ik heb niet voor uitstel gepleit. Dat deed ik absoluut niet. Ik zei alleen dat men nog bezig is met de MER. Die is bijna gereed, maar het is natuurlijk nog niet mogelijk om echt schoppen in de grond te zetten. Er zijn nog veel actiegroepen die ook veel vertrouwen hebben in andere varianten. Als ik daarover lees, denk ik dat die niet veel kans maken. Dat neemt niet weg dat het recht zijn beloop moet hebben. Iedereen is immers met die route bezig.

De heer **Van der Staaij** (SGP): Dat is helder. Hoe kijkt mevrouw Roefs aan tegen het belang van die woningbouwontwikkeling met het oog op het integrale plaatje waarover zij sprak? Ik doel op het plaatje dat betrekking had op Valkenburg. Zou het ook voor een goede ontwikkeling van Valkenburg niet van groot belang zijn

dat we met de RijnlandRoute zo snel mogelijk de gehele infrastructuur op orde brengen?

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Ja, ik ben het daarmee helemaal eens. Ik heb wel extra benadrukt – dat deed ik ook al in eerdere overleggen – dat de RijnGouwelijn-West voor ons een heel belangrijk onderdeel is.

Wij hopen dat Valkenburg een woningbouwgebied wordt van een absolute topkwaliteit. Dat moet dus innovatief zijn en tot de verbeelding spreken. Het moet bij voorkeur niet te veel van hetzelfde bevatten.

Ik kom op de draaischijf van Nederland, de pakketstudies Utrecht. Het is goed dat enkele wegen niet aangelegd zullen worden. Ik doel op de weg door of naast de Leidsche Rijn en bij Haarzuilen. We zijn blij met het ecoduct. Met de verbreding van de A12 en die van de A27 zijn we er echter niet. De laagwaardige staat van het busvervoer in en naar de stad is wel geconstateerd, maar een oplossing lijkt niet in zicht. De stad Utrecht heeft één tramlijn. Er is weliswaar een tramlijn op komst, maar er is geen metro. De studie is dus niet compleet. We willen de bereikbaarheid integraal aanpakken. Dat houdt in dat er niet alleen asfalt moet komen, maar ook dat het ov in de stad goed dient te zijn. We kunnen echter niet verwachten dat Utrecht van BDU-geld een hoogwaardig openbaar vervoer creëert. Dit vervoer moet niet alleen radiaal zijn – nu is alles gericht op het station – maar ook tangenciaal. Kantoren en bedrijven liggen immers tegenwoordig niet meer zomaar in het centrum van de stad. Hoogwaardig openbaar vervoer is ook niet alleen maar busvervoer, maar ook tramvervoer. De vraag is dus hoe we dit gaan oplossen. Dit is geen stedelijke opgave, maar een nationale. Nogmaals, wij pleiten er dus voor om de potten door elkaar te husselen. Kan het dus iets meer ov en iets minder weg? Hierin speelt natuurlijk ook De Kracht van Utrecht een rol. De vraag is of dat meegenomen wordt in de tweede fase van de MER.

De heer **Roemer** (SP): Ik deel de opvatting van mevrouw Roefs over de problemen rondom Utrecht, maar er moet natuurlijk wel boter bij de vis. Zij schetst heel terecht het probleem dat er eenzijdig wordt gekeken naar oplossingen terwijl het andere deel van minstens even groot belang is. Hoe gaan we dit samen aanpakken, zodat we er ook daadwerkelijk komen? Welke concrete projecten heeft mevrouw Roefs op het oog? Waar haalt zij het geld vandaan? Ik ben het met haar eens dat dit er moet komen, maar waar haalt zij het vandaan? Hoe maken wij er samen bijvoorbeeld een motie om tot een integrale aanpak van mobiliteit in Utrecht te komen?

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Ik gaf al aan dat er weinig te schuiven valt met geld dit keer. Ik zie dus ook niet zomaar een oplossing. Ik vroeg net of er iets minder weg en iets meer ov zou kunnen komen. Ik wil daar graag antwoord op. Alleen in zulk soort opgaven zie ik mogelijkheden. Ik heb echt niet zomaar de oplossing. Ik zie het ook niet. Daarom vind ik het ook eerder een nationaal dan een stedelijk probleem. Al met al kan men nu gaan "vertrammen" naar De Uithof. Dat is echter een fikse opgave voor de stad Utrecht en voor de provincie. Daar heb je het dan eigenlijk ook mee gehad.

De heer **Roemer** (SP): Dit is natuurlijk zeer onbevredigend. We constateren terecht dat het probleem niet opgelost wordt omdat het te eenzijdig wordt benaderd.

Wil de PvdA dus met mij zo ver gaan dat er ook een streep gaat door de aanpak van de wegen, totdat het kabinet komt met een integrale, totale aanpak waarbij de problemen van alle zijden worden opgelost? Anders is het nu heel mooi huppelen en roepen, maar vervolgens gaat het plan toch door conform het voorstel en dan hebben wij mooi met de handen omhoog geroepen "wat gaan we eraan doen", maar dan is het niets.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Voor uitstel van hetgeen nu is afgesproken voel ik helemaal niets. We hebben immers gewoon een probleem bij Utrecht. Laten we niet net doen of we het nog makkelijk voor ons uit kunnen schuiven. We hebben echter ook een probleem met de situatie van het ov binnen de stad Utrecht. Ik vraag mij af of er een mogelijkheid is om meer voor het ov te doen als de weg ietsje minder kan. Dat is gewoon mijn vraag aan de minister. Ik denk dat we daar volgende week maandag verder over zullen spreken.

De **voorzitter**: Nog één keer, mijnheer Roemer.

De heer **Roemer** (SP): Desnoods kost dit mij een extra interruptie, voorzitter. Wat mevrouw Roemer zegt, betekent dat ik geen andere conclusie kan trekken dan dat de PvdA-fractie wel graag een integrale benadering wil, maar geen boter bij de vis doet en niet doorzet om tot zo'n integrale benadering te komen bij de stad Utrecht. Het is dus een heel mooi praatje voor de bühne, maar het echte doorpakken blijft achterwege, terwijl wij het er toch over eens zijn dat dat zou moeten gebeuren.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Dat is heel makkelijk praten. De heer Roemer zegt gewoon: je schrappt alle wegen en stopt dat geld in het ov. Dat is echter geen oplossing voor de bereikbaarheid van Utrecht. Daar hebben we al die pakketstudies niet voor gedaan. We hebben alle infrastructuurgelden tot 2020 vastgelegd, dus we zullen moeten gaan schuiven. Ik weet niet of dat kan. We hebben gewoon heel veel afspraken al gemaakt. Ik heb de hele tijd gezegd dat er integraliteit nodig is, maar dat ook alle potjes bij elkaar gedaan moeten worden. Dat is tot nu toe niet gebeurd.

De heer **Aptroot** (VVD): De zorgen over het ov in Utrecht deel ik met mevrouw Roefs. Ze zegt: ietsje minder wegen. Dan wil ik wel duidelijkheid: maken we de ring aan de noordkant niet af, gaan we aan de oostkant niets doen, gaan we de A12 niet verbreden? De VVD-fractie steunt volledig de plannen van de regering onder leiding van minister Eurlings. Het zou gek zijn als de PvdA de steun voor de plannen voor de ring Utrecht nu weghaalt.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Dat doe ik niet. Als ik al praat over minder weg, dan gaat het me om misschien een strook minder en ik weet niet eens of dat veel geld oplevert. Dat is in de richting waar ik in denk. Bovendien krijgen we natuurlijk ook nog de tweede fase van de MER. Ik hoop dat daarbij De Kracht van Utrecht ter sprake komt. Dan kunnen we wellicht zien dat iets minder weg mogelijk is. Het is echter zeker niet mijn bedoeling om zomaar een streep te trekken door de A12, de A27 of de ring aan de noordkant. Zeker niet.

De heer **Aptroot** (VVD): Als de A12 of de A27 of de ring aan de noordkant echter allemaal in deze vorm blijven,

met extra capaciteit, dan begrijp ik dat "ietsje minder weg" betekent "laat de plannen maar gewoon doorgaan". Er komt namelijk niets concreets. Ik geef mevrouw Roefs nog een tweede kans. Hoe vult zij "iets minder weg" in? Als zij dat niet doet, moet zij volledig de plannen van regering rond de ring van Utrecht steunen.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Ik heb al gezegd dat "iets minder weg" wellicht zou kunnen betekenen "iets minder stroken".

De **voorzitter**: Ook de heer Vendrik heeft een vraag.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Goedemorgen, voorzitter! Mevrouw Roefs zei zojuist dat zij hoopt dat in de tweede fase van de MER De Kracht van Utrecht nog een rol zal spelen. Zo gaat het echter niet. De PvdA heeft in juni dit jaar mijn motie gesteund, waarin de regering wordt gevraagd om De Kracht van Utrecht een volwaardige positie te geven in de tweede fase. Mag ik er dus van uitgaan dat mevrouw Roefs eigenlijk tegen de minister zegt dat zij namens de PvdA ervan uitgaat dat deze motie gewoon wordt uitgevoerd en dat De Kracht van Utrecht volwaardig in de tweede ronde van de MER-studie aan bod komt? Heb ik het zo goed begrepen?

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Ja, dat hebt u.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Dan zijn we toch wat opgeschoten. De minister weet nu dat hij mijn motie volledig moet uitvoeren, met dank aan de PvdA.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Voorzitter. In mijn betoog ben ik beland bij een volgend hot item, namelijk de A4 Midden Delfland. De discussie over de vraag of deze er wel moet komen, is wat de PvdA betreft over. Wel vragen we van de minister of hij in zijn termijn nog eens expliciet wil ingaan op de verschillen met het ook door de gemeentes Schiedam, Delft, Maassluis en Vlaardingen getekende convenant IODS. Voor ons is uitgangspunt de gevolgen voor de gezondheid van de mensen die daar wonen. De vraag is dus of de normen met de gekozen oplossingen anders dan in de IODS overschreden worden.

Ik ga naar het noorden en het oosten van het land. Ik behandel een aantal wegen, als eerste de N33. Hoe zit het met de planning? Ik hoor dat Rijkswaterstaat opnieuw aan het rekenen is en dat de provincie aangesproken wordt voor een tekort. Hetzelfde schijnt het geval te zijn bij de N50 tussen Ramspol en Ens. Blijkbaar is er extra geld nodig van landsdeel oost en van de provincie Flevoland. De vraag komt langzamerhand op of het de gewoonte begint te worden om onverwachte overschrijdingen bij decentrale overheden neer te leggen.

Dan de N35. Blijkbaar is er een tekort aan rekenaars. Wij vragen ons af hoe dat kan, in tijden van crisis.

Dan de A1. Wat is de stand van zaken? Wordt er daadwerkelijke en besluit genomen in voorjaar 2010 over de A1 tussen Apeldoorn-Zuid en Twente knooppunt Azelo?

Ik kom toe aan de A50.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Ik heb een vraag over het vorige punt. Mevrouw Roefs stelt een vraag ter zake de A4. Zij vraagt de minister om duidelijk te maken dat de normen voor gezondheid niet overschreden worden bij

de aanleg van de A4. Dat suggereert dat als die normen wel overschreden worden, de A4 Midden Delfland op deze manier niet kan doorgaan. Is dat de portee van haar opmerking?

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Ik heb gevraagd of de minister wil ingaan op de verschillen met de IODS, met als uitgangspunt de gezondheid van de mensen. Wij weten echter ook dat als we zaken aanleggen in dit land, we daarna metingen verrichten. Als er normen zijn overschreden, dan nemen we maatregelen. Zo hebben we het op dit moment afgesproken in dit land. Dat is anders dan eerder.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Ik weet dat het inmiddels zo is afgesproken via het NSL. De situatie is echter vrij simpel. De A4 Midden Delfland wordt aangesloten op het Kethelplein. Daar wonen duizenden mensen. Dat is nu al een bijzonder belast plein. Als je de A4 Midden Delfland daarop aansluit, gaan alle normen door het dak heen. Dat wordt natuurlijk gesaldeerd met een plekje verderop waar het wat schoner is. De mensen bij het Kethelplein hebben qua gezondheid echter niets aan die salderingstechniek. Heeft mevrouw Roefs die duizenden bewoners van het Kethelplein ook op het oog? Wat gaat zij voor die mensen doen als het haar zo hoog zit, wat ik mij overigens heel goed kan voorstellen?

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Er is heel veel aan gerekend. Niet voor niets is er afgeweken van de IODS. Dat had te maken met de luchtkwaliteit bij de uitgang van de tunnelmond. Daar is een oplossing voor gezocht. Mocht die onvoldoende blijken, dan moeten er alsnog andere oplossingen bij. Zo is het berekend en zo hebben wij het afgesproken. Laten wij ook goed in de gaten houden dat een van de redenen waarom wij de A4 Midden Delfland moeten aanleggen, de gezondheid is van de mensen die aan de huidige A13 wonen bij Schiedam en Overschie.

De **voorzitter**: Mijnheer Vendrik, u weet hoeveel interrupties zijn toegestaan in eerste termijn. Wilt u nu interrumpen?

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Nee.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): De A50. Er zijn blijkbaar meevallers bij de aanbestedingen bij de Spoedwet wegverbreding. De minister heeft een brief gehad van de Stichting A50dB. Gaat hij de meevaller investeren in meer inpassingsmaatregelen? De mensen van de Stichting A50dB willen de tweedehands geluidsschermen hebben van Velp en Arnhem. Wil de minister een reactie geven op dat verzoek?

De A74. Ik ben inmiddels bij Limburg. Het Ontwerp Tracé Besluit (OTB) is getekend. Is het echter de gewoonte om in de media te melden dat de ene minister wel en de andere nog niet het OTB heeft getekend? Het gaat namelijk om de vraag of het OTB recht doet aan de zorgen van de inwoners rondom de A74 over hun gezondheid. Als de minister van VROM daar nog goed naar wil kijken, dan is het al helemaal niet kies om te roepen dat dreigen met een spoeddebat ondertekening heeft bevorderd, zo zeg ik tegen de heer Koopmans. Zoals het OTB nu voorligt, is het conform de wettelijke kaders, maar volgens de PvdA-fractie had de minister in een vorig MIRT-overleg meer beloofd. Volgens de

gemeente Venlo is er 15 mln. à 20 mln. extra nodig. Men twijfelt over de hoogte van de geluidsschermen ter hoogte van de Molenbossenflat, de flankerende maatregelen bij Tegelen en het ontbreken van maatregelen bij het deel ter hoogte van De Boeken en Zaarderheiken. Ook vraag ik nogmaals aandacht voor het gevaar van sluipverkeer via de Kaldenkerkerweg door Tegelen vanwege het ontbreken van een directe aansluiting op de A73. Waarom nam de minister van VROM meer tijd om het OTB te ondertekenen en kon de minister van VenW daar niet op wachten?

Ik ben bij Noord-Brabant. Een groot gedeelte van de vaste Kamercommissie voor VenW was vorige week in Vught. Dat bezoek ging over de N65. Een stuurgroep heeft een plan Gebiedsontwikkeling N65 tussen Tilburg en 's-Hertogenbosch opgesteld. Alles en iedereen deed mee: de provincie, gemeenten, Stichting Het Brabants Landschap, de Kamer van Koophandel en andere. Verkeersveiligheid rond de N65 baart grote zorgen. Daar is sprake van veel schoolgaande kinderen. De leefbaarheid in Vught is een probleem. De kruispunten bij Helvoirt en Oisterwijk vragen om een oplossing. Er ligt een mooie integrale aanpak, waarbij sprake is van een goede inpassing die rekening houdt met het nationaal landschap en ecologische verbindingzones. De minister heef bij zijn mobiliteitsaanpak echter aangekondigd een robuust wegennet te willen met 100 km aan geschikte N-wegen. Hij heeft er tien genoemd: vijf voorop en vijf later. De N65 hoorde bij de eerste vijf. Wat betekent dat echter? De regio wil weten waar hij aan toe is en dat wil de PvdA-fractie ook. Onze fractie is er geen voorstander van dat de N65 wordt verknoopt met de andere projecten. Waarom is Rijkswaterstaat tegen het plaatsen van een tijdelijke fietsersbrug bij de kruising bij Helvoirt, die volledig op kosten van de gemeente Haaren wordt aangelegd? De heer Koopmans had het daar ook al over. Waar blijft het korte maatregelenpakket voor de A65? De verkenning voor de A58 komt eraan. Wij willen graag dat er zo snel mogelijk met de planfase wordt begonnen. Tot slot in mijn rondje door Nederland kom ik op de A59. Na veel vijven en zessen rijdt men daar nu 100 km/u in plaats van 120 km/u. Als ik er rijd, ben ik wel zo ongeveer de enige, maar wij hadden het in ieder geval afgesproken. Volgens Rijkswaterstaat was dat niet nodig, want de Stichting Hoor de A59 overdreef. Nu er echter daadwerkelijk is gemeten, blijkt dat de normen worden overschreden. Blijkbaar klopt het rekenmodel niet. Gelukkig, echt gelukkig, was dat niet bij alle wegen het geval waar nu de werkelijkheid is gemeten. Welke fout zit er in het model? Wordt dat onderzocht? Hoe gaan wij de situatie bij de A59 oplossen? Ik heb nog een laatste vraag aan de staatssecretaris over de aanpak van fietsenstallingen. Een aantal projecten waarvoor geld is uitgetrokken, schijnt niet voor 2012 te kunnen worden gerealiseerd. Geeft dat ruimte voor aanvragen voor nieuwe knelpunten, zoals een budget dat is aangevraagd voor 3000 extra plekken in een nieuwe ondergrondse stalling in Delft? De heer Boelhouwer zal namens onze fractie het spoor en het water voor zijn rekening nemen.

De **voorzitter**: Dank u. Mevrouw Roefs heeft ongeveer 17 minuten van de spreektijd van PvdA-fractie gebruikt. Er is dan ook nog ruimschoots tijd voor de heer Boelhouwer. Hij heeft al aangegeven met iets meer dan tien minuten toe te kunnen.

De heer **Boelhouwer** (PvdA): Voorzitter. Welkom op de hoogmis van de Nederlandse infrastructuur. Als je hier zo zit met z'n allen, is dat toch het gevoel dat je op zo'n dag als vandaag hebt. De tribune is goed gevuld. De gedeputeerden zitten op de eerste rij. Iedereen zit erbij om ervoor te zorgen dat de belangen met zijn of haar dwingende blik goed worden behartigd. Dat is ook een heel mooie traditie van deze bijeenkomst. Ik wil het hebben over het spoor, de vaarwegen en het water. Om met het spoor te beginnen, het zou ons veel waard zijn als de Stichtse Lijn niet al te zeer op een laag pitje komt te staan, ook al omdat er nu wordt gekozen voor uitbreiding van Almere naar de westkant. Spoor blijft ook daar immers van groot belang.

Station BleiZo moet een belangrijke vervoersknoep worden. Tijdens een AO in juni is er al op aangedrongen dat de NS dat ook echt gaat bedienen. Omdat ook ander ov via een busnetwerk in samenhang met een P+R-locatie gaat opereren vanaf BleiZo is nodig dat dit zo snel mogelijk bekend wordt. Er zit veel rijksgeld in. Dat moet gaan renderen doordat dat station gaat werken met al die ov-stromen die daar samenkomen. Kan de minister ervoor zorgen dat het geld werkelijk gaat rollen in die zin dat daarmee het ov gaat rollen?

Over Breda-Utrecht heeft collega Koopmans al een aantal behatenswaardige opmerkingen gemaakt. De PvdA-fractie kan zich zeer goed vinden in het advies van de commissie-Nijpels en in de wijze waarop de minister dat overneemt. Het gaat om no-regretmaatregelen bij het opwaarderen van de A27. Daarbij komt dit tracé ook in beeld. Het is ook belangrijk dat provincies nu al de ruimtelijke reservering voorbereiden en gereedmaken, zodat straks, wanneer wij een en ander willen gaan aanleggen, niet een heel nieuwe procedure is vereist. Dat zeg ik ook tegen de minister van VROM. Er kan dus parallel worden geschakeld door de diverse overheden om ervoor te zorgen dat niet het hele ruimtelijk tracé moet worden afgewandeld als het dan zover is en wij de eerste bielzen gaan neerleggen.

Een ander probleem op het gebied van openbaar vervoer en spoor is de metrotangent Rotterdam-Zuid. Het is voor de PvdA-fractie van groot belang om een gebied met 200.000 inwoners middenin de stedelijke Randstad goed te ontsluiten. De metrotangent Rotterdam-Zuid speelt daarin een sleutelrol. Gezien het belang van een snelle, veilige en duurzame ov-verbinding op Zuid, is het Rijk daarbij nu aan zet. Wat ons betreft, zou dit niet anders kunnen dan via een metro. De vraag is of de minister bereid is, dat verder op de rails te zetten, een toepasselijke uitdrukking in dit verband.

Er wordt veel nagedacht over het spoor, ook door regionale bestuurders. Een van de punten die daarbij opkomt, is dat als je het spoor intensiever gaat gebruiken, je lang niet altijd tot een oplossing van problemen kunt komen. Over het Brabantspoor gaan nog steeds goederentreinen, ook met gevaarlijke stoffen. Ondanks de Betuwelijn is dat nog steeds een probleem in de regio. Als je daar het personenvervoer nog hoogfrequent wilt maken, loop je gewoon vast met dat spoor. Daarom heeft de provincie een heel slimme suggestie gedaan: kan de minister kijken naar de mogelijkheid om daar een derde spoor aan te leggen? Je kunt dat gebruiken als doorgaand spoor. Dat komt ook enigszins overeen met de opmerkingen van collega Roefs. Op het moment dat wij ergens nieuwe stations gaan aanleggen, zou het eigenlijk vanaf nu regel moeten zijn dat daar ook

een passeerspoor bij zit. Dat kost in het begin iets meer. Je ziet het bijvoorbeeld ook bij station Tilburg-Reeshof. Toen dat oorspronkelijk werd aangelegd, is daarnaar gekeken, maar werd gezegd dat het qua capaciteit eigenlijk niet zo nodig was. Nu wij een paar jaar verder zijn, zie je dat daar toch problemen dreigen te ontstaan. Het zou zeker overwogen moeten worden om zo'n passeerspoor, of in ieder geval de ruimte daarvoor, standaard mee te nemen bij het ontwerp van stations. Ik kom op de vaarwegen. De vraag is opgeworpen of het nu echt waar is dat de meerjarenbudgetten voor beheer en onderhoud bij Rijkswaterstaat in 2011, 2012 en 2013 met 50% worden gekort. Ik zou daar wel graag uitleg van de betrokken bewindspersoon over willen hebben. Het lijkt ons namelijk niet handig om te korten op het inhalen van achterstallig onderhoud.

Als ik het waterrondje door het land verder maak, kom ik uit bij het Winschoterdiep. Dat moet uitgebaggerd worden en daar is geen overeenstemming over tussen Rijk en provincie. Zulke projecten zijn noodzakelijk voor de ontlasting van het wegennet en voor de terugdringing van de uitstoot van CO₂. Vervoer over water is namelijk nog steeds een van de zuinigste vervoersmodaliteiten. Waarom blijven die projecten toch maar vastzitten? Ik vraag aandacht voor de stagnatie van de overnachtingshavens bij Lobith. Is het nog mogelijk om dit soort projecten, Winschoterdiep, Lobith, te versnellen met gebruikmaking van de Crisis- en herstelwet? Tegelijkertijd kun je dan ook kijken naar de Beatrixsluis, de sluis bij Eefde en de Kreekraksluizen. Mijn oproep aan de bewindspersonen is om nog eens goed te kijken welke mogelijkheden er zijn.

Rond de Natura 2000-gebieden lijkt een probleem te ontstaan in het kader van vaarwegen. Wij begrijpen dat het soms tot problemen kan leiden dat Natura 2000 gebruik van het rijkswater buiten de vaargeul onmogelijk maakt. Dat is een heel rare situatie. Als het water er is, zou ik zeggen: vaar daar met een bootje over; alhoewel ik mij kan voorstellen dat dit niet gebeurt met een laagliggende speedboot die 90 km/u vaart. Maar in principe hoeven de scheepvaartwegen niet alleen precies in de vaargeul te liggen.

Wij zijn heel positief over de inzet van het kabinet rondom de Seine-Noordverbinding. Wij vragen het nu om te kijken of het mogelijk is om de verbindingen met de Donau wat beter tot stand te brengen. Dat is voor de Nederlandse havens en het achterland van groot belang. Ik kom op de status van de haven van Harlingen.

De **voorzitter**: Een moment graag. De heer Vendrik wil u interromperen.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Ik zat even na te denken over de Donau.

De **voorzitter**: Oké. Daar is ook een mooi muziekje van: an der schönen blauen Donau. Terwijl u nog even doormijmert, gaat de heer Boelhouwer gewoon verder.

De heer **Boelhouwer** (PvdA): Ik ben blij dat ik daar al op voorhand, zonder dat daar een interruptie voor nodig is, bij de heer Vendrik warme gevoelens voor losmaak. Dat is niet altijd het geval. Ik prijs deze dag alleen al om die reden.

Voorzitter. Ik kom op de status van de haven van Harlingen. De vraag is hoe het Rijk de perspectieven voor

deze haven ziet. Die haven is immers voor de regio van groot belang. De scheepsbouw zit daar en de vissersschepen komen daar. Hoe ziet het Rijk de positie daarvan?

De tweede zeesluis bij IJmuiden. Van rijkswege is er volgens ons alleen geld dat bedoeld is voor vervanging. Het is dus goed dat de minister duidelijkheid geeft over de publicaties met betrekking tot die diepgang: een sluis van 18 meter en een tunnel van 14 meter die erachter ligt. Als de Noordersluis aan vervanging toe is, kan het Rijk de kosten dragen. Maar een snellere en een bredere sluis is voor rekening van de regio. Anders geformuleerd: wat is de levensduur van de huidige sluis en hoe zit nu precies de financiering in elkaar? Een andere persoon formuleerde het als volgt: waar hebben de deelnemers aan het havendiner nu precies voor geklapt?

De heer **Aptroot** (VVD): Het eten was lekker en de wijn was goed.

De heer **Boelhouwer** (PvdA): Men klapte toen de minister had gesproken en niet toen de eerste gang op tafel kwam. Ja, ik lees ook het Stan Huygens Journaal! Voorzitter. Ik ga verder met de Twentekanal en de terminal Coevorden. Het blijft van belang dat het Rijk uitstraalt dat vervoer over water grotere prioriteit heeft. Geef ruimte voor een proef om het kanaal Almelo-Coevorden voor containerschepen te gebruiken. De infra ligt er en de regeltjes houden het tegen. Hoe kan dat nu toch? Wat is er toch aan de hand dat wij daar op die manier zo moeilijk over kunnen doen?

Wij hebben al eerder gesproken over Bergen, in Limburg. De vraag aan de staatssecretaris is – het past namelijk ook enigszins bij de Maaswerken – of zij bereid is, in kaart te brengen welke mogelijkheden er zijn om een hoogwaterverbinding tussen Bergen en Nieuw Bergen te realiseren. Er is al eerder veel rijksgeld, 15 mln., naar de regio gegaan voor veiligheid. Daar is nog, geloof ik, 5 mln. van over. Als je over de veiligheid denkt, zou het daarvoor gebruikt kunnen worden. Ik begrijp dat de gemeente 1 mln. wil betalen. Als de provincie er zelf ook nog een substantieel bedrag bijlegt, is het misschien mogelijk om het gewoon nu te regelen.

Andere projecten verdienen zeker aandacht, zoals Waalweelde. De heer Verdaas is vandaag dan ook niet voor niks gekomen. Waalweelde is een prachtig project dat het zeker verdient om uitgevoerd te worden. Daarmee kom ik eigenlijk automatisch bij de waterprojecten. Ik begin met de Zuidwestelijke Delta. De plannen voor het verzilten van het Krammer-Volkerak zijn in een vergevorderd stadium van realisatie. Dat is een groot compliment aan alle regionale bestuurders die daarbij betrokken zijn geweest. Het is immers niet eenvoudig geweest. Het is een groot project. Er is veel overlast van blauwalg. Er is sprake van meer dynamiek in de Zeeuwse en Zuid-Hollandse Delta. De zoetwatervoorziening speelde er een rol bij. En nu is het zover dat alle betrokkenen het met elkaar eens zijn geworden. Nogmaals, een groot compliment voor de regionale bestuurders. Ik vraag de staatssecretaris, er zorg voor te dragen dat dit ook zo snel mogelijk gerealiseerd gaat worden.

Het laatste punt dat ik aan de orde stel, is de Zandmotor. Deze is in de Crisis- en herstelwet opgenomen. Er is veiligheid mee geboeid. De zandsputters, die momenteel stilliggen in de Rotterdamse haven omdat er even geen

palmeilanden bij Dubai zijn op te spuiten, moeten echt in 2010 aan de slag. Dat is goed voor de veiligheid en goed voor de werkgelegenheid. Het is ook goed voor de kosten, want als de schepen nu stilliggen, kun je voordeliger aanbesteden en kun je het voordeliger binnenhalen dan wanneer je daarmee wacht tot 2011 of 2012. Aanbesteding bij bedrijven die op dit moment zonder werk zitten, zou wel eens lager kunnen uitvallen. Graag de toezegging dat daar zo snel mogelijk vaart mee wordt gemaakt en dat de zaken naar voren worden gehaald.

De heer **Koopmans** (CDA): Een halfjaar geleden riep de PvdA-fractie in de plenaire zaal: het CDA doet niets voor Amsterdam. Ik heb de bijdrage van mijn beide PvdA-collega's nog eens goed tot mij genomen, maar geen euro voor de Noord/Zuidlijn, het project wordt hier niet eens genoemd; geen euro voor het enorme gat van de Zuidas. En bij de sluis voor de havens van Amsterdam zetten zij grote vraagtekens. Is dit het antwoord van de PvdA-fractie aan Sjaan uit de Jordaan?

De **voorzitter**: De heer Boelhouwer schijnt Sjaan te kennen. Hij antwoordt als eerste.

De heer **Boelhouwer** (PvdA): Eerst even iets over de zeesluis. Dat is dan een antwoord van Sjaan aan Koopmans. Voor ons is gewoon de vraag wat de minister heeft beloofd. Het lijkt mij dat Amsterdam er als eerste recht op heeft om dat te weten. Er liggen afspraken en de minister heeft, als je de minister en de klappende aanwezigen moet geloven, kennelijk beloofd dat er ineens onvoorstelbaar veel extra geld voor wordt uitgetrokken. De brief die wij daarover zouden krijgen, hebben wij nog niet gehad. Ik wil die brief graag zien. Misschien kan de minister die zo meteen voorlezen, dan weten wij wat er precies in staat en wat de bedoeling is. Ik hoop dat wij daar dan heel goede zaken over kunnen doen. Misschien wil mevrouw Roefs nog even op het punt van de wegen reageren.

De **voorzitter**: Dat gebeurt dan wel via de voorzitter. Het woord is aan mevrouw Roefs.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): De heer Koopmans noemt een groot aantal projecten in Amsterdam. Die vinden wij zo belangrijk dat ze inmiddels tot groot project zijn verheven, bijvoorbeeld als het gaat om de schaalessprong bij Almere. Over de Zuidas is een heel algemeen overleg geweest. Wij spreken nu over het MIRT. Wij hebben op dit moment bewust niet over deze zaken gesproken, wat niet betekent dat wij het geen belangrijke projecten vinden.

De heer **Koopmans** (CDA): Dat vind ik een heel intelligente tekst: wij hebben er bewust niet over gesproken. Is dat om aan te geven om hoe belangrijk de PvdA-fractie deze onderwerpen vindt? Is dat om aan te geven hoe zij denkt dat daar geld naartoe moet? Ons werd verweten dat wij niet bereid waren – dat blijft overigens het geval – om maar één euro in de Noord/Zuidlijn te steken. Ik vind dat de PvdA-fractie destijds holle woorden in onze richting heeft gesproken, als zij nu zelf heel bewust niet zegt over de grote financiële

problemen bij de Noord/Zuidlijn en de bijdrage die zij daaraan wil leveren.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): De heer Koopmans legt mij natuurlijk weer woorden in de mond die ik helemaal niet heb uitgesproken. Iedere keer als het over Amsterdam gaat, begint de heer Koopmans te bashen. Dat heeft helemaal niet met geld te maken: nee, het woord Amsterdam valt, en dus is het fout. Ik heb nooit gezegd dat wij geld bij de Noord/Zuidlijn moeten leggen, ook al omdat wij het daar nog helemaal niet over hebben gehad. De heer Koopmans doet nu net alsof ik zijn fractie verwijt dat zij daar geen geld in wil steken. Het gaat hem echter helemaal niet over projecten als de Noord/Zuidlijn, de Zuidas of de schaalessprong bij Almere. Nee, hij heeft het over heel andere punten, zoals de parkeertarieven, het mogelijke spitstarief en alles wat men in een rode hoofdstad verzint, want dat zint de CDA-fractie niet. Hij heeft het dus helemaal niet over de projecten: hij wil een heel ander punt maken.

De heer **Koopmans** (CDA): Mag ik uit de woorden van mevrouw Roefs de conclusie trekken dat zij meer bezig is met mij dan met Amsterdam?

De **voorzitter**: Voor open doel, zou ik zeggen.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Het is heel duidelijk dat de heer Koopmans daar vooral op uit is. Soms lukt het hem, maar heel vaak gelukkig niet.

De **voorzitter**: Het woord is aan de heer Vendrik, die intussen is teruggekeerd van de Donau.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Ik herinner mij het debat van destijds nog heel goed. De heer Koopmans kreeg toen nul op het rekest bij de staatssecretaris. Hij kreeg toen ook nog eens de PvdA-fractie over zich heen. Dat de heer Koopmans nu verhaal komt halen, snap ik heel goed. Zou het misschien goed zijn om hier nog eens te markeren voor het kabinet en in het bijzonder de staatssecretaris, dat de PvdA-fractie bijvoorbeeld de Noord/Zuidlijn een project van nationaal belang acht? Het kan dan niet zo zijn dat de Amsterdammers het tot in lengte van jaren zelf moeten doen. Er moet binnenkort een moment aanbreeken waarop Rijk en Amsterdam rond de tafel gaan zitten om in alle redelijkheid te bekijken hoe de Noord/Zuidlijn kan worden afgemaakt, op basis van de gedeelde notie dat het een project van nationaal belang is. Is mevrouw Roefs dat met mij eens? Als dat zo is, is de heer Koopmans ook weer blij met mevrouw Roefs en dan kunnen wij weer verder.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Volgens mij zit men al om de tafel. Ik juich dat heel erg toe. Ik heb ook het probleem van het openbaar vervoer in Utrecht een probleem van nationaal belang genoemd. Verder hebben wij de metro in Rotterdam aangekaart. Dat soort grote ov-opgaven zijn wat de PvdA-fractie betreft zaken van nationaal belang.

De **voorzitter**: Ik dank de PvdA-fractie voor haar bijdrage. Dan gaan wij in deze hoogmis naar de volgende lezing. Die is van de VVD-fractie. Ik geef de eerste voorganger, de heer Aptroot, het woord.

De heer **Aptroot** (VVD): Voorzitter, ik weet niet van welke

partij u bent dat u zulk taalgebruik hanteert. Daar moeten wij onder vier ogen nog maar eens over praten. Ik word heel bedroefd als ik zie hoe CDA en PvdA elkaar in de haren vliegen. Ik ben blij dat de heer Vendrik probeert daarin te bemiddelen. Zo nodig zal mijn partij, als de problemen de coalitie te groot worden, ook een bijdrage leveren. In welke richting die gaat, moet men zelf maar raden.

Het afgelopen jaar is weer veel vooruitgang geboekt. Wij hebben wel eens een punt waarop wij van mening verschillen met het kabinet, maar er zijn ook veel punten die wij steunen. Over de A4 Delft-Schiedam hoef ik niet lang te praten. De minister van VenW is van plan de procedure komend jaar af te ronden. Dan gaat de schop de grond in en gaan de draglines aan de gang. Geweldig. Voor de ring Utrecht geldt volgens de huidige plannen: geen nieuwe doorsnijdingen, maar wel verbredingen van wegen en afronding van de ring aan de noordkant van de stad. Dat vinden wij prima plannen. Wij hebben wel zorgen over de brede heroverweging. Wij vinden dat er flink bezuinigd moet worden bij de overheid en wij hebben ook laten zien hoe dat kan. Wel vinden wij dat er meer moet worden bezuinigd op de uitgaven dan op de investeringen. Vooruitlopend op de brede heroverweging is al besloten 120 mln. per jaar minder in infrastructuur te gaan investeren. Dat vinden wij een fout besluit. Naar onze mening moet er meer naar infrastructuur gaan. In onze tegenbegroting voor komend jaar noemen wij een extra bedrag van 250 mln. De jaren daarop moet dat volgens ons 0,5 mld. per jaar extra worden. Dat vinden wij nodig. Bezuinigen op infrastructuur klopt ook niet met het Anders Betalen voor Mobiliteit. Daar zijn wij het op zich niet mee eens, maar het zal wel allemaal geormerkt geld zijn en er zal geen euro van af gaan.

Wij vinden de investeringen van essentieel belang voor onze economie en voor het onderwerp waar wij vandaag over praten. Het is ook van belang voor het woon-, leef- en werkmilieu. Verkeer dat goed kan doorstromen en openbaar vervoer dat goed draait, leveren op alle terreinen een positieve bijdrage.

Wij willen van beide ministers weten of zij voorrang willen geven aan operaties die nu aan de gang zijn en of zij dus niet het rode potlood gaan hanteren voor investeringen in infrastructuur. Wij hebben niet voor niets een Crisis- en herstelwet. Wij weten dat wij juist nu moeten investeren om te zorgen dat onze economie weer aantrekt en dat ons verdienvermogen zich de komende jaren weer herstelt. Wij willen dus van de ministers horen dat de inzet is om niet te bezuinigen op infrastructuur. Als zij wel gaan bezuinigen, wat worden dan de criteria om te besluiten dat projecten niet doorgaan? Dat zullen heldere criteria moeten zijn, maar wat ons betreft, komt dat niet aan de orde.

Bij de investeringen in infrastructuur zijn lightrailverbindingen in de steden en tussen steden in feite een goed begin voor een lightrailnetwerk in de Randstad. In Den Haag, waar goede investeringen zijn gedaan, zou verder in lightrail geïnvesteerd kunnen worden. Net als de fractie van de Partij van de Arbeid vinden wij het heel logisch om het metronet in Rotterdam-Zuid uit te breiden. Wij zien daarvoor een aantal mogelijkheden. Wij vinden dat vertrammen in Utrecht langzamerhand echt nodig is. Dat kan niet alleen door de gemeente worden gedaan, want dat zijn gigantische investeringen. Wij zien ook niet direct alle middelen daarvoor, maar wij vragen

de regering om een plaatje te maken van hoe lightrail in de Randstad er over twintig jaar uit zou moeten zien, zodat wij in beeld krijgen wat de belangrijkste, meest urgente investeringen zijn. Als we dat plaatje hebben, zouden we met elkaar kunnen zoeken hoe we tot die investeringen kunnen komen. Wij denken dat dit echt heel erg nodig is.

Los van die lightrailverbindingen die wij van belang vinden in de Randstad, is er daarbuiten ook nog een flinke kwaliteitsslag voor het openbaar vervoer te maken. Wij kijken dan toch heel enthousiast naar de moderne bussystemen die een bekende Nederlandse busleverancier, de VDL-groep in Eindhoven, inmiddels volop aan het buitenland levert. Deze heeft extra lange, comfortabele bussen, met een heel grote capaciteit, die ook heel milieuvriendelijk zijn. Wij weten dat bijvoorbeeld de provincie Brabant kijkt of je zo'n nieuw, modern bussysteem zou kunnen inzetten op de trajecten Eindhoven-Den Bosch en Eindhoven-Oss. Wij vragen de minister en de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat om een pilot op te zetten, bijvoorbeeld in Brabant, waar zij er toch al mee bezig zijn. Dat zal behoorlijk wat aandacht vragen. De provincie zal het moeten doen, dat is volstrekt duidelijk, maar met een klein beetje hulp van het Rijk kunnen we misschien voor het eerst een modern, comfortabel busvervoersysteem regelen, met een hoge capaciteit en relatief schoon.

Vandaag wordt inderdaad gesproken over een grote pot geld, maar we moeten niet te veel illusies hebben, want eigenlijk is alles wat beschikbaar is, al uitgegeven, tenzij we schuiven in de begroting. Ik kom zo nog terug op de voorstellen die ik daarvoor doe. Net als de CDA-fractie vinden wij wel dat het Rijk kan helpen en bijdragen aan projecten van regio's of gemeenten, als zij zelf ook laten zien dat zij er wat voor over hebben.

Een vraag in het kader van de eeuwige discussie over de opcenten van de provincies is of het niet verstandig zou zijn om over de afgelopen vier jaar, tot en met dit jaar en het komend jaar, op een rij te zetten wat de twaalf provincies innen aan opcenten; in totaal circa 1,4 mld. Wat geven zij zelf uit of hebben zij gepland om uit te geven aan infrastructuur, dus investeringen in wegen en openbaar vervoer? Ik zie de heer Koopmans knikken. Volgens mij zitten wij op dezelfde lijn. Als de provincies zelf alles op alles zetten om die centen goed te investeren, en dat geldt ook voor de gemeenten, is het voor ons ook veel makkelijker om tegen die provincies en eventueel regio's en gemeenten te zeggen dat wij bereid zijn om ze te helpen. Als zij de opcenten zouden gebruiken voor allerlei andere leuke dingen, moeten wij maar zeggen dat wij ook terughoudend zijn om nog een bijdrage te leveren.

Het laatste punt wat betreft de centen in het algemeen is het superdividend van 1,4 mld. van de Nederlandse Spoorwegen. Dat wordt nu geormerkt voor spoor, maar van de specifieke autobelastingen gaat maar 22% naar autowegen en er wordt zelfs iets meer van gebruikt voor openbaar vervoer en vaarwegen. Dat accepteren wij op zichzelf, maar als er toevallig een superdividend van 1,4 mld. uit de NS komt, omdat zij dat over hebben, is het wel gek dat dit alleen maar naar spoor mag gaan. Wij vragen de regering of het niet reëel is om te zeggen dat de helft van die 1,4 mld. voor spoor of voor openbaar vervoer is en de helft voor wegen. Dan zouden wij de Westfriisaweg in Noord-Holland, de laatste aanpassing van de A1, de N23 en de A18 allemaal in één keer

kunnen realiseren. Zou het niet redelijk zijn om van die 1,4 mld. 700 mln. voor wegen beschikbaar te stellen? Bij de bespreking per regio beperk ik mij vooral tot de wegen, omdat een aantal andere onderwerpen zullen worden behandeld door VVD-collega mevrouw Neppérus, maar ook omdat wij vinden dat het over het algemeen heel goed gaat met het spoor en de stations. Het kabinet is daarbij zeer voortvarend en er dreigt een minder groot oplopende verdere achterstand. Ik begin bij de A67 in Limburg. Ik begin natuurlijk altijd in Limburg. Bij de regioverkenningen zet het kabinet Limburg ook bovenaan. Dat kan ook niet anders met deze minister van Verkeer en Waterstaat. De A67 is overvol. Snelheid in procedures is echt geboden. Het is een weg waarbij bijna 40% van het totale verkeer vrachtverkeer is. Wij willen van de minister weten of de startbeslissing in het voorjaar van 2010 wordt genomen. De minister heeft de vorige keer toegezegd dat ambtelijke capaciteit zou worden vrijgemaakt voor deze weg. Is dat gebeurd? Kunnen wij ons aan het schema houden? De A2 wordt over grote delen verbreed. Wij vinden dat het laatste stuk in Limburg ook naar 2x3 rijstroken zou moeten gaan. Wij vragen de minister of hij bereid is voor dit deel van de A2 ook procedures te starten, omdat wij de hele weg dan te zijner tijd op behoorlijk niveau kunnen krijgen.

Geïnspireerd door een werkbezoek in Maastricht waarbij ik heen en weer over de Noorderbrug heb gefietst, heb ik een vraag over het Maaskruisend verkeer. Wij vinden dat de regio en de stad Maastricht hiervoor goede voorstellen hebben. Klopt het dat Verkeer en Waterstaat heeft toegezegd mee te werken aan versnelling, zodat deze snel kunnen worden gerealiseerd? Wat is de stand van zaken bij de procedures? Zijn de afspraken over de financiering inmiddels sluitend?

Voorzitter. Dan kom ik bij Noord-Brabant. De transportas van de A58 en de A67 is echt essentieel en overbelast, dat onderschrijft iedereen. Deze wordt wel de Betuwe-route voor het wegvervoer genoemd. Ik heb mij laten vertellen en ook gelezen dat dit de weg is met de hoogste vrachtwagendichtheid van ons land. De files nemen er nog steeds toe. Dat leidt tot enorme overlast en grote economische schade. De verkenning moet worden afgerond. Gemeenten hebben overigens heel veel werk gedaan. Zij zijn klaar. De startbeslissing is aanstaande. Wanneer is deze te verwachten? Is ook hier voldoende ambtelijke capaciteit vrijgemaakt, zodat daar geen vertraging in kan zitten? Als dat niet zo is, hoe zorgt de minister er dan voor dat vertragingen alsnog worden voorkomen?

Voor de A67 zijn een aantal quick wins mogelijk. Ik heb begrepen dat hiervoor ongeveer 200 mln. beschikbaar is. De besluiten zouden nog deze maand genomen worden. Houdt de regering zich aan de afspraak dat die besluiten deze maand genomen worden? Kan men stellen dat er geen vertraging komt? Wanneer gaat de schop daar de grond in?

Dan de A27 en het spoor Utrecht-Breda. Wij zijn het eens met de uitkomst van de commissie-Nijpels en van het bestuurlijk overleg dat eventueel spoor geen vertragings voor de weg mag bieden. Wij zijn het er ook mee eens, net als een aantal collega's, dat wij ervoor moeten zorgen dat er met de aanleg van de weg geen nieuwe belemmeringen of te dure oplossingen komen voor het spoor, dus houd daar rekening mee. Wij willen wel snel het besluit over de A27 en de financiering. Bij het

bekijken van de route valt op dat de A27 wordt verbreed, maar dat de breedte tussen de A58 en de A59 hetzelfde blijft, dus 2 x 2 rijstroken. Wij vinden dat niet logisch. Wij vinden dat je ook zou moeten verbreden tussen Hooipolder en Sint Annabos.

Er is afgesproken dat er quick wins mogelijk zijn voor de kruising tussen de A9 en de A27. Onze informatie van de bestuurders uit de regio is dat het stilligt wegens gebrek aan capaciteit bij Rijkswaterstaat. Er moeten daar een paar extra stroken komen. Bij die kruising met verkeerslichten loopt alles vast. Ik heb daar een week geleden nog gestaan. In de loop van de middag zie je het leed ontstaan. Dat moet dus snel worden opgelost. Ik ben er wel weggekomen, maar dat is typisch voor liberalen; zij weten altijd wel een weg en een oplossing te vinden. Wat betreft de N65 sluit ik mij aan bij de woorden van mijn collega's Koopmans en Roefs. Wij waren gezamenlijk bij dat werkbezoek. In Vught is echt grote overlast, want de gemeente wordt in tweeën gedeeld door de N65 en nog een keer door het spoor. Wij zijn voorstander van een integrale aanpak voor de N65, zowel voor het woon- en leefmilieu in Vught als voor de andere kruisingen. Er zijn daar echt gevaarlijke situaties, vooral voor de vele overstekende fietsers. Daar moet iets gebeuren. Wij vragen de minister om het komend jaar duidelijkheid over de N65 te geven. De motie daarover hebben wij gesteund. De tijdelijke fietsbrug wordt door de gemeente Haaren zelf betaald om daarmee de veiligheid enorm te verbeteren. Net als de collega's begrijpen wij niet waarom dat niet zou moeten gebeuren.

Wij vinden de principebesluiten van de minister over het afronden van de ring Eindhoven prima, maar er komt weer een maatschappelijke kosten-batenanalyse in het kader van de FES-procedure. Het lijkt een beetje of procedures dubbel gebeuren. Wat ons betreft gewoon doorpakken, snel een besluit nemen en geen extra procedure omdat het uit een ander potje komt. Wij vragen ons af of dit alsnog onder de Crisis- en herstelwet zou kunnen vallen, als we dat snel doen.

Dan de A4-Zuid. We gaan ervan uit dat de A4-Noord nu "gebeurt". Daar zijn wij zeer voor. De huidige voorstellen lijken ons prima. Lang dralen over een alternatief vinden wij niet nodig. Het is echter stil over de A4-Zuid, die echt essentieel is. De A4-Zuid is belangrijk voor de hoofdverkeer Amsterdam-Antwerpen-Parijs en ook voor de provincie Zeeland. Wij zouden van de minister willen weten wat de planning is. Wanneer gaan we weer praten over de A4-Zuid en besluiten nemen? Wat ons betreft, krijgen wij de planning in het komende voorjaar, zodat we weten wanneer we kunnen gaan besluiten. In Zeeland, bij de N57 Stellendam-Middelburg en de N59 Oude Tonge-Zierikzee-Serooskerke, is er niet alleen een doorstromingsprobleem. Er is echt een verkeersveiligheidsprobleem. Wij begrijpen dat de onderzoeken, althans volgens de planning, in 2010 klaar zouden zijn. Is dat inderdaad zo? Krijgen wij in 2010 het resultaat van de onderzoeken en de voorstellen voor aanpassing? Wij hebben gelezen dat het Zeeuwse deel van de A58 wordt meegenomen bij de startbeslissing. Dat vinden wij goed, maar de financiën zijn nog onduidelijk. Zijn er al gelden gereserveerd?

Dan de Zuidvleugel. Over de RijnlandRoute is al veel gesproken. Wij steunen de voorkeursvariant zoals die er ligt. Wij zeggen daar direct bij dat een gefaseerde aanpak voor ons onbespreekbaar is, omdat de investeringen dan deels niet meer terugkomen. Bovendien lost het niets op.

Wat ons betreft, leggen wij de RijnlandRoute in één keer goed aan. Dat is de enige mogelijkheid. Het enige wat wij nog zouden willen bekijken, is of wij Voorschoten iets tegemoet zouden kunnen komen, wellicht door de tunnel iets te verlengen of met een deksel op een deel van de tunnel. Wij willen ook bekijken of bij de aansluiting van de Tjalmaweg op de A44 het verkeersplein en de aantasting van de polder en van het gebied Maaldrift kunnen worden verminderd. Dat doet echter niets af aan het feit dat wij de voorkeursvariant volstrekt steunen. Wij vragen de minister dan ook om snel te kijken naar de laatste inpassingsmaatregelen en natuurlijk ook om verder te rekenen, want de opmerkingen van collega Koopmans zijn volstrekt terecht. Sommige kosten vinden ook wij wonderlijk. Er zou dus opnieuw moeten worden gerekend en het laatste stukje van de procedure zou moeten worden afgerond. Ik heb een amendement ingediend waarmee wij 75 mln. extra uittrekken voor de RijnlandRoute. Als de provincie en de gemeenten ook meedoen en als er nog een besparing komt uit de calculaties, zou het financieel rond kunnen komen. Wij houden heel strikt vast aan de afspraak "eerst bewegen en dan bouwen". Als de RijnlandRoute er niet komt, wordt er wat ons betreft op Valkenburg dus geen huis gebouwd. Wat ons betreft komt ook de RijnGouwe-lijn er, maar de RijnlandRoute heeft bij ons een hogere prioriteit, omdat de vervoerswaarde daarvan groter is.

De heer **Koopmans** (CDA): Ik heb een vraag over dat amendement, nog even los van de dekking. Als ik het goed heb, komt die 75 mln. van Ontwikkelingssamenwerking; daar worden immers al uw amendementen mee gedekt. Ik werd echter in verwarring gebracht door uw bijdrage. U wilt een gefaseerde aanleg, maar 75 mln. is gewoon te weinig. Hoe moet ik dat zien?

De heer **Aptroot** (VVD): Het gekke is dat ik net zeg dat een gefaseerde aanleg onbespreekbaar is. Er wordt nog gezocht naar ongeveer 200 mln. We hebben in het amendement nu al 75 mln. Dat is een derde van het probleem. De heer Koopmans zei zelf terecht dat er misschien geld vanuit de woningbouwlocatie Valkenburg kan komen. Misschien kan de provincie nog één keer goed schrappen en ook nog enkele miljoenen vinden en is in de kostencalculatie ook iets te vinden. We hebben die 200 mln. nog niet opgelost, maar meer dan een derde daarvan leveren wij al wel. Dat komt inderdaad uit een amendement waarmee in totaal slechts 250 mln. bij Ontwikkelingssamenwerking wordt weggehaald. Dat geld wordt goed geïnvesteerd in Nederland.

De heer **Koopmans** (CDA): Nu begrijp ik de opzet een beetje, maar er zit één "maartje" bij, want u had ook een bijzin over een verlengd tunneltje bij Voorschoten of over een dakje op dat tunneltje. Dat soort bijzinnen doet het goed, maar is dat al doorgerekend? Anders sluit ik niet uit dat wij die 75 mln. al twee keer kwijt zijn als wij doen wat vanuit Voorschoten gevraagd wordt. Mevrouw Neppéus weet daar alles van.

De heer **Aptroot** (VVD): Het zou kunnen zijn dat een wat kleiner systeem bij Maaldrift, misschien een wat minder groot plein, behoorlijke kosten bespaart. Ik heb gezegd dat het er in ieder geval moet komen. Als er serieuze inpassingsproblemen zijn – als het bijvoorbeeld langs natuurgebied Berbice gaat en als je de tunnel daar ietsje

zou kunnen verlengen – denk ik niet aan honderden miljoenen. Dat is volstrekt duidelijk, want de Rijnland-Route moet er in ieder geval komen, maar ik vind dat dit wel uitgezocht mag worden. Sommigen zeggen dat je voor weinig geld een stukje dak kunt doen en dat je Voorschoten daarmee behoorlijk ontziet. Dat wil ik gewoon uitgerekend zien, maar dat doet voor ons niets af aan het principebesluit over de voorkeursvariant.

De heer **Roemer** (SP): Wat die tunnel bij Voorschoten betreft: ik had de indruk, ook in de gesprekken die wij bij de overhandiging van de petitie hebben kunnen voeren met de mensen aldaar, dat een goede oplossing in Voorschoten een voorwaarde is. Daarbij ging het in ieder geval om een betere tunnel in plaats van om halve bakken. Het moest daar goed opgelost worden. Begrijp ik uit uw bijdrage nu goed dat dit, als het even kan, uw insteek is, maar dat de RijnlandRoute toch doorgaat als dit bijvoorbeeld om financiële redenen niet haalbaar is?

De heer **Aptroot** (VVD): Dat is deels goed verwoord: doen als het even kan, maar we moeten echt weten om hoeveel centen het gaat. Ik heb geen idee waarop wij uitkomen. Ik hoor veel enthousiasme over het afdekken van de bak op een diepte van 4 meter. Op zich kun je het lokale verkeer dus in ieder geval op maaiveldniveau afwickelen. Dat is heel belangrijk. Met een afdekking of misschien een gedeeltelijke afdekking zou je misschien heel veel kunnen doen. Ik wil dat gewoon een keer uitgezocht hebben en ik wil van de minister weten of dit kan, maar wij vinden wel dat er nu eindelijk een besluit moet komen over dit project. Deze laatste vragen zou je daarbij best kunnen meenemen. Als dit een beperkt aantal miljoenen kost, zouden wij zeggen: doen. Het moet echter niet 100 mln. of 200 mln. meer gaan kosten, want dan zien wij het project niet gerealiseerd worden. Dat zouden wij niet willen.

De heer **Roemer** (SP): Het zou niet de eerste keer zijn dat een deel van de Kamer, wellicht zelfs een meerderheid van de Kamer, zegt dat iets er toch moet komen en dat daarom – om het project erdoor te krijgen – naar de gunstigste becijferingen en potjes gekeken wordt. Gedurende de rit blijkt het straks dan allemaal tegen te vallen, want dan komen er toch nog inpassingsproblemen en andere problemen bij. Dan gaat het straks alleen maar duurder worden. Als die weg er gaat komen en als er met het schrappen van tal van potjes wat geld bij komt, bij wie komt het risico van eventuele meerkosten dan te liggen? Bij het Rijk of bij de regio?

De heer **Aptroot** (VVD): Ik ga er niet bij voorbaat van uit dat het ons straks te gunstig wordt voorgerekend en dat het tegengvalt, hoewel ik wel zie dat dit regelmatig bij overheidsprojecten gebeurt. Dit is duidelijk een project van de provincie. Het is ook belangrijk hoe die hierover denkt, maar gelet op de verbinding tussen twee rijkswegen heeft het Rijk medeverantwoordelijkheid voor dit project. Ik neem dus aan dat de minister en de gedeputeerde daarover nog eens flink in de slag gaan en daar samen wel uitkomen. Ze kunnen elkaar nu bijna in de ogen kijken. Er is in ieder geval 75 mln. extra beschikbaar. Ik hoor de heer Roemer zeggen dat dit geen antwoord is, maar ik ga er niet van uit dat dit straks onjuist wordt voorgesteld en dat het project tegengvalt. Ik ga ervan uit dat wij verantwoorde calculaties krijgen

waarin bijvoorbeeld ook een redelijk risicopercentage zit. Dat is nu nog niet het geval.

De **voorzitter**: Mijnheer Roemer, ik sta u graag toe om nog één aanvullende vraag te stellen, maar ik wijs u er wel op dat u intussen vier interrupties hebt verbruikt voor uw eerste termijn. U weet wat de regels zijn.

De heer **Roemer** (SP): Ik heb er toch vijf?

De **voorzitter**: Ja, maar ik wijs u er even op.

De heer **Roemer** (SP): Bij de Noord/Zuidlijn in Amsterdam dachten ze ook dat het allemaal heel goed was uitgerekend, maar de toenmalige minister vond dat de risico's – laat ik het maar gewoon plat zeggen – afgekocht moesten worden en bij eventuele overschrijding veiligheidshalve bij Amsterdam moesten liggen. Dat heeft Amsterdam geweten. Als wij hier ook weer een groot project gaan doen, met onder andere een grote tunnel, dan is het wel heel mooi om de wens de vader van de gedachte te laten zijn, maar daar wens ik regio's niet op af te rekenen. Of we leggen de risico's gewoon bij de overheid omdat wij dit belangrijk vinden – daarbij zult u de SP overigens niet aan uw zijde vinden – of we leggen de risico's bij de regio. Dan weet de regio waaraan zij toe is als zij dit project toch door wil drukken. Ik denk dat het van belang is dat de Kamer – dat geldt zeker voor de VVD, die dit soort beelden kent – hierover duidelijkheid verschaft.

De heer **Aptroot** (VVD): Het is in feite onbelangrijk of het Rijk dit aanlegt of de provincie. Iemand is verantwoordelijk en die moet de risico's incalculeren. Ik ga ervan uit dat de provincie, hoewel zij in de aanloop een paar calculatiefoutjes heeft gemaakt, nu heel scherp zal opletten en ervoor zal zorgen dat dit goed gaat. Degene die zegt dat hij dit project voor zijn rekening neemt – dat zou in dit geval de provincie Zuid-Holland moeten zijn – draagt dan ook de risico's. Die moeten van tevoren worden ingecalculeerd. Als je geen risico meer durft te nemen in het leven, dan wordt er geen project meer gerealiseerd. Ik hoop niet dat dit is wat de SP-fractie zou willen.

Voorzitter. Dan kom ik bij Rotterdam en de tweede westelijke oeververbinding. Die moet er komen en dan maakt het ons niet zo veel uit of het de Blankenburg- of de Oranjetunnel is. Beide varianten hebben voor- en tegenstanders, maar die verbinding moet er komen. Wij vinden het heel interessant dat er een brief is over private investeringen. Het Havenbedrijf Rotterdam heeft een brief daarover geschreven en daarin staat in feite: laat ons dat nu maar als bedrijfsleven, als private partners doen. Wij vinden dat verschrikkelijk interessant en willen van de minister weten of hij bereid is om uit te gaan van snelle realisatie door een of meerdere private partijen, met het Havenbedrijf Rotterdam als initiatiefnemer. Kan hij streven naar snelle besluitvorming, nu financiering elders zou kunnen gebeuren? Als we dat snel doen, kunnen we dan binnen anderhalf à twee jaar alle procedures afgerond hebben? Dit is immers echt heel hard nodig voor het hele gebied, zeker ook voor de ontwikkeling van de Rotterdamse haven. Het zou ook een voorbeeld kunnen zijn dat de samenwerking tussen overheid en private partners, met realisatie door de private partners, echt een keer gaat lukken.

De A4-Zuid heb ik genoemd.

De A20-Oost Nieuwerkerk-Moordrecht. Wij zien uit naar de voorkeursbeslissing die het komende jaar komt. Wij vinden verbreding noodzakelijk.

Wat de A13/A16 betreft, zijn wij het eens met de gekozen variant. Inpassing staat nog ter discussie. Wij steunen de Rotterdamse raad in het voornemen om een tunnel te laten bouwen onder het Bergse Bos. In ons amendement trekken wij hiervoor 50 mln. uit. Dat is een begin. Laat Rotterdam zelf ook de knip maar trekken en dan bezien of we het geheel kunnen financieren.

Ook bij de A15 dreigt weer een Natura 2000-gebied van alles te belemmeren. Het tracébesluit voor de A15 komt eraan. Dat moet gewoon worden aangepakt en wat ons betreft mag er geen enkele vertraging komen. De verbreding van 2 x 3 naar 2 x 3 + 2 is absoluut noodzakelijk. Wij willen graag nog van de minister weten of hij inderdaad kan voorkomen dat er verdere vertraging optreedt.

De Rotterdamsebaan in Den Haag ontbreekt in de stukken, omdat het een gemeentelijke weg zou zijn. Dat is het oude Trekvluettracé. Wij vinden dat Den Haag best extra geholpen mag worden, omdat daar niet zoals in Utrecht en in Eindhoven een complete ring kan worden gemaakt. Als een complete ring ontbreekt, moet je extra maatregelen nemen. Wat ons betreft, moet de Rotterdamsebaan er komen, met een goede aansluiting op de Neherkade. In ons amendement reserveren wij daar 50 mln. voor en met de Rotterdamsebaan en de Rijnland-Route zal het verkeer in de Haagse regio weer vlot worden getrokken.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Voorzitter. Het doortrekken van de A15 komt even voorbij. Nu heb ik op mijn netvlies staan dat daar een tolprojectje in zit wat iets van 260 mln. moet opbrengen. Als de VVD-fractie zegt: ga door met de A15, zegt de VVD-fractie dan ook: ga door met die tolheffing ter financiering van de A15?

De heer **Aptroot** (VVD): Voorzitter. De verbreding van de A15 moet er in ieder geval komen. Dat staat nu al vast. De verbouwing zal trouwens een enorme operatie worden. Dat moet gebeuren. Wij zijn niet per definitie tegen een tolproject als het om een nieuwe verbinding gaat die een aanmerkelijk snellere route oplevert voor het verkeer. Dat het bij de Westerscheldetunnel bijvoorbeeld is gebeurd, vinden wij prima. Dat zou in andere delen van het land ook kunnen als je echt nieuwe infrastructuur aanlegt, maar niet voor de verbetering van bestaande wegen. Daar heeft ook de automobilist voor betaald en dan is er geen alternatief. Wij zijn echter niet per definitie tegen tolheffing op echt nieuwe infrastructuur en bijvoorbeeld een concessie voor 20 jaar op een tolgeweg. Dat is prima en ik ben blij dat GroenLinks daar ook positief over denkt, want dat betekent dat we veel sneller wegen kunnen aanleggen in het land en dat is toch hard nodig.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Met alle hectiek van de afgelopen weken over de positie van de VVD ter zake van de Wet kilometerprijs van deze minister is het toch goed om dat in dit debat even te markeren: als puntje bij paaltje komt en voor de VVD lonkt asfalt, dan is men zelfs bereid tot een tolheffing! Incasseert u dat, minister van Verkeer en Waterstaat, de VVD is voor tolheffing. Goed dat we dat even vaststellen met elkaar.

De heer **Aptroot** (VVD): Voorzitter. Wij vinden tolheffing een goed middel als je volstrekt nieuwe verbindingen aanlegt die een aantrekkelijk alternatief zijn voor bestaande wegen. Op bestaande wegen willen wij geen tol. Ik denk dat iedereen, ook in Zeeland, voelt dat zo'n nieuwe Westerscheldetunnel geweldig is. Als je die tunnel vele jaren eerder kunt aanleggen door een beperkt aantal jaren tol te heffen, dan moeten we dat doen. Dan kan de heer Vendrik straks met zijn elektrische auto ook weer heerlijk door het land rijden.

De spitsheffing in de Amsterdamse regio wijzen wij af, dat zal niet verbazen, maar de spitstarieven zouden bekend worden direct na toezending aan de Kamer van het wetsvoorstel kilometerprijs. Die basistarieven zijn nog niet bekend gemaakt. We lazen er nog even over in het MIRT en willen graag het spitstarief weten. We willen het niet, maar we willen het wel weten.

Zelfs als de zeesluis IJmuiden bij een diner met een goed glas wijn wordt bekendgemaakt, vinden wij het een verstandig besluit dat wij volledig steunen.

De N23 Alkmaar-Zwolle: in het voorjaar worden de knopen doorgehakt. Wat ons betreft staat de noodzaak van die 2 x 2-baansweg niet ter discussie. Is de minister bereid om daar een bijdrage aan te leveren?

Dat de VVD de IJmeerbrug Almere-Amsterdam wil, is voldoende bekend. Wij gaan uit van een tweedeksbuis voor het ov en voor de automobiel en de vrachtauto. In ons amendement trekken wij 75 mln. uit – dat is natuurlijk een schijntje op het totaal – om duidelijk te maken dat er in ieder geval een eerste bedragje is. Dan gaan we de komende jaren bezien wat er verder aan bijdragen van alle kanten mogelijk is. Het is een absolute noodzaak.

De Zuidelijke Ringweg Groningen, fase 2. Voorkeursvariant is de tunnelbak met overkluizingen, met tunneldeksels. Er is 200 mln. MIRT-bijdrage vastgesteld op een budget van 624 mln. Hoe staat het met het totale rekenplaatje? Kan dat plan nu echt gerealiseerd worden of zijn de financiën niet rond?

Bij de N31 Haak om Leeuwarden is vertraging ontstaan omdat Rijkswaterstaat een en ander aan het aanpassen is. Wij willen graag snel een tracébesluit. Is het juist dat Rijkswaterstaat voor vertraging zorgt? Houdt de regering zich aan de afspraak dat het in 2014 gereed zal zijn? Knooppunt Joure: het bestuurlijk overleg loopt. Wij vinden een rotonde in een autosnelweg om doorstromingsredenen, maar ook om veiligheidsoverwegingen onacceptabel, dus wij vinden het prima als die wordt aangepakt.

Dan kom ik op de N33. Wij hebben vrijdag het bericht gekregen dat de problemen tussen de regio en het kabinet opgelost zouden zijn en dat er overeenstemming is. Ik zie de duim van de minister omhoog gaan. Graag hoor ik een bevestiging dat we echt naar 2 x 2 rijstroken gaan.

Dan kom ik bij Oost-Nederland, waar een MIRT-verkenning wordt uitgevoerd. Wij vinden dat er echt snel voortgang moet worden gemaakt. Vorig jaar is per motie gevraagd om de planstudie Beekbergen-Deventer te hervatten. Wanneer kunnen wij besluiten verwachten? De aansluiting A1/A30 is al genoemd. Via een paar extra in- en uitvoegstroken zouden de knelpunten kunnen worden opgelost. Een quick win. Het ligt klaar, wanneer wordt dat aangepakt? Wat de A15 betreft, blijven wij voorstander van een tunnel onder het Pannerdensch Kanaal en de

doortrekking van de A15 tot de A12. Wanneer krijgen wij duidelijkheid over het kabinetsstandpunt?

Ik kom bij de laatste twee wegen die ik wil noemen. De N18 wordt wat ons betreft inderdaad A18, 100 km/uur. Rijkswaterstaat werkt aan het ontwerptracébesluit. De regio biedt aan om zelf mee te versnellen, zowel in procedures als in voorfinanciering. Is de minister bereid die versnelling te realiseren? Is het nog mogelijk dit project op te nemen in de Crisis- en herstelwet, zodat we het echt snel voor elkaar kunnen krijgen?

Tot slot de N35. Die regio heeft niet alleen een goed plan voor de N35, ook het Combiplan Nijverdal zorgt ervoor dat het een toekomstvast geheel wordt. Wij zouden eigenlijk willen zeggen: steun die regionale plannen. De regio heeft zelf al voor de helft voor de financiering gezorgd. Is de regering bereid om snel aan tafel te gaan zitten om ervoor te zorgen dat er een financiële bijdrage komt, zodat we echt kunnen gaan realiseren?

De **voorzitter**: Dank u wel. Er zijn 22 minuten gebruikt van uw spreektijd. Dat betekent dat mevrouw Neppéus nog 14 minuten heeft. Ik wil echter een kleine ommissie goedmaken. Ik verwelkom de heer Van der Ham van D66. Ik had even moeten melden dat hij zich had afgemeld voor de eerste twee uur van dit overleg. Wij zijn zeer blij dat hij sinds even voor twaalf uur is aangeschoven. Het woord is aan mevrouw Neppéus.

Mevrouw **Neppéus** (VVD): Voorzitter. Ik zal proberen niet de volle 14 minuten te gebruiken. Dan kan de heer Aptroot in tweede termijn nog veel ruimer over de wegen praten.

Ik begin met het water. De heer Koopmans heeft er ook al over gesproken. Wij hadden laatst een algemeen overleg over Ruimte voor de Rivier. Een belangrijk thema dat daarbij speelt is de veiligheid. Toen ging het er ook over dat er bij projecten met veel overleg in de regio vaak problemen zijn vanwege de samenloop met Natura 2000 van een project waar iedereen achter staat, vanwege die veiligheid. Natura 2000 is van belang, maar als de keuze gaat tussen veiligheid en andere elementen, dan mag duidelijk zijn dat voor de VVD de veiligheid voor gaat. We hebben dat punt toen geparkeerd, maar ik hoop dat de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat dat straks eveneens duidelijk zal uitspreken.

Ik kom op het andere punt dat betrekking heeft op het water, namelijk het Volkerak-Zoommeer. Daarover is de afgelopen jaren veel discussie gevoerd. Er is een duidelijke wens om tot verzilting over te gaan, vanwege het feit dat het water troebel wordt. De provincies Zuid-Holland en Zeeland zijn wat dat betreft heel actief en wij kunnen die wens goed begrijpen. Dat neemt niet weg dat er meer speelt, namelijk het belang van het zoet water. De vraag is of wij straks nog voldoende zoet water hebben. En wat zijn de gevolgen als het zout water straks zo ver Zuid-Holland, Zeeland en Brabant in kan komen. Kunnen de industrie en de landbouw in het Westland dan nog worden bereikt? Er worden studies gedaan. Graag verneem ik of daarin prioriteit wordt gegeven aan de samenloop met het zoet water. Verzilting tegengaan is immers één ding, maar het is belangrijk om ook aandacht te hebben voor het zoet water. Verder verneem ik graag hoe de samenwerking is met andere departementen. Mij bereikten namelijk ook vragen over het ministerie van LNV. Is de voortgang voldoende gewaarborgd?

Ik kom als het ware weer op het droge, het land. In de eerste plaats besteed ik in het kader van de ruimte aandacht aan de sleutelprojecten. In alle stukken over ruimtelijke ordening zie ik dat er veel belang wordt gehecht aan nieuwe projecten in de Randstad. We hebben de mooie visie Randstad 2040 gehad. Daarover hebben wij lange tijd gesproken. Zowel in de Randstad als daarbuiten zijn bij stations sleutelprojecten van start gegaan. Toch vraag ik mij af of aan plaatsen buiten de Randstad in volgende fases voldoende belang wordt gehecht. Ik heb vernomen dat daarover onder andere in Twente werd gediscussieerd. Het is naar mijn idee van belang om daarmee, naast de autowegen, in de toekomst verder te kunnen.

De dierentuin in Emmen was jarenlang enorm bekend vanwege het feit dat men daar op moderne wijze met dieren om gaat. De dieren zitten daar niet alleen in een hok, maar ze krijgen de ruimte. Langzaam maar zeker namen andere dierentuinen dat over. Op zichzelf is dat naar mijn idee een goede zaak. Het punt is echter wel dat er in de gemeente Emmen een breed gesteund traject loopt met de intentie om de inrichting te veranderen. Dan zal ook de dierentuin op een andere plaats komen, opdat die verder kan groeien. Ik heb begrepen dat daarover al contact is gelegd met het ministerie van VROM, maar ik wil graag weten hoe dit verder gaat en hoe de vaart erin kan worden gehouden.

De **voorzitter**: We lopen iets voor op het schema. Ik zou nu het woord kunnen geven aan de SP-fractie. Zij heeft echter wel een spreektijd van 41 minuten. Als ik dat doe, zullen we iets uitlopen op de planning van vanochtend. Ik kan ook besluiten dat we nu gaan lunchen. Dan kan ik na de lunch als eerste het woord geven aan de heer Roemer. Ik zie veel knikkende hoofden. We gaan dus lunchen en ik zie u allen om 13.10 uur terug.

De vergadering wordt van 12.35 uur tot 13.10 uur geschorst.

De heer **Roemer** (SP): Voorzitter. We kunnen weer fris en vrolijk beginnen. Dat doet mij goed, want ik heb een minder plezierige herinnering overgehouden aan de vorige keer dat wij hier met elkaar op een maandag zaten. Toen hadden we het over de Crisis- en herstelwet en die werd er behoorlijk doorgedrukt, omdat we zo nodig een tijdsafpraak moesten halen. Gelukkig laat de Eerste Kamer zich niet gek maken door dergelijk gedrag en zal zij deze wet wel goed bekijken. Zoals ik eerder betoogde, hadden onderdelen van deze wet allang in gang gezet kunnen worden. Er is echter voor gekozen om alle wetswijzigingen op elkaar te laten wachten. Dit brengt vertraging met zich mee. Ik zeg dit niet voor niets. Nu deze wet wellicht toch uitgevoerd gaat worden – het hangt af van de Eerste Kamer – is de belangrijke vragen wat de gevolgen zijn van deze wet voor het MIRT. Wanneer krijgt de Kamer de nodige aanpassingen van het MIRT en hoe gaan we die vervolgens bespreken? Het heeft immers veel met elkaar te maken. Een soortgelijke keuze voor aanpassingen van het MIRT doet zich voor bij de wet die de filebelasting regelt. Zo blijven we hem graag noemen ... Als je er al vertrouwen in hebt dat door deze wet de files worden aangepakt en mensen van de weg naar het openbaar vervoer gaan dan wel buiten de spits gaan rijden, moet de regering het MIRT natuurlijk wel op de kop zetten. Hoe gaat de

regering dat doen? Investerings moeten van de weg naar het openbaar vervoer of van de weg naar de binnenvaart. Dat zie ik, gezien de uitspraken links en rechts, niet zo snel gebeuren. Ik vraag mij dus af of de regering eigenlijk wel vertrouwen heeft in die filebelasting. Gaat zij er toch mee door?

Als dergelijke wetten worden uitgevoerd – wij hopen uiteraard dat dit niet het geval zal zijn – heeft dat natuurlijk consequenties voor het MIRT. Ik hoop niet dat de wet er op dezelfde manier wordt doorgedrukt als is gebeurd met de Crisis- en herstelwet, zeker omdat heel veel informatie de mensen nog niet heeft bereikt. Hoe zit het bijvoorbeeld met de extra inkomsten die de provincies gaan vragen? Hoe zit het met het feit dat tweedehands auto's en goedkopere auto's gaan betalen voor nieuwe? En vooral: hoe zit het met de situatie in Amsterdam? De mensen daar worden dubbel gepakt. En hoe zit het met belastingvrij rijdende gehandicapten? Zij moeten gaan betalen, in tegenstelling tot ambassadeurs. Zo gaat het maar door.

De parkeernormen in steden moeten ook flink omhoog, doordat de bpm is afgeschaft. Daarom is het goed dat ook de minister voor WWI vandaag aanwezig is. Ik ben namelijk heel erg benieuwd of hij in de gaten krijgt wat het voor gevolgen heeft voor zijn werkaanpak als iedereen straks drie tot vier auto's voor de deur heeft staan. Ik zie het artikel van de heer Koopmans nog zo voor mij: drie pagina's waren het, voor iedere auto één. Ik ben heel erg benieuwd hoe de minister voor WWI het probleem met de veel hogere parkeernormen denkt op te lossen. Daar ligt een heel groot probleem. Ik debatteer hier later vandaag graag stevig over met de minister. Ook het spitstarief, als het er al gaat komen, is natuurlijk van groot belang om straks in het MIRT te bekijken. Als het er komt, wie gaat het dan bepalen? Er is een voorstel dat het in Amsterdam gebeurt, maar ik lees ook dat de regio Amsterdam dit zelf bekend zal maken. Dat is interessant, want dan doet de vraag zich voor of het ook de regio Amsterdam is die het gaat bepalen. Of doet de minister dat?

De gevolgen van deze twee wetten op het MIRT zijn wat ons betreft heel belangrijk. Als deze gevolgen er niet zijn, hoeven we de wetten ook niet in te voeren.

Dan kom ik op de "R" van het MIRT. Hij zit er al een tijdje in, maar van integraliteit is nog veel te weinig sprake. We kunnen wel zeggen dat we zijn begonnen, maar daarmee komen we er niet. Er is nog geen samenhang met de Crisis- en herstelwet of met de filebelasting, maar ook niet met infrastructurele projecten. Het lijkt erop dat we eerst naar de weg kijken, dan naar het ov en dan weer naar de weg. Wie snapt het dan nog ... Ik noem het mooie voorbeeld van Almere. Eerst zou er een ov-systeem bij komen, de Zuiderzeelijn. Daarna moest de weg bekeken worden. Dat besluit werd daadkrachtig maar los van het ov genomen. Nu wordt er dus weer naar het openbaar vervoer gekeken tussen de steden Almere en Amsterdam en ontstaat er weer een discussie om naar de weg te kijken. Hetzelfde zien we gebeuren in de regio Utrecht en op nog veel meer plekken. We kunnen vandaag mooi en abstract praten over de noodzaak van LMCA's en regionale verkenningen en weet ik wat allemaal meer, maar zo lang bovenstaande de praktijk is, moeten we constateren dat we nog heel ver af zijn van een echt integraal mobiliteitsbeleid.

Een enorm gemis in de mobiliteitsbenadering en op het gebied van infrastructuur is de gebrekkige aandacht voor het regionaal openbaar vervoer. Over regionale railverbindingen mogen we nog net praten, maar over busbanen en bussen hebben we het niet. Waarom eigenlijk? Juist dit openbaar vervoer kan er immers voor zorgen dat er wel een alternatief voor de auto komt. Het is van belang voor de snelle deur-tot-deurbenadering. Is het geen tijd om ook geld te reserveren voor busbanen en bushaltes? Is de minister bereid om dit volgend jaar wel op te nemen in het MIRT? Hij schrijft nu wel dat er een visie op het regionale openbaar vervoer komt, maar zonder opname in het MIRT blijft het waarschijnlijk toch achter.

Binnen de benadering die de SP voorstaat, moet het roer op mobiliteitsgebied dus om in het MIRT. Sinds de jaren zeventig wordt gestimuleerd om vooral op afstand van je werk te gaan wonen. "Ga lekker buiten de stad wonen". Sinds die tijd is de mobiliteitsvraag fors gegroeid. Nu zitten we met de gevolgen. De vraag hoe we dit verminderen en hoe we mensen die nog wel moeten reizen op een ander tijdstip op de weg krijgen dan wel uit de file, wordt niet of nauwelijks echt kernpunt van beleid. Dat is een groot gemis. Met name ben ik benieuwd naar de reacties van de minister van VROM en de minister voor WWI. Hoe zitten zij in het integrale beleid en in de integrale benadering? Moeten zij niet hetzelfde gevoel hebben dat de SP heeft, namelijk dat het nog veel te weinig vanuit hun visie kernpunt van beleid is? Is het niet nog veel te veel een kwestie van projecten bij elkaar leggen, kijken of er enige vorm van integraliteit in te zien is en daarna doorgaan met in veel gevallen asfaltprojecten? Ik krijg graag een uitgebreide reactie van beide bewindslieden.

De SP heeft twee, tamelijk concrete, plannen geschreven waarin staat hoe wij de mobiliteit willen bijsturen. Dat is voor ons ook het uitgangspunt van hoe wij tegen deze MIRT aankijken. We hebben het plan Van stilstand naar vooruitgang, tegen de files, en onze plannen voor een beter vervoer per spoor. Deze twee plannen zijn mijn handleiding om door het MIRT heen te gaan. Dat betekent ook dat wij een heleboel projecten niet zien zitten. Daar kunnen we dus geld weghalen. Een heleboel projecten die wij wel zien zitten en die niet in het MIRT staan, zouden we daarmee kunnen financieren. Sommige andere projecten willen we licht veranderen of versoberen.

Op basis van die notities is het dan ook, zonder de auto alleen voor degenen met een dikke portemonnee toe te laten, duidelijk dat er iets gedaan wordt aan de files. Dat doen we bijvoorbeeld met tolwegen, zoals zojuist al in een interruptiedebat is aangestipt, maar ook met spitsheffingen en filebelasting. Een eerlijke belasting voor het gebruik van de auto in plaats van het bezit van de auto past erbij. In belangrijke aanbevelingen in ons fileplan wordt daarvan serieus werk gemaakt. Wij zijn ook serieus over gespreide werktijden, waarbij de overheid natuurlijk het goede voorbeeld moet geven. Daarnaast moet het ook mogelijk worden gemaakt om thuis te werken, dichter bij huis te gaan werken, of dichter bij het werk te gaan wonen. Voor dat laatste stellen wij voor dat het Rijk het goede voorbeeld geeft. Hoe gaan de diverse bewindspersonen dat op hun plek doen? Ik kom daar straks nog op terug als ik het heb over Rijksinloopcentra.

Belangrijke manieren om het verkeer eerlijk en beter te spreiden, zijn gebruikmaken van verkeersdosering via navigatiesystemen, intelligenter toewijzen van rijbanen met behulp van verkeerslichten om zodoende beter te doseren, en gebruikmaken van betere en duidelijkere ritsstroken en goede wegmarkeringen bij het in- en uitvoegen, oftewel echt verkeersmanagement. Hoe gaan wij hier concreet naartoe? Is dit wellicht een goed actieprogramma om voor het volgende MIRT te hebben uitgewerkt, zodat wij volgend jaar concrete wegen hiervoor kunnen toewijzen? Graag krijg ik hierop een reactie.

Verder is de dynamische snelheid van groot belang. Als auto's knelpunten langzamer benaderen, zal het verkeer minder snel vastlopen. Natuurlijk moeten wij voorkomen dat er te veel ongelukken op de snelwegen gebeuren door betere remlichten bij noodremming, een vluchtstrook bij elke snelweg, snelle berging van auto's, plaatsing van zichtschermen bij ongelukken en het fors inzetten op openbaar vervoer en vaarwegen.

Daarnaast is een slimmer vestigingsbeleid van groot belang. De bewindspersonen die ik net noemde, kunnen daar een cruciale rol in spelen. Bij de ontwikkeling van nieuwe bedrijfsterrinen of woonwijken moeten de vervoervragen onmiddellijk centraal komen te staan. Er moet een ov-plan komen voor bedrijfsterrinen met bedrijfsbusjes en wellicht met snelbussen. Het moet niet gaan om een lauwe proefje met een snelbus waar er nauwelijks behoefte aan is, maar er moet krachtig gebruik worden gemaakt van dit instrument. Hoe kijkt het kabinet aan tegen het verplichten van dergelijke vervoersplannen bij bedrijfsterrinen? Is het kabinet bereid een serieuze proef met snelwegbussen te doen waar deze echt een meerwaarde zijn?

Voor de verdere toekomst hebben wij helemaal een frisse blik nodig op het vervoer. Hoe gaan wij over tot schoon vervoer? Hoe gaan wij over tot ruimtebesparend vervoer? Hoe houden wij de verplaatsingen snel? Hierbij gaat het om innovatieve plannen. Moeten wij bijvoorbeeld ooit over tot een "people mover"? Moet de privacy van de auto niet gerespecteerd blijven, maar dan in treinvorm? Je kunt het zo gek niet bedenken, maar de toekomst vraagt wel om dergelijke vormen van creativiteit. Een innovatiecentrum mobiliteit zou om die redenen dan ook niet misstaan. Denkt het kabinet daar ook zo over en kunnen wij een voorstel in die richting verwachten? Het moet niet gaan om een organisatie die subsidiegelden verplaatst, maar om een krachtig denkende organisatie die zich bewust is van de problemen op het gebied van mobiliteit.

Er moet nog steeds wat aan de wegen gebeuren. Ook daar is de SP-fractie van overtuigd. Er zal op sommige plekken asfalt bij moeten om de continue wisseling op een aantal snelwegen van twee, naar drie, naar vier en weer terug te verhelpen. Die is op een aantal plekken niet goed. Een continue doorstroming moet centraal staan. Waar wegen te veel overlast veroorzaken, moeten die worden aangepakt, maar niet op de wijze zoals dat in de Crisis- en herstelwet staat. Ik kom op een aantal projecten. Om alle schijn weg te nemen, begin ik met de wegen. Het laatste blijft namelijk altijd het beste hangen. De A2 bij Maastricht is al jaren een voorbeeld van een weg die wij snel moeten aanpakken. Deze belachelijke doorsnijding van deze heel mooie stad met die irritante verkeerslichten moet verdwijnen. Dit kan door een tunnel aan te leggen, maar o jee, daar gaan wij: daar zijn wij het

al jaren over eens, maar wanneer ligt die er en hoe komt die er dan te liggen? Misschien nog belangrijker voor de mensen die langs de tunnel wonen is de vraag of met die tunnel echt de overlast wordt aangepakt, dus ook de stankoverlast. Komt er een fatsoenlijk filtersysteem en hebben wij daadwerkelijk geleerd van al die andere tunnels die wij inmiddels hebben aangelegd?

Bij de N18 in de Achterhoek moet ook iets gebeuren. Daar zijn wij het ook al een tijdje met elkaar over eens. Deze weg dient een snellere doorstroming te krijgen. Waarom moet deze weg echter zo goed als worden vernieuwd? De huidige N18 is op zich een prima weg, alleen dient er een aantal aanpassingen te komen. Een heel nieuwe weg ten westen van Eibergen is iets te veel van het goede. Wij zijn ervoor dat de N18 wordt aangepakt, maar het kan een tikkeltje minder. Dat scheelt ook weer een heleboel centen.

Aan de N33 in Drenthe moet ook absoluut snel iets gebeuren. Veel Drenten lopen hier vertraging op en voor de Eemshaven is dit een buitengewoon beroerde achterlandverbinding. De SP-fractie pleit dan ook voor een verdubbeling van deze weg. Wel vraagt zij zich af of de dure fly-over bij de aansluiting op de A28 een tikkeltje soberder kan. De minister is nu met de regio afspraken aan het maken over de financiering. Waarom gaat hij hierbij alleen maar uit van die dure fly-over? Het is overigens wel goed dat deze weg wordt aangepakt. Laat daar geen misverstand over bestaan.

Datzelfde geldt voor de N65 tussen Den Bosch en Tilburg. Die wordt binnenkort aangepakt, wellicht zelfs op een integrale manier. Dan is er dus ook aandacht voor fietstunnels en het spoor, waaronder station Berkel-Enschot. Zo hoort het ook. Bekijkt de minister het echter ook op deze wijze of komt hij in het voorjaar toch weer met allerlei losse voorstellen? Meer fracties hebben hier het nodige over gezegd. Wat de SP-fractie betreft, wordt deze weg goed en snel aan- en ingepast.

Over de A74 hebben wij het vaak gehad. De keuze voor deze route zal een verkeerde blijken te zijn. Wij zullen later echter wel tot die ontdekking komen. Wij zijn het wel met elkaar erover eens dat er in Venlo iets moet gebeuren, wij hadden alleen de andere variant gewild. Nu deze weg er toch gaat komen op overgevoelige plekken, is de vraag hoe wij hem het beste kunnen inpassen. De PvdA-fractie heeft hier tal van goede vragen over gesteld. Daar sluit ik mij graag bij aan. Ik heb nog één bijkomende vraag voor de minister: hoeveel woningen in de gemeente Venlo zullen een grenswaardeverhoging geluid krijgen van gemiddeld 5 dB(A) door de aanleg van de plateauvariant van de A74?

De RijnlandRoute kan ook gemakkelijk verkeerd worden aangelegd, als hij al zou moeten worden aangelegd. De provincie wil graag de A4 en de A44 met elkaar verbinden middels een weg die vooral in Voorschoten tot erg veel protest leidt. Mensen in Voorschoten willen de weg niet horen, zien of ruiken. Dat kan de provincie echter niet waarmaken zonder een behoorlijke som geld erbij. Een klein beetje verdiepen is dan geen oplossing. De minister lijkt nu een verstandige keuze te doen door de afspraken van het programma Randstad Urgent te herhalen. Hij maximeert zijn bijdrage en geeft het geld eerste uit aan de westzijde en vervolgens aan de oostzijde, voordat hij eventueel gaat kijken naar een verbinding. Dit lijkt mij wijs. Houdt de minister deze lijn echter vast, mede gelet op wat hij hier allemaal te horen heeft gekregen? Kan hij aangeven dat de door zijn

ministerie gemaximeerde bijdrage ook geldt voor alle andere ministeries en dat het niet alleen geldt voor dit ministerie waardoor ineens allerlei andere potjes worden aangesproken? Bij dat project is de woningbouw al lang en breed klaar, inclusief de financiën. De vraag die mijn collega van de VVD-fractie niet helder wilde beantwoorden, is ook gericht aan de minister: wie is, als die weg er gaat komen, dadelijk verantwoordelijk voor eventuele meerkosten? Legt de minister die verantwoordelijkheid volledig bij de regio neer of liggen er ook risico's bij de overheid? Graag krijg ik hierop een helder antwoord. De A4 Midden Delfland kan natuurlijk niet wegblijven, althans de weg wel maar mijn verhaal daarover niet.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Ik hoor de heer Roemer de hele tijd zeggen: het zou zo moeten met de RijnlandRoute "als" die moet worden aangelegd. Wat vindt de SP-fractie eigenlijk zelf?

De heer **Roemer** (SP): Wat mij betreft, komt die er niet, maar ik dacht dat dit al heel lang duidelijk was, ook uit mijn verhaal en uit de interruptie van daarnet. Ik ben echter blij dat mevrouw Roefs deze vraag stelt als dat voor haar niet duidelijk is. Het is prima om de knelpunten rondom de aansluiting bij de A4 en de A44 aan te pakken, maar die weg ertussen is er voorlopig eentje van de lange baan, wat ons betreft.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Dat laatste klinkt heel gek. Waarom zou je twee punten aanpakken als je die vervolgens niet met elkaar verbindt? Dat begrijp ik niet. Wat voor een oplossing heeft de SP dan wel voor de situatie in dat gebied?

De heer **Roemer** (SP): De alternatieven liggen veel meer in het ov-systeem. Die verbinding heeft voor ons geen echte meerwaarde en staat daarom niet hoog op ons prioriteitenlijstje. Aangezien wij al geen enorm grote pot met geld hebben – uiteindelijk blijkt die voor al die projecten veel te klein te zijn – zullen wij keuzes maken. Onze keuze ligt niet daar. Dit gaat namelijk voor veel meer overlast zorgen. Het project zal financieel ook niet haalbaar zijn. Met de bedragen die er nu liggen, krijg je die weg er helemaal niet. Daar zal het dubbele bij moeten. Dat krijg je niet bij elkaar gevonden in de regio. Dat is niet te betalen voor de regio. Je kunt wel kijken of er nog andere potjes bij andere overheden zijn, maar dat zal ook niet het geval zijn. Er zal ook een oplossing voor Voorschoten gevonden moeten worden door een volledige ondertunneling. Dat wil niemand betalen. Wij trekken eigenlijk aan een project waarvan iedereen blijkbaar zegt dat het mooi zou zijn, maar dat financieel gezien geen haalbare kaart is. Wij hebben die financiën er ook niet voor over. Wij hebben betere projecten. Ik kan niet duidelijker zijn.

De **voorzitter**: Dan vervolgt u uw betoog.

De heer **Roemer** (SP): Ja, met ons andere speeltje: de A4 Midden-Delfland. Rondom Rotterdam moet er natuurlijk wel wat gebeuren. De verbinding A13-A16 is nuttig, maar de logische verbinding van het doortrekken van de A4 vinden wij al jaren erg onverstandig. Niet voor niets is dit besluit al 40 jaar lang telkens weer afgeketst. Dat komt natuurlijk ergens vandaan. Met dit stuk weg worden de problemen verplaatst en vergroot. De

minister heeft er zijn missie van gemaakt. Dat hij ergens zijn missie van maakt, siert hem. Het is alleen jammer dat hij dit bij de verkeerde projecten doet. Zet die trots en prestige opzij, minister, en kijk nuchter naar deze weg. Wij kunnen dan toch beter proberen, de problemen in dit gebied structureel op te lossen. Zoals Winsemius al zei: als je een weg aanlegt, leg dan de goede aan; oftewel: niet de A4 Midden-Delfland. De minister dringt deze weg nu toch even op. Dat is tamelijk onbehoorlijk. Wij zullen zien of dit gaat lukken, maar ik heb er natuurlijk een aantal vragen en opmerkingen bij. Klopt het bijvoorbeeld dat het verkeer in de spits in de Beneluxtunnel, op het Kethelplein en op het Beneluxplein in 2020 met de A4 meer zijn toegenomen dan zonder A4? In hoeverre verbetert de situatie op de A13 en op de A16 als de A4 wordt doorgetrokken? Volgens mijn informatie verslechtert de situatie daar juist. Minister, doe er verstandig aan; leg de A13/A16-verbinding aan, maar laat het niet vastlopen door een A4.

De heer **Aptroot** (VVD): De verbinding tussen de A13 en A16 moet er ook komen, maar dat is een oplossing van een heel andere orde dan het doortrekken van de A4. Ik vraag de heer Roemer of dit betekent dat hij tegen bijvoorbeeld de mensen die in Rotterdam-Overschie naast de A13 wonen, zegt: dat jullie altijd zo'n last hebben gehad en dat het er altijd vol staat, laten wij zitten. De heer Roemer laat de economie dan ook helemaal vastlopen. Hij biedt geen alternatief, begrijp ik.

De heer **Roemer** (SP): Ik ben sowieso nog geïnteresseerd in de A14-variant. Daar is ook een motie over ingediend. Mijn grote probleem is, mijnheer Aptroot, dat dit de problemen niet oplost. Het lijkt heel gek dat je de weg niet doortrekt, want het is slechts een klein strookje van een aantal kilometers. Echter, als je de onderliggende cijfers, zelfs die van de ministeries, serieus gaat bekijken, dan blijkt het de problemen niet op te lossen en tal van problemen elders te creëren. Ik wil graag miljarden uitgeven op het moment dat ik zeker weet dat het in mijn optiek ook de goede oplossing is. Iets wat problemen elders veroorzaakt, zal dat niet zijn. Datzelfde gaan wij straks ook bij de A74 zien. Ik zal er maar gelijk op antwoorden, dan is dat stukje gelijk ook opgehelderd.

De **voorzitter**: Er ligt nog een vraag van de heer Aptroot.

De heer **Aptroot** (VVD): De RijnlandRoute doen wij niet, die vindt de SP niet nodig. Het doortrekken van de A4 vindt de SP niet nodig. De SP vindt de A74 eigenlijk niet nodig. Eigenlijk is de SP terug op het oude standpunt van niks doen aan de wegen: laat het maar vastlopen; wij hebben lak aan de omwonenden; de economie interesseert ons helemaal niets.

De heer **Roemer** (SP): Om nu deze vraag voor te zijn, hebben wij al geruime tijd een heel rapport geschreven met de titel Van stilstand naar vooruitgang, en niet Van stilstand naar achteruitgang. Wij zijn voor tal van projecten. Ik heb er eerder een aantal genoemd. Ik kom zo direct op het blokje over Utrecht ...

De heer **Aptroot** (VVD): Ook dat nog!

De heer **Roemer** (SP): Ook dat nog. Mijnheer Aptroot,

waar wij hier voor zitten is een integrale mobiliteitsaanpak, en daar gaat de SP-fractie voor. Dit is een serieuze opmerking die u maar eens erg goed in de oren moet knopen. Het enige wat het kabinet doet, blijkbaar met ondersteuning ... Nee, "het enige" is iets te zwaar gezegd, wellicht zou ik dan een aantal mensen tekortdoen. Wat in ieder geval de VVD doet, is ervoor zorgen dat wij alleen maar naar projecten kijken. Zij kijkt niet daar de onderliggende hamvraag: waar komen al die mensen vandaan, wat gaan wij daaraan doen en hoe gaan wij ze alternatieven bieden op het gebied van modaliteiten, werktijden en wonen en werken? Dat is de vraag waarom bij dit overleg vier bewindspersonen zijn uitgenodigd.

De heer **Aptroot** (VVD): En waar moeten die mensen dan heen?

De heer **Roemer** (SP): Precies. Waar moeten die mensen dan heen?

De **voorzitter**: Mijnheer Aptroot, graag uw interrupties via de voorzitter.

De heer **Roemer** (SP): Het lijkt mij heel terecht dat u dat zegt, voorzitter. Zolang wij samen die vraag niet beantwoorden en niet omzetten in concreet beleid, gaan wij nog tot 2028 door met het alleen bespreken van een openstapeling van losse projecten. En dan gaan wij allemaal weer: wij beginnen in noord; dan gaan wij weer naar oost, dan weer naar zuid en dan weer naar west. Dan hebben wij alle projecten gehad. De een zal wat meer aan spoor doen en de ander weer wat meer aan wegen. Gelukkig is er ook nog een aantal dat, terecht, heel veel aan vaarwegen wil doen. Maar die samenhang zit niet in dit MIRT. Wij verwoorden het alleen. Met die samenhang kunnen wij miljarden besparen. Op het moment dat wij die vraag centraal stellen, aanpakken en er daadwerkelijk wat mee gaan doen, kunnen wij misschien nog wel veel meer wegen schrappen.

De **voorzitter**: U vervolgt uw samenhangend betoog.

De heer **Roemer** (SP): Een integraal betoog, voorzitter. Die stap komt nog wel. Mijn buurman kan nu proberen om daar wat lacherig over te doen, maar uiteindelijk ...

De **voorzitter**: Gaat u maar gewoon door.

De heer **Roemer** (SP): Dit is mijn zendtijd al. Voorzitter. Het gaat die kant wel op. Ik ga ervan uit dat ik dit straks van minstens twee ministers ook te horen krijg, zodat zij niet het gevoel krijgen hier voor niets te zitten. Ik denk dat het met name van die ministers, die van VROM en voor WWI, moet komen om die integrale benadering er bij Verkeer en Waterstaat in te pompen. Rondom Utrecht lijkt de regering de standaardfout van Amsterdam te herhalen. Ook hier wordt weer te eenzijdig in projecten gedacht. Men kijkt eerst naar de wegen en dan pas verder. Het is terecht dat de PvdA zich hierover ernstig zorgen maakt. Het is jammer dat zij niet echt doorpakt. Vooral bij Utrecht zou de volgorde moeten worden omgedraaid. Deze vierde stad van het land heeft gezien zijn ligging, zijn opbouw en zijn bevolking een relatief gezien erg slecht openbaarvervoernet. Slechts één losse sneltram, te weinig busbanen en lang niet alle

kanten op snelle intercity's. Zo missen wij de intercity's Utrecht-Breda en Utrecht Centraal-Hilversum-Almere nog steeds. Tegenover de massale druk voor meer wegen, kwam er vanuit de regio ook een alternatief: het rapport De Kracht van Utrecht. Uitgaande van een platte kilometerprijs zag men mogelijkheden om met openbaar vervoer en de fiets veel ellende te voorkomen. Het is een buitengewoon aansprekend plan. Men geeft een juiste richting aan. Maar nu is het niet alleen lang wachten op een kilometerprijs, omdat die zo onnodig ingewikkeld wordt gemaakt, maar zie ik ook nauwelijks enthousiasme bij het kabinet over de alternatieven.

Nieuwe, grote doorsnijdingen door het landschap door extra wegen zijn nu van tafel. Laat ik een ding zeggen: daar zijn wij uiteraard erg blij mee. Laten wij dus ook de dingen noemen waar wij blij mee zijn. De wegvredingen waar wel voor wordt gekozen, zullen ook wel tot overlast voor sommige wijken leiden. Ook daar zullen wij dus iets aan moeten gaan doen. Het grootste gemis, ook hier weer, is dat er geen integraal voorstel naar de Kamer wordt gestuurd om mensen daadwerkelijk de alternatieven te geven van andere modaliteiten, andere manieren van wonen en werken en de combinatie ervan, en andere werktijden. Hier had een heel mooie kans gelegen, maar die laten wij liggen.

Ik ga niet alle projecten noemen waar wij voor zijn, maar wel nog een paar waarbij wat kunnen besparen, zoals de A15. Dat geld kunnen wij zo besteden om in Utrecht een groot aantal betere dingen te gaan doen. Het doortrekken ervan moeten wij vooral niet doen, en al helemaal niet met een tolweg.

Als ik het allemaal goed heb gelezen, kan de N23 op weinig enthousiasme van de minister rekenen. Daar ben ik blij mee. De weg tussen Enkhuizen en de A7 is natuurlijk wel van groot belang. Kan de minister bevestigen dat de beschikbare 13 mln. enkel daarvoor wordt gebruikt?

Tot slot wat betreft het rijtje wegen: de Buitenring Parkstad. Dit is ook een project waarop wij het nodige kunnen bezuinigen. Met deze weg moet een probleem worden opgelost dat er helemaal niet of nauwelijks is. Het verhogen van de snelheid levert nauwelijks reistijdwinst op, terwijl de overlast voor milieu- en leefomgeving fors zal toenemen. Ik kijk maar weer naar de andere bewindspersonen aan de overkant: kijk daar toch nog eens even naar en adviseer uw collega om dit onnodige project te laten liggen. Dat geld kunnen wij dan heel goed gebruiken voor andere projecten.

Wij kunnen dat geld bijvoorbeeld goed gebruiken voor de vaarwegen. Ik ga daarmee naar het volgende punt. Voor de ontlasting van het wegennet van het goederenvervoer is vooral de binnenvaart van groot belang. Daar hebben wij het de afgelopen tijd al regelmatig over gehad. Voor een goede binnenvaart zijn niet alleen een eerlijke vrachtverdeling en een eerlijke prijs nodig; ook goede vaarwegen zijn erg belangrijk. Er is nog een aantal flinke slagen te maken om de binnenvaart te bevorderen en zodoende wegen te ontlasten.

Vanuit alle regio's ontvangen wij berichten dat de meerjarenbudgetten voor beheer en onderhoud bij Rijkswaterstaat in 2011, 2012 en 2013 met 50% gekort zouden worden. Dat staat nog los van de 20% kortingsoperatie. Als dat zo is, is het uitgesloten dat het inlopen van achterstallig onderhoud in 2016 conform de toezegging aan de Kamer wordt gehaald. Dit is voor de SP-fractie echt onaanvaardbaar. Op dit onderhoud valt

niet te bezuinigen vanwege het risico op storingen. Ook is het onaanvaardbaar dat op die manier nieuwe achterstanden gaan ontstaan. Kan het kabinet aangeven dat hier niet op bezuinigd zal worden? Komt het baggeren van het Winschoterdiep niet in de knel door de bezuinigingen en vanwege het wachten op overeenstemming tussen Rijk en provincie?

Bij veel projecten is gelukkig een goede voortgang bereikt. Daar zijn wij blij mee. Zo verlopen, als ik het allemaal goed heb begrepen, de Maasroute en de Zwartsluis voorspoedig en zien ook de voortgang bij de Beatrixsluis, de Wilhelminasluis in de Zaan en de opbouw van de keersluis Zwartsluis er naar behoren uit. Meer zorgen maken wij ons over de overnachtingshavens bij Lobith. Hoe zorgen wij ervoor dat deze overnachtingshavens er zo snel mogelijk komt? Hetzelfde geldt voor Weert.

Binnenkort krijgen wij een evaluatie over de sluisen. Dat vinden wij erg belangrijk. Verder doorvoeren van bediening op afstand van grote sluisen moeten wij echt heroverwegen. Het levert geen extra doorstroming en geen bezuiniging op personeel op; het levert alleen maar meer onveiligheid op. Laten wij daar dus kritischer naar kijken.

De Tweede Maasvlakte gaat er komen. Wij vragen ons af of de binnenvaart hier ook de maximale kansen gaat krijgen. Er ligt wel degelijk een heel grote kans. Komt er bij de Tweede Maasvlakte nu wel of niet een specifieke haven voor de binnenvaart? Kan de minister een schematisch overzicht geven van de Tweede Maasvlakte? Is er ruimte ingeruimd voor een plek waar binnenvaartschepen voorrang krijgen voor het laden en lossen? Ik kom aan het openbaar vervoer. Naast alles wat ik heb aangegeven, is goed openbaar vervoer van wezenlijk belang. Het is een belangrijke pijler van het mobiliteitsbeleid waar de SP voor staat: openbaar vervoer in de steden, maar ook veel spoorvervoer. Van heel veel belang hierbij is dat er overall openbaar vervoer is, een soort basismobiliteit als recht voor eenieder op een fatsoenlijke verbinding, en dat dit openbaar vervoer betaalbaar is.

Dit laatste is een groot probleem. Waar de crisis bij menige Nederlander in de portemonnee voelbaar is, blijven de tarieven in het openbaar vervoer stijgen. Zo stimuleren wij het openbaar vervoer niet. Met het opdringen van de OV-chipkaart met de bijbehorende prijsverhogingen doen wij dat ook al niet. Daar hebben wij het later deze week nog over.

Het weren van auto's uit steden is voor steeds meer steden van groot belang. Tegenwoordig lopen niet alleen de grote steden vol, maar ook de middelgrote steden. Toch moet elke stad het weren van auto's maar op zijn eigen manier doen, totdat een stad auto's wil verbieden. Dan komt de minister pas echt in actie. Een goed beleid van transferia of P+R zou niet misstaan. Dit beleid ontbreekt. Zo missen veel mensen de P+R-plekken en blijken de plekken die bekend raken, al gauw te klein te zijn. Er moeten P+R-plekken komen bij de rijkswegen. Een rijksplotje met geld en een duidelijk P+R-beleid kan veel steden daarbij helpen. Is het kabinet bereid hier iets aan te gaan doen? Ziet het kabinet hierin een rol voor zichzelf weggelegd?

Het stedelijk vervoer komt op veel gebieden tegen zijn grenzen aan. Mooie voorbeelden zijn natuurlijk de grote steden: prachtig openbaar vervoer in het centrum en een aantal tramlijnen naar de buitenwijken, maar in de

buitenwijken is het openbaar vervoer al niet meer zo dicht. Vlak over de gemeentegrenzen heen is het vaak al helemaal rustig met trams. In het kader van Amsterdam-Almere wordt zo mooi gesproken over een schaalessprong. Voor het openbaar vervoer zie ik dat wel voor mij: Almere krijgt een rechtstreekse aansluiting op het Amsterdamse metronet, net zoals Amsterdam-Zuidoost, en vandaar een dicht net met bussen of trams. Een dergelijke schaalessprong kan ook worden gemaakt naar Zaandam en Purmerend. Soortgelijke sprongen kunnen in de regio van de overige grote steden ook worden gemaakt. Is het kabinet bereid om met de grote steden om de tafel te gaan zitten om hier eens over te praten, in plaats van telkens nieuwe wegen aan te leggen of bestaande wegen te verbreden die de steden alleen maar verder verdichten en opzadelen met problemen van auto's die men daar niet kwijt kan? Ziet het kabinet hier kansen toe en wil het de Kamer hierover informeren? In Amsterdam is er nog veel te doen over de Noord/Zuidlijn. Na de zoveelste budgetoverschrijding en zelfs het verzakken van een aantal historische panden gaat men rustig door met dit project. Een goedkopere variant die de SP in het Amsterdamse gemeentebestuur heeft aangedragen, is helaas van tafel gegaan. Wat ons betreft niet op grond van een inhoudelijke onderbouwing, maar omdat het project er gewoon zo nodig door moest. Maar dat knokken ze in Amsterdam maar mooi zelf uit. Voor ons zijn er ook wel wat lessen uit dit project te trekken. Zo is het de vraag of wij dergelijke ingewikkelde projecten wel aan een gemeente moeten overlaten. Daar kom ik nog op terug. Ook vinden wij het niet juist dat het Rijk de andere kant op kijkt als gemeenten geld over de balk smijten. Om van de Noord/Zuidlijn een succes te maken, lijken verdere investeringen nodig, zoals doortrekken richting Zaandam, Purmerend, Amstelveen of Schiphol. Is het Rijk bereid om hier met de stadsregio serieus naar te kijken?

Voor veel Amsterdamse reizigers dreigt het uitkleden van een deel van het openbaar vervoer als de Noord/Zuidlijn er komt. Door de nieuwe tunnelveiligheidseisen dreigt binnenkort in de Amsterdamse oostbuis een metro minder te mogen rijden. Reizigers uit Amstelveen en Amsterdam-Zuid dreigen de directe verbinding met Amsterdam Centraal te verliezen. Niet omdat het anders onveiliger wordt, maar wel omdat de strenge normen niet worden gehaald. Is de minister bereid om nog eens goed naar deze normen te kijken en ernaar te streven om met de gemeente Amsterdam een oplossing te vinden die mogelijk maakt dat de drie huidige metrolijnen allemaal het centrum in blijven gaan?

Het is mogelijk dat wij het met elkaar oneens zijn over de vraag in hoeverre het spoor moet worden bevorderd. Maar wij hebben er natuurlijk al wel afspraken over gemaakt, althans, de coalitiepartijen hebben dat gedaan: 5% groei per jaar. Waarom zie ik daar niets van terug? Als deze ambitie moeilijk te halen blijkt te zijn, moeten wij toch met krachtiger beleid komen om die 5% toch te halen? Of heeft de minister wat dat betreft het bijltje er al bij neergegoid?

Dan iets over ERTMS, het nieuwe beveiligingssysteem. De toekomst van het spoor is niet alleen spoorboekloos reizen, maar vooral ook efficiënter spoorgebruik. Voordat ik een heel verlanglijstje aan inhaalsporen en dubbelsporen geef, is het wellicht handig eerst te kijken naar echt optimaal gebruik van het spoor. Daarvoor zijn enorme

kansen door in plaats van statische beveiliging tussen treinen over te gaan op het dynamische systeem ERTMS. Veilig en efficiënt spoorgebruik, dat klinkt prachtig, maar het kost wel een paar stuivers. Wij moeten dan ook stap voor stap in die richting gaan. Eerst de treinen geschikt maken en dan pas spoorlijn voor spoorlijn aanpassen. Het systeem in de treinen inbouwen is het minste probleem. Daar is niet zo heel veel geld voor nodig. Maar wat zijn precies de voor het spoornet te behalen winsten? Is de minister bereid in kaart te brengen hoeveel capaciteit de huidige spoorlijnen overdag hebben en hoeveel dit wordt als de stap naar dynamische beveiliging wordt gezet? Kan hij dit voor de belangrijkste spoorlijnen aangeven? Dan kunnen wij wellicht volgend jaar gezamenlijk een gezond en weloverwogen besluit nemen of en hoe wij hiertoe overgaan. Wanneer kunnen wij een afspraak met de NS verwachten over de inbouw van het ERTMS-systeem in de treinen? Dat zal echt snel moeten gebeuren. Nieuwe spoorlijnen kunnen een versterking van het spoornet zijn. Over een nieuwe spoorverbinding tussen Amsterdam en Almere hebben wij het laatst uitgebreid gehad. Een andere nieuwe verbinding waar wij het vaak over hebben, is Utrecht-Breda. Onlangs werd deze verbinding nog eens onderzocht. Met een vervoerswaarde van maar liefst 50.000 reizigers per dag is deze verbinding natuurlijk zeer gewenst. Ziet de minister dat ook? Is hij bereid de handschoen van de regio op te pakken en over te gaan tot het opnemen van deze verbinding in het MIRT? Dan hebben wij twee keuzes: tegelijk met de A27 of meteen daarna. Wat ons betreft, is een keuze van de lange baan geen optie. Een andere nieuwe spoorlijn zou de oude verbinding tussen Haarlem en IJmuiden kunnen zijn, een stuk spoor dat sinds de jaren tachtig niet meer wordt gebruikt, maar waar nog wel kansen voor zijn. Het spoor ligt er nog en kan relatief makkelijk in een lightrailverbinding worden omgezet. Is de minister bereid deze kansen serieus te onderzoeken? Hetzelfde vraag ik voor de spoorlijn tussen Emmen en Veendam, zodat op die manier de spoorlijn Zwolle-Emmen-Groningen rond kan worden gemaakt. Is de minister bereid dit te onderzoeken? Natuurlijk moet ik het ook over de Maaslijn hebben, men had niet anders verwacht. Helaas ziet de minister hier nog steeds niets in, ondanks de tweede motie die de Kamer hierover heeft aangenomen. Deze leidt slechts tot wat spaarzame maatregelen. Wat is toch het probleem om het verdubbelen serieus te bekijken? Is de minister bereid om daarnaar grondig onderzoek te gaan doen? Hetzelfde vraag ik over het verdubbelen van het spoor in de Kop van Noord-Holland en in Zuid-Limburg. Daar liggen echt trieste spoorlijntjes, die buitengewoon onbetrouwbaar zijn, en waarvan heel veel te maken is. Wanneer gaat daar nu eens de schop in de grond? Dan de RijnGouwelijn en Utrecht-Leiden. Tussen Leiden en Utrecht ligt een stuk slecht aangelegd spoor. Daar heb ik zelf al veel ervaring mee gehad. De provincie Zuid-Holland slaat helemaal door in wat zij daarmee wil doen. Zij wil namelijk een nieuwe lijn aanleggen; de RijnGouwelijn-West. Volgens de SP-fractie is dit onverstandig, want het is te duur, het tast het Groene Hart aan, het gaat door het centrum van Leiden, het buitengebied kent nauwelijks een vervoervraag en het leidt tot het schrappen van bussen. Wat ons betreft, kunnen wij dit geld beter aan andere projecten binnen

het openbaar vervoer besteden, bijvoorbeeld aan de lijnen die ik zojuist noemde.

De heer **Koopmans** (CDA): Bij die laatste opmerking over de RijnGouwelijn breekt me echt de klomp, zoals mevrouw Roefs ook zei. U begon uw betoog met een integrale aanpak; eerst zorgen dat er openbaar vervoer is en dan pas bouwen. Nu doet een regio dat en dan is uw standpunt dat het geld wat daarvoor gereserveerd is, ergens anders aan besteed moet worden. Dat waren uw laatste woorden. Wat is daar integraal aan? Wat is dat voor een antwoord aan die mensen die in Valkenburg komen wonen of die daar nu al in de file staan? Die wegen wilde u ook al niet.

De heer **Roemer** (SP): Ik dacht even na over die koppeling met het integraal denken, maar laat ik dat maar even overnemen. Er is heel terecht gezegd dat er het nodige moet gebeuren aan een gebiedsgerichte aanpak. Er gebeurt ook het nodige. Er zijn heel effectieve buslijnen die veelvuldig gebruikt worden. Je kunt je bij al die zaken afvragen of je veel verwacht van dat project om de vervoersstroom te regelen. Dat is een terechte vraag. Ik verwacht er minder van, omdat op andere terreinen een heleboel wordt aangetast. Dan ga ik inderdaad bekijken of dat met het geld wat er is, door wie dan ook opgebracht, want dat is allemaal overheids-geld, de beste oplossing is voor het mobiliteitsvraagstuk in die regio. Ik wil dat geld niet naar een ander deel van Nederland halen, want ik ben het ermee eens dat het nodige gedaan moet worden op het gebied van mobiliteit. De voorgestelde projecten zijn alleen niet mijn projecten. Zij zijn niet de oplossingen waarvan ik denk dat de regio en de mensen die er gebruik van moeten maken, er beter van worden. Ik heb daarvan een andere inschatting gemaakt en met mij een heleboel mensen daar. Ik zie deze projecten, in deze vorm, niet zitten.

De heer **Koopmans** (CDA): Over de RijnlandRoute is al veertig jaar nagedacht. Over de RijnGouwelijn al vijftien jaar. Nu zegt u eigenlijk in één zin: maar ik weet het beter. Dat mag, dat kan allemaal, maar dan vind ik toch dat u veel scherper dan u tot nu toe doet, moet zeggen wat dan concreet uw oplossingen zijn. Die regio staat namelijk voor een enorme opgave. Er komen tienduizenden woningen bij. Bio Science Leiden groeit als kool. De veiling groeit daar. Alles staat daar stil. Ik daag u echt uit om scherper antwoord te geven over wat uw visie is op wat u daar gaat doen, behalve hier of daar een busbaantje opplussen.

De heer **Roemer** (SP): De heer Koopmans doet over dat laatste wel heel denigrerend, maar voor veel regio's ligt daar de grootste oplossing.

De heer **Koopmans** (CDA): Maar niet in deze.

De heer **Roemer** (SP): Ja, ik denk wel in deze. Het aanleggen van deze lijn heeft behoorlijk wat consequenties voor alle buslijnen die er liggen. Er zullen er geschrapt worden. Er zal minder gebruik van gemaakt worden. Voor een deel van die route is er nauwelijks een vervoersvraag. Dan denk ik dat het niet een oplossing is waar de regio echt beter van wordt. Trein en bus zijn niet zulke grote concurrenten als u denkt. Ik denk dat er op

die plekken heel veel winst te halen is. Wij zouden daarin veel meer willen investeren.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Hoe denkt de heer Roemer de vervoersvraag dan af te wikkelen in het nieuwe gebied Valkenburg? Ik begrijp er langzamerhand helemaal niets meer van. Ik dacht dat we het erover eens waren dat wij bij nieuwbouw moeten zorgen voor hoogwaardig openbaar vervoer. Nu zegt hij: laat die tram maar lopen, we gaan de bussen doortrekken zoals ze er nu al zijn. Ik had al vaak de indruk dat we terug waren bij af, maar nu is het wel heel erg.

De heer **Roemer** (SP): Ik had het ergens mooi uitgewerkt staan, maar ik zie dat even niet. Ik beloof mevrouw Roefs dat ik er in tweede termijn uitgebreid op terugkom. Om een rechtstreekse treinverbinding tussen Arnhem en Apeldoorn mogelijk te maken is niet zo heel veel nodig; alleen de zogenaamde Emperbocht. Deze verbinding is voor 20 mln. aan te leggen en kan een enorme verbetering voor de reizigers in de regio zijn. Toch lijkt de schop hier voorlopig nog niet de grond in te gaan. Is de minister bereid deze Emperbocht toch redelijk snel te gaan realiseren, in ieder geval in deze MIRT-periode? Dan een aantal stations. Allereerst het beruchte, maar mooie station Eijsden. De minister kent dit plaatsje goed. Gaat daar nog iets gebeuren? Heeft de minister al overleg gehad met de regio of met de provincie? Zijn zij bereid dit station toch op te nemen bij de huidige stoptreinen in de regio? Hoeveel geld hebben zij nodig om de bediening ervan goed mogelijk te maken? Hierover graag snel helderheid, want het zou erg jammer zijn als wij dit stukje spoor in Limburg de nek omdraaien. Al eerder hebben wij het gehad over het station Maarheeze. Om het aantal in- en uitstappers te halen moet buslijn 173 sneuvelen, weer zo'n voorbeeld, mevrouw Roefs. Deze goede, druk bezette buslijn is een groot succes en daarmee blijkbaar een concurrent voor het spoor. Het loslaten van de norm van 1000 instappers bij een nieuw station kan betekenen dat buslijn 173 bij station Maarheeze gewoon kan blijven bestaan. Wil de minister zich hard maken om deze buslijn minimaal een jaar na de opening van het station Maarheeze in stand te houden, om de daadwerkelijke effecten te bekijken en te evalueren? Een ander station waar het niet goed gaat is Emmen-Bargeres. Als Emmen-Zuid open gaat, schijnt dit station dicht te moeten van ProRail. Waarom moet dit van ProRail? Ziet de minister net als de provincie Drenthe dat de keuze niet daar ligt, maar bij de provincie en dat er kansen zijn om beide stations te bedienen en zo het openbaar vervoer te verbeteren? Graag een helder antwoord. Wij hebben al iets gehoord over de geluidsoverlast van de IJssellijn. Wij komen met een nieuwe motie die het waarschijnlijk wel gaat halen. Ik begrijp uit een signaal van de voorzitter dat ik nog vier minuten heb. Dan ga ik snel over naar de fiets, ook een belangrijk onderdeel van het stedelijk vervoer. Tot onze grote tevredenheid hebben wij gelezen dat er 5 mln. wordt uitgetrokken als bijdrage aan een zogenaamde fietssnelweg voor het woon-werkverkeer tussen Den Haag en Leiden. Is de minister bereid dit goede initiatief uit Zuid-Holland in het volgende overleg ook aan overige regio's voor te leggen, wellicht ter inspiratie, omdat dit navolging verdient?

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Ik juich erg toe dat u fietssnelwegen heel belangrijk vindt, maar even ter herinnering, die fietssnelweg waarover u het hebt, is een gevolg van een amendement-Koopmans/Roefs van vorig jaar voor 5 mln. plus 5 mln. voor een fietssnelweg Arnhem-Nijmegen. Dit jaar zijn daaraan toegevoegd de fietssnelwegen Hofpleinroute en Rotterdam-Dordrecht. Ik begrijp eigenlijk niet wat de portee is.

De heer **Roemer** (SP): De portee is dat dit goede voorbeeld door de regering moet worden gevolgd en niet alleen door u. Ik waardeer uw voorstellen. Ik ben het daar hartstikke mee eens en ben er hartstikke blij mee. Ik hoop dat dit navolging krijgt in grotere delen van het land. Het was dus een compliment, maar dat moet ik blijkbaar niet te veel doen. Ik zei het volgens mij zelfs heel vriendelijk, niet eens met een ondertoon.

De **voorzitter**: Ik zie dat de complimenten alsnog zijn aanvaard.

De heer **Roemer** (SP): Ja, mijn complimenten, mevrouw Roefs. Ga vooral zo door! Ik roep echter vooral de regering daartoe op, want dan hoeven we vanuit de Kamer niet telkens dat soort dingen bij te spijkeren. Daar kwam mijn opmerking meer op neer. Over stationsfietsenstallingen is natuurlijk al heel veel gezegd, ook bij de begrotingsbehandeling. Er ligt nog een amendement voor. Ik ga ervan uit dat de Kamer, zeker partijen die fietsen voorstaan met de prachtigste notities, dit allemaal zal steunen. De koers van het mobiliteitsbeleid moet wat de SP betreft dus om. Van stilstand kunnen we naar vooruitgang door het denken te veranderen, maar ook door anders te investeren in de infrastructuur: niet spelen met nieuwe projecten en de bekostiging daarvan, maar weer kiezen voor echt nuttige infrastructurele projecten. Wij geven aan dat wij fors kunnen bezuinigen op een aantal projecten die wij minder of niet zien zitten. Rondom Amsterdam kan het een stuk minder en ik denk ook aan de A4-Midden Delfland, het doortrekken van de A15 en de Buitenring. Met dat geld kunnen wij een heleboel dingen verbeteren. Ik heb nog twee kleinere punten. Om de bouw van de vele projecten die wij hebben, goed te laten verlopen, is het wellicht een idee om te komen tot een rijksprojectenbureau. Nu wordt de wereld van het aanbesteden steeds ingewikkelder. De overheid heeft daar vaak veel moeite mee. Dat hebben wij gezien bij de hsl en de Betuwe-route, maar ook bij de Haagse tramtunnel, de RandstadRail, de Noord/Zuidlijn, de tunnels bij Roermond en de Amsterdamse Zuidas. De overheid lijkt soms een speelbal van aannemers, want bij vrijwel elke tegenvaller kan de overheid de portemonnee trekken. Volgens de SP moet de overheid een tegenmacht kunnen vormen tegen deze machtige bouwers. Deskundigen uit de bouwwereld zouden de overheid moeten gaan helpen om een betere positie te hebben. Zeker van lagere overheden kun je niet verwachten dat zij zelf de kennis en de kunde in huis hebben. Is het kabinet bereid om ons voorstel voor een dergelijk rijksprojectenbureau serieus te onderzoeken? Het laatste punt waarover ik het wil hebben – dan ben ik volgens mij door mijn tijd heen – is de sluis in Amsterdam. De minister geeft aan te gaan betalen voor de vervanging van deze sluis. De regio legt er ook nog geld bij om de sluis sneller en groter te bouwen, maar daar

zijn nogal wat twijfels over. Het CPB heeft al verschillende keren aangegeven dat het economisch helemaal niet verstandig zou zijn om die sluis aan te leggen. Zelfs in de economische hoogtijdagen werd hieraan getwijfeld. Hoe ziet de minister dit? Ook het Amsterdamse bedrijfsleven schijnt hier geen brood in te zien. Het wil wel de sluis, maar ziet dit niet als een goede investering, waardoor in ieder geval geen sprake zal zijn van pps. Is het niet tekenend dat deze bedrijven niet mee willen betalen?

Daarbij komt ook nog het formaat van de sluis. Een grotere sluis zal ook meer schepen aantrekken, maar is daar haventerrein voor? Ik zie dat niet in Amsterdam. Zal de Amsterdamse haven de concurrentie met Rotterdam wel echt aan moeten? Kunnen we niet nationaal denken? Bij een grotere sluis neemt de diepte ook toe. Kan er worden uitgesloten dat er schepen doorgaan die daarna qua diepgang niet door het Noordzeekanaal kunnen? Kan helder worden aangegeven dat een grotere sluis niet zal leiden tot een discussie over het uitdiepen van het Noordzeekanaal? De SP is duidelijk niet overtuigd van het nut van dit project. Dat is niet zo vreemd, want we zien een grote lobby voor de sluis, maar de economische meerwaarde is nog uitermate onzeker. Als we het niet voor de economie en de werkgelegenheid doen, waarvoor dan wel? Graag dus meer duidelijkheid over dit project.

De heer **Boelhouwer** (PvdA): Ik heb even laten indalen wat de heer Roemer allemaal zegt. Het beeld is onthutsend. Hij pleit voor een spoorverbinding Zwolle-Emmen-Groningen. Er moet een rechtstreekse verbinding komen tussen Apeldoorn en Arnhem. Er moet verbetering komen in Zuid-Limburg. Daar waar honderdduizenden mensen bij elkaar wonen, in het westen van het land – ik heb het over de RijnGouwelijn – moet het echter maar met busjes. Dat komt natuurlijk doordat daar ook mensen wonen die bezwaar maken. Als er heel veel mensen wonen, zijn er vast ook een paar die bezwaar maken. Dan komt de SP in het geweer. Zij zegt dat al die andere honderdduizenden gewoon kunnen verrekken. Daar waar niemand of bijna niemand woont, wilt u wel spoorlijnen aanleggen. Welke visie hebt u eigenlijk op Nederland?

De heer **Roemer** (SP): Ik adviseer de heer Boelhouwer om mijn tekst nog eens na te lezen.

De heer **Boelhouwer** (PvdA): Nou, ik heb echt ...

De heer **Roemer** (SP): Nee, u hebt uw tijd gehad.

De **voorzitter**: Daar ga ik over, mijnheer Roemer.

De heer **Roemer** (SP): U had mij het woord gegeven, voorzitter.

De **voorzitter**: Zo is het, maar ik ga over de tijd. Vervolgt u uw betoog.

De heer **Roemer** (SP): Mijnheer Boelhouwer, hoe zal ik het netjes zeggen? Ik vind uw reactie schandalig. Als u het zo sterk inzet, doe ik even mee. Ik heb één spoorlijn genoemd waarvan ik minder verwacht. Dat grijpt u aan om er een heel Randstadprobleem van te maken en om een karikatuur te maken van de lijnen in het buitenge-

bied, waar u blijkbaar niets in ziet. Dat moet u maar durven! Ik heb het nodige gezegd over het doortrekken van verbindingen vanaf Amsterdam naar Purmerend en Zaanstad, waar honderdduizenden daadwerkelijk die verbindingen willen. Ik heb ook de nodige projecten rondom Rotterdam genoemd. Overal komen wij steeds met plannen. We hebben rapporten geschreven, maar ik heb er van u nog niet één gezien. We hebben tal van spoorverbeteringen aangedragen. We hebben een integrale visie over hoe wij omgaan met mobiliteit in Nederland, met name in de Randstad en in het westen. We vergeten daarbij niet dat Nederland meer is dan alleen de Randstad. En nu verwijt u mij met zulke bewoordingen dat ik één spoorlijn afschiet waarvan ik de meerwaarde niet zie? Mijnheer Boelhouwer, schaam u!

De heer **Boelhouwer** (PvdA): Ik schaam mij nergens voor. De mensen in de zaal hebben de uitgesproken tekst volgens mij heel goed gehoord en hebben daar vast hun conclusies aan verbonden. Als u denkt dat ik u onjuist heb geciteerd, denk ik dat u uw eigen tekst nog eens na zou moeten lezen. Of misschien was het wel de tekst van iemand anders; dat weet ik niet. U durft wel te kiezen in gebieden waar wat minder mensen wonen, maar niet waar een heel groot vervoersprobleem is in de regio. Dat valt mij van u tegen.

De heer **Roemer** (SP): “De tekst van iemand anders” zegt misschien iets over de heer Boelhouwer, maar niet over mij. Daar neem ik dus afstand van. Teksten die ik hier uitspreek, zijn mijn teksten. Door wie zij ook zijn voorbereid, het is mijn verantwoordelijkheid en ik sta achter datgene wat ik voorlees. Laat dat even hartstikke helder zijn. Ik moet nu echt proberen om rustig te blijven. Ik zal netjes blijven.

De **voorzitter**: Dat doet u keurig.

De heer **Roemer** (SP): Wij maken inderdaad keuzes. Ik geef aan welke projecten ik zie zitten en welke niet. Als ik meer spreektijd had gehad, had ik het kabinet kunnen complimenteren voor alle projecten waar wij voor zijn. Omdat wij hier echter twee dagen zitten en er geen derde of vierde maandag aan vast willen koppelen, is het logisch dat fracties hun tijd met name besteden aan punten waarop het volgens hen anders moet. We hebben aangegeven welke projecten wij eraf willen halen en om welke reden. We hebben aangegeven welke projecten wij voor hetzelfde geld terug op de agenda zouden kunnen krijgen. We hebben daarover rapporten geschreven en we hebben kant en klare voorstellen gedaan, inclusief dekking. Die keuzes maakt de SP-fractie. Daar lopen wij niet voor weg, in tegenstelling tot wat de PvdA-fractie zelf heeft gedaan ten aanzien van Utrecht. De PvdA-fractie geeft aan dat de plannen rondom Utrecht eigenlijk niet deugen, omdat het potje voor het openbaar vervoer daar wegvalt. De PvdA-fractie durft niet te kiezen waar zij dat geld vandaan haalt en met welke verschuivingen zij dit wil doen. Ik heb twee keer geprobeerd om bij de PvdA-fractie duidelijkheid te krijgen. Ik heb gezegd dat ik het daarmee eens ben, maar dat er boter bij de vis moet: waar gaat wij dat dan mee doen? Dan blijft de PvdA-fractie gewoon angstvallig stil. En dan verwijt de heer Boelhouwer mij met zo'n ongelooflijk betoog dat ik geen keuzes zou maken. Integendeel, mijnheer Boelhouwer.

De heer **Koopmans** (CDA): Ik heb een klein ordepuntje. Voor de complimenten die de heer Roemer nog zou willen geven, zou ik wel een paar minuten van mijn spreektijd aan hem willen geven.

De heer **Roemer** (SP): Dank u wel, daar maak ik graag gebruik van.

De **voorzitter**: Dat gaat dan wel via mij. Ik heb aan het begin inderdaad toegestaan om een klein beetje spreektijd over te hevelen – er zijn nog meer mensen die spreektijd over hebben – maar ik teken daarbij wel aan dat dan ook de kleinere fracties ...

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Dat wilde ik net zeggen: die worden toch niet bij opbod verkocht? Wat krijgen wij nou, zeg!

De **voorzitter**: Nee, die worden niet bij opbod verkocht.

De heer **Aptroot** (VVD): Marktwerking, mijnheer Vendrik.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Nee, dit is koppelverkoop.

De **voorzitter**: Dit is inderdaad marktwerking.

De heer **Roemer** (SP): Ik kan er heel kort over zijn.

De **voorzitter**: Ik geef u nog één keer de mogelijkheid om te reageren. Dan krijgt de heer Vendrik nog een gestolen interruptie, die ik toesta.

De heer **Roemer** (SP): Ik kan er heel kort over zijn. Het is leuk dat de heer Koopmans ze noemt, maar de heer Koopmans weet heel goed wat de projecten zijn waar wij al lange tijd voor zijn. Wij hebben niet voor niets voor diverse wettelijke versnellingen gestemd. Wij zijn geen anti-asfaltpartij. Er zijn heel wat projecten waar wij voor zijn, ik noem Leeuwarden, ik noem Maastricht, de N65. Ik heb er een heleboel genoemd waar wij gewoon voor zijn. Knelpunten zoals dat bij Ewijk moeten gewoon opgelost worden. Daar zijn wij voor, daar blijven wij voor en als er voorstellen in die richting komen – er zijn er een heleboel in het MIRT – zijn wij daar gewoon voorstander van. Ik kan die projecten wel allemaal gaan noemen en daar mijn kostbare tijd aan besteden, maar het is heel logisch dat wij met name die projecten noemen die wij graag anders zouden willen. Als ik dat dan met name van de heer Boelhouwer op mijn bordje krijg, dan weet ik niet wat hij hier zit te doen.

De **voorzitter**: Goed. Ik zie dat de heer Vendrik alsnog afziet van zijn interruptie, met een verwijzing naar de linkse kerk. Hoogmis, linkse kerk, het is een gezegende dag vandaag. Aangezien ik over de tijd ga, complimenteer ik de heer Roemer. Hij is 41 minuten en 12 seconden bezig geweest. Dat is perfect. NS heeft zeker meegelusterd.

Het woord is aan de heer Van der Staaij.

De heer **Van der Staaij** (SGP): Voorzitter. De hoogmis en de linkse kerk wil ik maar even laten zitten en mij beperken tot het terrein van de MIRT. Na de behandeling van de begroting en de Crisis- en herstelwet en met het oog op mijn bescheiden spreektijd – wij zijn nu in de wereld van de kortere spreektijden terecht gekomen –

weersta ik de neiging om algemene beschouwingen te houden. Ik wil echter wel met een algemeen punt beginnen. Vroeger heette het, daar werd in de Kamer vaak over geklaagd, "het MIRT is in beton gegoten". De mogelijkheden voor bijsturing waren gering. De keerzijde daarvan was wel dat regio's erop konden rekenen dat de afspraken door het Rijk werden nagekomen. Hoe ligt dat nu? Kan de minister nog eens aangeven welke negatieve consequenties de brede heroverweging onverhoopt zou kunnen hebben voor de afspraken die in het MIRT zijn gemaakt? Het viel mij namelijk op dat zowel in de beantwoording van de vragen als in de brief naar aanleiding van de landsdelige afspraken een zin is opgenomen in de trant van: we weten nog niet welke bijstelling nodig is als gevolg van de heroverweging. Hoe hard zijn de toezeggingen die nu op tafel liggen? Onder meer door het Centraal Overleg Vaarwegen is gewezen op het verontrustende gegeven dat de meerjarenbudgetten voor beheer en onderhoud bij Rijkswaterstaat in 2011, 2012 en 2013 met 50% zouden worden gekort. Als dat waar is, is het beoogde inlopen van achterstallig onderhoud definitief op de lange baan geschoven. Is dat inderdaad de conclusie? Ik vind dat een zeer ongelukkige bezuinigingspost en ik hoop dat het niet klopt, niet in de laatste plaats omdat ook de veiligheid in het geding kan zijn. Het is ook in strijd met alle eerder met de Kamer gemaakte afspraken. Het is voorts een nogal ingrijpende wijziging, een kentering, want heel bewust is een aantal jaren geleden ingezet op het wegwerken van het enorme achterstallige onderhoud. Dat mocht niet meer voorkomen, want reparatie achteraf is veel en veel duurder dan het bijhouden van het onderhoud. Nu lijkt het erop dat wij opnieuw in onze oude fout vervallen. Dat kan niet. Gaat dit op de lange termijn niet veel meer geld kosten? Waarom is het met het oog op het stimuleren van werkgelegenheid en economie wel mogelijk om allerlei wegprojecten naar voren te halen, maar niet om eveneens arbeidsintensief onderhoudswerk te versnellen? Ik sluit mij aan bij de concrete vragen die reeds gesteld zijn over het Winschoterdiep. Nog even over de binnenvaart. Op meerdere dossiers lopen wij aan tegen het soms bijzonder knellende juk van natuurwetgeving. Ik denk dan aan dijkversterking of aan de Westerscheldediscussie. Ook rond de binnenvaart dreigen nu problemen. Vanuit de sector wordt erop gewezen dat op dit moment in en rond Natura 2000-gebieden onvoldoende is zeker gesteld dat bestaand gebruik van scheepvaartwegen door de binnenvaart ook buiten de vaargeulen ongestoord kan blijven plaatsvinden. Dat zou stevige consequenties hebben voor het vervoer over water. Mijn vraag is dan ook: herkent de staatssecretaris deze problematiek? Op welke wijze kan worden gewaarborgd dat het bestaande gebruik niet doorkruist zal worden door de nieuwe regels? Dan kom ik op het terrein van de RijnlandRoute. Tijdens de begrotingsbehandeling heb ik al de vinger gelegd bij de noodzaak van de RijnlandRoute. Van groot belang voor de bereikbaarheid van de duin- en bollenstreek, waaronder de Greenpoort Duin- en Bollenstreek. Op dit moment is er geen toereikende wegverbinding tussen de A4 en de A44 en staat de regio Leiden dagelijks in de file. Ook kan de ontwikkeling van de duizenden woningen op Valkenburg pas plaatsvinden op voorwaarde dat er een adequate infrastructuur is. Om vaart achter de RijnlandRoute te zetten, is door de provincie, de regio en

het bedrijfsleven hard gewerkt aan een voor iedereen acceptabele inpassing en aan een substantiële eigen financiële bijdrage. Het Rijk wil 50% van de totale kosten dragen, maar er blijft een gat bestaan van tussen de 100 en 200 mln. Ik begrijp nu dat de minister heeft voorgesteld om te komen tot fasering, maar ook de SGP-fractie zegt: doe dat alsjeblieft niet, maar pak het project echt als geheel op. Zowel uit mobiliteits- als uit kosten oogpunt zitten er belangrijke nadelen aan zo'n fasering. Alleen een gehele RijnlandRoute levert volledige voordelen op. Een gefaseerde aanpak zorgt voor overlast elders in het gebied waar het verkeer van en naar Valkenburg enorme congestie veroorzaakt. Gefaseerde aanpak leidt verder tot hoge investeringskosten; er zijn twee opstartmomenten in plaats van één en uitstel kan tot afstel leiden. Kortom, wij zien allemaal grote nadelen van een gefaseerde benadering. Bovendien was dit toch juist een voorbeeldproject en wilden wij de zaak toch juist eens integraal benaderen. Ik vind het ongelukkig om eerst met zijn alleen energie te steken in een integrale benadering, als je het vervolgens toch weer in stukken gaat opknippen. Daarom ook van onze kant de vraag welke mogelijkheden de minister ziet om het momentum te benutten om snel met een financieel sluitend plaatje voor de totaalprojecten te komen. Is hij bereid om door te pakken en een extra bijdrage te leveren? Daar koppel ik graag een vraag aan die ik de minister voor WWI wil stellen, namelijk of het ook uit oogpunt van woningbouw in dat gebied niet van groot belang is dat er echt een stevig totaalplan ligt. We kennen soortgelijke verhalen ook uit het verleden en van andere locaties. We moeten niet weer in procedures terechtkomen waardoor de woningbouw vast gaat lopen omdat de infrastructuur nog niet helemaal goed is geregeld. Is er ook niet een breed gedeeld belang om hier tot een spoedige realisering van het totaalplaatje te komen?

Dan kom ik nog op de A4 Midden Delfland. De druk om over te gaan tot een snelle aanleg is erg groot. Ik moet zeggen dat wij dat ook wel snappen vanuit het ellenlange voortraject. Daar is in de Kamer ook al vaak over gesproken. We hebben er wel steeds bij gezegd – misschien verklaart dat voor een deel waarom het soms zo lang heeft geduurd – dat het opvallend is dat op basis van alle studies die op dat terrein zijn gedaan, de inschatting is dat de totale winst van die weg toch maar marginaal zal zijn. Opstoppen op andere plaatsen, terugslagfiles. Dat blijft wat ons betreft een zorgpuntje dat de euforie over het doorpakken wat nuanceert. Hoe dan ook, als de aanleg doorgaat, zullen de met de regio gemaakte afspraken worden nagekomen. Het is vervelend dat daaraan nu twijfel is gerezen, zoals onder meer blijkt uit de brieven van de gemeente Schiedam. De zorg heeft onder meer betrekking op de in hun ogen onvolledige aansluiting op het Kethelplein. Hoe beoordeelt de minister deze kritiek? Is het door de minister geëventueerde standpunt volledig conform het eerder afgesloten convenant of niet? Daarover zouden toch feitelijk geen misverstanden hoeven bestaan? Tot slot nog een opmerking over regionale punten met een landelijke uitstraling. Het viel mij op dat collega Koopmans het daar ook over had toen hij het heel duidelijke voorbeeld van de Algerabrug noemde in de regio Krimpener Waard. Ik heb vorig jaar hier ook nog de Rijnbrug bij Rhenen genoemd. Dat is typisch een regionaal punt dat wel een landelijke doorwerking heeft. Nu begrijp ik dat inmiddels de minister van Verkeer en

Waterstaat, op weg naar een bijeenkomst in het gebied over de fileproblematiek, zelf ook al een uur lang in de file heeft gestaan voor die Rijnbrug. Het is dus nu echt duidelijk dat het een probleem met landelijke uitstraling is geworden. Ik begrijp dat het punt al in het landsdelige overleg aan de orde komt en dat de bal voor de middellange en korte termijn bij de provincies ligt. Het is wel een brug tussen twee provincies, dus kan de minister in ieder geval nog een zetje geven dat de bisschop van Utrecht en de hertog van Gelre het wel snel eens worden over hoe ze dit voor de korte termijn moeten aanpakken?

De **voorzitter**: Dank u wel. Dan geef ik nu het woord aan mevrouw Wiegman van de fractie van de Christen-Unie.

Mevrouw **Wiegman-van Meppelen Scheppink** (ChristenUnie): Voorzitter. Normaal gesproken is mijn collega, de heer Cramer, woordvoerder in de debatten over het MIRT. Het is voor mij de eerste keer dat ik in een dergelijk debat spreek. Voor mij is het een bijzondere ervaring: spreektijden à la Castro en de manier waarop bijvoorbeeld de SP-fractie complimenten maakt en die verpakt. Castro-spreektijden zijn aan mij niet besteed. Ik heb een beperkte spreektijd en zal, in lijn met de traditie van mijn fractie, de punten in sneltreinvaart behandelen. Er zit ook vaart in het MIRT, want er zijn al verschillende grote besluiten genomen. Denk aan de besluiten over de A6-A9, de zeesluis bij IJmuiden, de Ring Utrecht en het spoor in de buurt van Almere. De eerste gebiedsagenda's zijn opgeleverd, een groot aantal binnenhavens wordt aangepakt, knelpunten op het regionale spoor worden weggenomen en in veel steden gaat de schop de grond in om de barrièrewerking van sporen tegen te gaan door bijvoorbeeld tunnels aan te leggen. Tijdens de begrotingsbehandeling pleitte de ChristenUnie-fractie ervoor om, naast het gebiedsgericht werken, de prioriteitstelling in het MIRT te verbeteren. Projecten worden getoetst. Er zijn bijvoorbeeld MKBA's, maar met meer transparantie ten aanzien van de concurrentiepositie van projecten ten opzichte van elkaar zouden wij wellicht tot een betere onderbouwing kunnen komen. Denk aan sinterklaasverlanglijstjes die toch vaak op tafel worden gelegd op het moment dat de MIRT behandeld wordt. De besluitvorming moet dus in mindere mate een black box worden. Om een goede afweging te maken, is er conform het advies van de commissie-Elverding in de beginfase meer onderzoek nodig. Het resultaat daarvan kan ook zijn dat er geen project komt. Hierin passen de MIRT-onderzoeken die de preverkenningen vervangen. Ik vraag mij echter wel af of dit ook kan betekenen dat de uiteindelijke MIRT-verkenningen sneller kunnen worden gedaan. Graag wil ik een antwoord op die vraag. Heroverweging of niet, wat de ChristenUnie-fractie betreft worden de miljarden uit de verlenging van het MIRT vooral gebruikt voor een stevige impuls ten behoeve van het ov. Geeft de NMCA straks niet alleen inzicht in de markt en de capaciteit, maar ook in oplossingsrichtingen en de kosten daarvan? Is de invoering van de kilometerprijs daarbij meegenomen? De ChristenUnie-fractie denkt aan een analyse van wegen, van vaarwegen en van het spoornet, op een wijze zoals bij de quickscan ten behoeve van het regionaal spoor.

Steeds vaker gaat de discussie die betrekking heeft op nieuwe wegen, vooral over inpassingskosten. Het maakt wat dat betreft niet uit of die discussie gaat over de A4, de A13-A16, of de Ring Utrecht. Lokale overheden hebben daarvoor vaak niet voldoende geld. Daarover zou de discussie over de "R" van het MIRT moeten gaan. Dat kost niet alleen geld, maar dat kan ook iets opleveren. Vaak hebben de inpassingskosten immers wel een positieve MKBA. Is het kabinet bereid om bij de NMCA ook met een fundamentele analyse van inpassingskosten van rijksinfrastructuur te komen? Graag wil ik ook een reactie op het pleidooi van wethouder Duivesteijn om de systematiek van de MKBA te herijken. Nu is die immers vaak nog ongeschikt voor verstedelijkingsprocessen. De verstedelijkingsafspraken zijn op een betrekkelijk lastig moment gemaakt. Doordat het geld ontbrak, is er nu slechts sprake van intenties. Vrijwel alle regio's geven aan dat met name binnenstedelijke opgaven financieel niet rond te krijgen zijn zonder steun van het Rijk. De ChristenUnie-fractie vindt dit een belangrijk punt voor de herovervingen, want de woningbouwopgave is niet alleen kwantitatief van aard, maar die is juist ook kwalitatief van aard. Het valt ons op dat de regionale ambities behoorlijk verschillend zijn. Brabant gaat bijvoorbeeld voor een verdichting van 25% en de Zuidvleugel gaat zelfs voor een verdichting van 80%. Kan de minister die verschillen toelichten?

De ambities voor de Randstad moeten hoger zijn. Bij de behandeling van de Structuurvisie vroeg ik om een verdichting van 60% in plaats van een van 40%, maar volgens de minister is deze opgave duur en complex. Dat ontken ik niet, maar verdichting heeft ook grote voordelen. Die voordelen kunnen op termijn besparingen opleveren voor bijvoorbeeld infrastructuur. Worden de financiële mogelijkheden door de commissie "onorthodoxe maatregelen ter financiering van de ruimtelijke opgaven" onderzocht, uitgaand van een ambitieniveau van 60%? Zal het door de minister ingestelde onderzoek naar meer verdichting tijdig afgerond zijn, namelijk voor de tweede fase AMvB Ruimte? De ChristenUnie-fractie geeft de voorkeur aan het verankeren van woningbouw in de AMvB om zodoende naast de SER-ladder voor bedrijventerreinen en de mobiliteitsladder voor infrastructuur, een soort woonladder te krijgen.

Wij zijn heel blij met de beleidsbrief over nieuwe stations van de minister en de staatssecretaris naar aanleiding van onze initiatiefnota hierover. Het is goed dat de subsidienorm, duizend nieuwe instappers, van tafel is. Het is lastig om op drukke trajecten stations te bouwen, omdat het te veel kost om de infrastructuur aan te passen. Dat blijft een moeilijk punt. Graag wil ik daarop een reactie. Is de minister bereid om in aanvulling op de lopende studies de kansen te onderzoeken voor de andere gewenste stations? Het valt ons op dat er steeds stations worden gebouwd nadat de woningen al lange tijd zijn opgeleverd. De omgeving van Zoetermeer BleiZ0 wordt bijvoorbeeld al volgebouwd, maar het overleg wordt weer doorgeschoven. Deze keer wordt het doorgeschoven naar mei 2010. Waarom duurt dat zo lang? De regio is bereid om bij te dragen. Is de minister bereid om ervoor te zorgen dat die overeenkomst wordt gesloten, opdat het station kan worden gebouwd? Wat Berkel-Enschot betreft, sluit ik mij aan bij de woorden van de PvdA-fractie.

Ook ik maak een klein rondje door Nederland. Ik begin in het noorden. Er is 160 mln. beschikbaar voor het spoor van Zwolle naar het noorden. Ik heb begrepen dat er misschien nog 40 mln. nodig is om niet alleen extra treinen naar Groningen te laten rijden maar ook naar Leeuwarden. Er moeten immers bruggen worden aangepast. Deelt de minister mijn mening dat de infrastructuur zodanig moet zijn dat daar twee intercity's en twee sprinters kunnen rijden? Is hij bereid om bij de toegezegde capaciteitsanalyse voor de gehele corridor Utrecht, Leeuwarden, Groningen te betrekken wat de mogelijkheden zijn voor het rijden van 160 kilometer per uur? En is de minister bereid om een MIRT-onderzoek te doen naar de benodigde infrastructurele maatregelen voor een kwartierdienst voor zowel Sprinters als Intercity's tussen Zwolle en Utrecht, wat de Kamer in twee moties heeft gevraagd?

Ik ga verder met het oosten. Het is goed dat er voortvarend wordt gewerkt aan de overnachtingshaven Lobith. Ik vraag mij wel af of in de buurt van de Natura 2000-gebieden in voldoende mate zeker is gesteld dat bestaand gebruik van de scheepvaartwegen door de binnenvaart ook buiten de vaargeulen ongestoord kan blijven plaatsvinden. Kan de staatssecretaris aangeven waarom het plan van Deventer en Overijssel ten behoeve van het sluiscomplex niet voldoet aan de voorwaarden voor Quick Wins binnenhavens?

Er is een tekort van 16 mln. bij de N50 Ramspol-Ens. Aan de regio wordt gevraagd om bij te dragen. Kan de minister dat tekort verklaren? Is het juist dat het project volledig door het Rijk zou worden gefinancierd? Momenteel wordt gestudeerd op de op- en afritten van de A12 in Veenendaal. Is de minister bereid om daarbij ook de plannen voor de nieuwe ontsluitingsroute voor de Poort te betrekken?

Ik dank de minister voor het feit dat de fietstunnel Kruidenlaan/ Nijverdal in reactie op onze motie wordt voorbereid.

Ik kom op het dubbel spoor en de latere uitbreiding van de N35. Komend jaar zullen de bewindslieden het gesprek met de regio aangaan over verdere opwaardering van het spoor. De ChristenUnie-fractie verzoekt de bewindspersonen om vanaf nu de volgende "kralen" van deze corridor integraal op te pakken. Zij verzoekt de bewindspersonen om in de verkenning N35, elektrificatie en dubbel spoor te onderzoeken en een en ander in 2010 af te ronden. Graag wil ik hierop een reactie.

Ik kom op de toekomst van de luchthaven Twente. De ChristenUnie-fractie heeft daarover nog steeds grote bedenkingen. Zij ziet liever dat er wordt geïnvesteerd in het grensoverschrijdend spoor, opdat de luchthaven in Duitsland sneller kan worden bereikt.

Ik kom op de Noordvleugel Utrecht. In de afsprakenlijst over de Noordvleugel ontbreekt de uitbouw van het succesvolle zuidtangentennetwerk in Haarlem en in Amstelveen. Is de staatssecretaris bereid om in het voorjaar een besluit te nemen over een bijdrage aan de zuidtangent? De regio Haarlem heeft ook een bereikbaarheidsprobleem. Het gaat dan om het oost-westverkeer. En zij heeft een verdichtingsopgave. Zijn de ministers bereid om een MIRT-onderzoek te doen naar de haalbaarheid en naar het wonen in Zuid Kennemerland waarin deze twee opgaven integraal worden opgepakt? Over de plannen in de buurt van Almere is al uitgebreid gesproken. Een klein deel van het spoor in Almere wordt nog niet verdubbeld. Deelt het kabinet de mening van de

ChristenUnie-fractie dat een no-regretmaatregel nodig is om dit stuk ook viersporig te maken, nu besloten is tot verdere groei van Almere?

Het belang van de spoorlijn Utrecht-Breda voor de robuustheid van het netwerk, is voldoende aangetoond. Helaas lijkt het draagvlak voor de goedkoopste middenbermvariant onvoldoende te zijn. Uit het rapport van de commissie-Nijpels blijkt dat het mogelijk blijft om minimaal 500 mln. op de toekomstige spoorlijn te besparen met een voorinvestering van 188 mln. bij de verbreding van de A27. Daarom roep ik de minister op om deze gouden kans niet te laten lopen. Wij verzoeken hem daarom, de spoorlijn zo veel mogelijk mee te nemen.

Ik kom op de Zuidvleugel. Ten aanzien van de verkenning Rotterdam Vooruit valt op dat de minister al stelt dat er in het voorjaar van 2010 een besluit moet worden genomen over een nieuwe westelijke oeververbinding, terwijl ten behoeve van de kwaliteitssprong in het ov in Rotterdam-Zuid nog slechte varianten worden onderzocht. Het zou ook een nul-plusalternatief kunnen zijn. De ChristenUnie-fractie verwacht dat er voor Rotterdam een gebalanceerd pakket komt met een stevige impuls voor het ov.

Het is mooi dat er naar de Goudse lijn wordt gekeken, want deze lijn ontbreekt in het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer. Het is echter niet alleen een regionaal ov-probleem. Het betreft nota bene een van de belangrijkste intercitycorridors in de Randstad.

Tot slot heb ik nog enkele opmerkingen over het zuiden. Het extra perron in Tilburg staat weer ter discussie bij ProRail. Is de minister het met de ChristenUnie eens dat een toekomstvaste oplossing nodig is en dat het goedkoper is om die integraal mee te nemen in de plannen voor de spoorzone?

De verbreding van het Wilhelminakanaal wordt een aantal jaren vertraagd, omdat er een nieuw bestemmingsplan wordt gemaakt. Mijn vraag aan de staatssecretaris is of dit sneller kan.

Helemaal tot slot heb ik nog één opmerking. Ik weet niet hoe ik in mijn tijd zit, voorzitter.

De **voorzitter**: Uitstekend. U hebt nog vierenhalve minuut.

Mevrouw **Wiegman-van Meppelen Scheppink** (ChristenUnie): Dan ga ik echt in sneltreinvaart. Ik heb nog een kleine opmerkingen over het MIRT-Zeeland. Bij de bestuurlijke afspraken zag ik dat een regionaal ov-project daar niet doorgaat. Wellicht kunnen we het geld dat daardoor overblijft, inzetten voor een ander regionaal ov-project in de provincie Zeeland.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Voorzitter. Ik kondig voor de volledigheid vast aan dat mocht dit overleg volgende week een follow-up krijgen, mijn collega Van Gent daarbij zal zitten. Ik denk dat dit een krachtige aansporing is voor het kabinet om vandaag alle antwoorden te geven. De minister voor WWI weet waarover ik het heb!

(gelach)

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Net als de minister van VROM zitten fractieleden van GroenLinks volgende week in Kopenhagen. Ik kom daar zo meteen nog even op terug. Ik houd overigens de omgekeerde volgorde aan in

mijn betoog, voorzitter. Ik begin bij "leuk links" en kom zo gemakkelijk uit bij "royaal rechts" binnen het kabinet. Ik begin met de minister voor WWI. Mijn collega Van Gent, ik sprak al over haar, is medeondertekenaar van een motie van mevrouw Wiegman over de verstedelijkingsopgave in de komende jaren en de mate waarin die binnen de bestaande steden gerealiseerd moet worden. In de motie van mevrouw Wiegman en de haren wordt opgeroepen om 60% van die verstedelijkingsopgave binnen de stad gestalte te geven. Ik begrijp uit post van het kabinet dat het daar niet akkoord mee gaat, dat het vasthoudt aan de zelfgenoemde norm van 40% en dat dus 60% buiten de bestaande gebouwde omgeving gerealiseerd moet worden. De motie ligt er echter niet voor niets. De fractie van GroenLinks houdt de minister eraan dat hij deze uitvoert. Ik houd hem voor dat het van groot belang is dat wij uit alle macht proberen om het open landschap, het open gebied, dat toch al tamelijk schaars is in Nederland, zo veel mogelijk te behouden in de komende twintig, dertig jaar en uiteraard daarna ook nog.

Dit is een groot breed, debat dat ook gaat over gebiedsopgaven en ruimtelijke projecten. Misschien kan de minister in dat kader eens filosoferen over de vraag welke instrumenten hij nodig heeft om die 60% binnenstedelijke realisatie te realiseren. Volgens mij zit daar namelijk de angel van het debat. De minister weet dat de fractie van GroenLinks al sinds jaar en dag voorstander is van een openruimteheffing. Zo kun je het prijsverschil opheffen dat snel ontstaat tussen binnenstedelijk bouwen, dat vaak relatief duur is, en buitenstedelijk ontwikkelen. Dan hebben ook lagere overheden er een minder groot belang bij om het vooral buiten het bestaande stedelijk gebied te zoeken. Ik krijg dus graag de toezegging dat de motie hierover gewoon wordt uitgevoerd. Anders komt collega Van Gent er volgende week op terug.

Ik schuif één minister op. Tijdens de bespreking van het vorige MIRT, een jaar geleden, hield ik de minister van Verkeer en Waterstaat al voor dat het een diepe wens is van mijn fractie om voortaan een klimaattoets los te laten op het MIRT. Het MIRT gaat om heel veel geld; het is een verzamelboek met zo ongeveer alle grote ruimtelijke opgaven in Nederland die grote consequenties hebben voor wonen, werken en mobiliteit. Dat hoeft ik allemaal niet te vertellen, dat weet de minister net zo goed als ik. Vandaag is de klimaatop in Kopenhagen geopend, een top die met afstand de belangrijkste top van dit decennium genoemd mag worden, misschien zelfs wel van de komende decennia. Het zou dan ook logisch zijn als de Nederlandse regering hier vandaag uitspreekt dat de grote projecten, groen of anderszins, verzameld in het MIRT, met hun gigantische effecten op de lange termijn, getoetst zullen worden op de vraag in hoeverre zij bijdragen aan de klimaatambities in Nederland; ambities die passen in het grote nieuwe akkoord dat hopelijk uit Kopenhagen zal komen. Wij vragen dus om een klimaattoets. Ik krijg graag een positief antwoord van de minister van VROM. Ik vraag het aan haar, want als ik bij de heer Eurlings aanklop, weet ik het antwoord al.

Vorige week heeft diezelfde minister van VROM een heel belangrijke brief naar de Kamer gestuurd, een zogeheten optiebrief, met het oog op het programma Schoon en Zuinig, dat onder haar verantwoordelijkheid ressorteert en dat dit voorjaar en opknaptijd nodig heeft, omdat

dit kabinet zijn klimaatdoelen niet haalt. Dat heeft ook het Planbureau voor de Leefomgeving al een aantal keer vastgesteld. Hoewel we er morgen op door zullen gaan bij de behandeling van de begroting van VROM, breng ik deze brief nu ter sprake, omdat het mij opvalt dat er weliswaar mooie opties zitten tussen de opties die de minister benoemt, maar dat er bij de sector verkeer en vervoer weer niet geleverd wordt. Dat heeft de minister van Verkeer en Waterstaat dan toch weer voor elkaar gekregen. Wij weten dat verkeer en vervoer een probleemgevalletje is, maar ik zou toch denken dat wij vandaag de optiebrieven van de minister van VROM, die haar stinkende best doet om de klimaatdoelen wel te halen, moeten verrijken met een aantal mogelijke maatregelen die het kabinet nader kan verkennen met het oog op zijn besluitvorming dit voorjaar.

Ik heb eens even rondgekeken in mijn eigen boekenkast. Daar kwam een mooi rapportje uit van het Centrum voor Energiebesparing, waarin gekeken wordt wat handhaving en verlaging van de maximumsnelheid doet. Dat is fascinerend. Het Centrum voor Energiebesparing is een eerbiedwaardige club. Het scenario dat zij hebben doorgerekend, levert een dikke drie megaton CO₂ op. Ik zeg tegen de minister van Verkeer en Waterstaat dat dit evenveel is als de gehele kilometerheffing oplevert. Die winst is niet te versmaden. Ik kan mij niet voorstellen dat het kabinet die maatregel niet nog eens nadrukkelijker wil bekijken, in ieder geval als optie. Ik vraag dus de minister van VROM om dit vandaag toe te zeggen.

In verband hiermee, heeft de minister van Verkeer en Waterstaat – ik kom bij royaal rechts – aangekondigd dat er een nieuwe Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse gemaakt wordt. Dit wordt volgens mij de moeder aller infrastructurele stukken voor de komende bijna twintig jaar, tot 2028. Het is bijzonder belangrijk dat hier een koppeling plaatsvindt met de klimaatambities van dit kabinet. Ik wil graag een toezegging van het kabinet, wie het ook moge zijn, dat deze koppeling expliciet gemaakt wordt. We hebben niets aan een Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse, waaraan projecten gehangen worden over hoe wij omgaan met mobiliteit in Nederland, als die niet een-op-een gekoppeld wordt aan de klimaatdoelen van het kabinet. Graag krijg ik een scherpe toezegging op dit punt.

Dit betreft natuurlijk ook de te verwachten invoering van de kilometerheffing. De minister van Verkeer en Waterstaat heeft inmiddels zijn wet kilometerheffing in de Kamer laten landen. Ik heb hem geprezen voor die moed. Nu moet het CDA nog de poot stijf houden en doorgaan. Dat blijft tricky; we zullen het afwachten. Ik ga er voorlopig maar van uit, met het kabinet, dat de kilometerheffing er komt. Dan is het bijzonder belangrijk dat de effecten van die kilometerheffing zoals het kabinet die zich heeft voorgenoemen, ook worden meegenomen in de Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse. Kan ik ook op dit punt een riant toezegging krijgen? Tot nu toe wordt namelijk bij individuele projecten ineens de kilometerheffing buiten beschouwing gelaten, met het grote risico dat je asfalt aanlegt dat je eigenlijk niet nodig hebt.

Nu die wet er toch ligt, ben ik langzamerhand ook wel benieuwd naar een onderbouwing in macrotermen van de bewering van de minister dat met de wet kilometerheffing er 7 mld. aan asfalt wordt bespaard. Dat is zijn bewering. Ik snap de logica, maar ik zou graag willen weten over welke snelwegen we het hebben. Welke

snelwegen worden niet aangelegd of niet verbreed dan wel varianten daarop? Ik krijg graag een helder antwoord. Noemt u mij maar drie snelwegen die niet aangelegd worden, minister!

Dit brengt mij automatisch bij het volgende punt, de grote heroverwegingsoperatie. We bespreken vandaag een MIRT dat wanneer het hier door een meerderheid geaccordeerd wordt – dat vrees ik tenminste – meteen doorgestuurd wordt naar de betreffende ambtelijke heroverwegingsgroep, die het hele MIRT weer door de molen haalt. Ik kan mij niet voorstellen dat deze ministers het momentum voorbij laten gaan om hier neer te zetten waar zij aan denken. Is het bijvoorbeeld denkbaar dat in een ambtelijke werkgroep wordt bekeken of er asfalt kan worden bespaard als je de kilometerheffing nog iets zwaarder aanzet, zo vraag ik heel onschuldig aan de minister van VenW. Of is het denkbaar dat je het omdraait in die zin dat je de kilometerheffing in de komende jaren erop aanpast als je 20% wilt bezuinigen op asfalt en je dezelfde mobiliteitseffecten wilt hebben in termen van bereikbaarheid? Worden dit soort opties in ieder geval bestudeerd? Graag krijg ik een positief antwoord van de minister.

Ik kom op een paar concrete projecten. Over De Kracht van Utrecht heb ik gesproken. De Kamer heeft een motie van mijn hand aangenomen. Ik sta erop samen met mijn collega's, met de PvdA-fractie voorop, dat De Kracht van Utrecht niet slechts wordt meegenomen in de tweede fase van de MER maar als een volwaardig alternatief wordt beschouwd. Als dat gebeurt, hebben wij voor het eerst misschien iets te pakken van een "Elverding-proof" voorproces. Graag krijg ik een riant, complete, royale toezegging van het kabinet dat dit ook echt gaat gebeuren. Ik wil niet dat dit alternatief een beetje wordt meegenomen in de marge, maar dat het compleet wordt meegenomen. Het kan mogelijk onnodig asfalt voorkomen.

De A27 raakt aan de plannen rond Utrecht. Ik heb met leedwezen vernomen dat de commissie-Nijpels constateert dat het kabinet geen geld overheeft voor de spoorlijn Breda-Utrecht-Almere. Laat het op dit moment dan in ieder geval zeker zijn dat de plannen over de A27 niet blokkerend gaan werken op een toekomstig besluit over de spoorlijn. Ik meen dat mevrouw Wiegman dat ook eigenlijk zei en als dat zo is, ben ik het met haar eens.

De RijnlandRoute. Laat ik positief beginnen. Ik snap dat de minister van VenW niet meteen die hele bak geld op tafel zet, want zo goed is dat plan namelijk niet. Niet alleen de mensen in Voorschoten zien die weg met angst en beven voor hun deur verschijnen, ook de westelijke wijken van Leiden, onder andere Stevenshof, maken zich behoorlijk zorgen over wat daar gaat gebeuren. Eerst zou een dialoog met de omgeving moeten worden aangegaan die "Elverding-proof" is, waarbij alle alternatieven worden betrokken. Dat is in dit geval niet gebeurd. Ook de minister gaat hier weer de fout in door meteen een voorkeur voor een opgewaardeerde provinciale weg uit te spreken. Dat moet je allemaal niet doen. Dat hebben wij niet afgesproken in de Kamer. Ik vraag de minister zich op dit punt te verklaren.

Bij de A4 Midden Delfland is het gewoon fout gegaan. Diverse kabinetten hadden daar 40 jaar lang een goede opinie over: moet je niet doen. Nu er een kabinet met de Partij van de Arbeid is gekomen, gaat het ineens rechtsaf. Zo gek gaat het in de politieke geschiedenis.

De heer **Van der Staaij** (SGP): Ik kom terug op de RijnlandRoute. De heer Vendrik verzocht zo-even om nog eens goed naar alternatieven te kijken. Zijn er echter niet al tot uit den treuren alternatieven op tafel geweest?

De heer **Vendrik** (GroenLinks): De essentie van de aanpak-Elverding is dat je in een voorfase niet alleen alle alternatieven op tafel legt – er zijn veel kritische groepen die voor de RijnlandRoute allerlei ideeën hebben aangeleverd – maar dat je die gelijkwaardig naast elkaar bespreekt en berekent. Daar gaat mijn opmerking over, want dat is niet gebeurd in die regio.

De A4 Midden Delfland. Er ligt een convenant tussen de minister en de aanpalende gemeenten. Er zijn drie punten waarvoor de minister de Kamer een nadere verklaring schuldig is, omdat de afspraken uit het convenant met de gemeenten over de aanleg van de A4 mogelijk worden geschonden. Dat betreft in de eerste plaats de kwestie of er voor het lokale verkeer een toegang tot de aansluiting op het Kethelplein mogelijk is. De tweede kwestie betreft de wel of niet gesloten inpassing van de twee kilometer op het maaiveld in de stad. Ik hoor vanuit de regio dat de minister zijn afspraken daarover niet nakomt. De derde kwestie betreft de herrie aan de noordkant van het traject. Die wordt gesaldeerd terwijl de heldere afspraak was gemaakt dat de geluidsoverlast op het traject aan de noordkant niet hoog zou worden. Nu dreigt deze overlast alsnog veel hoger te worden dan afgesproken. Als die weg echter wordt aangelegd, dan blijft staan dat wij een voorstander zijn van een A4 met vaart. Ik meen echter dat dit project langzamerhand al over de rand van de tafel is gevallen. Toch houd ik het zo lang mogelijk op tafel.

De A13/A16. Ooit was er sprake van of de A4 Midden Delfland of de A13/A16. Ik constateer nu wat ik vorig jaar vermoedde, namelijk dat het allebei is geworden. Ook op dat punt wil ik een verklaring van de minister van VenW. Dit stukje snelweg wordt er nu namelijk bij gerommeld. Wij hebben nu dus allebei de snelwegen van de minister te pakken. Daar is mijn fractie het uiteraard niet mee eens. De Commissie voor de m.e.r. concludeert over het traject A13/A16 dat de bereikbaarheid beperkt en de leefbaarheid niet wordt verbeterd. Aan de noordkant van Rotterdam wordt de leefbaarheid zelfs slechter. De natuur, het Lage Bergse Bos, gaat eraan. Dat lijkt mij niet passen binnen het kader dat het kabinet voor zichzelf heeft vastgesteld. Het gaat niet alleen om de bereikbaarheid, die immers maar zeer beperkt verbetert, maar om een integrale beoordeling van dit traject. Ik ben zeer benieuwd naar wat de minister van VROM hiervan vindt. Met het rapport van de commissie-Van den Bergh in de hand, kan ik concluderen dat zij namelijk gaat inleveren en dat lijkt mij een slecht idee. Ook hiervoor worden er vanuit de regio alternatieven voor ov aangedragen. Het gaat om de versterking van kansen voor mobiliteit op een andere manier. Wat blijft daarvan over?

De A15 moeten wij doortrekken. Dat is ook heel bizar. De Betuwelijn gaat onder het kanaal door en vervolgens gaan wij er een brug overheen maken. Ik zei het vorig jaar al: dat is toch niet uit te leggen. Waar zijn jullie mee bezig, vrienden? Dat moet je niet doen. De kwestie van de tolheffing, die er van de VVD-fractie kennelijk mag komen, wordt nu extra pikant. Daarvoor staat 262 mln. op de rol. Is dat het bedrag van de tolheffing? Dat is pikant, want voor de spitsheffing staat macro een budgetje benoemd van 300 mln., zonder dat wij daar

precies de spitsheffing per kilometer uit kunnen afleiden. Dat is dus dik betalen daar op de A15 als de spitsheffing landelijk 300 mln. moet opbrengen en er daar al 262 mln. aan de strijkstok van de minister moet blijven hangen. Hoe zit dat? Dit moet je gewoon heroverwegen. Ik weet niet of het de bedoeling is, maar als er één project bij de ambtenaren voor de heroverweging moet worden ingestoken, dan is het dit project. Dus vrienden, kijk nog eens naar de A15; niet doen.

De Noord/Zuidlijn. Ik heb tussen neus en lippen uit de rapportage van de staatssecretaris begrepen dat zij het er met de GroenLinks-fractie en de PvdA-fractie over eens is dat hier sprake is van een project van nationaal belang. Ik snap overigens heel goed dat de heer Koopmans daarover zei dat daar wel even iets aan moest worden gerepareerd. Er komt toch een moment waarop het Rijk en de gemeente Amsterdam niet alleen overleggen over de manier waarop dit project verder kan, maar waarop het erover gaat dat er definitief een doorstart moet worden gemaakt. Dat betreft bijvoorbeeld de aanbevelingen van de commissie-Veerman, namelijk om een extra risicoreservering van 500 mln. te creëren. Dat is zelfs voor een stad als Amsterdam heel fors. Gaat de staatssecretaris daar met een positieve grondhouding naar kijken?

Dat geldt ook voor de trams. Ik heb tijdens de begrotingsbehandeling de kwestie Nijmegen even aangestipt. Daarover schrijft de bewindspersoon van VenW dat ze daar nog maar een even goed naar hun plannen moeten kijken. Ik hoor uit de regio echt iets anders: de plannen liggen klaar, men kan van start, het is wachten op commitment van VenW, in dit geval van de staatssecretaris van VenW.

De bypass Kampen. Onlangs is een rapport uitgekomen van het Centraal Planbureau waarin een vrij scherp oordeel wordt geveld over de bypass Kampen. Volgens het CPB is het volstrekt onduidelijk wat de gevolgen zijn van de verhoging van het waterpeil in het IJsselmeer voor deze bypass. Dat slaat op het hele Veerman-proces. Precies daarom hebben wij Kampen eerder bijgevalen in het verzet tegen deze bypass en wilden wij Kampen niet in de Crisis- en herstelwet. Ziehier: het CPB komt met exact dezelfde, zeer kritische vraag. Wat betekent dat rapport van het CPB voor de betrokkenheid van VenW bij het project Kampen?

Tot slot kom ik op de N65. Het briefje daarover is zonet binnengekomen, heb ik begrepen. De heer Koopmans en ik trekken hierbij samen op. De boodschap van de minister is eigenlijk: ik maak geen haast en ik ga alles in samenhang bezien. Dat is ons een tikje vreemd, want volgens mij is het aanbrengen van ongelijkvloerse kruisingen op de N65 om de verkeersveiligheid en de doorstroming te bevorderen, een helder project. Wij zien niet goed – dit zeg ik er voor eigen rekening bij, voordat de heer Koopmans gaat knippen met zijn ogen – wat precies de samenhang met de A58 is. Ik vraag echt een goed antwoord op dit punt. Anders trekken de heer Koopmans en ik hiervoor echt ten strijde en gaan wij tot het gatje. Denk ik. Toch?

De heer **Koopmans** (CDA): Voor de volledigheid, van de koppeling met de A67 begrijp ik helemaal niets.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Die snap ik ook helemaal niet!

(hilariteit)

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Ik vind samenhang prima, maar het houdt een keer op.

De **voorzitter**: Dit groenrechtse cabaret is het einde van uw bijdrage?

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Voorzitter, ik heb nog een allerlaatste punt over de relatie tussen ov en kilometerprijs. Dit punt is eigenlijk niet goed uitgediscussieerd tijdens de begrotingsbehandeling van Verkeer en Waterstaat. De goede antwoorden erop zaten al in de randen van het debat. Misschien is het antwoord vandaag ook niet mogelijk, maar dan toch zeker wel in de Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse, de NMCA. De invoering van de wet kilometerprijs gaat leiden tot 6% meer vraag naar ov. Ik heb echter nog geen plan gezien – ik denk dat de minister heel goed snapt waarover ik het heb – hoe deze groei gedekt kan worden door het ov. Zelfs de NS komt tot niet meer dan 4% met zijn budget, en dan is het al heel positief gerekend. Hier hoort echt een dekkend antwoord bij. Dat is ook in het belang van deze minister. Hoe sterker hij de ov-kaart speelt, hoe groter ook het draagvlak voor zijn wet kilometerprijs. Ik wil vandaag in ieder geval de toezegging dat dit sterk wordt meegenomen in de NMCA.

De heer **Van der Ham** (D66): Voorzitter. Ik heb weinig tijd, dus ik begin maar direct.

In de aanbiedingsbrief met betrekking tot de bestuurlijke overleggen MIRT geeft de minister aan de regio's helder aan dat de in het kader van het MIRT gemaakte afspraken mogelijk herzien worden naar aanleiding van de brede heroverwegingen die in het komend jaar zullen plaatsvinden. Kan hij aangeven op welke basis en welke criteria hij na de bekendmaking van de brede heroverweging bepaalde projecten al dan niet doorgang laat vinden? Ik vraag mij ook af – dit zeg ik ook tegen de minister van VROM – of de herprioritering op basis van de evaluatie van Schoon en Zuinig daarbij een rol speelt, dus of dat daarbij bepaalde zaken mogelijk kunnen worden ingetrokken omdat ze niet in dat plan passen. In de aanbiedingsbrief stelt de minister dat sommige gebiedsagenda's nog een extra slag verdienen alvorens die als basis kunnen dienen voor toekomstige Meerjarenprogramma's Infrastructuur, Ruimte en Transport. Kan de minister helder aangeven welke regio's de gebiedsagenda's nog niet hebben voltooid en/of nog niet aan de juiste eisen hebben laten voldoen?

Ik sluit mij van harte aan bij de opmerkingen over de kilometerbeprijzing, die niet is meegenomen in het MIRT. Het is gek dat wij die niet gewoon in de berekening hebben meegenomen. Ik sluit mij ook aan bij de opmerkingen over de motie van mevrouw Wiegman-van Meppelen Schepink over de verdichtingsopgaven, die ik meeondertekend heb.

Ik ga direct door met de rondjes door het land, te beginnen in Haarlem. De bereikbaarheid van Haarlem is op middellange termijn een punt van zorg. Wij willen graag dat er een betere verbinding komt, onder meer via een lightrailnetwerk tussen Haarlem en Amsterdam. Veel experts zijn van mening dat een dergelijke verbinding tussen Haarlem en Amsterdam van groot economisch belang zal zijn voor Haarlem, en veel verkeer van de A9 kan weghalen. Later zou een verbinding met de IJmond

een stap kunnen zijn. Wat vindt de minister van deze optie?

Wij zijn voor de tweede zeesluis bij IJmuiden, maar wij hebben over de financiering nog een aantal vragen. Wij hebben begrepen dat er wel voor de vervangingswaarde wordt betaald, maar dat de uiteindelijke verbreding en verdieping weer bij de provincie komt te liggen en dat daarover grote vragen bij provinciale staten in Noord-Holland zijn. Kan het kabinet dat verklaren?

Ik kom op de noordelijke Randstad. De Zuidas is een toplocatie. Ik vraag de minister van Verkeer en Waterstaat welke grote stappen hij gaat zetten. Hoe wordt, met de Zuidas in het vizier, de infrastructuur en de ov-knoop in en rond Amsterdam gestroomlijnd? Waarom is de structuurvisie op Schiphol er nog niet?

De staatssecretaris heeft over de Noord/Zuidlijn al gezegd dat daarbij nu echt stappen moeten worden gezet. Anders dan het CDA vinden wij dit wel van groot en van nationaal belang, juist omdat die zo geknoopt moet worden naar allerlei andere delen van de Randstad, ook in de verre toekomst.

Ik heb een vraag aan de minister voor WWI. Ik heb iets gelezen over de woningbouwopgaven, de verdichting. De woningbouw moet in Amsterdam, net als in de gehele noordelijke Randstad, een impuls krijgen. Ik vraag de minister voor WWI hoe de plannen met Amsterdam er nu voorstaan.

Over de schaa sprong Almere hebben wij het onlangs gehad. Wij willen een IJmeerverbinding, het liefst een tunnel, maar een brug sluiten wij daarbij niet op voorhand uit, net als een combinatie van die twee. Wat de groeirichting betreft, zijn wij voor eenzijdige ontwikkeling: een IJmeerverbinding voor voldoende capaciteit via de weg en het ov richting Gooi- en Vechtstreek, Flevoland en vliegveld Lelystad. Voor het moment is het het belangrijkste dat de spoorverbinding Almere-Utrecht-Breda er echt komt. De nu geplande investeringen voor bijvoorbeeld de verbreding van de A27 zouden ten minste uitgebreid dienen te worden met een investering in deze spoorwegverbinding. In ieder geval moet de mogelijkheid worden opengelaten om dat te kunnen realiseren. Als wij spreken over de A27, moeten wij natuurlijk ook spreken over Utrecht. De verbreding van de A27 is op zichzelf goed, zolang er geen sprake is van schade aan de Hollandse Waterlinie, zolang er geen extra geluidsoverlast is en er geen extra luchtverontreiniging plaatsvindt. Dit zou kunnen door een stedenbouwkundige verbinding te realiseren tussen de woonwijk Rijnsweerd en het Science Park Uithof. Wat vindt de minister van deze mogelijkheid? Juist deze verbinding biedt een kans om de wijken Lunetten en Voordorp stiller en schoner te maken en de rust in Amelisweerd te herstellen door overdekking. Het project A13-A16 is het meest besproken project in Rotterdam, ook in relatie met de A4 Midden-Delfland. Er ligt nu een voorstel op tafel voor een nieuwe aansluiting van de A13 met de A16, net boven Rotterdam Airport en met een tunnel onder het Bergse Bos naar een aansluiting met de A16. D66 vindt dat op zichzelf sympathiek, maar wil aandringen op verbetering, of in ieder geval geen verslechtering, van de Rotterdamse luchtkwaliteit. Onze lokale fractie heeft hier ook een punt van gemaakt richting de wethouder. De fractie heeft van wethouder Vervat een garantie gekregen. Er zijn echter studies waarin in twijfel wordt getrokken of dit haalbaar is. Kan de minister hier iets meer over zeggen? Zorgt het

voorstel niet alleen voor een betere doorstroming, maar ook voor een vermindering van de druk op het milieu? Er is ook nog wat onduidelijkheid over de relatie tussen de A4 Midden-Delfland en de nieuwe A13-A16. In de MER van de A13-A16 staat dat er uit wordt gegaan van een scenario met de A4 Midden-Delfland, maar de vraag is of andersom bij de A4 ook rekening wordt gehouden met het voorstel van de A13-A17. Kan de minister garanderen dat met beide rekening wordt gehouden in twee richtingen?

Wij vinden het goed als de metro in Rotterdam verder wordt uitgebreid.

De viersporigheid tussen Rijswijk en Schiedam is een Randstad Urgent-project, waarover momenteel geen duidelijkheid bestaat, maar dat wel essentieel is voor de verdere ambities in deze regio, zoals de stedenbaan, de binnenstedelijke verdichting, het vergroten van het aandeel ov en de jaarlijkse 5%-groei op het spoor. De weg alleen is niet genoeg. Er moet ook ov bij in de regio. Gaat de minister dat doen?

De RijnGouwelijn bij Leiden is een belangrijk en heet hangijzer in die regio. Het college is erover gevallen. Er is nu een ander tracé gekozen. De staatssecretaris heeft daarvan gezegd dat zij dit tracé wat betreft vervoerswaarde niet heel erg hoog heeft zitten. D66 is er lokaal, maar ook nationaal niet voor dat de RijnGouwelijn wordt aangelegd zoals nu is voorgesteld. Wij denken dat er alternatieve ov-verbindingen mogelijk zijn, die ook een hoogwaardig ov in die regio kunnen realiseren.

De RijnlandRoute. Als blijkt dat uit de MER een andere oplossing dan nu de voorgestelde voorkeursvariant de voorkeur verdient, blijft dan de toegezegde 322 mln. behouden, of is er een harde koppeling van budget en variant? De kosten van de tunnel zijn nu geraamd op 883 mln. Dat is bijna drie keer zo duur per kilometer dan alle andere boortunnels in Nederland. Uit een andere calculatie, van ARCADIS, kwamen deze kosten neer op 445 mln. Dat is een opvallend groot verschil. Hoe kan het kabinet dat verklaren?

De aanleg van RandstadRail van de Zoetermeerse wijk Oosterheem naar station BleiZo is in volle uitvoering. Op 12 juni heeft de minister toegezegd de NS aan te sporen om te komen met een bedieningsgarantie van station BleiZo. Hoe staat het daar nu precies mee?

Heel veel collega's hebben gesproken over lightrailverbindingen, snelle verbindingen. In zijn algemeenheid zijn wij er wel voor – de heer Aptroot heeft hier ook over gesproken – om eens een doorkijkje te maken naar de verre toekomst inzake de vraag hoe je die lightrail, die snelle verbindingen, meer kracht kunt geven. Als je kijkt naar de Randstad, zie je dat ongeveer 100 jaar geleden de Hollandsche Electricche Spoorweg Maatschappij verschillende lijnen had, zoals de Haarlemmermeerspoorlijnen. Heel veel van de ondergrond daarvan ligt er nog gewoon. Ik vind het interessant om de regering te vragen om eens te bekijken of op basis van dat netwerk er iets te doen valt en hoe wij ervoor kunnen zorgen dat de verschillende lightrailverbindingen in Utrecht, Den Haag, Rotterdam en Amsterdam ook in de verre toekomst goed op elkaar kunnen worden aangesloten. Daar moet het natuurlijk wel heen.

Voorzitter. Ik kom bij Brabant. De N261 bij Tilburg vormt de verbindingsweg tussen de A58 en de A59. Deze weg wordt in de toeristische seizoenen zwaar belast. De ontsluiting van de Tilburgse regio laat in dit verband nog steeds te wensen over. De ontsluiting van Tilburg is ten

noorden van Tilburg nog steeds via de N261 en ten westen en ten oosten van Tilburg via de N65 geregeld. Wij vinden het opwaarderen van beide wegen tot autosnelweg een reële optie om de doorstroming te verbeteren. De N65 en de A6 en de provinciale weg naar Waalwijk A261/N261 zouden wellicht ook opgewaarderd kunnen worden.

Dan het spoor. Het traject Breda-Tilburg moet worden verbeterd, misschien wel worden verdubbeld. Het huidige traject fungeert op dit moment als bottleneck. Dat uit zich in kleine vertragingen. Wij zouden graag zien dat er voorrang aan wordt gegeven om dat op te lossen. Op dit moment is Tilburg vanaf Reeshof verbonden met Utrecht met een stoptrein. We pleiten voor een rechtstreekse intercitytrein richting Utrecht vanuit Tilburg. Die mag wat ons betreft ook stoppen bij Reeshof en Tilburg University, juist omdat daar heel veel mensen kunnen opstappen.

Het verbreden van het Wilhelminakanaal is een onderwerp dat al vaak is langsgekomen bij de behandeling van het MIRT. Hoe staat het met de insteekhaven op industrieterrein Vossenburg?

Dan Utrecht. Ik had het al over de A27. Er is gezegd dat berekeningen van Nijpels en Goudappel Coffeng laten zien dat de lijn rendabel te exploiteren valt. Wij hopen dat daarmee rekening wordt gehouden bij het uitbreiden van de A27.

De aanpak van de verkeersproblemen op de corridor Bergen op Zoom-Venlo moet hoog staan op het prioriteitenlijstje. Met name de spoedige aanleg van doelgroepstroken op de A68 tussen Eindhoven en Venlo verdient alle aandacht. Kan de minister zeggen wanneer de resultaten van de onlangs onder druk van de regio herstarte verkenning A58/A67 beschikbaar komen en wat voor gevolg daaraan wordt gegeven?

Dan Limburg. Wat zijn de gedachten over een lightrailverbinding tussen Hasselt, Genk, Maasmechelen en Sittard, waarnaar in het verleden onderzoek is gedaan. Verbeteringen van de Euregionale verbindingen in Zuid-Limburg zijn wat ons betreft zeer gewenst, bijvoorbeeld het doortrekken van de intercityverbinding van Heerlen naar Aken. Ook willen wij graag een uitbreiding van de NS-dienstregeling Maastricht-Eindhoven, met name in de avond en de nacht en/of een regionaal busvervoer in de nachtelijke uren. Een verdere verbetering van de Maaslijn door een intercityverbinding tussen Roermond, Venlo en Nijmegen is wenselijk. Een directe intercityverbinding tussen Maastricht en Nijmegen zou perfect zijn, zonder overstap in Roermond. Via het Zuiden ga ik helemaal naar het Noorden. De provincie Groningen heeft al alle procedures afgerond voor het baggeren van het Winschoterdiep. Er is zelfs al een budget in Groningen gereserveerd voor de voorfinanciering van dit project. Vorig jaar oktober is er een handtekening gezet door staatssecretaris Huizinga onder een overeenkomst met de provincie Groningen, waarin de onderhoudsverplichting wordt overgedragen van het Rijk naar de provincie. Is het ministerie van Financiën nu aan zet om deze overeenkomst te bekrachtigen? Zo ja, waarom duurt het zo lang?

Dan Gelderland. Ik heb een vraag over het project A15. Statenleden hebben van hun bestuur te horen gekregen dat er veel meer geld nodig is dan de 750 mln. die daarvoor gereserveerd is. Klopt dat? Graag een reactie op dat punt. In Arnhem wordt er al jaren gesproken over het goederenvervoer dat door de stad gaat. Hoe zien de

staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat en de minister van VROM de toekomst van het goederenvervoer door Arnhem? Er wordt gedacht de A73 bij Nijmegen te verbinden met de A15/A12, maar er wordt ook lokaal gedacht over een tolheffing in die regio. Dat kan betekenen dat mensen in Nijmegen tol moeten betalen voor het gebruik van een weg die door hun eigen stad gaat. Klopt dat? Hoe denken de bewindspersonen daarover?

Ten slotte de bypass Kampen. Daarover heb ik samen met de heer Vendrik een amendement ingediend. Ik verwijs ook naar het CPB-rapport waarin dat wordt afgeraden. Wat ons betreft heeft het absoluut geen haast. Ik heb een aantal projecten genoemd die meer voorkeur verdienen dan het heel snel realiseren van deze bypass. Voorzitter. Hiermee ben ik gekomen aan het einde van mijn inbreng.

De **voorzitter**: Dank u wel, mijnheer Van der Ham. U bent keurig binnen uw spreektijd gebleven. Ik zie dat mevrouw Wiegman u een vraag wil stellen.

Mevrouw **Wiegman-van Meppelen Scheppink** (ChristenUnie): Ik heb een vraag over de bypass Kampen. De heer Van der Ham verwijst naar een betoog van zijn collega van GroenLinks die heeft opgeroepen tot het toepassen van het advies van de commissie-Elverding en om de tijd te nemen voor bepaalde trajecten. Bij de bypass Kampen is echter al een heel langdurig traject doorlopen. Er is afgestemd met omwonenden en betrokkenen. Naar aanleiding van die afstemming is men tot een variant gekomen. Ik vraag me af waarom juist dit project het zou moeten ontgelden, terwijl dit een heel goed voorbeeld is van inspraak en planvorming.

De heer **Van der Ham** (D66): Over een paar jaar wordt er gesproken over de verhoging van het IJsselmeer. Dat heeft ook alles met die bypass te maken. Wij vinden het beter om die discussie af te wachten. Dan kun je ook de afweging maken of er misschien meer moet gebeuren of dat er iets anders moet gebeuren. Daar hebben we nog alle tijd voor de komende jaren. Wij vinden dat de discussie over de bypass in die uiteindelijke afweging kan worden meegenomen. Dat staat overigens ook in de toelichting op het amendement dat mijn collega Vendrik en ik hebben ingediend bij het debat over de Crisis- en herstelwet.

De **voorzitter**: Ik constateer dat hiermee de eerste termijn van de Kamer is afgerond.

De vergadering wordt van 15.10 uur tot 15.30 uur geschorst.

De **voorzitter**: Ik verzoek de mensen op de publieke tribune om te gaan zitten. Mijnheer Van Heugten, misschien kunt u het goede voorbeeld geven. Nu bent u nog bij ons, vanaf volgende week zit u ongetwijfeld hier op de eerste rij.

In de pauze die zo-even heeft plaatsgevonden, hebben wij de volgende procedure afgesproken: wij beginnen nu met de eerste termijn van de regering. De beide bewindspersonen van Verkeer en Waterstaat zullen een zogenaamde romptekst uitspreken. Die tekst mag 7 à 8 minuten duren. De minister van Verkeer en Waterstaat zal iets korter spreken dan de staatssecretaris. Daarna

komt de gehele eerste termijn van de minister van VROM en die van de minister voor WWI. Die proberen wij, met medewerking van de Kamerleden, af te ronden. Dan komt de tweede termijn van de Kamer, waarin moties kunnen worden ingediend, die van advies kunnen worden voorzien. Daarna gaan wij verder met de eerste termijn van de bewindspersonen van Verkeer en Waterstaat. Deze procedure zullen wij nu volgen, met instemming van de Kamer.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): De bewindslieden van Verkeer en Waterstaat moeten nablijven.

De **voorzitter**: U mag er uw eigen woorden voor kiezen, mijnheer Vendrik.

Minister **Eurlings**: Voorzitter. Dank aan de leden van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat voor hun interessante bijdragen in eerste termijn. Wij zijn nu zo'n drie jaar met elkaar aan het werk, veel staat op de rol, inhoudelijk. Ik vind ook dat wij in de bestuurscultuur steeds beter met elkaar verkeren. Een van de dingen die ik heb proberen te leren in de periode van bijna drie jaar waarin ik mijn huidige functie uitoefen, is: minder romptekst, sneller to the point. Nu ben ik natuurlijk een beetje conuus, want de commissie heeft mij een romptekst opgedragen, dus ik heb me goed voorbereid. Ik zal proberen er snel doorheen te gaan.

De **voorzitter**: Ik verzoek de minister om de Kamer niet verder uit te dagen, want ook de romp is al gekortwiekt, daar zijn de armen en benen van af, maar het kan erger.

Minister **Eurlings**: Nogmaals dank voor de vragen. In mijn romptekst zal ik kort de kabinetsaanpak op het brede ruimtelijk-economische vlak uiteenzetten. Op alle inhoudelijke, projectgerelateerde vragen zal ik later vanavond of volgende keer of schriftelijk ingaan. Het hangt van de Kamer af.

In het coalitieakkoord heeft het kabinet zich twee doelen gesteld die essentieel zijn voor dit overleg. De afkorting "MIT" moet vervangen worden door "MIRT", met de R van Ruimte. Ruimtelijke projecten moeten veel meer worden gezien in samenhang met infrastructuur en openbaar vervoer. Dit is geen kwestie van een nietje slaan door een stapel departementale projectplannen. Het gaat echt om het integreren van ruimtelijke ontwikkeling, verstedelijking, bedrijfsterreinen, mobiliteit, water en natuur. Een cultuurverandering is essentieel om deze synergie te bereiken. Het gaat niet alleen om een verdergaande samenwerking binnen het Rijk, over de departementsgrenzen heen, maar ook om een veel innigere samenwerking tussen Rijk en regio's. Een goede, integrale aanpak kan sneller en beter zijn en je kunt daarmee meer bereiken voor hetzelfde geld. Dat idee wil ik benadrukken: meer bereiken voor hetzelfde geld. Soms bestaat de indruk dat een integrale aanpak vooral meer geld kost, maar in die zin moet ik de Kamer teleurstellen: dat geld was er niet en dat is er in deze tijd nog minder.

De cultuurverandering vergt niet alleen tijd en inzet, maar vooral ook de wil om de dingen samen aan te pakken. Ik zit nu bijna drie jaar in deze regering en ik durf de stelling aan dat die wil er is. Er wordt hard gewerkt. Ik zie hier collegae zitten die zich zeer uitsloven om bij de bestuurlijke gesprekken te zijn. Zij hebben echt de wil om

samen met Verkeer en Waterstaat de prioriteit van de projecten vast te stellen op basis van integrale gebiedsagenda's. Daarin is een belangrijke ontwikkeling te zien. De gebiedsagenda's zullen dus een voornamelijk rol spelen. De Kamer speelt natuurlijk de eindrol, daar heeft zij zelf om gevraagd. Dat staat buiten kijf. Andere argumenten kunnen ook een rol spelen, maar de gebiedsagenda's worden steeds belangrijker.

Een integrale aanpak betekent ook een cultuurverandering in dit debat. Wij hopen dat wij minder discussies over afzonderlijke projecten zullen hebben dan voorheen, ook al blijken die discussies tot op de dag van vandaag verleidelijk te zijn. Wij moeten niet zozeer met elkaar naar één project kijken, als wel een integrale visie ontwikkelen: hoe plan je de ruimtelijke ordening in een regio en hoe los je de bijbehorende vervoersvragen zo efficiënt mogelijk op?

Nogmaals dank aan de collegae die hier aanwezig zijn. Ik dank ook de bewindspersonen van EZ en LNV, die bij ieder gesprek op bijna het hoogste ambtelijke niveau zijn vertegenwoordigd. Er zijn twee essentiële vernieuwingen die ons allen zullen raken. Het zijn mooie voorbeelden van de nieuwe integrale benadering: de gebiedsagenda's en het programma Randstad Urgent. De gebiedsagenda's hebben wij een jaar geleden aangekondigd in de Nota MobiliteitsAanpak. De Kamer heeft in het MIRT-overleg van juni van dit jaar terecht om de voortgang gevraagd. Ik ben er heel tevreden mee dat de gebiedsagenda's in de bestuurlijke overleggen van dit najaar al konden worden besproken. Vaak hadden ze ook al een behoorlijke mate van uitwerking. De Kamer heeft ze alle acht ontvangen. Wij zijn daar samen – de regio's en ikzelf – behoorlijk trots op. Gebiedsagenda's zijn veel meer dan een stuk papier. De kracht ligt in het intensieve en open samenwerkingsproces dat tot zo'n gebiedsagenda leidt. Er komt duidelijkheid over de visie en de ontwikkelrichting. Van daaruit ontstaat helderheid over de majeure opgaven en over de manier om die stap voor stap te realiseren. Dat staat natuurlijk los van de oer-Hollandse vraag wie wat betaalt en op welk moment. Het begint ermee dat je weet wat je inhoudelijk wilt bereiken. Vervolgens kun je vanuit die brede visie prioriteren: welke projecten komen eerder en welke projecten komen later?

Wij hebben afgesproken dat die gebiedsagenda's vanaf nu echt de basis gaan vormen voor de bestuurlijke MIRT-overleggen. Dat betekent dat wij vanuit de goede documenten die er liggen tussen nu en volgend voorjaar een concretiserings- en prioriteringsslag gaan maken. Wij gaan vanuit die grote visie terug naar de betekenis voor individuele projecten. Dat is van groot belang als je integraliteit echt wilt laten werken en het wordt van nog groter belang in verband met de heroverwegingsoperatie. Wij moeten heel scherp prioriteren: wat doen we wel en wat doen we nu; wat doen we niet of wat doen we op een later tijdstip? Minister Cramer zal straks nader ingaan op de gebiedsagenda's.

Vorige week heeft de Kamer het jaarverslag Randstad Urgent 2008-2009 ontvangen. De titel was: Doorpakken. Dat is de ambitie van Rijk en regio samen. Ik denk dat de aanpak van bestuurlijke duo's ronduit goed werkt. Alle belangrijke mijlpalen in dit programma zijn tot nu toe gehaald. Het gaat erom dat de bestuurlijke wagens die zijn vastgelopen in het moeras van onze delta worden vlotgetrokken. Wij hebben een aantal voorbeelden gezien waaruit de meerwaarde van het programma blijkt. Ik geef

er twee. Het eerste is het containertransferium in Alblasterdam. Dat lag heel moeilijk. De Kamer kent de lange discussie. Collega Huizinga heeft hier met de regio, de mijlpalen in ogenschouw nemend, een belangrijke stap vooruit kunnen zetten. Het tweede is die mooie groene snelweg, die prachtige A4 Midden Delfland. Dat is een toonbeeld van integraliteit: leefomgeving en mobiliteit. Na 49 jaar helpt zo'n programma toch om de bestuurlijke moed op te brengen om niet meer vooruit te schuiven, maar de problemen op te lossen. Wij zullen straks nog spreken over het groene asfalt daar.

Er zijn nog twee andere belangrijke stappen. Ik begin met de RAAM-brief. De drievoudige schaaflap van de regio Almere, Amsterdam, Markermeer was ecologie, bereikbaarheid en woningbouw. Dat was integraal tot op het bod. Minister Cramer heeft de budgetten van de Nota Ruimte nadrukkelijk toegekend aan integrale gebiedsontwikkeling. Ik noem Stadshavens Rotterdam, the Greenports en, zeer recentelijk, de Westflank Haarlemmermeer. Zonder onszelf te veel op de borst te kloppen, durf ik de stelling aan dat het door het urgentieprogramma beter gaat met de Randstad. In de recente analyses is ook te zien dat wij in staat moeten zijn om de Randstad op te sturen in vaart der volkeren. Wij mogen de Randstad niet laten wegzakken. Integendeel, de Randstad moet een steeds aantrekkelijker vestigingsplaats worden.

Ik krijg veel moed als ik kijk naar de groei van het bruto regionaal product. De Randstad klom internationaal gezien van een elfde naar een vijfde plaats. Concurrenten als de Vlaamse Ruit en Frankfurt komen nu weer na de Randstad in plaats van ervoor. Het feit dat de economische crisis hier iets later toesloeg dan in andere landen kan bij deze "monte" een rol hebben gespeeld, maar ik denk wel dat dit een positief bericht is. Het geeft aan dat wij de Randstad nog een stuk beter kunnen gaan positioneren.

Nederland is natuurlijk veel meer dan de Randstad alleen. Ook buiten de Randstad hebben wij belangrijke stappen gezet. De Zuidelijke Ringweg Groningen, fase 2; de bestuursovereenstemming die conform de commissie-Elverding is vastgesteld; een standpunt over de N18 Varsseveld-Enschede. Later spreek ik over de concrete vragen, maar ik constateer in mijn romptekst wel dat de regio flink mee investeert. Ook kijkend naar de regionaal verantwoordelijke gedeputeerde, denk ik dat dit een mooi voorbeeld is van samenwerking tussen Rijk en regio, waarvoor dank.

Dan mijn laatste punt: afgelopen woensdag zijn definitief alle handtekeningen gezet voor de ontwerptracering A74 bij Venlo: van groot belang, een oplossing voor mensen in Venlo die straks geen drukke weg meer door hun stad hebben. Het is goed voor de verkeersveiligheid, goed voor de leefbaarheid, goed voor de regionale en EU-regionale economie, want deze weg zal Nederland en Duitsland beter verbinden. Ik vind het zo prachtig dat wij, terwijl wij het altijd over vertraging hebben, bij dit kritische project twee maanden sneller klaar zijn dan eerder gepland. Dat levert op zijn minst weer een stukje extra schone lucht.

De heer **Roemer** (SP): Ik heb geen interruptie, maar een punt van orde. De minister is met een romptekst bezig, maar noemt wel een project. Ik neem aan dat hij in zijn beantwoording op de A4 terugkomt? Dan bewaar ik mijn interruptie voor later.

De **voorzitter**: Met genoeg, zegt de minister in mijn oor. Heeft de heer Vendrik ook een punt van orde of een vraag?

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Een vraag. De minister verklaart omstandig hoe hij nu al bijna drie jaar integraal werkt, met ministers die zich nogal uitsloven, begrijp ik. Wie heeft eigenlijk de leiding binnen het kabinet bij deze integrale aanpak?

Minister **Eurlings**: Het voordeel van integraliteit is dat dit soort vragen helemaal niet meer relevant is. Wij maken de agenda samen. Wie is nu de coördinerend penvoerder? Dat ben ik zelf. Ik ben de eerste MIRT-minister. Maar het kenmerk van echt leiderschap is dat je dat heel impliciet beleeft.

De **voorzitter**: De vraag is beantwoord.

Minister **Eurlings**: Heel impliciet, heel bescheiden. Heel dienstbaar, mijnheer Vendrik.

De **voorzitter**: Mijnheer Vendrik, toe dan maar.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Ik begrijp dat de minister van Verkeer en Waterschap hier eigenlijk het leiderschap claimt, maar dat het niet de bedoeling is dat iemand er iets van merkt. Moet ik het zo ongeveer samenvatten?

De **voorzitter**: Dat is heel Hollands.

Minister **Eurlings**: Als de heer Vendrik zo doorgaat, wordt het leiderschap met de verkeerde "ij". Nee, ik heb willen zeggen dat ik als oude MIT-minister een stuk coördineer. Het gesprek vindt ook aan de Plesmanweg plaats. Wij convoceren dit, wij roepen dit bijeen. Maar dat wil totaal niet zeggen dat je daarmee een inhoudelijke dominantie hebt. Totaal niet. Dat is net de kern. Als je naar gebiedsagenda's gaat, ga je niet zozeer uit van: ik heb hier mijn projectje en een collega heeft zijn of haar projectje. Je kijkt gewoon wat voor de regio van belang is. Dat helpt bij de prioritering over beleidsgrenzen heen. De kracht van deze coördinatie is nu juist dat de vraag wie het leidt, wie het trekt, vooral een agenda settende of convocerende rol is, maar veel minder een inhoudelijke rol.

De **voorzitter**: Een laatste bon mot van de heer Vendrik.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Ik begrijp uit de toelichting van de minister dat de A4 Midden Delfland het kroonproject is in deze nieuwe aanpak. Zo heb ik het goed begrepen?

Minister **Eurlings**: Het feit dat niet alleen ondergetekende bij de persconferentie stond, maar dat ook mijn collega van VROM zo enthousiast de A4 Midden Delfland lanceerde en daarbij trouwens ook aangaf dat wij heel veel investeren in het spoor tussen Den Haag en Rotterdam, vond ik precies zoals het moet zijn. Nogmaals, ik heb de heer Vendrik eerder gezegd: noem mij eens een snelweg waarbij zoveel in inpassing is geïnvesteerd als hier. Het wordt een juweeltje. Ik wil niet de woorden van twee weken terug herhalen, maar het wordt echt groener als het gras. Groener kan niet.

De **voorzitter**: Dit lijkt mij een mooi moment om tot een afronding van uw romptekst te komen.

Minister **Eurlings**: Die glimlach van de heer Vendrik geeft mij toch wel enige hoop, mijnheer de voorzitter.

De **voorzitter**: Mij ook, en vooral ook uw aankondiging dat u bijna gereed was met uw romptekst.

Minister **Eurlings**: Mevrouw Roefs heeft terecht aangegeven dat wij moeten voortpakken met die integraliteit. Ik ben dat met haar eens. Wij hebben eerder met elkaar een boek gemaakt. Vervolgens hebben wij een spelregelkader gemaakt. Nu pakken wij door. Het is alleen even de vraag hoe je op de juiste manier gaat doorpakken. Als het beeld is dat wij al het geld in één pot gooien, dan lijkt mij dat niet de goede lijn. Ook al omdat je dan met de kilometerprijs en de volledige principes in het gedrang komt. U kent de harde afspraak dat het kilometergeld naar het infrafonds gaat. Als je daarvan een heel brede pot maakt dan zijn ook die principes weer geschonden. Dat zou ik niet doen. Wel zei ik net dat de gebiedsagenda, die voor een groot stuk leidend wordt in wat wij met elkaar gaan doen, een behoorlijke positie krijgt. Er komt een concreteringslag zodat die de marsroute aangeeft van welke projecten wij gaan uitvoeren. Dan ben je op een charmante manier aan het ontschotten. Wel ontschotten, niet ontpotten, zal ik maar zeggen als je het over de financiële potten hebt. Snapt u het punt een beetje?

Ik denk dat wij zo wel degelijk die integraliteit kunnen bereiken waarvoor mevrouw Roefs zojuist heeft gepleit. Dus die inhoudelijke integratie heeft mijn volle steun. Wij zullen de Kamer ook nader berichten over de eerste ervaringen wanneer wij in het voorjaar, bij de voorjaars-overleggen, die geconcretiseerde gebiedsagenda's hebben en op grond daarvan tot een prioritering komen van welke projecten eerst worden uitgevoerd en welke later. Ik rond af met één slechtweerbericht. Dat hoort er wel degelijk bij. Wij zijn allen bevraagd over de betekenis van die disclaimers in verband met de heroverwegingen. Het spreekt voor zich dat het voor ons heel zwaar telt als je met een regio tot een convenant of een akkoord komt. "Afspraak is afspraak" is de eerste lijn. Tegelijkertijd is ook bij de behandeling van de Heroverwegingen gezegd: er zijn geen taboes. Dat is ook de lijn van de minister van Financiën die hij aan iedere collega heeft doorgegeven. Daarom wordt die opmerking altijd standaard gemaakt. Kan ik uitsluiten dat dit verandert? Nee, dat kan ik niet, dat kan ik nooit. Wij hebben die discussie nog voor ons liggen. Maar dat ik zelf mijn uiterste best zal doen om gemaakte afspraken gestand te doen, is niet alleen mij als minister van Verkeer en Waterstaat uit het hart gegrepen, maar vind ik ook als betrouwbaar bestuurder van belang. Helemaal uitsluiten kun je het op dit moment niet. Daarom hebben wij die formele disclaimer er wel bij gezet, ook namens de minister van Financiën, en erbij moeten zetten.

De heer **Van der Ham** (D66): Terecht dat de minister die disclaimer aan de regio's meegeeft, maar mijn vraag was welke criteria hij dan hanteert als straks een keuze moet worden gemaakt. Mijn tweede vraag staat daar een beetje los van, maar het kan ook tot afbreuk van projecten leiden dat bijvoorbeeld Schoon en Zuinig een

bepaalde weging oplevert die consequenties kan hebben voor projecten. Heeft die disclaimer ook betrekking op Schoon en Zuinig?

De **voorzitter**: De vraag van de heer Koopmans gaat over hetzelfde punt, dus die verzamel ik even voordat de minister gaat antwoorden.

De heer **Koopmans** (CDA): De eerste tekst "niet ontschotten, wel ontpotten" of zoiets, begrijp ik niet zo goed, maar dat zal wel aan mij hebben gelegen. Het einde van het betoog van de minister vond ik duidelijker. Vat ik het goed samen dat de minister heeft gezegd dat hij die disclaimer slechts aanbrengt om formele redenen en niet meer dan dat, en dat dus alleen het feit dat het kabinet en ook de coalitie geen enkel ander beleidstraject hebben uitgesloten de reden is voor de disclaimer? Ik hoor de minister al "ja" zeggen, maar misschien kan hij in zijn romptekst nog even ingaan op opmerkingen die in algemene zin zijn gemaakt over de financiën, over de verlenging van het MIRT. Ik heb daarover gezegd: wel doen. Mevrouw Roefs heeft gezegd: niet doen. Ook anderen hebben daarover opmerkingen gemaakt. Die zijn wel van belang om ook de bijdragen van andere bewindslieden te kunnen beoordelen.

De **voorzitter**: De heer Vendrik over hetzelfde punt?

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Bijna. Ik snap met de heer Koopmans niet wat ik mij concreet moet voorstellen bij de leuze "wel ontschotten, niet ontpotten".

De **voorzitter**: Ook over hetzelfde punt, mijnheer Roemer? Uw vraag graag.

De heer **Roemer** (SP): Mijn vraag gaat met name over het punt dat de heer Koopmans aankaartte. Laten wij daarover geen misverstand laten bestaan. De minister zegt dat er puur en alleen op formele gronden wellicht ooit theoretisch – laat ik het maar gewoon aandikken – de mogelijkheid bestaat dat het kabinet of de Kamer er bij de heroverwegingen anders over denkt. Als ik het zo vrij vertaal en het aardig formuleer, geeft dit heel duidelijk de inzet van de minister aan. Dan ben ik wel heel benieuwd of de collega's van andere beleidsterreinen met een dergelijke inzet er ook zo over denken. Ik kan mij in een breed politiek spectrum heel goed de discussie voorstellen waarin wij andere beleidsterreinen nog belangrijker vinden dan de mobiliteit in Nederland. Dat is een vraag die wij de andere bewindspersonen dadelijk graag voorleggen.

De **voorzitter**: Dat constateer ik en daarmee gaan wij een beetje glijden. Maar als u die vraag wilt stellen ...

De heer **Roemer** (SP): Ik was niet met die opmerking begonnen.

De **voorzitter**: ... dan sta ik die vanzelfsprekend toe. Dan geef ik de andere ministers en de staatssecretaris het woord. Maar misschien kan de coördinerend bewindspersoon, die hier toch een minimaal leidende rol heeft, daarop een antwoord geven.

Minister **Eurlings**: Die disclaimer is voor iedere minister en staatssecretaris op dit moment gelijk. Het is wat dat

betreft precies zoals de heer Koopmans het stelt. Dit zijn de afspraken die zijn gemaakt. Er wordt breed gekeken en iedere bewindspersoon staat aan de lat. Die exercitien worden gemaakt en later zal daar een politiek besluit over worden genomen. De regering zal dan zonder enige twijfel met de Kamer moeten verkeren over de vraag wat wij wel en wat wij niet kiezen. Dus hier valt het laatste woord. Zo simpel is het. Het komt allemaal terug. Op dit moment kunnen wij niets uitsluiten en daarom zit die disclaimer er standaard in.

De vraag hoe ik daar nu zelf in sta, loopt ook weer vooruit op dat besluit. Ik ben van mening dat wij natuurlijk de financiën op orde moeten hebben. Dat is van belang om te voorkomen dat de lasten naar een volgende generatie worden doorgeschoven en wij met de ouderen- en gezondheidszorg in problemen komen. Daarnaast moeten wij wel het belang van de economische remonte goed in de gaten houden. Wij moeten dus blijven investeren in de structuurversterking. Dat is het brood voor morgen, de boterham voor straks. Als ik wordt aangeschreven, zal ik altijd proberen te voorkomen dat de groeikansen van de toekomst worden verknald doordat er niet meer wordt geïnvesteerd in de infrastructuur. Daarom zal er ook een economische check worden gedaan om te bepalen hoe sommige voorstellen kunnen uitwerken.

Er zal dus een vrije weging moeten plaatsvinden die ook politiek met de Kamer wordt besproken. Wij proberen natuurlijk onze beleidsdoelen overeind te houden. Ik heb in het kader van Schoon en Zuinig al vaker gezegd dat ik zelf aan de lat sta waar het eventueel niet goed gaat. Dan nog zullen wij moeten kiezen welke investeringen wij wel of niet doen. Ik blijf mij verzetten tegen een milieubeleid dat ervan uitgaat dat een goed milieubeleid betekent dat er niet meer wordt geïnvesteerd. Ik denk dat een goed milieubeleid is dat er op een goede manier wordt geïnvesteerd. Naar mijn mening kan het een goed met het ander samengaan, maar ik heb nog niet het begin van een antwoord op de vraag hoe wij de financiële uitdagingen het hoofd moeten bieden. Ik denk dat ik dan ook voor de collega's spreek, want wij staan nu toch wel voor een megaoperatie.

De **voorzitter**: De heer Van der Ham heeft nog een aanvullende vraag op zijn eerste interruptie. Ik geef hem daartoe de gelegenheid. Daarna vraag ik de minister van VROM en de minister voor VVI te antwoorden op de vraag van de heer Roemer.

De heer **Van der Ham** (D66): Als je een paar mooie projecten hebt, maar je hebt opeens minder geld – dat zou volgend jaar zo maar kunnen gebeuren – staan er bij andere dossiers vaak sterretjes achter een project om aan te duiden dat het topprioriteit heeft vanwege bepaalde belangen en dat andere projecten leuk zijn om te hebben en zullen worden uitgevoerd als er geld is, maar ook als eerste zullen afvallen als er minder geld is. Op basis van welke criteria wordt die weging gemaakt? In hoeverre worden wij daarop voorbereid opdat wij weten waar wij aan toe zijn?

Minister **Eurlings**: Dit is echt iets wat bij de heroverwegingsoperatie naar voren zal komen. Ik wil daar nu niet op vooruitlopen. In algemene termen kan ik wel zeggen dat ik zal proberen te voorkomen dat wij projecten moeten schrappen. Als de Kamer projecten ziet die naar

haar mening zo maar kunnen worden geschrapt, dan kunnen die natuurlijk altijd worden voorgelegd. Ik weet niet of het publiek het daarmee eens zal zijn. Ik heb zelf die projecten nog niet in beeld, maar je moet natuurlijk uiteindelijk tot prioritering overgaan. Dit zal wel een pijnlijke operatie zijn en wij kunnen ook eerst kijken of wij hetzelfde kunnen bereiken op een efficiëntere manier. Dit komt allemaal later terug.

Dan is er nog een vraag gesteld over de woorden "wel ontschotten, niet ontpotten". Die hebben weer onduidelijkheid opgeroepen. Het is mijn bedoeling dat wij wel de integratie verwezenlijken, maar dat wij er in financiële termen niet één pot nat van maken. Ik kan daar heel veel redenen voor geven, maar ik heb er al een gegeven in antwoord op de inbreng van mevrouw Roefs over de kilometerprijs. Het principe van Paul Nouwen en anderen is helder: iedere euro die wordt opgehaald, wordt in investeringen in infrastructuur gestoken, lees: het infrafonds. Daarbij moet echter voorkomen worden dat dit straks in één grote financiële pot terechtkomt die over van alles en nog wat gaat. Ik kan voorspellen welke gevolgen dat zal hebben voor het draagvlak. Dat kan toch nooit de bedoeling zijn. Die discussies over de integraliteit worden thans gevoerd. Wij gaan met de gebiedsagenda aan de slag en het kabinet zal de Kamer na de bestuurlijke overleggen in het voorjaar informeren over een nadrukkelijker gebruik van de integrale gebiedsagenda's bij de prioritering van onze projecten.

De **voorzitter**: Dit is een prima bruggetje voor de minister van VROM en de minister voor VWI om antwoord te geven op de vraag van de heer Roemer.

Minister **Cramer**: Ik heb eigenlijk niet zo veel toe te voegen, want een en ander is prima verwoord door de heer Eurlings. Ik kan wel hetzelfde verhaal vertellen, maar dat lijkt mij niet zo zinnig.

De **voorzitter**: Ik vrees dat de heer Roemer daar geen genoeg mee neemt. Dit is toch uw antwoord? Prima. Dan is nu het woord aan de minister voor VWI.

Minister **Van der Laan**: Ik wil graag een antwoord geven op deze vraag, maar het is al verwerkt in mijn inbreng. Ik ga hier heel specifiek op in en misschien kan het tot die tijd wachten?

De heer **Roemer** (SP): Akkoord.

De **voorzitter**: Ik constateer dat er een einde is gekomen aan dit eerste rompverhaal. Ik geef nu het woord aan de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Voorzitter. Toen ik deze week de afsprakenlijst van de bestuurlijke MIRT-overleggen nog eens overzag, constateerde ik opnieuw hoeveel pagina's er zijn gewijd aan het openbaar vervoer, de fiets en de binnenvaart. Ondanks de economische crisis zijn wij in staat om, vaak samen met de regio's, te blijven investeren in stads- en streekvervoer, in ruimte voor de fiets en in de kwaliteit van binnenhavens en vaarwegen. Er klopt dus niet van het vaak geschetste beeld dat het ministerie van Verkeer en Waterstaat vooral zou investeren in asfalt. Wij staan voor een totaalaanpak van de mobiliteit in dit land. Wie dit

niet gelooft, moet het MIRT-projectenboek maar eens lezen.

Op de korte termijn heb ik mij onder andere beziggehouden met de ov-spoedprojecten. Ik geef met de circa 50 spoedprojecten die nu worden uitgevoerd een "boost" aan het regionaal openbaar vervoer van 1 mld. Deze "boost" levert 20% meer reizen op. In absolute aantallen is dit 50 miljoen reizen meer. Dat is nogal wat.

De reizigers profiteren nu al van de eerste resultaten. In Den Haag is de keerlus bij Madurodam aangelegd waardoor de tram in de spits veel vaker komt. In Zwolle is de frequentie op de verbinding naar Oosterenk en het Deltion College nu al flink omhoog gegaan. Volgend jaar zullen naar verwachting nog meer projecten worden opgeleverd. Randstadrail zal zijn doorgetrokken naar Stedenbaanstation Bleiswijk-Zoetermeer. De frequentie van de sneltram Nieuwegein-Utrecht zal belangrijk zijn verhoogd en de doorstromingsmaatregelen Apeldoorn-Zwolle en Doetinchem-Enschede zullen ook zijn gerealiseerd. Met de regio Limburg sluit ik zeer binnenkort een overeenkomst over doorstromingsmaatregelen in Maastricht en over de aanleg van de tram Hasselt-Maastricht. Daarvoor wordt 36 mln. beschikbaar gesteld.

Dan de gedecentraliseerde spoorlijnen. Bij de uitwerking van de quickscan is het afgelopen half jaar goede vooruitgang geboekt. Ik heb nu ook in Limburg afspraken gemaakt over maatregelen op de lijn Roermond-Nijmegen. In totaal worden er 21 maatregelen uitgevoerd, verdeeld over negen spoorlijnen.

De fiets is een favoriet onderwerp zowel van de Kamer als van mijzelf. Ook in 2010 staat de fiets hoog op mijn agenda en op die van de Kamer. Ik beperk mij daarom nu tot een kort overzicht van de MIRT-afspraken. Met de Zuidvleugel is afgesproken dat ik 5 mln. zal bijdragen aan de verbetering van de fietsroute Den Haag-Leiden. Daarnaast investeer ik 5 mln. in de fietsroute tussen Arnhem en Nijmegen, het zogenaamde Rijnwaalpad. Dit is een traject van 20 kilometer. De stadsregio Arnhem/Nijmegen wil het werk voor het einde van 2012 klaar hebben en zet daar ook flink op in. Ik zal het komende jaar nog meer afspraken maken over fietsroutes. Dit is ook tijdens de behandeling van de begroting aan de orde gekomen. Met deze routes willen wij in de betreffende corridors zo'n 5% van de automobilisten verleiden om de fiets te pakken.

Tot slot de binnenvaart. Ook op dit terrein hebben wij de afgelopen jaren veel gedaan. Wij kijken voorbij de crisis in de binnenvaart. Ik wil dat er straks, als de vraag weer aantrekt en dat moment komt absoluut, een state of the art infrastructuur over water ligt. Laten wij ruim baan maken voor deze meest duurzame vorm van transport. In totaal heb ik naar aanleiding van de quick wins binnenhavens 68 projecten gehonoreerd. Het gaat daarbij om een totale uitgave van 206 mln. waarvan 91 mln. van het Rijk. De regio's dragen nog eens 115 mln. bij. Ik heb vorige week in Hengelo hiervan een mooi voorbeeld gezien. Daar wordt hard gewerkt aan de aanleg van een nieuwe overslagkade om de groei van het containervervoer over water mogelijk te maken.

Naast de quick wins is ook de verbetering van het netwerk van vaarwegen in volle gang. Zo is dit jaar de vaargeul Hanzerak in het Ketelmeer verdiept waardoor Kampen nu goed bereikbaar is, ook voor grotere schepen. Hetzelfde geldt voor de aanpak van het Burgemeester Delenkanaal in Oss, waar de bereikbaar-

heid voor de containervaart flink is verbeterd. In 2010 wordt onder meer de zeeverkeerscentrale in Terschelling opgeleverd en begint de verruiming van de vaarweg Eemshaven-Noordzee. Door het vergroten van de Wilhelminasluis bij Zaandam zal de bereikbaarheid van de Zaan de komende jaren worden verbeterd. Ook het onderhoud van de hoofdvaarwegen heeft mijn volle aandacht. Voor 2010 staat in totaal voor 130 mln. aan maatregelen gepland. In 2010 zullen onder andere bij het Amsterdam-Rijnkanaal en het Twentekanaal de baggerachterstanden worden weggewerkt, zodat de gewenste aflaadiepte weer wordt bereikt. Daarnaast wordt de renovatie van de Prins Bernhardsluizen afgerond.

Het is een romptekst, het is een korte opsomming, maar ik kan zeggen dat het afgelopen jaar heel veel is bereikt. Met deze mooie resultaten zullen wij natuurlijk ook het komende jaar gewoon doorgaan.

Minister **Cramer**: Voorzitter. Ik dank de Kamerleden voor de vragen die zij ook aan mij hebben gesteld. Wij hebben het over het MIRT met een R. De heer Koopmans heeft net als anderen duidelijk aangegeven dat die R in de aanpak zichtbaar wordt en dat wij de afgelopen twee à drie jaar grote stappen hebben gezet.

Even terug naar de aanleiding. Het kabinet wilde de rijksinvesteringen integraal en gebiedsgericht benaderen met als doel om de investeringen van Rijk en regio beter af te stemmen. Het moet leiden tot synergie tussen de investeringen; het gaat om een krachtenbundeling. Wanneer je dat op een efficiënte en gecoördineerde manier doet, kan dat kostenvoordelen met zich meebrengen. Hiermee verhogen wij de ruimtelijke kwaliteit en het rendement van de investeringen.

De heer Koopmans stelde de vraag of de gebiedsagenda leidend is. De gebiedsagenda's zijn in de visie van Rijk en regio de basis van gemeenschappelijke integrale beleidsvorming. De gebiedsagenda's geven de samenhang aan tussen de losse opgaven en projecten die ook vandaag aan de orde komen. Bovendien zijn de gebiedsagenda's de onderbouwing van rijks- en regionale investeringen. Zij vormen als het ware de brug tussen deze investeringen. Zijn de gebiedsagenda's leidend? Ik zou het eerder agenderend noemen. Het is niet bepalend, want er komt nog een vervolgstap in de selectie. De besluiten worden nog steeds in het BO MIRT genomen en vervolgens met de Kamer besloten.

De R in het MIRT staat voor mij voor twee zaken: voor ruimte en voor regio. De gebiedsagenda's brengen die twee dingen samen. Juist omdat de gebiedsagenda's het ruimtelijke domein bestrijken van Rijk en regio samen, is het zo mooi dat wij dat op die manier kunnen doen. Daarnaast is de R de R van ruimte. Dat heeft te maken met de aanpak waarin wij integraal ruimtelijk willen plannen.

Laat ik twee voorbeelden geven van onze aanpak die mijns inziens illustratief zijn voor die integrale aanpak. Verschillende Kamerleden hebben vragen gesteld over de MIRT-verkenning Holland Rijnland. Dat getuigt van het belang van dit project. In de eerste plaats maken wij een integrale afweging voor verbetering van de bereikbaarheid in relatie tot een grote verstedelijkingsopgave. Ook de effecten op de ruimtelijke kwaliteit, de woningbouwopgave, het economisch programma en de milieuaspecten zijn allemaal meegenomen. Er is een nauwe samenwerking tot stand gebracht met de regio.

Sommige Kamerleden onderkennen eerder vandaag dat de regio niet eenduidig is over welke oplossing de meest wenselijke is; dat maakt het voor ons als Rijk ook niet eenvoudiger. Het is van groot belang om een integraal maatregelenpakket te wegen en om het openbaar vervoer daarin mee te nemen. Tegelijkertijd moeten wij ook nog verstedelijkingsafspraken maken. Minister Eurlings zal een verklaring geven voor de gefaseerde aanpak en ik zal later op een aantal specifieke vragen van de heer Koopmans ingaan.

Een tweede voorbeeld van de integrale aanpak is de MIRT-verkenning Randstad Sleutelprojecten, een verkenning die volgt uit de Structuurvisie Randstad 2040. Het doel van deze verkenning is om de rijksinzet te bepalen op enkele grote projecten, waarbij stedelijke ingrepen, deltaveiligheid en olympische ambitie belangrijke thema's zijn. Het is onze inzet om instrumenteel, procesmatig en financieel tot de beste keuze te komen. Het gaat om een voor de Randstad wezenlijke opgave na 2020, waarbij ik niet op voorhand projecten buiten de Randstad uitsluit. Deze vraag werd door mevrouw Neppérus gesteld. Ook deze projecten kunnen van belang zijn voor de ontwikkeling van de Randstad. In de tweede fase van de verkenning ga ik hiermee aan de slag, waarbij ik de door de Kamer aangedragen projecten zoals Amersfoort en Emmen in overweging neem. Het plan van aanpak van deze MIRT-verkenning stuur ik uiterlijk januari 2010 naar de Kamer.

Ook de RIA is niet los te zien van het MIRT en de heroverweging. Wij zullen geen RIA uitbrengen; het MIRT-projectenboek 2011 moet worden beschouwd als de RIA. RIA is jargon en staat voor Ruimtelijke Investeringsagenda.

De verkenning naar sleutelprojecten brengt de mogelijke inzet van instrumenten in enkele sleutelgebieden in beeld. Het besluit hierover is aan het volgende kabinet. Dat moet worden genomen in relatie tot de gehele investeringsagenda en de heroverweging. Ditzelfde geldt voor het regelen van eventuele FES-gelden. De gebiedsagenda's brengen synergie van investeringen op gebiedsfocus in beeld.

Tot slot is er de R van ruimte die zichtbaar maakt dat wij MIRT-onderzoek doen. Hiermee hebben wij de mogelijkheid gecreëerd om de gebiedsagenda's gestructureerd uit te werken en de ontwikkelingsrichting voor de middellange en lange termijn en de bijbehorende majeure opgaven te specificeren. Het is een mogelijkheid; het is geen nieuwe preverkenning of verplichte tussenstap tussen de gebiedsagenda's en de MIRT-verkenning. Wij zijn niet verplicht dat onderzoek te doen, maar het is een mogelijkheid. Voor de R is deze stap wel van belang. Het MIRT-onderzoek concretiseert de opgave, brengt mogelijke synergie in beeld zonder dat al duidelijk is of het gaat om investeringsopgaven van Rijk of regio. De essentie van alles wat wij doen – en waarmee wij natuurlijk ook te maken krijgen in het kader van de heroverweging – is de vraag wat des Rijks is en wat des regio's. Wij hebben veel ervaring opgedaan in het kader van de Nota Ruimte met 23 projecten in het land. De vraag bij de evaluatie is wat in al die gevallen het nationale belang is en wat wij daarvan in de toekomst kunnen leren. Wat zijn voor toekomstige projecten nou werkelijk de keuzen die je moet maken? Hierover zijn verschillende vragen gesteld, maar ik moet helaas het antwoord schuldig blijven. Het is nu onderdeel van het heroverwegingsproces en ook van het opstellen van het

MIRT-projectenboek 2011, waarin wij zeker terugkomen op het punt van het maken van keuzen.

De heer **Koopmans** (CDA): Ik heb nu zowel de minister van VROM als de minister van Verkeer en Waterstaat aangehoord en daardoor dringt zich bij mij toch de vraag op of die verhalen over de R niet te rozig en te rooskleurig zijn. In mijn gesprekken met de regio's valt namelijk even vaak de R van rumoer, ruzie en rommelig. Krijgt de minister dat soort verhalen ook te horen of merken alleen mensen aan de andere kant van het loket hier iets van? Het GOB is aan de slag met de luchthaven Twente. Men werkt daar inderdaad integraal met één loket, maar iedereen weet toch zeker ook dat men achter het loket slaande ruzie heeft? Ziet de minister dat echt niet? Of denk zij: ik vertel het een beetje leuk, want dan geloven ze me wel? De kernvraag is dus: kan er niet één man of vrouw aan zo'n project worden gekoppeld om er zeker van te zijn dat het de goede kant opgaat? Wij weten dan immers zeker dat er niemand op de rem kan gaan staan en dat iedereen gaat erin rennen. Zou dat niet ook onder die R moeten vallen?

De **voorzitter**: De R zit duidelijk in de maand!

Minister **Cramer**: De R staat voor mij echt alleen voor ruimte en regio. Als je ziet waar wij nu staan en je vergelijkt dat met de situatie van een jaar geleden, dan zie je dat er echt sprake is van een integraal proces. De mensen in de zaal illustreren dat ook, want die houden zich niet alleen bezig met infrastructuur en transport. Er zitten vandaag mensen op de tribune uit verschillende domeinen, mensen die gezamenlijk aan de gebiedsagenda's hebben gewerkt. Het is ongekend bij de ruimtelijke ordening dat zowel in de regio's als binnen de regering zo goed wordt samengewerkt. Ik ben het dan ook volstrekt oneens met de uitspraak van de heer Koopmans dat het allemaal geruzie en gerommel is. Dat is absoluut niet waar.

Om een goede afweging te maken moet je scherp met elkaar in discussie durven gaan over de vraag over wat er moet gebeuren, wat integraal kan, wat duurzaam is en wat noodzakelijk is. Die discussies in de regio en tussen regio en Rijk zijn een goede zaak, want het leidt tot de beste resultaten.

De heer **Koopmans** (CDA): Ik heb niet gezegd dat het overall rommel en ruzie is, maar dat de minister het beeld schetst dat het overall rozig en rooskleurig is. Ik roep daarom het kabinet op om oog te hebben voor de plekken waar het helemaal niet goed gaat en waar er gedoe is. Met andere woorden: kabinet, zorg dat er tempo wordt gemaakt en neem je verantwoordelijkheid als je het signaal krijgt dat het in een regio moeilijk gaat! Denk in ieder geval niet dat het overall pais en vree is, want dat is zeker niet zo.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Ik snap heel goed waarom er problemen in Twente zijn. Sommige ministers hebben namelijk het signaal gegeven dat zij het vliegveld Twente heel graag open willen houden. Als een deel van de ministers dat openlijk zegt, dan wordt het knap lastig voor een regio.

De minister geeft twee voorbeelden van die integrale aanpak van het kabinet. Ik wil daar een ander voorbeeld aan toevoegen: de A4 Midden Delfland. Kan de minister

mij uitleggen waarom dat project ook zo'n kroonjuweel zou zijn?

Mevrouw **Wiegman-van Meppelen Scheppink** (ChristenUnie): In eerste termijn heb ik gesproken over de black box. De minister heeft nu uiteengezet hoe de gebiedsagenda wordt opgesteld en hoe de MIRT-onderzoeken verlopen. Het is mij echter nog niet duidelijk hoe zij de prioriteiten vaststelt. Heeft dat iets te maken met de manier waarop men lobbyt, de vraag wie het meeste geld heeft of de vraag wie het beste ruzie kan maken? Volgens mij kan de prioriteitstelling en de afweging tussen projecten een stuk transparanter.

Minister **Cramer**: Mevrouw Wiegman benadrukt terecht dat de prioriteitstelling transparant moet zijn. Dat zijn wij dan ook zeker van plan te zijn. Wij hebben inmiddels de nodige ervaring opgedaan met de 23 projecten van de Nota Ruimte en daarvan hebben wij veel geleerd over de vraag welke projecten van nationaal belang zijn en welke projecten het beste aan de regio overgelaten kunnen worden. Wij moeten hieruit nu conclusies gaan trekken en daarover zullen wij de Kamer later nader berichten. De heer Vendrik vroeg naar de A4 Midden Delfland. Dat is dus ook een integraal project. Collega Eurlings en ik hebben bij dat project samen opgetrokken om te voorkomen dat alle aandacht zou uitgaan naar deze weg als infrastructuurproject. Wij willen er namelijk ook voor zorgen dat er voldoende aandacht is voor het ov, de 6 + 6, de metroachtige verbinding, de inpassing en de wensen van de regio. Het is dus juist een project, waar wij nauw met elkaar hebben opgetrokken om tot een optimaal resultaat te komen.

Voorzitter. Er zijn acht gebiedsagenda's vastgesteld, wat betekent dat er acht gedeelde visies en ambities van Rijk en regio's zijn over de toekomst van die regio's. Ik ben het dan ook niet eens met de opmerking van de heer Roemer dat er geen sprake is van integraliteit. Mijn voorbeelden, inclusief A4 Midden Delfland, laten juist duidelijk zien dat wij integraal werken. De gebiedsagenda's die mij worden aangeboden, zijn integrale programma's. Ik hoop dan ook dat wij in het vervolg van dit debat vooral over die integraliteit zullen praten en veel minder over allerlei afzonderlijke projecten. Het moet immers ons doel zijn om na onderling overleg te komen tot een integrale aanpak van de problemen van een regio. Het glas is wat mij betreft dan ook meer dan halfvol en zeker niet meer dan halfleeg, zoals de heer Roemer betoogde.

De heer Koopmans vroeg naar de duobenadering van Randstad Urgent. Gaan wij die breder toepassen? Het antwoord op die vraag is ja, want wij hebben hiermee goede ervaringen opgedaan. Wij zijn zelfs al bezig om deze aanpak ook elders toe te passen. Het MIRT-projectenboek bevat alle MIRT-projecten en bij elk van die projecten is aangegeven welk departement de trekkende rijkspartij is. Het spelregelkader schrijft ook voor dat bij een startbeslissing wordt aangegeven wie bij het Rijk en wie bij de regio de eerstverantwoordelijk is. Wij werken altijd in de geest van die duobenadering. De heer Koopmans vroeg verder naar het budget voor de Nota Ruimte. Hij heeft goed uitgerekend dat er van dit budget nog ongeveer 16 mln. resteert. Omdat het van belang is dat wij tempo blijven maken bij de omzetting van plannen in uitvoering, willen wij het geld voor die omzetting inzetten. De heer Koopmans suggereerde dan

ook ten onrechte dat wij het geld gebruiken om de ingediende projecten op te plussen. Wij moeten namelijk flexibel blijven en ervoor zorgen dat projecten ondanks de crisis van de grond komen. Met het oog daarop hebben wij besloten om het niet tot op de laatste cent te verspijkeren.

De RAAM-brief. De Kamer vindt het volgens de heer Koopmans een goede zaak dat de regering nog eens nadenkt over de bouwopgave. Hoe reëel is die precies? In het kader van de Schaalsprong Almere en de RAAM-brief hebben wij daarover met de Kamer van gedachten gewisseld. De woningmarkt wordt inderdaad beïnvloed door de crisis. Verder is het waar dat sommige regio's met krimp te maken hebben. Overigens geldt dat niet voor Almere, ook al is er op dit moment sprake van een dip. Dat wil niet zeggen dat de woonbehoefte in de regio Almere zich op de langere termijn structureel zal wijzigen. Om aan de zorgen van de heer Koopmans tegemoet te komen monitoren wij voortdurend of wat wij doen in lijn is met de prognoses. De inzichten wijzen tot nu toe allemaal in dezelfde richting, namelijk dat de woonbehoefte in de Noordvleugel en de regio Utrecht groot blijft en dat dit betekent dat wij daar nog wel degelijk een grote woningbouwopgave hebben. De heer Koopmans heeft gevraagd of de opbrengsten van het RVOB, voorheen het GOB, uit de exploitatie van Valkenburg konden worden aangewend voor de financiering van de tekorten van de RijnlandRoute en de RijnGouwelijn. Net als bij andere woningbouwlocaties draagt Valkenburg al financieel bij aan de regionale infra. De heer Koopmans wil weten hoeveel. Dat weet ik niet uit mijn hoofd, maar dat kan ik navragen en dat de Kamer in tweede termijn of later melden. In ieder geval gebeurt het al. We gaan komend halfjaar verder onderzoeken van de toepassing van de grexwet, de Grondexploitatiewet, voor deze afdracht betekent en of er mogelijkheden zijn tot additionele financiering. Ik verwacht de resultaten van dit onderzoek in het Voorjaarsoverleg MIRT. Naast deze reguliere afdracht levert het Rijk vanwege het bovenregionale belang van de RijnlandRoute ook nog eens een rijksbijdrage via het MIRT. Dat bovenregionale belang gaat over meer woningbouwlocaties dan alleen Valkenburg, zoals u weet. Het gaat ook over Katwijk, dat eveneens voor een opgave staat. Daar moeten nog eens 5000 woningen worden gerealiseerd. Dat bovenregionale belang wordt dus niet verhaald op individuele locaties, maar generiek afgesproken. Deze afspraken zijn ook met de minister van Financiën gemaakt om te voorkomen dat het Rijk tweemaal betaalt.

De heer Koopmans heeft nog gevraagd naar de natuurcompensatie in de Zuiderzee en de Eemshaven.

De heer **Aptroot** (VVD): Houdt de minister ook stevig vast aan de in het begin gemaakte afspraak over de nieuwe woningbouwlocatie Valkenburg en de andere locaties dat wij in ieder geval kunnen bewegen dat de RijnlandRoute en de RijnGouwelijn besloten zijn en dat die daadwerkelijk functioneren zodra de eerste woningen worden opgeleverd?

Minister **Cramer**: Het antwoord is "ja". De heer Eurlings komt terug op de fasering. Daarin hebben we ook rekening gehouden met uw punt.

De heer Koopmans heeft gevraagd of het klopt dat de Zuiderzeeafsluiting nog steeds gevolgen heeft voor de

natuurcompensatie in het Eemshavengebied. Uit onderzoeken naar de vaargeulverbreding van de Eemshaven – dit is zijn punt eigenlijk – blijkt dat er geen significante nadelige effecten zijn. Hier is ook geen directe relatie met de natuurcompensatie voor de afsluiting van de Zuiderzee. Daarnaast worden de effecten van het afsluiten van de Zuiderzee nog steeds gemonitord. Op dit moment ziet het kabinet geen aanleiding om aanvullende maatregelen te nemen op de al lopende natuurcompensatie. Dat is waarschijnlijk het belangrijkste voor de heer Koopmans.

De heer Koopmans heeft ook gevraagd hoeveel het ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer aan natuurcompensatie heeft uitgegeven in de jaren 2006, 2007 en 2008. Als bij projecten kosten voor natuurcompensatie aan de orde zijn, maken die deel uit van de integrale projectkosten. Voor zover dit aan de orde is bij de aanpassing van infrastructuur, met name rijksinfrastructuur, worden deze gedekt via het Infrastructuurfonds, dus het infrafonds. Ik heb als minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer hiervoor geen apart budget.

Mevrouw Roefs heeft gevraagd naar trillingen van het spoor. Er is een passage uit de wet gehaald die over overlast door geluid en trillingen ging. Waarom was die passage overbodig? In de vorige wettekst stond er inderdaad een haakje om in te grijpen als er sprake van te veel trillingen was. De Kamer heeft dit artikel in de nieuwe wet geschrapt. Dit is in de eerste plaats gebeurd omdat overheden amper van deze mogelijkheid gebruik maakten en in de tweede plaats omdat in het kader van het versimpelen van de regelgeving de Kamer dit zelf in de beraadslaging als kansrijk om te schrappen heeft aangemerkt.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Ik kwam erachter dat dit was gebeurd toen ik in Arnhem bij het spoor op bezoek was. Daar klagen mensen ongelooflijk veel over trillingen. Nu zijn er wel normen, maar dat zijn geen wettelijke normen. Hoe staat de minister hier tegenover? Ik krijg zo langzamerhand het idee dat wij een verkeerde beslissing hebben genomen.

Minister **Cramer**: Ik zei u zo-even al dat er tot nu toe amper gebruik is gemaakt van dat haakje in verband met de trillingen. De situatie in Arnhem zou een uitzondering kunnen zijn. Ik laat het aan de Kamer over om na te gaan of het noodzakelijk is om dat haakje terug te brengen. In ieder geval is het destijds mede op voorstel van de Kamer geschrapt. Of er reden is om hier nu in het licht van bepaalde projecten anders over te denken, laat ik dus aan de Kamer over.

Mevrouw Roefs heeft gevraagd of het OTB voor de A74 recht doet aan bewoners en waarom ik meer tijd nodig had om dat OTB A74 te ondertekenen. Dit suggereerde een verschil van mening tussen beide bewindspersonen. Feit is dat er een verschil in verantwoordelijkheden is. Mijn verantwoordelijkheid is, te voorkomen dat omwonenden te maken krijgen met luchtverontreiniging en geluidsoverlast boven de vastgestelde normen als die weg er komt. Dat die er komt, is al besloten, dus daar ging het niet om. Aangezien dat eerst duidelijk moest zijn en er nieuwe cijfers waren, zoals ik van de regio had gehoord, wilde ik zeker weten dat wat er op tafel lag conform de normering voor geluid en luchtkwaliteit was. Die normering moeten wij mede van de Europese Unie

hanteren. Ik wil die ook hanteren met het oog op de gezondheid en de belevingswereld van de mens. Ik had een paar dagen extra nodig om al die informatie goed te kunnen analyseren. Toen ik er zeker van was en ik erover gebeld heb met de gemeente om zeker te weten dat we elkaar verstonden en we geen discussie over normen zouden krijgen, kon ik zeker stellen dat het allemaal klopte. Ik ben ter plekke geweest, omdat ik weet dat dit een gevoelig punt is. Ik heb de gehele situatie in ogenschouw genomen. Bovendien heb ik met de bewoners gesproken over de vraag of de overkapping van het mooie innovatieve viaduct echt meerwaarde had. Verder heb ik gevraagd wat zij ervan vonden. Mede op grond daarvan heb ik een oordeel geveld over de innovatieve overkapping. Ik vond het zeer plezierig om op die manier met begrip voor wat er onder de mensen leefde, een zo goed mogelijk besluit te nemen. Dit laat onverlet dat de mensen daar in het verleden geen weg hadden, dus dat elke verstoring voor hen natuurlijk meer telt dan indien er al een weg was geweest. Ik kan natuurlijk niet garanderen dat zij geen geluidsoverlast zullen ondervinden en problemen met de luchtkwaliteit zullen krijgen, maar te veel zal het niet zijn, zij het wel meer dan in het verleden, want daarvoor was er geen weg, dus dat blijft. Het besluit was echter al genomen. Mijn verantwoordelijkheid is het garanderen van de gezondheid.

Mevrouw Neppéus vroeg naar de verkenning voor het centrum in Emmen. Dat vind ik ook een belangrijk punt. Ik heb contact gehad met Emmen en ben er twee keer op bezoek geweest, mede omdat daar een plan is gemaakt dat heel goed en ambitieus is, waarvan de realisatie voor die regio een megaopgave is. Men trekt er hard aan. Toen dit project opdoemde, waren de budgetten van de Nota Ruimte helaas al zo goed als verdeeld. Aangezien ik vanuit mijn portefeuille alleen projecten kan financieren uit de budgetten van de Nota Ruimte, kon ik niet, hoe goed ik het project ook had gevonden, ruimhartig zeggen: dat doen wij er ook nog bij. Het budget is helaas nog maar beperkt. Weliswaar zoek ik in de plooiën van de resterende gelden, maar dat is niet genoeg – ik heb begrepen dat er 25 mln. nodig is – om de zaak vlot te trekken. Ik houd mij aanbevolen voor andere mogelijkheden, maar dan graag wel zo dat wij niet plotseling met een gat in de begroting zitten. Ik meen dat dit een project is waar in de betreffende regio zeker een enorme spin-off van uitgaat, ook in termen van werkgelegenheid. Op zichzelf is dat een goede zaak.

Verscheidene Kamerleden, onder wie mevrouw Roefs en de heer Roemer, hebben gevraagd naar het integrale pakket Utrecht en de capaciteitsuitbreiding van de ring Utrecht als onderdeel van de pakketstudies Utrecht. Er zijn verschillende scenario's doorgerekend. Het pakket openbaar vervoer is op zichzelf omvangrijk geworden, het gaat om een pakket van ongeveer 500 mln. Hierin zit alles: fiets, onderliggend wegnennet, maar vooral ov. Er is dus veel ov. Er waren ook alternatieven met hoofdzakelijk ov. Uit onze analyses bleek echter dat het doorrekenen van alleen die opties niet opleverde wat echt noodzakelijk is om het enorme verkeersinfarct aldaar op te lossen. Collega Eurlings en ik hebben dan ook gezocht naar manieren om zo veel mogelijk ov te stimuleren, maar tegelijkertijd iets te doen aan een aantal knelpunten op de weg waar wij niet omheen kunnen. Dat is mijns inziens een mooi pakket geworden, ik sta er volledig achter. Ik zie dat het leidt tot instemming bij de regio. Ik

geef toe dat niet iedereen ermee instemt, er zijn mensen die er anders over denken. Ons besluit vond bij de regio echter een breed draagvlak.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Kan de minister van VROM mij uitleggen waarom er niet gerekend is met een scenario inclusief kilometerheffing en spitsheffing? Moet ik uit de beantwoording van de minister afleiden dat mijn motie ter zake waarin verzocht wordt om het plan Kracht van Utrecht volledig mee te nemen in de tweede fase MER, niet uitgevoerd zal worden?

Minister **Cramer**: Ik wil voorstellen dat de heer Eurlings op het punt van de kilometerbeprijzing ingaat en op de vraag waarom deze wel of niet is doorgerekend op deze manier. De komende jaren wordt er nog fors geïnvesteerd in het spoor in en om Utrecht. Het gaat hierbij om 1,6 mld., exclusief het PHS-budget. De investeringen zijn omvangrijk, dus als de heer Vendrik zegt "ze doen maar wat ov", dan is dat gewoon niet waar.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Dat was de vraag niet. Ik heb geen enkele kwalificatie uitgesproken over het kabinetsbesluit of het voornemen ter zake van Utrecht. Ik wil twee dingen weten en ik persisteer hierin. Ik wil het antwoord graag nu. Waarom is bij de besluitvorming ter zake van Utrecht niet gerekend met de kilometerheffing en dus ook niet met een spitsheffing? Dat lijkt mij cruciaal voor een gedragen kabinetsbesluit over de vraag wat je moet met het wegnennet rond Utrecht. Niet voor niets is door een Kamermeerderheid een motie van mijn hand aangenomen. Hierin wordt er bij het kabinet op aangedrongen dat het integrale plan Kracht van Utrecht in de tweede fase MER compleet wordt meegenomen, doorgerekend en als een volwaardig alternatief beschouwd. Laat ik het anders formuleren. Mag ik ervan uitgaan dat dit nog steeds het geval is, dat het plan Kracht van Utrecht niet van tafel is met het voornemen zoals de minister dat nu toelicht?

De **voorzitter**: Ik heb van minister Eurlings vernomen dat hij hierop terugkomt in zijn termijn. Het lijkt mij dat de heer Vendrik wel een punt heeft. Voor een deel ligt de vraag immers ook op het terrein van minister Cramer. Ik vraag haar dan ook om, voor zover mogelijk, hierop te antwoorden.

Minister **Cramer**: De vraag over de kilometerheffing laat ik over aan collega Eurlings. Dit is immers zijn verantwoordelijkheid. Een en ander heeft ook te maken met de planning van de kilometerheffing en alles wat daarmee samenhangt. Op de vervolgstappen komen wij natuurlijk terug. Wij hebben nu een voorstel liggen dat de basis zal zijn voor verdere uitwerking.

De **voorzitter**: Minister Cramer, u kunt toch wel ingaan op de vraag over het plan Kracht van Utrecht in relatie tot de tweede fase MER?

Minister **Cramer**: Ik zei zojuist al dat er de komende jaren extra wordt geïnvesteerd in ov. Blijkbaar praten wij langs elkaar heen. Dat is immers ook een heleboel ov en eveneens onderdeel van het plan Kracht van Utrecht. Ik ben dus even het spoor bijster.

De **voorzitter**: De heer Vendrik is tevreden met het antwoord?

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Nee, voorzitter. Er is een motie van mijn hand aangenomen. Hierin wordt verwezen naar het plan Kracht van Utrecht waarin een zeer substantiële nadruk ligt op openbaar vervoer. Voor een deel komt dit terug in het voornemen van het kabinet, maar dat is minder. Er is echt sprake van een verschil. Ik vraag niets meer en minder dan dat deze motie wordt uitgevoerd. Dat betekent dus dat het complete plan Kracht van Utrecht wordt meegenomen in de tweede fase van de MER-studie. Dat vraag ik. Het is voor mij niet relevant of het kabinet ook iets voorstelt rondom openbaar vervoer. Ik vraag naar het plan Kracht van Utrecht. Dit is namelijk "Elverding": een plan van lokale mensen, goed doordacht, een zeer interessant alternatief, juist ook voor asphalt. De Kamer wil dat dit "Elverding-proof" wordt meegenomen in de tweede fase MER, that's it.

De **voorzitter**: De vraag helder, in ieder geval voor mij. Is de vraag ook voor u helder, minister?

Minister **Cramer**: Wij kijken ernaar en komen erop terug. Op dit moment – de heer Eurlings zal dit eveneens zeggen – kan ik niet overzien wat wij wel en niet meenemen, omdat er ook een kostenplaatje aan vastzit. De Kamer zal dit voorgelegd krijgen. De heer Eurlings komt nog terug op dit punt omdat hij in het kader van zijn verantwoordelijkheid en de budgettering van de betreffende gelden graag wil toelichten wat wij wel en niet uit deze motie kunnen meenemen.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Hier maak ik bezwaar tegen. Het gaat niet om een verzoek van een fractie.

De **voorzitter**: Het betreft een aangenomen motie.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Er ligt een motie van een halfjaar geleden. Ze is aangenomen door een meerderheid van de Kamer. Het verzoek in deze motie bevat geen woord Spaans. Ik ga ervan uit dat deze motie wordt uitgevoerd.

De **voorzitter**: Dat is helder.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): En als dat niet het geval is, wil ik dat graag nu horen van het kabinet, want dan hebben wij een probleem.

De **voorzitter**: Het is helder. Minister Cramer, dit lijkt mij een vraag die u met een "ja" of "nee", al dan niet geconditioneerd, kunt beantwoorden. Zo niet, wil ik de minister van Verkeer en Waterstaat willen vragen om zijn deel van het antwoord nu direct te geven.

Minister **Cramer**: Wij voeren de motie uit voor zover dat budgettair mogelijk is, daar gaat het om. De Kamer kan wel een motie indienen met een x-bedrag voor ov – ik zou dat ook wel willen – maar als het geld niet op onze rug groeit, gaan wij de motie niet uitvoeren, zo liggen de zaken.

De **voorzitter**: Mijnheer Vendrik, u hebt nu het antwoord

gekregen. Dit is een "ja", maar de minister wijst op de dekking. Ik heb de motie verder niet gezien, maar ...

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Laat ik dan maar zeggen dat waarschijnlijk sprake is van een misverstand. Wij zijn nog helemaal niet toe aan het uitdelen en toekennen van bedragen. Wij zitten nog in de eerste fase. Wij willen hiervan een "Elverding-proof" traject maken. Het is de bedoeling dat alle alternatieven snel, goed en doeltreffend worden gewogen, daarom is de motie ingediend. Dat dit vervolgens leidt tot een gedragen besluit, ook in de regio, zien wij dan wel. De Kamer heeft niet voor niets, juist om dit traject "Elverding-proof" te maken, deze motie ingediend. Wat het kost, zien wij dan wel. Ik snap ook dat openbaar vervoer veel kost, maar asphalt kost ook een hoop. Misschien kunnen wij daar dan wat op besparen, die keuzes kunnen ook nog gemaakt worden. Een Kamermeerderheid wil dat het plan Kracht van Utrecht volwaardig wordt meegenomen in de tweede fase MER.

De **voorzitter**: Dat antwoord hebt u zojuist gehad. Ik heb letterlijk genoteerd dat de minister zei dat dit wordt meegenomen, maar dat zij op dit moment niet kan antwoorden dat zij de kosten inzichtelijk heeft. Wij zullen dit onderwerp prominent meenemen in de beantwoording van minister Eurlings.

Minister **Cramer**: Voor de duidelijkheid: het is in de planstudies wel meegenomen. Ik ga het niet weer herhalen; de conclusie daarvan heb ik zojuist gegeven. Voorzitter. De heer Roemer vroeg ...

De heer **Koopmans** (CDA): Voorzitter, ik heb een ordepuntje. De heer Vendrik heeft gewoon een punt. Het is een aangenomen motie en het lijkt mij verstandig dat de minister van Verkeer en Waterstaat nu de rest van het antwoord geeft om te voorkomen dat er onduidelikheden zijn. Het is gewoon een motie.

De **voorzitter**: Ik heb dat voorstel zo-even opgegooid. Ik hoorde dat de minister van Verkeer en Waterstaat daar in zijn termijn op wil terugkomen. Ik wil het op die manier procederen. U hebt een punt en dat is goed genoteerd, ook door de voorzitter. Wij komen hier op terug, maar de minister van VROM heeft een antwoord gegeven. Het antwoord bevat u misschien niet, maar u hebt de ruimte om daarop terug te komen. De minister van VROM vervolgt haar betoog.

Minister **Cramer**: De heer Roemer vroeg of ov verplicht gesteld kan worden bij bedrijventerreinen. In de AMvB Ruimte hebben wij vastgelegd dat nieuwe bedrijventerreinen dicht bij ov-knooppunten moeten worden aangelegd. Dat staat gewoon in de wet. Door in de AMvB Ruimte het locatiebeleid te combineren met de SER-ladder voor bedrijventerreinen, hebben wij dit punt van de heer Roemer verankerd. Daarmee heb ik mijns inziens goede voorwaarden geschapen voor ov-gebruik. Een andere vraag van de heer Roemer ging over een woonladder naar analogie van de SER-ladder. De methodiek van de SER-ladder voor bedrijventerreinen is vormgegeven en is een onderdeel van de Nota Ruimte. Hij is daarmee bekend. Het SER-kader is daar benoemd als een bruikbaar redeneerschema. Voor de woningbouw is er echter expliciet een ander beleid, namelijk het

bundelingsbeleid en het beleid ten aanzien van binnenstedelijk bouwen en de percentages. Op dit punt gaat collega Van der Laan straks in. Met die sturing, bundelingsbeleid en percentage binnenstedelijk, hebben wij een type SER-ladder ingevoerd voor de woningbouwopgave, maar dan op een andere manier.

De heer **Vendrik** vroeg of ik bereid ben een klimaattoets op het MIRT los te laten. Het is een interessante gedachte om de klimaattoets op projecten in het MIRT toe te passen. In de integrale gebiedsprojecten zit de duurzaamheidstoets al als het gaat om klimaatadaptatie. Dat is waarschijnlijk ook niet zijn punt, hij weet dat de adaptatiekant er goed in zit. De vraag is of het ook zo gaat bij de mitigatiekant en bij de infrastructuurprojecten. Hij weet dat alles wat wij doen, moet passen binnen de Europese regels, maar dat wij ons hebben gebonden aan de doelstellingen van Schoon en Zuinig. Bij het doorrekenen van de doelstellingen bij Anders Betalen voor Mobiliteit loopt dat punt mee in Schoon en Zuinig. Op die manier is er een heel duidelijke koppeling tussen de opgave Schoon en Zuinig voor verkeer en vervoer en het MIRT. De vraag of de snelheidsbeperking daar inzit, is een punt omdat CE heeft uitgerekend dat dit wel drie megaton zou kunnen opleveren. Het is een beetje irreal om te veronderstellen dat wij overal in het land 80 km per uur gaan rijden, maar het kan in sommige gevallen. Dat is weer afhankelijk van het bereiken van de doelen en mogelijk is dit op sommige trajecten een onderdeel van een maatregel. Dat geldt ook voor de luchtkwaliteit waar wij eenzelfde constatering hebben gedaan. Ik zeg echter bij voorbaat dat dit elke keer een afweging is waar ik samen met collega Eurlings voor sta. Wij hebben veel meer opties dan alleen maar het veranderen van de snelheid. Dat is dus niet de manier waarop wij werken. Wij hebben een pakket van maatregelen en kijken maatgericht wat de maatregelen zijn waarmee wij in een bepaalde regio de combinatie maken zodat wij binnen de doelstellingen van Schoon en Zuinig blijven. Kortom: wij nemen het mee, alleen niet een-op-een, maar integraal.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Het is een beetje gek dat de minister zegt dat zij zo niet werkt. Ik denk dat het kabinet zo wel werkt. Ik heb hier de brief van vorige week dinsdag liggen waarin expliciet een aantal opties is opgenomen voor het versterken van de uitvoering van Schoon en Zuinig. Dat snap ik. Dan doe ik een voorstel om een optie expliciet aan deze lijst toe te voegen omdat verkeer en vervoer hier vrijwel niet in staan en ik dat gek vind. En dan zegt de minister: zo werken wij niet. Wat is er ingewikkeld aan dat de minister gewoon een toezegging doet en dat ik het zo mag begrijpen dat de optie snelheidsbeperking aan deze lijst wordt toegevoegd? In plaats van dat wij harder gaan rijden in dit land – waar sommigen voor zijn – doen wij er misschien verstandig aan om uit hoofde van klimaatbeleid wat zachter te gaan rijden. Mag ik het zo begrijpen dat dit een optie is?

Minister **Cramer**: De heer Vendrik mag alles begrijpen zoals hij dat wil. Dat is zijn goed recht. Ik begrijp hem ook, dus daarover gaat het verschil van mening niet. Het enige wat ik zeg is dat wij voor het halen van de doelen van Schoon en Zuinig op het gebied van verkeer en vervoer een heleboel opties hebben en dat die al worden meegenomen. Wij hebben in de brief alleen extra opties opgenomen, want er zitten verschillende opties in het

programma Verkeer en Vervoer. Een daarvan is de snelheidsbeperking, maar wij gaan die niet generiek in het hele land invoeren. Het kan zijn dat dit in bepaalde regio's een oplossing is, niet alleen voor de CO₂-reductie, maar ook voor de luchtkwaliteit. Mijn hoofdpunt is: het is allemaal maatwerk. Dat er geen maatregelen opgenomen zijn in de brief ten aanzien van verkeer en vervoer heeft er meer mee te maken dat wij al zo veel opties hebben waarmee wij nu aan het werk zijn. Bovendien: als wij kijken naar het halen van doelen voor verkeer en vervoer loopt de verkeer- en vervoersontwikkeling redelijk in de pas met wat wij moeten halen door Anders Betalen voor Mobiliteit en de langetermijnaanscherping van de CO₂-normen. Wat dat betreft wordt er al heel veel gedaan om sturend te werken op de uitstoot van CO₂ in het verkeer.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Het antwoord van de minister op mijn voorstel voor de klimaattoets van het MIRT mag nog iets positiever. Het lijkt mij vrij logisch: in het MIRT worden miljarden besteed aan projecten die de duurzaamheid ten goede komen, maar ook aan projecten die de duurzaamheid belasten zoals de asfaltprojecten. Als dit het integrale kader is waar het kabinet bij meerdere monden over spreekt, dan kunnen wij met het kabinet afspreken dat daar ook een klimaattoets bij hoort. Daarnaast proberen wij dan te taxeren wat wij ons aan investeringen voornemen en of die nu de kabinetsdoelen bevorderen of dat het betekent dat de investeringen extra belast worden en dat wij dit elders moeten compenseren of projecten moeten heroverwegen. Hoe dan ook: bij integraal beleid hoort toch een klimaattoets? Waarom zegt de minister dat niet toe?

Minister **Cramer**: De heer Eurlings is op een prima manier bezig met het beleid voor Schoon en Zuinig. Hij heeft in het kader van vervoersprognoses heel duidelijke doelen welke reducties moeten worden gerealiseerd om de prognoses in de pas te laten lopen met de Schoon en Zuinig-doelen. Ik begrijp wel wat de heer Vendrik vraagt, maar dit staat eigenlijk loodrecht op wat wij generiek willen. Om dit per project te gaan specificeren, heeft niet zo veel zin. Dat heeft alleen maar zin op de schaal van de prognoses van vervoersstromen, vrachtauto's en personenauto's in heel Nederland, weliswaar gespecificeerd naar regio's. Maar wat doen wij om die doelen te halen? Het heeft niet zoveel zin om dat allemaal per project te gaan doen.

De **voorzitter**: Mijnheer Vendrik, in deze interruptie heel laconiek de laatste vraag.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Per project? Mijn punt is juist dat het zo veel projecten zijn. Het kabinet wil toch integraal beleid voeren opdat ook het samenstel van projecten bijdraagt aan de doelstellingen, die ook landelijk worden nagestreefd, van bereikbaarheid, economische vooruitgang, klimaat en duurzaamheid? Bij een zo belangrijk integraal projectmanagement onder leiding van de minister van Verkeer en Waterstaat wordt dat toch gewoon een klimaattoets? Het is toch heel vreemd dat dit niet toegezegd wordt?

De **voorzitter**: Het is dezelfde vraag. Misschien een ander antwoord?

Minister **Cramer**: Voorzitter, ik ga hetzelfde antwoord geven. Wij hebben een Monitor Schoon en Zuinig. Die gaat ook op voor verkeer en vervoer. Op grond van die monitor stellen wij vast of wij de doelen halen. Als wij die niet halen, halen wij nog een aantal extra maatregelen uit de kast die al bij de heer Eurlings op de plank liggen om te zorgen dat wij de doelen halen. Simpel genoeg! Natuurlijk zijn de mensen in de regio – ik merk dat ook in de regio – er ook heel erg op gespist hoe zij dat wat zij ontwikkelen, duurzaam ontwikkelen. Dat wordt wel meegenomen, maar niet op de manier die de heer Vendrik nu naar voren brengt. Wij houden de vinger aan de pols, meer dan dat en juist door de monitoring. Wij weten precies waar wij moeten sturen. Het heeft dus geen toegevoegde waarde.

De **voorzitter**: Wij houden ook de vinger aan de pols en proberen nog een beetje vast te houden aan de procedurele afspraken die wij eerder vanmiddag hebben gemaakt. U bent nu heel voortvarend bezig om alle vragen weg te nemen. Wij hebben heel goed het eerdere punt van de heer Vendrik, dat met de kracht van Utrecht te maken had, genoteerd. Wij komen daarop terug. Er is één vraag blijven liggen. Ik vraag via u aan uw ambtenaren om te kijken of daar antwoord op gegeven kan worden. Die vraag betreft het punt dat de heer Koopmans eerder aan de orde stelde over de bijdrage van het GOB in de opbrengst van vliegveld Valkenburg. Die vraag hebt u doorgespeeld naar uw tweede termijn. Ik wil graag proberen om zo min mogelijk of helemaal geen vragen door te spelen naar de tweede termijn en u de gelegenheid te geven om hier alle vragen te beantwoorden.

Minister **Cramer**: Dat zal ik dan meteen doen als het gaat om de bijdrage aan infra van het GOB, dat nu anders heet. Er wordt per woning € 2000 bijgedragen voor mobiliteit. Er worden 5000 woningen gebouwd. Dus in totaal gaat het om 10 mln. Daarnaast maken wij op dit moment samen met de regio in het kader van de grondexploitatiewet een analyse van de mogelijkheden.

De heer **Koopmans** (CDA): Voorzitter, ik bewaar dit voor de tweede termijn. Het kabinet meent dat toch niet serieus, 10 mln.?

De **voorzitter**: Het is uw goed recht om dat te doen, maar dan wordt die tweede termijn iets anders dan wij net hadden afgesproken. Ik zie dat de heer Koopmans persisteert. De minister vervolgt haar betoog.

Minister **Cramer**: De heer Vendrik vroeg naar de Commissie voor de m.e.r., die niet zou passen bij de integrale aanpak van het MIRT. Het doorlopen van de MER-procedure voor projecten is zo georganiseerd dat die relevante beleidsinformatie geeft om integrale besluiten te nemen. Het inschakelen van de Commissie voor de m.e.r. is daarmee een extra kwaliteitsslag op het beschikbare milieuonderzoek.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Ik heb die vraag helemaal niet gesteld. Ik vind het fijn dat de minister die beantwoordt.

De **voorzitter**: U waardeert het antwoord?

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Aangezien ik de vraag niet meer weet, want ik heb die niet gesteld, wordt dat lastig.

De **voorzitter**: Dan zien wij dit maar als een bonusantwoord. De minister vervolgt nu haar betoog, graag met de vragen die wel gesteld zijn.

Minister **Cramer**: De heer Vendrik vroeg ook naar de A13/A16 en ov. Hij vroeg of dat geen alternatief kan zijn voor de geschetste problemen. In het kader van de Tracé/MER-procedure in de Variantennota is het openbaar vervoer als alternatief voor de aanleg van een A13/A16 onderzocht. Uit dit onderzoek blijkt dat openbaar vervoer de problemen onvoldoende kan oplossen. Door de aanleg van de hsl, de optimalisatie van RandstadRail en TramPlus wordt het openbaar vervoer sterk verbeterd. Van deze investeringen in het openbaar vervoer wordt bij de probleemanalyse al uitgegaan. Er zijn maar beperkte mogelijkheden voor verdere uitbreiding van het ov. De maatregelen zouden maar tot maximaal 1% afname leiden van het verkeer op de A13 en de A20. Met andere woorden: het ov lost niet het probleem op van de verkeerssituatie op de weg. Op grond daarvan – dat beleid staat al lang in de boeken wat wij doen aan ov en wat de mogelijkheden zijn om het wegvervoer te verbeteren – stond dit al in de planning.

De heer Van der Ham heeft over het programma Schoon en Zuinig gevraagd of dat ook een criterium is voor de heroverweging. Men weet dat er geen taboes zijn in onze heroverwegingsoperatie. Er is een ambtelijk proces gaande. De bewindslieden hebben in het kader van dat proces wel input mogen leveren wat betreft hun eigen visie op mogelijkheden om met minder geld hetzelfde of het liefst meer te doen. In het kader van Schoon en Zuinig is dat natuurlijk ook gebeurd. Dat is ook gerelateerd aan de onderwerpen waarmee wij vandaag bezig zijn.

De heer Van de Ham heeft ook gevraagd welke gebiedsagenda's al klaar zijn. In de BO's zijn alle acht gebiedsagenda's vastgesteld.

Er is ook nog een vraag gesteld over de MKBA-systematiek, een telkens terugkomend punt, ook voor mij trouwens. Wij moeten nog steeds de MKBA's op een zinnige manier leren gebruiken. Wij hebben nu ervaring met de huidige generatie projecten in het kader van de Nota Ruimte. Wij weten nu dus wat de plussen en minnen van de bestaande MKBA's zijn en zullen op grond daarvan ook weer bekijken hoe wij in een volgende ronde de toetsing MKBA kunnen verbeteren. Voorzitter, hiermee heb ik de vragen beantwoord.

De **voorzitter**: Ik zie dat er in ieder geval twee vragen niet zijn beantwoord. De heer Van der Ham was eerst en daarna de heer Vendrik.

De heer **Van der Ham** (D66): Ik heb over de A13/A16/A4 een vraag gesteld over wethouder Vervat van Rotterdam. Hij heeft gezegd dat er zelfs verbetering zal zijn van de luchtkwaliteit. Je kunt er vraagtekens bij zetten of dat gaat gebeuren. Zegt de minister de wethouder na?

Minister **Cramer**: Het hangt ervan af wat hij bedoeld heeft. Ik was er niet bij, ik kan dat dus niet beoordelen. Als een A13/A16 wordt aangelegd – ik realiseer mij dat

dit een nieuwe doorsnijding is – is het zoals het verhaal over de A74. Dan zal in dat deel van de regio de luchtkwaliteit niet verbeteren doordat er plotseling meer auto's en vrachtauto's over de geplande weg gaan. Het betekent echter wel een verlichting van de luchtkwaliteit elders. Hoe dit zich verhoudt, is het punt waarop de heer Vervat is ingegaan. Je wilt toch eigenlijk zorgen dat de luchtkwaliteit overal aan de norm voldoet. Dat kan betekenen dat het ergens anders waar het nu boven de norm zit, een stuk verbeterd is.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Ik vroeg het kabinet om een reactie te geven op het oordeel van de Commissie voor de m.e.r. ter zake van de A13/A16, dat de bereikbaarheid slechts beperkt verbetert en de leefbaarheid niet. Dat lijkt mij een nogal forse conclusie voor zo'n duur project. Wat is de reactie van het kabinet daarop?

Minister **Cramer**: Ik heb mijn reactie daarop al gegeven. Wij hebben eerst gekeken wat er via ov verbeterd kan worden aan de weg en de bereikbaarheid in dat deel van het land. Het blijkt dat ov weinig extra zoden aan de dijk zet. 1% minder auto's over de weg is onvoldoende om de stroom verkeer weg te nemen en te zorgen voor een bypass ten opzichte van wat er in Rotterdam-Centrum is. Het is niet anders. Het zijn ook niet de meest interessante projecten uit een oogpunt van ruimte, maar soms moet je ook beslissingen nemen om ervoor te zorgen dat de doorstroming van het verkeer nog enigszins kan worden gegarandeerd. Het is niet anders.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Ook dat is een antwoord, maar niet op mijn vraag. Ik spreek niet over het alternatief. Wat de minister daarover heeft gezegd, is mij duidelijk. Ik doel op het feit dat de Commissie voor de m.e.r. een scherp oordeel heeft geveld over het voorkeursbesluit van het kabinet. Dat kost 1,8 mld. Conclusie van de Commissie voor de m.e.r. is: nauwelijks verbetering van de bereikbaarheid, geen verbetering van de leefbaarheid. Dat lijkt mij weggegooid geld. Het hele project moet nog eens dringend worden heroverwogen om na te gaan of dit geld wel goed besteed is. Daarover vraag ik het oordeel van de minister.

De **voorzitter**: Gaat de minister dat project heroverwegen?

Minister **Cramer**: Het gaat natuurlijk om het geheel. Als je alleen afzonderlijk naar de A13 en A16 kijkt, kan de Commissie voor de m.e.r. tot zo'n conclusie komen. Wij proberen echter, niet alleen voor de weg, maar ook voor de ov-infrastructuur, om in de Zuidvleugel structurele maatregelen te nemen om de verkeersproblematiek op te lossen. In dat verband moet de samenhang tussen wat wij doen met de A4 Midden Delfland en de andere weginfrastructuur in de beschouwing worden betrokken. Dan kom je tot een andere conclusie.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Voorzitter ...

De **voorzitter**: Nee, mijnheer Vendrik. Uw collega Koopmans heeft zojuist aangegeven dat hij in tweede termijn, naast het indienen van een motie, ook nog met opmerkingen komt. Dat schept voor u ook een klein beetje ruimte, maar zeker niet te veel. Ik geef het woord aan de minister voor WWI.

Minister **Van der Laan**: Voorzitter. Ik dank u en de commissie voor de orde waartoe u hebt besloten. Die stelt, ongelukken daargelaten, collega Cramer en mij in staat om alleen vandaag hier te zijn en niet ook volgende week.

Voordat ik ga antwoorden, pik ik de zorg van de commissie eruit dat je als minister voor WWI misschien wel niet goed gecast bent in deze vergadering. Dat gevoel had ik ook toen over de processie van Echternach werd gesproken en het over de hoogmis ging. Toen dacht ik inderdaad dat er iets was misgegaan. Het is echter allemaal goed gekomen. Het was zeker een verrijking van mijn algemene ontwikkeling. In alle ernst wil ik iets heel positiefs zeggen, namelijk dat de samenwerking onder – im- of expliciete – leiding van de heer Eurlings voor mij buitengewoon prettig en goed is geweest. Het is van groot belang dat wij deze zaken zo veel mogelijk op elkaar afstemmen. Ik geef daarbij onmiddellijk toe dat ik er alle begrip voor heb dat de heer Eurlings bereid is tot maximaal ontschotten en dat het hem niet gaat om ontpotten. Hij zit daar namelijk aan tafel met – in mijn geval – zijn allerarmste neefje, die niet helemaal blanco naar die vergadering komt. Hij luistert gelukkig niet. Ik vind dat hij zich chique heeft gedragen in die vergadering. Dit gaat echt goed.

De **voorzitter**: Moeten wij Dagobert Duck even wakker maken? Ik zal hem even aanstoten. De heer Van der Laan vervolgt zijn betoog.

Minister **Van der Laan**: Ik heb er geen misbruik van gemaakt, dat hebt u allemaal gehoord. Ik heb begrip voor de vragen, maar vind dat wij zeker een stap voorwaarts hebben gemaakt met de afstemming. Ik ben allesbehalve een klagende minister. Het is wel goed voor de context van deze inleidende opmerkingen, waarmee ik overigens nu klaar ben, om te schetsen dat in vijftien jaar tijd het ministerie van VROM/WWI is teruggegaan van 2700 ambtenaren die zich met Wonen bezighielden, naar circa 200 ambtenaren en van 5,5 mld., waarvan toen ongeveer 0,5 mld. huursubsidie, naar 2,7 mld., waarvan nu bijna 2,4 mld. huursubsidie. Dat zijn kengetallen die laten zien dat de laatste decennia het wonen als het ware bijna afgebouwd is. Het is reëel om te zeggen dat, als ik aan tafel zit bij de besprekingen om verstedelijkingsafspraken te maken met de regio's, ik daadwerkelijk het arme neefje ben van de heer Eurlings. Als je dit heel filosofisch bekijkt, kun je stellen dat het een wonder is dat er überhaupt afspraken ontstaan, want ik heb geen geld om erbij te leggen. Die afspraken ontstaan echter en ik zie dat als een stap voorwaarts in het integrale denken. Het stelt mij als minister beter in staat om te zien waar de opgaven met elkaar botsen. Het heeft bij alle risico's die aan de heroverwegingsoperatie zijn verbonden, ook een gevoel opgeroepen dat ...

De heer **Vendrik** (GroenLinks): ... er bij u niets te halen valt.

Minister **Van der Laan**: Zo ver laat ik mij vandaag niet provoceren. Het kan echter een kans zijn om, juist dankzij de overleggen in het kader van MIRT, niet alleen aan de taakstelling te voldoen met goede voorstellen, maar ook te kijken of er investeringsruimte kan worden gecreëerd voor die zaken die ik als minister hoog- en hoognodig vind. Dat zijn onder andere het volhouden van de

wijkaanpak, het verbreden naar circa 150 wijken, de krimpregio's en de binnenstedelijke gebieden. Dat is de situatie.

Ik wil graag eerst iets zeggen over het fenomeen van de verstedelijkingsafspraken, de aanleiding en de hoofdlijnen, vervolgens iets over de kwantitatieve woningbouwafspraken, iets over de onorthodoxe maatregelen waarnaar is gevraagd en tot slot een opmerking maken over krimp, iets waarover alleen de heer Koopmans heeft gesproken. De vragen die in deze hoofdstukken moeilijk te plaatsen zijn, zal ik in een apart blok beantwoorden. Eerst de afspraken, de aanleiding en de hoofdlijnen. Over vier weken loopt de huidige periode inzake de woningbouwafspraken af. Wij spreken nu over 2010-2020, maar wel onder heel andere omstandigheden. Daarbij is een aantal zaken van belang, die de opgave complex maken. Wij hebben toenemende regionale verschillen. Ik ga daarop bij krimp verder in. Wij weten dat verstedelijking meer is dan woningbouw. Wij hebben een uitermate ongunstige economische situatie. Zo simpel is het. Die biedt echter ook kansen, bijvoorbeeld om zaken goed aan elkaar te knopen en synergie te boeken.

De afspraken zijn regionaal gedifferentieerd, omdat de opgave en de context per regio verschillen. Er zijn groeiregio's met een forse uitbreidingsopgave en druk op de ruimte, er zijn meer ontspannen regio's en er zijn krimpregio's waar wij situaties zien zonder enige verdien capaciteit. Dat vraagt om maatwerk per regio, zowel kwantitatief als kwalitatief.

De afspraken die wij hebben gemaakt, zijn breed en betreffen niet alleen de woningbouw, maar ook daaraan gerelateerde andere stedelijke functies, zoals groen, water en bereikbaarheid, dit alles in een ongunstige economische situatie. Met de crisis is onzekerheid ontstaan over de uitvoering en de haalbaarheid van de plannen, vooral omdat de benodigde budgetten niet meer voorhanden zijn. Dat stelt ons voor de vraag of er een alternatief kan worden bedacht voor de financiering van de opgave. Juist daarom is de werkgroep Onorthodoxe maatregelen ingesteld. Ik kom daar nog op terug. De afgelopen anderhalf jaar hebben Rijk en regio's hard gewerkt aan deze verstedelijkingsafspraken. De afspraken zijn nu met alle regio's gemaakt. De hoofdlijnen van de afspraken treft men in de gebiedsagenda's. Wat is nu het karakter van de afspraken? Zij hebben betrekking op de stedelijke regio's binnen de in de MIRT-aanpak onderscheiden landsdelen. Die afspraken hebben op dit moment het karakter van intentieafspraken. De aanvankelijke opzet was om prestatieafspraken te maken, waarbij de beschikbare rijksmiddelen een belangrijke rol spelen. In de huidige financieel-economische situatie is daarvan echter geen sprake meer.

Desondanks hebben Rijk en regio het van belang geacht om op intentieniveau overeenstemming te bereiken en een en ander vast te leggen over de visie en de ambities met betrekking tot de verstedelijking en het programma dat daaraan invulling geeft. Of die ambities te realiseren zijn, hangt mede af van de financiële randvoorwaarden in de komende jaren, waaronder de mate waarin tekorten op grondexploitaties kunnen worden weggewerkt zonder subsidies. Ik kom op het punt van de onorthodoxe maatregelen nog terug.

Er zijn nu afspraken gemaakt voor twintig stedelijke regio's, die vallen binnen die acht landsdelen. Dat zijn afspraken over de volgende onderdelen. Wij hebben voor de komende tien jaar een visie gemaakt over de

verstedelijkingsrichting op het niveau van landsdelen en regio's. Die visie is onder meer gebaseerd op de rijksuitgangspunten over de verstedelijking in Nederland, die in de afspraken zijn opgenomen. Die visie is integraal, betreft wonen en woongerelateerde voorzieningen. Er is een vertaling van die visie in een woningbouwopgave per regio: Daarbij gaat het erom hoeveel er mag worden gebouwd, het kwantitatieve aspect, en om differentiatie, afstemming van de vraag op het aanbod en de bestaande voorraad, het kwalitatieve aspect. Daarnaast is er een uitwerking in regionale programma's en integrale gebiedsontwikkelingen.

In de afspraken over de kwantitatieve aspecten van woningbouw is voor de periode 2010-2020 voor de stedelijke regio's de intentie geformuleerd om in totaal ruim 600.000 woningen te bouwen. Daarvan worden 400.000 woningen ter uitbreiding gebouwd en 200.000 ter vervanging. In heel Nederland zullen er overigens in totaal bijna 800.000 nieuwe woningen gebouwd worden, waarvan 500.000 ter uitbreiding en ruim 200.000 ter vervanging. Dat komt overeen met de woningvraag op basis van prognoses op de langere termijn als gevolg van de demografische ontwikkelingen in Nederland. Tot het einde van 2020 komen er volgens de prognose nog zo'n 500.000 huishoudens bij. Dat vraagt om een uitbreiding van ongeveer 50.000 woningen per jaar. Ten opzichte van de afgelopen periode neemt de uitbreidingsbehoefte op basis van de huishoudensontwikkeling wel langzaam af. Dat zal vanaf 2020 nog veel meer het geval zijn. Daarbij moet wel regionaal gedifferentieerd worden, want het verschilt enorm per regio. De aantallen die in de verstedelijkingsafspraken zijn vastgelegd, geven de ambitie weer om aan die uitbreidingsbehoefte te voldoen. De benodigde plancapaciteit om die ambitie waar te maken, is beschikbaar. Op dit punt verwacht het kabinet op korte termijn geen knelpunten.

Ik realiseer mij dat de economische omstandigheden en vooral het stagnerende vertrouwen van de consument – er is gewoon vraaguitval – van grote invloed zijn op de uiteindelijke productiemogelijkheden en de benuttingsmogelijkheden van de plancapaciteit. Voor de korte termijn, 2010-2011, is de verwachting dat door de economische omstandigheden de vraag en daardoor ook de productie lager blijft. De verwachting is dat de vraag vooral in de hogedrukregio's over enige tijd wel weer flink zal aantrekken. Ik verwijs korthedshalve naar de crisismaatregelen die met hulp van de Kamer konden worden genomen.

Het is goed om te zeggen dat de eerste tranche voor de eerste 100 mln., 13.000 extra woningen heeft opgeleverd. Ik vertel nu dat binnenkort bekend zal worden gemaakt dat voor de tweede tranche, waar 150 mln. voor beschikbaar was gesteld en waarvoor ter waarde van 250 mln. aanvragen is ingediend, 23.000 woningen gebouwd kunnen worden dankzij het pakket. Deze verdeling is net gemaakt en zal binnenkort bekendgemaakt worden. Het kabinet helpt dus wel substantieel, maar het is niet genoeg om net te doen alsof er geen crisis is.

Dan de onorthodoxe maatregelen: wat betekenen verstedelijkingsafspraken zonder geld? Geen geld wil niet zeggen dat er niets kan. Ik zal geen namen noemen – we zitten hier met ongeveer dezelfde delegatie – maar er was ook een wethouder die binnenkwam en zei: voordat we gaan praten, wil ik eerst wel even weten of er geld is. Hij is toen verzocht om zijn koffie op te drinken en

meteen weer weg te gaan, want zo praat je niet met elkaar.

De heer **Koopmans** (CDA): Ik wil wel even weten wie dat is!

Minister **Van der Laan**: Nee, dat ga ik dus juist niet zeggen. Het is natuurlijk een dilemma dat je oplost naarmate je betere plannen maakt, die je beter op elkaar afstemt. Dan kan er eerder geld vrijkomen. Als dat geld er al is, kun je dat eerder voor die projecten gebruiken. Ik zeg het dus nog een keer: geen geld wil niet zeggen dat er niks kan. Rijk en regio zullen juist in die situatie met creativiteit moeten zoeken naar maatregelen die de uitvoering, ondanks de moeilijke omstandigheden, toch dichterbij brengen. Daarmee is de afgelopen maanden echt een begin gemaakt en dat is wel een positief punt. Op initiatief van de Randstadregio's is een rijk-regiowerkgroep "Onorthodoxe Maatregelen Verstedelijking" opgericht. Op basis van de eerste resultaten is nu met de regio's afgesproken dat zij vijf concrete binnenstedelijke projecten als een pilot nader kunnen onderzoeken. Er moeten dan concrete voorstellen worden uitgewerkt. Ik wil ook de krimpregio's uitdagen, die voorstellen te doen. Ik heb al aan de regio's buiten de Randstad gevraagd of zij met pilots willen komen. Ik wil de zoektocht naar onorthodoxe maatregelen zo breed mogelijk inzetten. Het gaat hier om wet- en regelgeving, het gaat om de rol van corporaties en, zoals mijn collega Cramer zei, het gaat ook over de inzet van rijksgrond en rijksvastgoed. De te ontwikkelen voorstellen dienen dan te leiden tot een besluit dat in een komend bestuurlijk overleg neerkomt op bijvoorbeeld het bieden van experimenteerruimte of vrijstelling van regels, zodat de voor onze doelstellingen vitale verstedelijkingsprojecten doorgang kunnen krijgen. Bovendien kunnen we daaruit lering trekken voor toepassingen elders. Hierbij betrek ik ook graag de zaak die mijn collega Cramer in haar brief aan uw Kamer over het rapport Gebiedsontwikkeling en de kredietcrisis heeft opgenomen.

We zetten dus op alle mogelijke manieren in op maatregelen die kunnen bijdragen aan een voortgang van de verstedelijking, want die is hard nodig, ook al is er soms weinig of geen geld. In mei volgend jaar moet blijken of het voldoende soelaas biedt. We maken dan samen met de regio in het bestuurlijk overleg MIRT de balans op. De Kamer zal dan meteen op de hoogte worden gesteld van de stand van zaken. Mocht bij die tussenbalans blijken dat de onorthodoxe maatregelen onvoldoende effect hebben en dat rijksmaatregelen structureel uitblijven, dan betwijfel ik of de in de verstedelijkingsafspraken geformuleerde ambities haalbaar zijn. Daar staat ook, wat mij betreft terecht, de disclaimer. Dan zullen prioritering en fasering mogelijk onvermijdelijk blijken te zijn. Ik herhaal hier ter afsluiting van dit een na laatste punt dat de heroverweging daarom een zekere kans biedt.

Mevrouw **Wiegman-van Meppelen Scheppink** (ChristenUnie): Op zichzelf is de ChristenUnie niet vies van onorthodoxe maatregelen, zeker niet in tijden van crisis. Mij is echter nog niet geheel duidelijk waar het nu precies over gaat, zeker ook na de behandeling van de Crisis- en herstelwet, waarbij we flink onorthodox bezig zijn geweest met allerlei versnellingsmaatregelen die juist de woningbouw betreffen. Dus in hoeverre zijn de

onorthodoxe maatregelen waar de minister het over heeft een uitvloeisel van de Crisis- en herstelwet en in hoeverre bieden zij iets extra's?

Minister **Van der Laan**: Ten dele gaat het om gebruik van die nieuwe wet, maar ze zijn toch echt wel bedoeld als extra maatregelen. Ik doel op de inzet van rijksgrond en rijksvastgoed, het inzetten van woningcorporaties. Iedereen in Nederland kijkt naar woningcorporaties als er iets nodig is. Dus de zoektocht is naar meer. Het is allemaal nog in een studie- en overlegfase, maar zodra het concreet wordt, laat ik het de Kamer graag weten.

De heer **Roemer** (SP): Ik probeer het verhaal van de minister goed te volgen. Ik doe mijn best. Wellicht kan de minister mij aan de hand van vragen nog wat uitleg geven. Ik denk namelijk dat in het laatste deel van het antwoord van de minister ook een antwoord zat op een vraag waarmee ik ben begonnen. De minister had gezegd dat hij daar nog op terug zou komen. Ik doel op de spanning die wellicht ontstaat als er daadwerkelijk keuzes gemaakt moeten worden omdat er een heroriëntering gaat plaatsvinden. De minister voegde aan zijn verhaal over de verstedelijking toe dat het waarschijnlijk heel lastig zal worden omdat hij geen geld heeft. Dat roept bij mij helemaal extra vragen op, want dan gaan we het hebben over de echte prioritering. Waar staat de minister voor WWI dan? Hij voelt blijkbaar nu al dat er problemen komen als het over de verstedelijking en de ambities voor de woningbouw gaat.

Minister **Van der Laan**: In mijn herinnering ging de vraag waarvoor ik uitstel had bedongen meer over het punt dat het te veel een opsomming van projecten was en dat er te weinig fundamentele zaken aan de orde kwamen. In ieder geval is dat een vraag waar ik straks graag op terugkom. Ik wil gewoon eerlijk zijn. Iedereen in de zaal heeft toch in de gaten dat er een crisis is op de woningmarkt en een economische crisis? Ik weet wat u graag van mij gehoord had.

De **voorzitter**: Graag via de voorzitter.

Minister **Van der Laan**: Sorry, mijnheer de voorzitter. Ik weet wat de geachte heer Roemer vermoedelijk graag van mij gehoord had.

De **voorzitter**: De voorzitter denkt ook dat u dat weet.

Minister **Van der Laan**: Hij weet ook dat ik het niet ga zeggen. Zou ik dat wel doen, dan zie ik de contouren van een grote strop opdoemen, waar ik dan in april of mei geheel vrijwillig naar toe mag lopen omdat ik de Kamer verkeerde informatie heb gegeven. Dat wil ik niet. Ik wil gewoon een reëel verhaal vertellen. Wij zien dit probleem op ons afkomen. Maar wat had je dan verwacht?

De heer **Roemer** (SP): Misschien raakt dat voor een groot deel het heikele punt. Misschien moet juist deze minister de zaken integraal benaderen. De minister heeft daadwerkelijk een groot probleem. Dat erken ik. Wij hebben een woningnoodprobleem. Dat geldt vooral voor het type woningen waar onze fractie op doelt. Dat weet de minister ook. Ik weet wat ons de komende tijd nog boven het hoofd hangt. In dit overleg vliegen de

miljarden over tafel en in de MIRT-boeken lees ik over miljardenuitgaven. Dan had ik van de minister voor WWI wat meer vuur verwacht om dat probleem hoger op de politieke agenda te zetten dan andere problemen, zoals een kwartier in de file staan. Ik heb meer compassie met de mensen die lijden onder het probleem van de minister voor WWI, dan met de mensen die op een iets te vol perron staan of die een kwartier in de file staan. Dat haal ik niet uit het betoog van de minister. Daarom was het specifiek mijn bedoeling ook de andere ministers te horen. Hetzelfde verhaal had ik natuurlijk ook bij de minister van VROM kunnen houden toen zij over luchtkwaliteit of klimaatdoelstellingen sprak, maar daar is door de heer Vendrik al genoeg over gezegd. Ik had gehoopt dat de minister vooral op dit punt wat meer zou geven.

Minister Van der Laan: Ik wil graag iets meer geven. Het is een heel wezenlijk punt. Ik begon mijn antwoord ook met te zeggen dat ik het een goede opmerking vind, voor zover een minister dat mag zeggen in de Kamer. Het is heel fundamenteel. Dat heb ik dan nu vast gezegd. De heer Roemer krijgt het politieke vuur te zien bij de heroverweging, als het gaat om de positie van woningcorporaties. De woningcorporaties zijn instrumenten die ik als minister nog wel heb, als ik het oneerbiedig mag zeggen. Maar de heer Roemer weet dat zij vijftien jaar geleden zijn verzelfstandigd en dat ze op forse afstand staan. Kort gezegd: zij beschouwen zich niet allemaal als instrument van de minister. Dat moge het understatement van de dag zijn. Daar zal de heer Roemer het politiek vuur zien. Hij zal het vuur ook zien bij de verdediging van de wijkenaanpak en de verbreding van de aanpak naar 150 wijken. Hij heeft het al gezien in de manier waarop ik geprobeerd heb om "krimp" op de agenda te zetten. Ik heb gewoon compassie met gebieden die nul verdien capaciteit hebben, terwijl ze wel problemen hebben. De Kamer ziet het punt hier geserreerd. Ik realiseer me immers goed dat de minister van Verkeer en Waterstaat in dit proces een verbetering aanbrengt. Daarvoor mag hij niet gestraft worden met een minister voor Wonen die aanschuift met al zijn eigen politieke en inhoudelijke problemen. Deze minister neemt in dit kader genoeg met goede afstemming. Dat vindt hij belangrijk: integraal werken. Ik hoor dat andere werk aan andere tafels en op andere momenten te doen. Dat is een kwestie van fatsoen in mijn ogen. Ik probeer hier heel helder en duidelijk over te zijn.

De voorzitter: Wij waarderen uw helderheid en duidelijkheid. Of wij het met u eens zijn, zullen wij in de tweede termijn van de Kamer zien. Het is nu bijna halfzes. Bent u klaar met uw beantwoording?

Minister Van der Laan: Nee, ik schat in totaal nog tien minuten nodig te hebben. Voordat ik bij de resterende vragen kom, zal ik kort iets over krimp zeggen. Eigenlijk is daar nauwelijks over gesproken, behalve door de heer Koopmans. Hij legde mij de casus van de Krimpenerwaard voor. Dat is zeer toepasselijk in dit verband. Hij denkt dat daar een synergie kan worden bereikt tussen een groeistuk en een krimpgebied door de infrastructuur. De Krimpenerwaard is onderdeel van het Nationale Landschap Groene Hart. Daar is sowieso al een restrictief beleid voor woning-

bouw. Het is dus een atypisch voorbeeld, hoewel het klopt wat de heer Koopmans zegt. Je kunt daar natuurlijk met infrastructuur een synergie bereiken, zij het in beperkte mate vanwege de landschappelijke kwaliteiten die voorop staan. Ik sla het onderwerp van de krimp nu verder over, maar de Kamer weet dat zij mij daarvoor mag wakker maken.

Dan kom ik bij mijn algemene afsluiting. Er liggen nu stevige afspraken, de visie en ontwikkelingsrichting worden gedeeld. Wij laten ons door de ongunstige omstandigheden natuurlijk niet dwingen om stil te staan. Wij zullen echter wel realistisch moeten zijn in onze verwachtingen en creatief in onze aanpak. Dan kom ik bij de nog resterende vragen. De heer Koopmans heeft zijn twijfel uitgesproken over de haalbaarheid van 85.000 woningen per jaar. Het is hopelijk voldoende duidelijk geworden dat er grond voor die twijfel is. Het is overigens wel goed om te weten dat de plancapaciteit nog steeds ruim voldoende is: er liggen 185.000 bouwvergunningen. De wil is er ook bij de regio's. Ook dat is belangrijk. Wij hebben in augustus wel een daling zien optreden van het aantal bouwvergunningen. De vraag van kopers is nog steeds laag, al trekt die de laatste maanden regionaal weer langzaam aan. Dat is overigens niet overal hetzelfde. Ik heb al gezegd dat er met het stimuleringsbudget aardig wat overeind wordt gehouden. Ik hoop dat wij na 2011 weer een flinke wederopstanding kunnen zien in de bouw. De heer Koopmans heeft ook gevraagd of binnenstedelijke woningbouw belemmerd wordt door zeldzame dieren en planten, bijvoorbeeld de boomkijkers. Ook binnen stedelijk gebied dienen natuurwaarden gerespecteerd te worden. Chiquer kan ik het niet zeggen. Ik hoor tekenen van instemming van mijn collega, mijn kantoorgenoot, zoals ik haar altijd noem. In de Crisis- en herstelwet is het opheffen van belemmeringen voor de voortgang van de uitvoering natuurlijk een belangrijk punt. Belangrijk in dit geval is dat het gebied en de omstandigheden binnen dat gebied bij de voorbereiding van projecten zorgvuldig worden onderzocht, waardoor je op tijd maatregelen kunt treffen voor boomkijkers en andere vrienden uit het dierenrijk. De heer Koopmans heeft ook nog gevraagd of de rijksrol bij de sturing van woningbouw beperkter kan. Ik heb net al in mijn, voor de heer Roemer hopelijk voldoende vorige, betoog gezegd dat ik vind dat het hoog tijd is voor meer sturing als er gaten vallen. Dat doen wij overigens wel door rekening te houden met alle lessen die wij in de laatste vijftien jaar hebben geleerd. Ik denk daarbij aan de samenwerking met de regio's en het van onderop laten groeien van plannen. Ik vat dat samen met: state of the art. Ik voel dat er in toenemende mate een taak ligt voor het Rijk. Dat vuur zal ik proberen te laten branden. Mevrouw Roefs heeft gesproken over Emmen. Dat punt is gedeeltelijk behandeld door minister Cramer. Alleen haar vraag of het zou kunnen met de mogelijkheden van de derde tranche van het stimuleringspakket ligt er nog. De derde tranche gaan wij openstellen in het eerste halfjaar van 2010. Het geld is alleen bedoeld om die tweeslag te maken: woningen bouwen en bouwvallers aan het werk helpen in de crisis. Daarom zal er altijd de voorwaarde aan zitten dat de eerste paal nog in de crisis moet worden geslagen. Ik heb begrepen dat de verplaatsing van het dierenpark pas plaatsvindt in 2014. Ik vrees dus dat dit geen soelaas biedt voor het plan.

Minister Cramer heeft daar net enthousiast over gesproken en ik sluit mij daarbij aan. Deze regeling zal daar echter niet aan kunnen bijdragen.

De heren Aptroot en Van der Staaij hebben beiden gezegd dat ik als minister voor Wonen belanghebbende ben bij het tijdig aanleggen van openbaar vervoer. Daarom vind ik het ook belangrijk om aan tafel te zitten en die integrale verstedelijkingsafspraken te maken in overleg met minister Eurlings, minister Cramer en staatssecretaris Huizinga. De afspraken over woningbouw zijn natuurlijk een garantie dat de investeringen in het openbaar vervoer verantwoord zijn en vice versa. Het voorbeeld van Valkenburg is al genoemd, maar je kunt ook praten over Zaan en IJ-oeveren en NDSM-terrein in Amsterdam.

De heer Roemer vindt het MIRT te veel een opsomming van projecten. Hij vindt dat er te weinig fundamentele vragen besproken worden. Ik hoop dat ik het achterste van mijn tong heb laten zien. Of wij het eens zijn, is vers twee. Ik hoop zelfs ook dat de heer Roemer voelt dat wij op één lijn zitten dat er vuur moet branden voor het wonen en de betaalbaarheid ervan: kwantitatief, kwalitatief en noem maar op. Ik hoop alleen dat hij mijn antwoord accepteert dat dit aan deze tafel, bij minister Eurlings, niet met dezelfde intensiteit mogelijk is als hij wilde.

De heer Roemer heeft ook gevraagd naar het parkeerbeleid in de wijkaanpak, voortvloeiend uit de kilometerheffing als ik het goed begrip. Ik ben heel blij dat hij zich zulke zorgen maakt over de onderdelen van mijn portefeuille, maar hier zie ik geen grondslag voor die zorg. Of ik heb het allemaal niet begrepen. Ik zie dat de heer Roemer dat niet uitsluit. Bebouwd parkeren is wenselijk voor een prettige openbare ruimte, maar sowieso duur en een opgave voor gemeenten om te realiseren. Ik heb niet meegekregen dat de kilometerheffing, of het spitstarief, het in de weg staat dat gemeenten doorgaan – mag ik het heel huiselijk zeggen? – hun ding op dat gebied te doen. De heer Roemer misschien wel. Daar liggen de verantwoordelijkheid, de ruimte en de mogelijkheden van de gemeenten, die ze volgens mij behouden.

De heer **Roemer** (SP): Ik wil de minister graag even helpen. Een onderdeel van de kilometerheffing zoals het kabinet wil voorstellen, is een volledig, 100%, afschaffen van de bpm, de aanschafbelasting. Het moge duidelijk zijn dat dit ongetwijfeld zal leiden tot een uitbreiding van het wagenpark. Goedkoopte maakt dat je meer auto's koopt en dat je die wellicht ook langer houdt. Laat ik even met de anderen meedenken: het idee erachter is dat je dan je auto aanschaft en vervolgens zo veel mogelijk laat staan omdat het gebruik duurder wordt.

De **voorzitter**: Nee, mijnheer Roemer, dat debat hebben wij de vorige week uitentreuren gevoerd.

De heer **Roemer** (SP): Nee, voorzitter. Dit is echt een wezenlijk punt.

De **voorzitter**: U houdt het op het terrein van de minister?

De heer **Roemer** (SP): Jazeker.

De **voorzitter**: Oké, gaat u gang.

De heer **Roemer** (SP): U haalt mij er wel even uit. Dat is jammer. De aanschaf wordt goedkoper dus het aantal auto's per huishouden zal groeien. Dat heeft rechtstreeks consequenties voor gemeenten als ze voor nieuwe wijken of bij het renoveren van wijken parkeernormen moeten hanteren. Dure grond, de minister zegt het zelf, gaat leiden tot problemen. Dus zou het ook zijn probleem moeten zijn.

Minister **Van der Laan**: Ik heb nu beter in beeld wat de zorg is van de heer Roemer. Ik denk wel dat ik gelijk had dat gemeenten zelf hun eigen parkeerbeleid kunnen blijven voeren en hun eigen normen kunnen stellen. Ik denk dat de verhouding tussen wat de heer Roemer zegt en de bevoegdheid die de gemeenten houden, is dat ze wat meer onder druk komen te staan door de ontwikkeling die hij noemt. Maar zij blijven dit uiteindelijk wel bepalen. Daarin ligt voor mij wel de geruststelling dat het daar niet uit de hand gaat lopen. Het is dus eerder een zorg die bij de gemeenten terecht komt dan bij mij. Maar alle zorgen van gemeentebestuurders zijn ook zorgen van deze minister als het gaat om zaken die zijn portefeuille raken, zoals de wijkaanpak. Ik zal er dus heus wel over nadenken, maar ik ga nog niet met de heer Roemer mee dat hier een niet oplosbare zorg ligt.

De heer **Roemer** (SP): Ik denk dat de minister ook wel herkent dat er in de meest recente Vinex-wijken op dat punt al op veel fronten een groot probleem bestaat. Als door rijksbeleid – de invoering van de kilometerheffing en de afschaffing van de bpm zijn rijksbeleid – zo veel consequenties ontstaan voor gemeenten, kunnen wij niet zeggen: wij houden dat netjes gescheiden, het is aan de gemeenten om een eigen parkeerbeleid te ontwikkelen. Dat is natuurlijk wel heel gemakkelijk, want wij zadelen de gemeenten wel op met een probleem.

Minister **Van der Laan**: Ik wil helemaal niet gemakkelijk zijn, maar ik heb nog niet zo scherp wat de heer Roemer wel meent scherp te hebben. Volgens mij moet hij daarvoor de kwaliteiten van een ziener hebben en die heeft hij niet. Ik krijg straks graag wat hulp van minister Eurlings want die heeft ongetwijfeld rekensommen gemaakt over wat dit kwantitatief betekent. Die rekensommen ken ik niet want ik ben niet ingevoerd op dit terrein. Op voorhand maak ik mij echter nog niet zoveel zorgen als de heer Roemer zich maakt.

De **voorzitter**: De heer Aptroot maakt zich ook zorgen.

De heer **Aptroot** (VVD): Ja, ik maak mij ook zorgen en ik wil graag de minister helpen.

Minister **Van der Laan**: Iedereen wil mij helpen!

De heer **Aptroot** (VVD): Allerlei berekeningen laten zien dat er honderdduizenden auto's bijkomen want de aanschaf wordt goedkoper. Ik hoor al 3% zeggen, maar 3% van 8 miljoen auto's is al een kwart miljoen auto's. Het is dus wel een probleem. In aansluiting op de heer Roemer wil ik de minister toch vragen hoe hij denkt in die wijken al die auto's straks kwijt te kunnen als er een kilometerheffing komt.

Minister **Van der Laan**: Ik ben de commissieleden zeer dankbaar voor deze buitengewoon nuttig bestede dag en

al die hulp. Ik zal mij hierover echt uitvoerig laten informeren door mijn collega Eurlings. Ik had echter intuïtief ook het idee dat eerder van enkele procenten sprake was. Ook gezien de lange tijd waarover dit zich gaat realiseren, vind ik dit een oplosbaar probleem. Maar goed, het ligt op de weg van de regering om aannemelijk te maken dat het ook zal worden opgelost. Dat zullen wij dan ook aannemelijk maken.

De heer **Aptroot** (VVD): De minister zegt dat hij erover zal nadenken. Ik begrijp dat dit aspect dus nog niet is meegenomen. Dat is wel verontrustend, maar dat is in ieder geval een nieuw argument voor één bewindspersoon tegen de kilometerheffing. Hij zegt dat het maar om een enkel procent gaat, maar een enkel procent betekent al dat je spreekt over zo'n 80.000 voertuigen. Dus een paar procenten betekent enige malen 80.000 extra voertuigen die gewoon moeten worden geparkeerd.

Minister **Van der Laan**: Ik blijf onder de indruk van de deskundigheid van de Kamer, maar ik ben nog steeds niet benauwd. Wij kunnen hierover tot twaalf uur doorgaan. Dat kan niet hè? Nee. Dan herhaal ik dat ik mij hierover met mijn collega Eurlings zal blijven verstaan, maar ik zie beslist geen verzuim, noch bij Eurlings, noch bij mij, omdat wij bij deze percentages en die lange realiseringstijd nog geen conferenties hebben belegd of heidagen hebben georganiseerd om dit op te lossen. Maar wordt dat nodig, dan gaan wij dat beslist doen.

De **voorzitter**: Mijnheer Vendrik, ik zie een klein risico opdoemen. Ik denk dat u ook een heel slimme manier weet om toch nog een keer datzelfde onderwerp aan de orde te stellen. Misschien helpt het als ik u eraan herinner dat u al zes interrupties heeft verbruikt. Dit zou uw zevende interruptie zijn op de hele eerste termijn van de regering. Schrikt dat af, of juicht u?

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Voorzitter. Dat u het mij afraadt om steun uit te spreken voor de vraag van de heer Aptroot omdat er te veel auto's in het land komen, daarvan neem ik dan maar kennis.

De **voorzitter**: Ik ben een volstrekt neutrale voorzitter, maar geheel buiten de gewoonte herhaal ik hier nog even dat u die steun aan de heer Aptroot hebt toegezegd. Minister, bent u aan het einde van uw beantwoording?

Minister **Van der Laan**: Ik heb nog drie korte antwoorden. Ik ben in mijn beantwoording ook bij de heer Vendrik en mevrouw Wiegman aangekomen, want het gaat nu over binnenstedelijke woningbouw en de motie-Wiegman c.s. over de verhoging daarvan. Ik zal proberen – het kan niet meer dan proberen zijn – om hierop een heel serieus antwoord te geven, want zojuist heeft de heer Vendrik ongeveer het meest verschrikkelijke dreigement in stelling gebracht dat de Kamer als instrument heeft, namelijk dat anders volgende week mevrouw Van Gent hierover met mij zal doorpraten. Zij is mijn commissievoorzitter dus u weet: ik mag alles van haar vinden, want ik ben haar trouwe dienaar. In de Nota Ruimte heeft het kabinet het beleidsuitgangspunt van 40% als streefwaarde en 25% tot 40% buiten de Randstad. De mogelijkheden en wenselijkheden voor binnenstedelijke woningbouw worden bepaald door een

aantal verschillende factoren, zoals de bestaande stedelijke structuur, de woningbehoefte en -wensen; welk woonmilieu willen mensen; niet iedereen wil in de stad wonen. Verder een versterking van het stedelijk draagvlak, het zuinige ruimtegebruik – er moet natuurlijk geen aantasting plaatsvinden van het buitengebied – en de kosten, die per locatie sterk kunnen verschillen. Je hebt dus verschillende mogelijkheden per stedelijk gebied en maatwerk is heilig wat het kabinet betreft. Daarom is één percentage voor de hele Randstad niet meer dan een streven en mag het ook niet meer zijn. Er zijn regio's, bijvoorbeeld Rotterdam, die verder gaan dan die 60%. Die willen 80% halen. De commissie "onorthodoxe maatregelen" die ik heb genoemd, zal onderzoek doen naar de mogelijkheden om de binnenstedelijke woningbouw te stimuleren. Zij zal daarbij ook de financiële aspecten betrekken. De openruimteheffing heb ik in de heroverwegingsoperatie genoemd met het verzoek die te betrekken in de op te stellen variant. Daarover kan ik nu niet meer zeggen dan dat dit instrument ook bij mij in beeld is. Overigens wordt in de Zuidvleugel, in Rotterdam, een maatschappelijke kosten-batenanalyse uitgevoerd voor de kosten van binnenstedelijke woningbouw versus uitbreiding, om helderheid over die kosten te krijgen. Het zijn dus allemaal gedachten die volop in bewerking zijn. Ik heb nog een laatste punt. De heer Van der Ham heeft gevraagd naar de woningbouwplannen in Amsterdam. Ik kan daar heel veel over zeggen, maar in het kort het volgende. Ook daar staat de productie onder druk, zelfs daar, moet ik misschien zeggen. Het college had zich ten doel gesteld om bijna 20.000 woningen te bouwen in vier jaar, 5000 per jaar, maar dit zal niet lukken. Naar verwachting zullen er in 2009 ongeveer 2000 woningen worden gebouwd. Er is dus ook echt een dip in Amsterdam.

De gemeente kreeg in de eerste tranche van het stimuleringsbudget 849 toegekend en zij zal in de tweede tranche ook een substantiële bijdrage krijgen. Het is wel troostrijk en belangrijk om op te merken dat Amsterdam in de jaren hiervoor meer heeft gebouwd dan gepland. De woningbouwafspraken worden in Amsterdam al met al redelijk gerealiseerd. De ambitie voor de komende tien jaar is 34.000 woningen, maar als de crisis nog een tijdje duurt, zal dus wel een keer een inhaalslag nodig zijn. Ik dank de voorzitter voor de tijd en ik hoop dat ik adequaat heb geantwoord.

De **voorzitter**: Ik dank de minister voor zijn antwoord. Of het adequaat is, wordt niet door mij bepaald. Ik kijk daarvoor naar de leden.

Er is behoefte aan een tweede termijn. Wij hebben eerder afgesproken dat de tweede termijn vooral zal worden gebruikt voor het indienen van moties. Ik sta een korte schorsing toe van ongeveer tien minuten, dat wil zeggen tot 17.50 uur. Wij komen dan bijeen voor de tweede termijn van de ministers van VROM en voor WWI.

Dan volgt de reactie op de moties. Vervolgens zal ik schorsen voor de dinerpauze. Half zeven zou mogelijk moeten zijn.

De vergadering wordt van 17.44 uur tot 17.55 uur geschorst.

De **voorzitter**: Alvorens wij aan de tweede termijn van

de Kamer beginnen, geef ik graag het woord aan de heer Aptroot, die een procedurevoorstel wil doen.

De heer **Aptroot** (VVD): Ik wil een ordevoorstel doen. Wij zullen zo de tweede termijn van de bewindslieden van VROM en voor WWI afronden. Mijn voorstel is om de beantwoording in eerste termijn van de bewindslieden van Verkeer en Waterstaat schriftelijk te laten plaatsvinden. Die heeft vooral betrekking op feitelijke vragen en vraagjes over heel veel projecten, vragen naar de financiering, de termijn, hoe zit dit, hoe zit dat. Die antwoorden zouden wij dan wel morgen moeten kunnen krijgen. Het is natuurlijk wel wat werk, maar anders lezen de bewindslieden toch ook voor en morgenavond is ook morgen. Wij kunnen dan volgende week maandag meteen beginnen met de tweede termijn. Dan zijn er vast een aantal discussiepunten over en die kunnen wij dan in tweede termijn bespreken en ook eventueel moties of amendementen indienen.

De **voorzitter**: Ik stel vast dat er aan de kant van de Kamer grote mate van overeenstemming bestaat over dit voorstel. Ik kijk nu naar de bewindslieden. Kunnen zij de antwoorden voor morgenavond aanleveren? De heer Vendrik wil eerst nog het woord.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Voorzitter. Ik ga hier met de grootst mogelijke aarzeling mee akkoord. Ik begrijp dat er behoefte is om dit zo te doen. Ik leg mij hierbij neer, maar ik vind dit eigenlijk een gekke gang van zaken. Wij hebben een debat met de regering waardoor je snel kunt reageren op wat van de zijde van de regering wordt geopperd. Nu doen wij dit weer via een schriftelijke weg. Dan hadden wij beter een schriftelijke ronde voor het MIRT kunnen houden en vervolgens een goed afrondend plenair debat. Ik leg mij hierbij neer. U kunt mij omkopen voor een halfuur spreekijd extra volgende week voor mevrouw Van Gent. Anders heb ik ook geen boodschap straks. Dat snapt u, ik moet ook weer thuiskomen. Dit is wel een tikje wonderlijk, zeg ik er maar even bij.

De **voorzitter**: Mijnheer Vendrik, ik sta toe dat u dit punt nog even maakt, maar het belangrijkste is dat u zegt dat u ook met dit voorstel instemt. U heeft alle gelegenheid gehad om dit te bespreken, ook al was er geen procedurevergadering, maar u bent akkoord gegaan. Dat staat. Wij zullen vanzelfsprekend rekening houden met de toeschietelijkheid van de fractie van GroenLinks. Het "gevaar Van Gent" is daarmee niet afgewend, zullen wij maar zeggen, maar wij hebben nog een week om ook met haar te spreken. Ik zie dat de heer Roemer ook nog een stemverklaring wil afleggen.

De heer **Roemer** (SP): Voorzitter. Ik vind dit een goede gedachte en ik sta erachter. Ik voeg hier echter aan toe dat ik de opmerking van de heer Vendrik graag wil doorgeleiden naar de procedurevergadering. Wij hebben al eerder gesproken over de mogelijkheid om een deel van de inbreng schriftelijk te doen, met name over de feitelijke zaken. Wij zijn toen tot de conclusie gekomen dat wij dat niet wilden, maar nu wij dit besluit zo hebben genomen, lijkt mij dit wel enige heroverweging waard. Ik dring er daarom op aan dat wij dit punt in een procedurevergadering verder bespreken.

De **voorzitter**: Uw verzoek wordt overgenomen en wij zullen dit zo doen.

Ik kijk nu naar de bewindspersonen, het eerste naar de minister van Verkeer en Waterstaat. Kunt u in aansluiting op het verzoek van de heer Aptroot dat breed wordt gedeeld met de kanttekening die de heer Vendrik daarbij heeft gemaakt, toezeggen dat de Kamer morgenavond – graag met een tijdstip – een schriftelijke beantwoording tegemoet kan zien?

Minister **Eurlings**: Voorzitter. Ik kan mij vinden in het voorstel. Wij zullen er wel hard aan moeten trekken. Ik hoorde de heer Aptroot zeggen: morgenavond is ook morgen. Ik zeg u toe dat de antwoorden morgenavond voor 21.00 uur bij de Kamer zijn. Ik zal er zelf ook hard aan werken om het niet alleen goed op papier te krijgen, maar een en ander ook nog eens goed te checken. Ik zie ernaar uit dat wij dan volgende week maandag ruim de tijd hebben voor een interruptiedebat waarin wij het nodige met elkaar kunnen wisselen. De Kamer kan dan meteen met de tweede termijn beginnen.

De **voorzitter**: Als het zonder check gaat, is de heer Vendrik opeens een stuk positiever over dit voorstel. De minister schrijft zelf mee. Prima!

Ik open nu de tweede termijn van de Kamer. De afgelopen tien à twintig minuten zijn ongetwijfeld vruchtbaar gebruikt en hebben misschien geleid tot een aantal moties. Die kunnen nu worden ingediend. De leden kunnen een heel korte, met de nadruk op de woorden "heel korte", tweede termijn aan het adres van de ministers van VROM en voor WWI richten.

De heer **Roemer** (SP): Voorzitter. Een punt van orde. Wij hebben toch een aantal minuten spreekijd voor de tweede termijn? Wat wij nu gebruiken, gaat daar toch gewoon van af?

De **voorzitter**: Dat klopt.

De heer **Roemer** (SP): Al maak ik mijn hele spreekijd nu op, dan moet ik dat toch zelf weten?

De **voorzitter**: Dat is waar en u heeft daar het volste recht toe. Tot nu toe bent u ook de enige die dat gedaan heeft. Zo wordt het toch wel weer twaalf uur.

De heer **Koopmans** (CDA): Voorzitter. Ik dank de bewindslieden voor hun beantwoording. Ik heb nog een paar punten waarop ik nog nader wil ingaan. Het eerste betreft de vraag die ik heb gesteld hoeveel geld er in 2007, 2008 en 2009 precies is uitgegeven dan wel gereserveerd voor natuurcompensatie. Ik begrijp best dat de minister dat niet zomaar uit zijn mouw schudt, maar mijn fractie ziet toch graag dat dit in de schriftelijke beantwoording door alle bewindslieden wordt nagegaan. Wij denken namelijk dat dit zo ontzettend veel geld is dat wij het daarover eens met elkaar moeten hebben. Ik zie die bedragen graag volledig en uitgesplitst. Ik heb er geen moeite mee wanneer dat een paar dagen langer duurt, als wij het maar voor de tweede termijn krijgen. Dan zou ik graag zien dat het lijstje met de duo's van de MIRT-projecten naar ons wordt toegestuurd. Ik ben blij dat de minister van WWI met ons zal spreken over de prognoses met betrekking tot de hoeveelheden woningbouw. Het is zaak om goed te kijken naar wat er in de

markt gebeurt. De minister van VROM sprak ook over het monitoren van prognoses. Ik ben nog wel benieuwd op welke recente prognose hij zijn antwoord baseerde. Ik hoor dat graag van hem.

Dan het punt van de natuurbeschermingswetproblematiek en de Flora- en faunawet. Dat is het verhaal van de brul- en de boomkikker. Ik denk eerlijk gezegd dat de bewindslieden daar preciezer naar moeten kijken. Ik voorspel dat wij van alles gaan tegenkomen bij tal van projecten die zij graag willen realiseren en waarvoor in steden en gemeenten groot draagvlak is. Nogmaals, het is goed dat ook het amendement van mevrouw Wiegman daarbij wordt betrokken.

Dan een ander punt. Ik heb mij in mijn eerste termijn uitgebreid beziggehouden met de RijnGouwelijk en de RijnlandRoute. Ik heb dat gedaan omdat wij dat belangrijke projecten vinden, maar ook omdat ik het een voorbeeld vind van integraal denken. Ik moet zeggen dat de planvorming weliswaar integraal is, maar de portemonnee wordt niet integraal getrokken. De minister van Verkeer en Waterstaat doet alvast wat, 422 mln., maar daarmee is het project nog niet geregeld. Ik dien daarom de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de RijnGouwelijk-West een belangrijke verbindingssader is voor de Duin- en Bollenstreek en de nieuwbouwlocatie Valkenburg in het bijzonder;

overwegende dat het tijdig beschikbaar zijn van goede infrastructuur zoals de RijnlandRoute en de RijnGouwelijk-West een voorwaarde is voor een goede ontsluiting van de locatie Valkenburg;

verzoekt de regering, met de provincie in overleg te treden teneinde de volledige RijnGouwelijk-West in een keer aan te leggen;

verzoekt de regering, uit de opbrengsten van grondexploitatie van Valkenburg de helft van het ontbrekende bedrag bij te dragen aan het realiseren van de gehele RijnGouwelijk-West, onder de voorwaarde dat de provincie eenzelfde bedrag extra bijdraagt,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter: Deze motie is voorgesteld door de leden Koopmans en Roefs. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund. Zij krijgt nr. 21 (32123-A).

De heer **Koopmans** (CDA): Ik zei het al eerder: € 2500 per woning vanuit Valkenburg is echt een schande. Als je wethouder bent van een of ander dorp ver weg waar het niet druk is en waar geen binnenstedelijke opgaven zijn, ga je met nog veel meer rekenen dan met € 2500. De CDA-fractie vindt het van groot belang dat er vanuit de grondexploitatie veel meer geld naar de RijnGouwelijk en naar de RijnlandRoute gaat. Ik dien alleen maar een motie in voor de RijnGouwelijk, maar ik heb ook nog een

motie over de RijnlandRoute. Voordat ik die motie indien, wil ik eerst het debat met de minister van Verkeer en Waterstaat afwachten. Ik heb hem aangesproken op de 50 mln. bijdrage aan de baten-lastendienst en de 60 mln. voor de A4 en wil dat wel op elkaar betrekken. Ik houd deze motie dan ook boven de markt. Integraal denken betekent in onze visie ook integraal betalen.

Een slotopmerking. Op zich was ik tevreden met het antwoord van de minister voor WWI over de relatie tussen regio's met krimp en regio's die een hoge druk ondervinden op de woningmarkt. Hij ziet dat. Hij hield het alleen maar bij de Krimpenerwaard en dat was niet helemaal de portee van mijn opmerking. Ik vind dat wij in het kader van MIRT nader met elkaar moeten onderzoeken waar het meer aan de orde zou kunnen zijn. Daarom dien ik de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat in Nederland regio's met krimp geconfronteerd worden terwijl er ook regio's zijn waar de woningmarkt onder hoge druk staat en naar verwachting blijft staan;

overwegende dat een goede infrastructuur tussen dit soort gebieden tegelijkertijd kan bijdragen aan een verlichting van zowel krimp als overdruk;

verzoekt de regering, inzicht te geven waar in Nederland regio's met krimp en hoge druk in elkaars nabijheid liggen en in hoeverre infrastructurele knelpunten deze verschillen in stand houden,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter: Deze motie is voorgesteld door de leden Koopmans, Roefs en Wiegman-van Meppelen Scheppink. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund. Zij krijgt nr. 22 (32123-A).

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Voorzitter. Ik heb de minister van WWI zeer belangstellend gevraagd naar de manier waarop wij de locatie Valkenburg gaan invullen. Volgens mij heb ik daarop nog geen antwoord gekregen. Wij zullen een amendement indienen dat de rest van het Nota Ruimtebudget van 16 mln. wordt ingezet voor het Dierenpark Emmen. Daarbij hoort nog een motie, want wij zijn nog niet aan het benodigde bedrag van 25,5 mln.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de herontwikkeling van het Emmer dierenpark een goed voorbeeld is van binnenstedelijke herontwikkeling;

overwegende dat Emmen met haar hoge werkloosheidspercentage en ook nog het sluiten van de topografische dienst gebaat is bij het snel realiseren van nieuwe werkgelegenheden;

overwegende dat de regio al een belangrijke financiële bijdrage bijeen heeft gebracht van 40 mln., maar er nog 25,5 mln. rest die nog niet gedekt is;

overwegende dat er vanuit het budget Nota Ruimte 16 mln. wordt gedekt;

verzoekt de regering, de rest van de benodigde financiën in het kader van de integraliteit te zoeken bij de ministers van Infra, Cultuur, Economische Zaken en Wonen als bijdrage aan het centrumproject Emmen, en over de uitkomst hiervan de Kamer voor 31 december 2009 te informeren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Roefs en Koopmans. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund. Zij krijgt nr. 23 (32123-A).

De heer **Boelhouwer** (PvdA): Voorzitter. In aanvulling op een debatje dat zich in eerste termijn afspeelde tussen collega Roefs en de minister het volgende. Bij de geluiden trillingenoverlast rondom het spoor – de minister merkte terecht op dat de Kamer dat zelf uit de wet heeft gesloopt – krijgen wij nu te maken met het hoogfrequente spoor. Mogelijk is dat toch voortijdig handelen geweest, waardoor ik overweeg om samen met collega Neppéus te kijken of dat toch niet een plaats in de wet moet krijgen, gezien de gewijzigde spooromstandigheden. Dit is geen vooraankondiging van een initiatiefwetsvoorstel, maar ik wil wel gezegd hebben dat wij er heel serieus naar zullen kijken.

De heer **Aptroot** (VVD): Voorzitter. Dit stukje van het debat in de tweede termijn zal mevrouw Neppéus voor haar rekening nemen.

Mevrouw **Neppéus** (VVD): Voorzitter. Eerst een opmerking aan het adres van de minister van VROM. Zij zei dat ze voor volgende fases van het MIRT gaat zoeken naar sleutelprojecten buiten de Randstad. Ik wil dan toch echt onder haar aandacht brengen wat er in Overijssel en Twente is gebeurd.

Over Emmen is een mooie motie ingediend. Het is dat mevrouw Roefs voor mij het woord kreeg, want anders had ik die motie zelf ingediend. Het zal duidelijk zijn: de VVD-fractie onderschrijft deze motie van harte. Het spoor in Arnhem. De heer Boelhouwer en ik moeten maar eens overleggen over de vraag of wij daarvoor iets op de rails kunnen zetten dat minder lawaai veroorzaakt.

De heer **Roemer** (SP): Voorzitter. Ik bedank de bewindslieden voor de beantwoording, niet dat ik gerustgesteld ben, maar wij hebben wel een fundamentele discussie kunnen voeren. Die fundamentele discussie met met name de minister voor WWI moeten wij de komende tijd zeker een vervolg geven, want dit blijft de agenda de komende jaren echt bepalen. Ik ga hierover geen motie

indienen, maar ik wil nog wel een paar opmerkingen maken.

De integrale benadering van de bewindslieden is niet genoeg. De ministers nemen mijn zorgen over Amsterdam en Almere dan ook niet weg. Hier speelt namelijk een principiële discussie. Als wij een woningbouwopgave afspreken met Almere, zou het van een goede nieuwe integrale mobiliteitsvisie getuigen dat al die mensen niet voor hun werk naar Amsterdam hoeven te reizen. Er moet evenwicht komen tussen wonen en werken. Misschien moeten wij er zelfs wel voor zorgen dat bij Almere meer aandacht uitgaat naar het creëren van werk, aangezien er nu al heel veel mensen uit Almere in Amsterdam werken.

Op deze fundamentele discussie doelde ik toen wij spraken over een echt integrale aanpak. Een integrale discussie is echter meer dan het in elkaar vlechten van potjes en bakkeleien over wie wat betaalt. De fundamentele vraag is namelijk hoe wij kunnen voorkomen dat half Almere 's morgens naar Amsterdam afreist om 's avond om vijf uur de terugreis te aanvaarden. Je kunt natuurlijk kiezen voor meer spoor, meer wegen en, van mijn part, een paar waterfietsen, maar ik ga liever een stap verder. Ik hoop dat ik daarvoor gehoor kan vinden bij beide bewindspersonen, want het is volgens mij de uitdaging voor de toekomst.

Een en ander geldt ook voor Utrecht. De Kamer heeft de motie van de heer Vendrik aangenomen en de regering zegt die ook uit te gaan voeren. Tegelijkertijd is er al wel een besluit genomen over de wegen! Dan haak ik toch echt af. Of je voert de aangenomen motie-Vendrik uit en je bezint je op een fundamentele keuze of je doet dat niet. Je moet die bezinning voorzien van alle cijfers en dan krijg je een integraal overzicht van de consequenties. Ik sluit overigens helemaal niet uit dat het gevolgen kan hebben voor de wegen. Maar nu haalt de regering er een onderdeel uit en daarmee stort het kaartenhuis van de regering eigenlijk in.

Mijn laatste opmerking betreft de geluidsoverlast. Ik hoor graag van de minister van VROM hoe zij dat probleem bij de niet-bestaande noordtak van de Betuweroute beoordeelt. Mensen die langs de IJssellijn wonen, klagen inderdaad heel veel. Hoe gaat de minister daarmee om? Is er inderdaad nieuwe wetgeving nodig of kan zij ook zonder die wetgeving echte maatregelen nemen.

De heer **Van der Staaij** (SGP): Voorzitter. Ik bedank de bewindslieden voor hun reactie. Wij krijgen nu alleen maar de volle eerste termijn te horen van twee bewindslieden. Op een aantal onderwerpen zal dan ook volgende week nader ingegaan moeten worden. Ik denk dan bijvoorbeeld aan de RijnGouwelijn en de RijnlandRoute. Daarover is een motie ingediend, maar ik ben blij dat de heer Koopmans daaraan toevoegde dat hij geen fasering bepleit van ov en wegen in dat gebied. Klaarblijkelijk wil hij nog steeds dat het hele project zo snel mogelijk wordt gerealiseerd.

Kan de minister reflecteren op de stelling: hoe robuuster een infrastructurele oplossing is, hoe beter het is voor het zeker stellen van de woningbouwopgave? Ik vraag dat, omdat dit een zorgpunt is bij bijvoorbeeld Valkenburg. Ik neem aan dat een zo royaal mogelijke infrastructurele oplossing voor het gebied ook in zijn belang is. De minister wil immers ook niet het risico lopen dat de rechter later uitspreekt dat het niet robuust genoeg is.

Tot slot een motie over het gebruik van scheepvaartwegen. De minister zal daar later op ingaan, maar ik dien deze motie nu toch maar in, omdat het een interdepartementale kwestie is.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat op dit ogenblik in en rond Natura 2000-gebieden onvoldoende is zeker gesteld dat bestaand gebruik van de scheepvaartwegen door de binnenvaart, ook buiten de vaargeulen, ongestoord kan worden gecontinueerd;

overwegende dat een doorkruising van het bestaande gebruik van de scheepvaartwegen in en rond Natura 2000-gebieden serieuze nadelige consequenties kan hebben voor het vervoer over water;

verzoekt de regering, de genoemde zorgpunten rond de continuering van het bestaande gebruik van de scheepvaartwegen in en rond Natura 2000-gebieden te inventariseren, alsmede te waarborgen dat bestaand gebruik door de binnenvaart in deze gebieden, ook buiten de vaargeulen, ongestoord kan blijven plaatsvinden en de Kamer daarover nader te informeren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid Van der Staaij. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 24 (32123-A).

Mijnheer Van der Staaij, u realiseert zich dat u een schriftelijke reactie op deze motie krijgt.

De heer **Van der Staaij** (SGP): Ik heb de motie nu ingediend, omdat de minister van VROM ook opkomt voor de belangen van natuur en milieu.

De **voorzitter**: Als de minister van VROM of de minister voor VWI op deze motie in wil gaan, kan dat. De staatssecretaris zal hierover vanavond in ieder geval niet het woord voeren.

Mevrouw **Wiegman-van Meppelen Scheppink** (ChristenUnie): Voorzitter. Mijn dank voor de beantwoording van de bewindspersonen, of ze nu volledig of beknopt zijn ingegaan op de vragen. Ik zal mij met mijn opmerkingen en moties vooral richten op de R van het MIRT en de integraliteit. Mijn eerste motie betreft de transparantie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat in deze tijd van financiële heroverwegingen eventuele investeringskeuzes dienen plaats te

vinden op basis van een heldere selectie en prioriteitsstelling;

van mening dat in de nieuwe gebiedsagendasystematiek onvoldoende transparant is op welke wijze het selectieproces en de prioriteitsstelling van ruimtelijke of infrastructurele plannen en projecten plaatsvinden;

verzoekt de regering om meer transparantie aan te brengen in het selectieproces van verkenningen in beleidsagenda's en de Kamer hierover binnen een halfjaar te informeren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid Wiegman-van Meppelen Scheppink. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund. Zij krijgt nr. 25 (32123-A).

Mevrouw **Wiegman-van Meppelen Scheppink** (ChristenUnie): De NMCA is een belangrijk instrument dat goede mogelijkheden biedt voor meer integraliteit. Daarom de volgende motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat aanleg van nieuwe rijksinfra eisen stelt aan de kwaliteit van de achterlandverbindingen en dus kan leiden tot inpassingskosten op regionaal en lokaal niveau;

van mening dat binnen de afweging in de NMCA van investeringskeuzes bij de aanleg van rijksinfra ook de eventueel benodigde investeringen in het onderliggende verkeersnet in kaart dienen te worden gebracht;

verzoekt de regering om in de NMCA een analyse van de inpassingskosten van rijksinfra op regionaal en lokaal niveau op te nemen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Wiegman-van Meppelen Scheppink, Roefs en Koopmans. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 26 (32123-A).

Mevrouw **Wiegman-van Meppelen Scheppink** (ChristenUnie): Voorzitter. Dan nu een enkele opmerking over de verstedelijkingsafspraken. Minister Van der Laan ziet zichzelf als het arme neefje en ik zou hem dan ook graag een beetje helpen. De minister ziet mogelijkheden om bij andere bewindspersonen aan te schuiven in discussies over integraliteit. Ik vraag me dan wel af of hij goed uit de voeten kan met het bestaande instrumentarium. Daarom dien ik de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de MKBA-systematiek een waardevol meetinstrument is dat inzicht geeft in de verhouding tussen kosten en baten, en zo een belangrijk hulpmiddel vormt in de besluitvorming over grote ruimtelijke projecten;

overwegende dat op de conferentie Randstad Urgent d.d. 16 november 2009 gesteld is dat de MKBA-systematiek minder geschikt is voor verstedelijkingsprocessen of metropolitane ontwikkelingen of voor afwegingen op regionaal schaalniveau;

verzoekt de regering om de MKBA-systematiek te herijken en de focus van de MKBA te verruimen, zodat behoudens de kosten en baten van het betreffende ruimtelijke project ook andere maatschappelijke en regionale overwegingen in de besluitvorming kunnen worden betrokken,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid Wiegman-van Meppelen Scheppink. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund. Zij krijgt nr. 27 (32123-A).

Mevrouw **Wiegman-van Meppelen Scheppink** (ChristenUnie): De minister is kort ingegaan op mijn motie op de Structuurvisie over de 60% verdichting. De minister zegt dat maatwerk heilig is. Daarom staat in mijn motie ook "gemiddeld 60%", juist om te kunnen variëren, zodat er op bepaalde plekken 80% mogelijk is en op bepaalde plekken 40%. Ik vraag de minister dus om op dat punt nog in te gaan. Verder vraag ik om de toezegging dat het onderzoek waarover de minister sprak, voor de tweede fase AMvB Ruimte afgerond is, want dan kunnen wij op dit punt verdergaan en met elkaar zaken doen.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Voorzitter. Dank u wel. Ik sluit mij namens de fractie van GroenLinks meteen aan bij het laatste punt van collega Wiegman. Wij gaan ervan uit dat de motie van haar en mevrouw Van Gent gewoon wordt uitgevoerd en dat er dus inderdaad uitgegaan wordt van een verdichtingsnorm of van een binnenstedelijke verdichtingsopgave van 60% en niet van 40%. Al staat het in de motie, toch noteer ik nog maar even dat het college van rijksadviseurs een binnenstedelijke verdichtingsopgave van 80% haalbaar acht. Met andere woorden: zo radicaal is de motie nu ook niet.

Mevrouw **Wiegman-van Meppelen Scheppink** (ChristenUnie): Voorzitter. Ik had niet anders verwacht.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Dat zou ik er maar niet bij zeggen, mevrouw Wiegman. Ik krijg dus ook voor mijn fractie graag antwoord op deze motie van mevrouw Wiegman.

Mag ik ervan uitgaan dat ik schriftelijk goed commentaar van het kabinet krijg op wat de Commissie voor de m.e.r. over het project A13-A16 heeft geoordeeld, over bereikbaarheid en leefbaarheid? Ik zou zeggen dat die kleine 2 mld. misschien wel beter besteed kunnen worden, los van de vraag of we dat opvangen via openbaar vervoer. Dit project lijkt de toets van de commissie niet te doorstaan. Mag ik ervan uitgaan dat ik ook nog antwoord krijg op de drie punten betreffende de A4 door Midden-Delfland waarop mogelijk schending van het IODS-convenant plaatsvindt?

Over Utrecht en de Kracht van Utrecht zei de heer Roemer zeer terecht dat de motie volstrekt helder is. Ik ga er dan ook als indiener van de motie vanuit dat deze uitgevoerd wordt. Misschien zijn de volgende details even belangrijk. Wat stond er namelijk in het plan Kracht van Utrecht? Daarin stond bijvoorbeeld de aanleg van de spoorlijn Almere-Utrecht-Breda. Daarin stonden plannen die nu al door Utrecht zelf voor een bedrag van 700 mln. worden geïmplementeerd in het kader van het Utrechtse Luchtkwaliteitsplan, met name versterking van het openbaar vervoer. Ook stond erin dat er moest worden gerekend met een kilometerheffing. Die komt er. Als je dan een integrale visie op het gebied rondom Utrecht wilt ontwikkelen, dan ga je natuurlijk uit van de kilometerheffing. In het plan Kracht van Utrecht is uitgegaan van een spitsheffing van € 0,11 en van een basisheffing van € 0,07. Wij weten nog niet wat het ministerie met die spitsheffing wil, maar de basisheffing komt heel aardig in de buurt van wat de minister zelf in zijn wetsvoorstel kilometerprijs heeft staan. Daaromheen zat een heel pakket van ongeveer 1,4 mld. aan openbaarvervoersinvesteringen. Dat pakket van 1,4 mld. plus een normale invoering van de kilometerheffing is het hart van het alternatief Kracht van Utrecht. Ik vraag dat volledig in de tweede fase van de MER mee te nemen. Dan gun ik het kabinet dat het niet meegaat in de plannen voor Almere-Utrecht-Breda – daarover heb ik in mijn eerste termijn al gesproken – en dan gun ik het kabinet dat het zelf een voorstel doet voor de in aanmerking te nemen spitsheffing. Ik hoor graag welke dat is. Zo hoort het plan Kracht van Utrecht in de tweede fase van de MER meegenomen te worden. Ik sta echt op uitvoering van de motie. Ik zeg het ook tegen de andere bewindslieden als zij zo hechten aan draagvlak en integrale benadering. Als je het draagvlak rondom Utrecht echt definitief wil verpesten, moet je vooral suggereren, ook hier in dit debat, dat het wel meegenomen wordt, maar dat het de facto geen rol van betekenis meer speelt in de verdere ontwikkeling van dat plan. Ik denk dat het kabinet dit niet moet willen, dus ik ga ervan uit dat mijn motie op deze manier, tweede fase MER, wordt uitgevoerd.

De optie van een lagere snelheid in het kader van verkeer en vervoer zit volgens de minister al in Schoon en Zuinig, maar ik heb dat programma er nog even op nagekeken en ben die optie zo gauw niet tegengekomen. Dat is wel wonderlijk, dus om het kabinet aan extra opties te helpen, dien ik de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat er volgens het Planbureau voor de Leefomgeving nog steeds grote twijfel bestaat of de sector verkeer haar CO₂-reductiedoelen voor 2020 kan halen;

constaterende dat in de "optie-brief" van minister Cramer met mogelijke aanvullende maatregelen maar weinig opties voor de sector verkeer genoemd worden;

overwegende dat volgens het CE rapport "Langzaam is zuiniger" tot 3,0 Mton CO₂-reductie kan worden behaald door verlaging van de maximumsnelheid, hetgeen net zoveel is als de verwachte reductie door de introductie van de Wet kilometerprijs;

verzoekt de regering, verschillende varianten voor het verlagen van de maximumsnelheid op te nemen in het pakket van mogelijke aanvullende maatregelen om de doelen uit Schoon en Zuinig te halen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid Vendrik. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund. Zij krijgt nr. 28 (32123-A).

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Mijn laatste motie gaat natuurlijk over de klimaattoets op het MIRT. Ik zeg daar dit bij. In tegenstelling tot bijvoorbeeld energiecentrales, elektriciteitscentrales of de industrie, is er geen cap op de uitstoot van de sector verkeer en vervoer. Dat geldt wel voor industrie en energiecentrales. Die lopen mee in de markt voor ETS. Dat maakt het des te belangrijker dat de Kamer scherp op de hoogte blijft en het kabinet zichzelf de informatie geeft om van jaar op jaar te toetsen, op projectniveau, maar uiteraard ook op het totaal, of de plannen, zoals neergelegd in de MIRT, voldoen aan de vereisten die het kabinet stelt op weg naar een duurzame samenleving, op weg naar een klimaatneutrale economie. Ik doe nog een poging om daarover een heel rustige motie in te dienen. Eigenlijk is het een heel lief voorstel. Dan kom ik de minister toch heel ver tegemoet, zou ik denken!

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat er volgens het Planbureau voor de Leefomgeving nog steeds grote twijfel bestaat of de sector verkeer haar CO₂-reductiedoelen voor 2020 kan halen;

constaterende dat in de "optie-brief" van minister Cramer met mogelijke aanvullende maatregelen, maar weinig opties voor de sector verkeer genoemd worden;

overwegende dat treinreizigers gemiddeld drie keer zo weinig CO₂ per kilometer uitstoten als automobilisten;

overwegende dat de CO₂-uitstoot door de verschillende projecten in het MIRT vaak onduidelijk is;

verzoekt de regering, het Planbureau voor de Leefomgeving te vragen om een klimaattoets te ontwikkelen, waarbij per (MIRT-)project wordt aangegeven hoeveel uitstoot ermee gemoeid is,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid Vendrik. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund. Zij krijgt nr. 29 (32123-A).

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Dit was het. De rest komt volgende week met mevrouw Van Gent.

De **voorzitter**: Wij zien er allemaal naar uit.

De heer **Van der Ham** (D66): Voorzitter. Ik heb de meeste vragen gesteld aan de bewindspersonen van Verkeer en Waterstaat en een paar aan de overige bewindspersonen. Daarop heb ik gedeeltelijk antwoord gekregen en gedeeltelijk niet. Ik weet niet of de minister van Verkeer en Waterstaat of de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer in tweede termijn ingaat op de vraag over de A27. De suggestie is gedaan om een stedenbouwkundige verbinding te realiseren tussen woonwijk Rijnsweerd en sciencepark De Uithof om de boel rond de verbreding van de A27 te verduurzamen. Wat is de reactie van de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer daarop? Ik neem aan dat zij daarover gaat, want het betreft ruimte en stedenbouw, maar misschien gaat daar de minister voor WWI wel over. Ik hoor het wel.

De heer Vendrik bracht het punt van de MER voor de A13-A16 en voor de A4 al naar voren. Ik wil daar ook meer over weten. Ik heb gerefereerd aan de uitspraken van de wethouder van Rotterdam, die zei dat het er niet vuiler op werd. De minister zegt dat het nog niet valt in te schatten en dat het niet precies bekend is, maar ik wil graag een reactie, desnoods een schriftelijke, op de uitspraken die de heer Vervaart in de Rotterdamse gemeenteraad over dit project heeft gedaan. Dan spreken in ieder geval de bestuurders met een mond. Als de minister kan toezeggen dat zij hierop schriftelijk reageert, ben ik al erg blij.

Ten slotte. Ik heb een opmerking gemaakt over de brede heroverwegingen. De minister van VROM gaf een enigszins raar antwoord. Zij zei namelijk: Schoon en Zuinig zal ook worden meegenomen bij de brede heroverwegingen. Dat was echter de aanvliegroute van mijn vraag niet. In eerste instantie stelde ik de vraag aan de minister van Verkeer en Waterstaat, maar ik ben ook zeer benieuwd naar het antwoord van de minister van VROM. Stel je voor dat de resultaten van Schoon en Zuinig straks tegenvallen. Is het dan een optie om bepaalde projecten die negatief bijdragen aan de CO₂-uitstoot op die gronden te heroverwegen?

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

Minister **Cramer**: Voorzitter. Dank voor de vragen die mij in tweede termijn gesteld zijn en voor de ingediende moties. Ik vind het prettig om eerst even de vragen te beantwoorden en vervolgens de moties achtereenvolgens te behandelen, voor zover ze op mijn terrein betrekking hebben.

Ik begin bij de heer Koopmans die vroeg om nog eens nadrukkelijk te bezien of in het budget van onder andere VROM de natuurcompensatie is terug te vinden. Wij hebben hiervoor geen apart budget, zoals ik al zei. Ik weet niet waar ik het in terug zou kunnen vinden. Mijns inziens ben ik niet de juiste persoon om een dergelijke vraag aan te stellen. In eerste termijn heb ik al geantwoord dat wij dit niet zo kunnen terugzien in onze budgetten.

De heer **Koopmans** (CDA): De minister draagt, net als alle bewindslieden, bij aan tal van projecten waarin ook een component natuurcompensatie zit. Ik wil wel eens inzicht hebben in de uitgaven hieraan per jaar, vandaar deze vraag. Dat de minister dat niet kan vinden, vind ik droevig, maar ik hoop dat de rest het wel kan vinden en dat de minister probeert het alsnog te vinden. Ik vind dit een belangrijke vraag. Ik wil weten wat er op dat gebied gebeurt.

De **voorzitter**: Alle projecten dus.

Minister **Cramer**: Voordat wij er een hele analyse van gaan maken, wil ik wel toezeggen dat wij met de bril "natuurcompensatie" op door onze budgetten gaan en bezien of er in deze budgetten onderdelen zitten die je als zodanig kunt benoemen en dit vervolgens op schrift te stellen.

De heer **Koopmans** (CDA): Het gaat om projecten, niet om budgetten.

Minister **Cramer**: Ik heb budgetten per project, dus voor projecten in het kader van de Nota Ruimte enzovoort. Binnen deze budgetten kan ik bezien in hoeverre sprake is van geld dat te bestempelen is als natuurcompensatie binnen het betreffende project. Ik kan dit vervolgens op schrift doorgeven aan de Kamer.

De **voorzitter**: Akkoord.

Minister **Cramer**: Dan is er gevraagd naar de duo's. Op dit moment hebben wij de MIRT-projecten in het projectenboek omschreven en zijn wij bezig met het verder uitwerken van de projecten. Wij handelen in de geest van de duo-aanpak en zullen in een vervolgstap, als de projecten concreter worden en in de fase van uitvoering belanden, specificeren wie welk project trekt. Concreet kan ik de vraag dus nog niet beantwoorden, maar ik kan wel toezeggen dat ik, zodra bekend is welke projecten op welke wijze getrokken worden, de Kamer kan doorgeven wie vanuit de regio en wie vanuit het Rijk wordt benoemd als trekker. Verder is gevraagd naar recente prognoses, waarbij onder andere bedoeld werd op de vraag hoe de Natuurbeschermingswet en Natura 2000 zijn meegenomen in het werk dat wij doen. Wij hebben uitgebreid gesproken over de Crisis- en herstelwet. Wij hebben ook nog het actieprogramma gebiedsontwikkeling. Ik begrijp de zorg. Immers, hoe kun je alles rijmen met al die Natura 2000-opgaven? Soms is dat enorm lastig, dat hebben wij ook erkend, zeker mevrouw Verburg. Mijns inziens werken wij al in de geest van wat gevraagd wordt. Ik kan alleen antwoorden dat ik de zorgen begrijp en dat ik mijn collega Verburg en mijzelf zal aansporen om hiermee door te gaan.

De heer Boelhouwer deed alleen de constatering dat hij mogelijk komt met een initiatiefwetsvoorstel. Ik heb al gezegd dat ik dit kan begrijpen gelet op het feit dat de situatie op sommige trajecten problematischer lijkt wat trillingen betreft.

Mevrouw Neppéus vroeg of Overijssel en Twente in aanmerking komen voor de sleutelprojecten. Daar loop ik nu dus nog niet op vooruit. Ik zei dat wij op basis van de Nota Ruimte-budgetten gaan bekijken om te bezien wat nu werkelijk de verdeelsleutel nationaal-regionaal moet zijn. Met alle begrip voor het belang van Overijssel en Twente, maar als ik "ja natuurlijk" zeg dan zeg ik "ja natuurlijk" ten aanzien van alles. Het gaat erom te prioriteren en daar zijn wij nog niet aan toe.

Mevrouw **Neppéus** (VVD): Ik begrijp dat de minister zegt dat het gaat om prioriteren en dat zij als zij dit tegen de één zegt dit ook bij de ander moet doen. Mijn vraag is of de minister wil meenemen dat er regio's zijn en dat er meer is dan de Randstad. Als zij dat bij haar prioritering maar af en toe in gedachten neemt.

Minister **Cramer**: Daar kan ik ronduit "ja" op zeggen. U weet dat ik niet alleen de Randstad als ruimtelijke orderingsambitie heb, maar dat ik natuurlijk de rest van het land ook aandacht geef. Ik vind het eigenlijk oneerbiedig om dit de rest van het land te noemen. Ik zou zeggen: Nederland minus de Randstad. Medio 2010 zal daarover meer bekend zijn.

De heer Roemer sprak over de woningbouwopgave in Almere en met name over de relatie tussen wonen en werken. Wij hebben in de Kamer uitgebreid gesproken over de RAAM-brief en juist nadrukkelijk aan de orde gehad dat wij de werkgelegenheid in Almere en de regio moeten stimuleren. Wij hebben daarover advies gevraagd aan de heer Meijer die een onderzoek heeft gedaan op grond waarvan wij nu verdere plannen gaan ontwikkelen. De heer Roemer heeft een punt als hij zegt dat de werkgelegenheid in Almere belangrijk is om mee te nemen in de verdere ontwikkeling. Het punt dat hij maakte over Utrecht komt zeker terug in de schriftelijke beantwoording van de heer Eurlings.

Dan de geluidsniveaus rond de noordtak van de IJsselroute. Bij de aanleg van de Betuwelijn werd een hele discussie gevoerd over de noordtak; daar weet de heer Roemer alles van. Mijn opdracht is om ervoor te zorgen dat alles wat wij doen binnen de geluidsnormen, de luchtkwaliteitsnormen en de normen van externe veiligheid valt. Dit zonder dat een aparte noordtak wordt aangelegd, wat het trouwens moeilijker maakt. Ik moet die normen garanderen en daar wil ik de burgers zeer duidelijk over informeren en bij betrekken. Iedereen denkt daar: hoe gaan die ministers dat doen, terwijl er veel meer goederen over het spoor moeten? Ik vind die zorg van de regio heel legitiem. Dit is een punt dat ik samen met collega Eurlings zeer serieus neem.

De heer Vendrik had een aantal moties en een opmerking over De Kracht van Utrecht. Ik heb daar al op geantwoord; de heer Eurlings zal daar schriftelijk nader op ingaan. Volgende week maandag zal mevrouw Van Gent hier absoluut op terugkomen, als ik zo de urgentie op dit punt hoor.

De heer Van der Ham had een vraag over de verbreding van de A27. Hij maakt zich zorgen over de schade die optreedt aan de Hollandse Waterlinie en hoe de verbreding ingepast wordt. Wij hebben gekozen voor

uitbreiding van bestaande wegen en niet voor aanleg van nieuwe wegen om juist doorsnijding van bijvoorbeeld de Hollandse Waterlinie te voorkomen. Hij heeft de Hollandse Waterlinie niet specifiek genoemd, maar wetende dat hij belangstelling heeft voor met name historisch erfgoed en natuur, dacht ik dat hij zorgen had en om die reden over de A27 begon. Er is nu een besluit genomen over een voorkeursrichting op hoofdlijnen. Het ontwerp wordt in de volgende fase nader uitgewerkt en de effecten worden in groter detail onderzocht evenals de inpassing. De suggestie van de heer Van der Ham om de verbreding van de A27 in zijn context te bezien, wordt meegenomen. Op voorhand geef ik aan dat ik terughoudend moet zijn met verdere inpassing. Dat heeft meer te maken met budgetten dan met wat anders. Als wij nog meer miljarden zouden hebben, zouden wij alles nog beter in kunnen passen, maar wij hebben een grens gesteld.

De heer Van der Ham vroeg om een schriftelijke reactie van mijn kant op de uitspraak van de heer Vervat. Dat wil ik met alle plezier doen. Zijn punt om de Schoon en Zuinig-doelen in het licht te zien van de MIRT-projecten snap ik. Die vraag bracht de heer Vendrik ook naar voren. Het gaat erom dat wij met de ontwikkeling van al deze integrale gebiedsopgaven ook andere doelen zoals die van Schoon en Zuinig halen. De systematiek waarmee wij garanderen dat wij die Schoon en Zuinig-doelen halen, is echter anders qua aanpak dan het voorstel dat hij lanceert. Wij hebben een monitoring van de ontwikkelingen van het verkeer en vervoer op grond waarvan wij generiek en regionaal-lokaal kunnen sturen. Natuurlijk komen bij lokaal-regionaal die gebiedsopgaven bij elkaar, maar wij vertrekken van de andere kant. Het is wel degelijk zo dat zij elkaar ontmoeten, en dan speelt dit ook een rol, maar het is niet zo dat wij nu consequent bij elk MIRT-project via de generieke lijn gaan kijken of het spoor.

De heer **Van der Ham** (D66): Stel u voor dat er uit Schoon en Zuinig komt dat het nog helemaal niet goed loopt op een aantal punten. Dan kan de regering toch zeggen dat zij in het MIRT gaat herprioriteren, bijvoorbeeld door meer te investeren in openbaar vervoer en minder in wegen? Dat kan toch een uitkomst zijn? Dat hoeft niet, maar dat kan toch wel? Dat sluit u toch niet uit?

Minister **Cramer**: Dat kan in principe, maar u loopt vooruit op de evaluatie die wij in het voorjaar in de Kamer zullen hebben. Dan zult u op grond van een overzicht van waar wij staan en wat wij moeten doen om het doel 2020 te halen, bekijken wat de meest gewenste opties zijn vanuit het kabinet en de Kamer. Wij hebben al een hele lijst van mogelijkheden die wij kunnen inzetten, dus eerlijk gezegd maak ik mij daar op dit moment niet druk over. Die mogelijkheden zullen wij ook inzetten, want collega Eurlings en ik hebben met elkaar afgesproken dat wij de doelen van Schoon en Zuinig voor verkeer en vervoer gewoon halen in 2020.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Hier treedt elke keer iets gekks op. Ik heb al vele keren met de minister van Verkeer en Waterstaat gewisseld dat dit kabinet rekent met de invoering van het wetsvoorstel over de kilometerbeprijzing als het op macroniveau gaat over de ontwikkeling van verkeer en vervoer in Nederland op weg naar

2020. Als het gaat over concrete projecten gebeurt dat helemaal nooit. Ik heb net het voorbeeld van Utrecht gegeven en er zijn tal van andere projecten waar dat niet aan de orde is. Het is natuurlijk heel vreemd dat je op macroniveau rekent met een instrument dat je op projectniveau niet toepast. We zitten al drie jaar te wachten op een brief van de minister over hoe dat gaat, maar het verhaal van Utrecht spreekt boekdelen: daar is weer niet gerekend met de kilometerprijs. Dit is zo gek. Het zou logisch zijn om niet alleen op macroniveau een klimaattoets op het mobiliteitsbeleid te hebben, want dat doe je via die scenario's, maar dat je probeert ook op meso- en microniveau, op planniveau, grip te krijgen op de vraag of een project iets bijdraagt aan het behalen van klimaatdoelen of niet?

Minister **Cramer**: Het klopt niet wat de heer Vendrik zegt. Om niet in herhaling te vervallen, stel ik voor om de schriftelijke reactie van minister Eurlings af te wachten. Anders herhaal ik wat ik in eerste termijn en nu ook in tweede termijn heb gezegd.

De **voorzitter**: Akkoord. Ik kreeg ook het gevoel dat zich aan de kant van de vraagsteller een zekere herhaling voordoet. Wij zullen hier volgende week verder naar moeten kijken. Uw opmerking over het klimaat is nu herhaaldelijk gemaakt op alle niveaus en ook in eerste en tweede termijn. De minister vervolgt haar betoog; is zij al toe aan de moties?

Minister **Cramer**: Ja, voorzitter. Ik ga nu beginnen met de motie van de heer Koopmans over de bijdrage aan Holland Rijnland. Hij sprak enigszins zijn verbazing uit over de hoeveelheid geld die werd gefourneerd vanuit het RVOB. Daarover is een generieke regionale afspraak gemaakt. Het is € 2000 per woning, zoals ik zei. Wij zijn bereid om te bezien of er meer ruimte is. Wij doen dat ook in het kader van de zogenaamde grondexploitatie-wet. Wij kijken al, maar dan generieker, welke mogelijkheden er zijn om de grondexploitatie-wet meer ten nutte te maken van dit soort opgaven. Op die uitkomsten kan ik nu niet vooruitlopen, omdat dit in afstemming met de minister van Financiën moet geschieden. Wij moeten in het onderzoek kijken wat proportioneel is voor een ontwikkeling als bijvoorbeeld die van Valkenburg. In dit onderzoek kijken wij ook naar bijdragen in vergelijkbare projecten. Nogmaals, in het kader van de heroverweging wordt sowieso de grexwet, de grondexploitatie-wet, tegen het licht gehouden. Daarom loopt zijn verzoek enigszins vooruit op die wat meer fundamentele benadering van de zaak. Zolang ik nog geen zicht heb op extra financiering volgens de route die de heer Koopmans voorstelt, moet ik de motie nu ontraden, maar wel in het licht van de duidelijke oproep van de heer Koopmans om toch eens heel goed te kijken wat wij meer uit de grondexploitatie-wet kunnen halen. Daarom kan ik mij ook voorstellen dat de motie wordt aangehouden totdat het onderzoek is afgerond. Ik kan nu niet zo maar royaal positief op deze motie reageren om de redenen die ik zojuist genoemd heb.

De heer **Koopmans** (CDA): Omdat dit geen regeren is maar vooruitschuiven, ga ik niet in op de suggestie van de minister om de motie aan te houden. Integendeel, haar redenering – het is wat ingewikkeld om haar nu te vragen of zij het met mij eens is – sterkt mij in gedachte

dat de regering wel integraal wil denken, maar niet integraal wil betalen. Ik vraag de minister nogmaals om met de collega's bij elkaar te gaan zitten en eens te kijken hoe dit integrale plan ook samen betaald kan worden.

Minister Cramer: Als ik de heer Koopmans hoor over integraal werken en integraal betalen, gaat het verder dan dit ene voorbeeld. Nu gaat het toevallig over infrastructuur, maar wij zijn bezig om een manier te vinden om de grondexploitatiewet ook te benutten voor het financieren van ruimtelijke opgaven in andere zin. Het is dus een veel verdergaand voorstel dat wij trachten uit te werken dan nu even ad hoc op een voorbeeld op die manier ingaan. Daarom ben ik op dit moment enigszins terughoudend. Als wij dit voorstel doen, moeten wij het ook doen voor andere voorstellen waarin het gaat om duurzame gebiedsontwikkeling of anderszins of openbaar vervoer dat niet helemaal ronddraait qua financiering. Als wij zoiets zeggen, moeten wij het op een veel fundamentelere manier doen. Dat doen wij, daarom loopt het vooruit en daarom ontraad ik deze motie.

De heer Koopmans (CDA): In algemene zin lost de minister geen specifiek probleem op. Het grote verschil – en de vraag is of de minister dat deelt – met het oplossen in algemene zin in de grexwet is dat Valkenburg eigendom van de Staat is. Dat maakt het leven volstrekt anders. Daardoor loopt er misschien wel 200 mln. in de kas van de minister van Financiën. Wij zeggen nogmaals, en ik doe nog een keer een beroep op u: kijk of dit vanuit een integrale aanpak gewoon integraal betaald kan worden.

Minister Cramer: Het wordt een beetje pingpong, maar er zijn meer gebieden die in handen zijn van het Rijk. Als wij dit soort dingen doen, moeten wij het op een zelfde manier ook elders doen. Nu weet ik dat wij ermee bezig zijn, dus ik heb ook in eerste instantie redelijk positief naar de heer Koopmans gereageerd. Zo van: ik wil best nog eens kijken naar de mogelijkheden. Ik wil echter ook heel duidelijk hier in de Kamer gezegd hebben, dat als wij dit soort ontwikkelingen in gang gaan zetten, wij meer de gelden die de verkoop van grond van het Rijk opbrengt gaan gebruiken, dat wij dit ook generieker gaan aanpakken en niet alleen maar toevallig voor dit ad-hocgeval.

Kortom, op dit moment moet ik de motie ontraden omdat ik op dit moment geen zicht hebt of wat ik voorstel, lukt. In latere instantie kan ik daarop terugkomen.

Mevrouw Roefs en de heer Koopmans hebben een motie ingediend over Emmen. Het enige budget dat nog te vinden is, is op korte termijn een Nota Ruimtebudget. Ik heb gezegd dat ik nog 16 mln. heb en dat ik ook nog wat klapjes moet opvangen. En ratsjekiedee! Het wordt meteen ingenomen. De consequentie is dat ik aan geen enkel ander project waar eventueel in het kader van de crisis wat bijgeplust moet worden, nog tegemoet kan komen. Dat vind ik echt te ver gaan. Ik wil met alle plezier Emmen helpen ondersteunen, maar om het hele budget dat er nog is van de Nota Ruimte aan Emmen te geven, hoe graag ik dat ook zou willen, gaat mij net een stapje te ver. Ik kan mij wel voorstellen dat men de komende tijd nog kijkt of er ergens anders van dat soort

budgetten te vinden zijn en dat wij dan de krachten bundelen. Daarmee zou ik het nog wel eens kunnen zijn. Ik kan mij echter ook voorstellen dat wij in het MIRT-overleg in het voorjaar of in 2010 erop terugkomen, omdat er nog tijd is om naar een goede oplossing te zoeken. Helaas zegt de collega voor WWI, die ook een budget had, dat dit budget alleen voor projecten was die meteen van gang kunnen gaan. Dat is in het geval van Emmen niet aan de orde.

Mevrouw Roefs (PvdA): Het is eigenlijk een kwestie van inkoppen. Als de minister niet graag die 16 mln. daaraan uitgeeft, neem ik aan dat de minister ontzettend haar best gaat doen om de rest bij de andere ministers vandaan te halen.

Minister Cramer: Wij zitten nog in een verkenningsfase wat Emmen betreft. Wij hebben dus nog even de tijd. Het is niet makkelijk om in deze tijden nog een bedrag van 25 mln. bij elkaar te krijgen. Nogmaals, ik kan niet in mijn eentje dat bedrag voor elkaar krijgen. Dat is ook niet mijn enige verantwoordelijkheid. Dat geeft u zelf ook aan. Om die reden moet ik de motie nu ontraden. Ik wacht af wat de reactie daarop van de Kamer is. De motie-Van der Staaij wordt schriftelijk door staatssecretaris Huizinga-Heringa van Verkeer en Waterstaat beantwoord.

De motie van de leden Wiegman, Roefs en Koopmans gaat over de NMCA en bevat het verzoek aan de regering om in de NMCA een analyse van de inpassingskosten van rijksinfrastructuur op regionaal en lokaal niveau op te nemen. Ter verduidelijking: de NMCA gaat over het toewijzen van knelpunten, niet over de oplossing van die knelpunten met inframaatregelen. Dat laatste komt in de verkenning en in de planstudie aan de orde. Kortom, deze motie klinkt sympathiek, maar schiet haar doel voorbij. Daarom moet ik de motie ontraden.

Dan de motie van mevrouw Wiegman over het verzoek aan de regering om de MKBA-systematiek te herijken en de focus van de MKBA te verruimen. Ik verzoek haar om deze motie aan te houden omdat er deze week een brief over het spelregelkader volgt. Daarin wordt ook nadrukkelijk gesproken over de MKBA. De punten die mevrouw Wiegman naar voren brengt, zijn in feite een ondersteuning van het beleid omdat wij daar in wezen mee bezig zijn. Dat kan men ook lezen in de brief die deze week naar de Kamer gaat. Ik kan zeggen dat de motie overbodig is, maar dat vind ik zo onvriendelijk klinken. De motie is namelijk heel zinvol. Daarom stel ik voor, de motie tot nader order aan te houden.

De laatste motie van mevrouw Wiegman gaat over het aanbrenge van meer transparantie in het selectieproces van de verkenningen. Deze motie zie ik als ondersteuning van mijn beleid en als het huiswerk dat ik moet doen om te zorgen dat ik transparant rapporteer over de wijze waarop wij prioriteren in het licht van de nationale en regionale belangen.

Dan is er een motie van de heer Vendrik over het opnemen van de verschillende varianten voor het verlagen van de maximumsnelheid in het pakket aanvullende maatregelen. Ik antwoordde al in reactie op een vraag van de heer Van der Ham dat deze motie prematuur is, dat wij in het kader van de evaluatie verschillende mogelijkheden hebben om de doelen voor Schoon en Zuinig en verkeer en vervoer te halen en dat

collega Eurlings en ik daarvoor zorg willen dragen. Mijn verzoek is om deze motie aan te houden. De laatste motie van de heer Vendrik verzoekt de regering het Planbureau voor de Leefomgeving te vragen een klimaattoets te ontwikkelen om per MIRT-project aan te geven hoeveel uitstoot hiermee gemoeid is. Deze motie ontraad ik, omdat ik al heb aangegeven dat de wijze waarop wij zorgen dat wij de doelen voor Schoon en Zuinig en verkeer en vervoer halen, geschiedt via monitoring, waarin wij via alle data kunnen bijhouden wat er ontbreekt. Wij kunnen dan zowel generieke maatregelen introduceren als regionale en lokale maatregelen. Daar zijn wij al heel hard mee bezig.

Mevrouw **Wiegman-van Meppelen Scheppink** (ChristenUnie): Ik heb een vraag naar aanleiding van de motie over de NMCA. De minister zegt dat die motie zijn doel voorbijschiet. Dat is volgens mij niet het geval. Te vaak krijg ik uit regio's te horen dat er berekeningen worden losgelaten op nationale projecten, waarbij onvoldoende rekening wordt gehouden hoe het bij hen aantakt en wat het uiteindelijk betekent voor datgene waarmee men op gemeentelijk of regionaal niveau bezig is. Dat beoog ik met de motie. Ik zou het jammer vinden als wordt gezegd dat dit niet aan de orde is, want volgens mij is het wel degelijk een probleem.

Minister **Cramer**: Het is wel aan de orde. Dat heb ik hopelijk duidelijk gemaakt in mijn reactie. De NMCA is echter niet het punt waarop dit moet worden aangetakt. Daarom heb ik gezegd dat het niet helemaal klopt. Als het zou gaan over verkenning en planstudie komt het daar wel aan de orde. Het is relevant om het daar mee te nemen.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Naar aanleiding van mijn laatste motie spreekt de minister over de mogelijkheid dat er regionale en lokale maatregelen kunnen worden genomen. Ik heb daarover twee vragen. In de eerste plaats: waar kan ik die maatregelen vinden? In de tweede plaats: hoe weet het kabinet zelf wat de klimaatwinst daarvan is? Dan weet je namelijk of ze nuttig en nodig zijn met het oog op het behalen van de doelen voor Schoon en Zuinig.

Minister **Cramer**: Daarop komen wij terug in de evaluatie. Wij zijn nu bezig met generieke maatregelen, maar ook met maatregelen in samenwerking met het bedrijfsleven, om woon-werkverkeer meer te bundelen. Die acties zijn bekend. Wij kunnen uitrekenen hoeveel CO₂ dat scheelt. Er zijn ook maatregelen als de introductie van de elektrische auto, waarbij wij prognoses maken hoeveel er in 2020 aan elektrisch vervoer aanwezig zal zijn. Al dat soort maatregelen nemen wij mee en uiteindelijk komen wij in het voorjaar 2010 bij de Kamer terug met een overtuigend verhaal hoe wij de doelen voor 2020 op het gebied van verkeer en vervoer gaan halen.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Ik weet alles van deals met het bedrijfsleven over elektrische auto's, maar het gaat hier over de relatie met het MIRT. Als de minister spreekt over regionale en lokale maatregelen, spreekt zij dan over infrastructurele maatregelen? Wordt inderdaad dit voorjaar door het kabinet overwogen – als een van de opties bij Schoon en Zuinig – om bijvoorbeeld een shift

te maken van asfalt naar openbaar vervoer? Ik noem maar een zijstraat. Wordt dat per project ingevuld? Dat waren wij van plan, maar dat gaan wij niet meer doen.

Minister **Cramer**: Ik verval in herhalingen. Wij hebben heel goed via de monitoring in de gaten welke doelen wij moeten halen, waar wij staan en welke maatregelen wij additioneel kunnen inzetten. Daar gaat het om. Wij wegen de MIRT-projecten op grond van een aantal criteria, zoals bereikbaarheid, zowel voor ov als over de weg. Elke keer kijken wij wat voor die specifieke situatie, ook in het licht van duurzaamheid, het maximale is wat wij kunnen doen aan zaken die wij moeten combineren. Meer kan ik er niet over zeggen. Wij komen hierop terug in het voorjaar 2010 als de evaluatie Schoon en Zuinig aan de orde is.

Minister **Van der Laan**: Voorzitter. Ik dank de leden van de commissie voor hetgeen zij in tweede termijn hebben gezegd. Ik neem aan dat het de bedoeling is dat ik er snel doorheen ga.

De heer Koopmans, mevrouw Roefs en mevrouw Wiegman hebben een motie ingediend over een onderzoek om inzicht te krijgen waar krimp- en groeiregio's naast elkaar liggen. In overleg met collega Eurlings kan ik zeggen dat wij daar allebei positief tegenover staan. Wij zien de motie als ondersteuning van het beleid. Wij hebben overigens binnenkort de bespreking van het actieplan Bevolkingsdaling, dat samen met collega Bijleveld is uitgebracht. Daar zit ook heel veel onderzoek in dat naburig is aan dit onderwerp, maar zo specifiek heb ik het niet gelezen. Het voegt iets toe. Ik verzoek de leden te kijken in welke context het zich afspeelt. Ik heb niet alleen geen bezwaar, het lijkt mij ook interessant.

De motie van mevrouw Roefs is behandeld door collega Cramer. Ik wil van mijn kant nog ter informatie zeggen dat ik ook geen vrij budget heb.

De heer Roemer was naar mijn gevoel zeer fundamenteel bezig. Hij ging zelfs nog onder het niveau van wonen en werken. Je moet eerst de relaties in beeld hebben, voordat je überhaupt gebiedsagenda's kunt opstellen. Het ging over de vraag waartoe wonen dient, waartoe volkshuisvesting dient. Ik hoop dat wij elkaar tegenkomen in die discussie en dan bedoel ik niet dat wij tegenover elkaar staan, maar dat wij er vruchtbaar over mogen spreken. Mevrouw Cramer deed zichzelf tekort in haar antwoord, want ik heb haar bezig gezien toen zij samen met de heer Plasterk de hogeschool naar Almere probeerde te krijgen. Zij heeft precies gedaan wat de heer Roemer graag wil.

De heer Van der Staaij spreekt de volgende stelling uit: hoe robuuster een infrastructurele voorziening is, des te beter het voor de woning is, ook uit juridisch oogpunt. Dat klopt helemaal. Ik voeg eraan toe: maar natuurlijk wel binnen de budgettaire grenzen. Dat neemt niet weg dat het een waarheid als een koe is en relevant is voor allerlei plannen.

Naar aanleiding van de motie van mevrouw Wiegman van januari of februari van dit jaar over de 60% heeft collega Cramer uitvoerig geantwoord waarom het kabinet die niet zonder meer wil overnemen. Zij zit nu naast mij om te voorkomen dat ik de bocht uitvlieg. Ik word natuurlijk vaak door wethouders aangesproken op de binnenstedelijke ambities van de Kamer, maar, ik zeg het een beetje huiselijk, al het laaghangend fruit is wel zo

ongeveer geplukt. Dus we praten over dure dingen. Dan is de verhoging van 40% naar 60%, of zelfs meer, een dure operatie. Het gaat namelijk bijna alleen over projecten die een hoop geld kosten. Ik ben er hartstikke voor hoor. En het is ook een van die dingen – ik noemde het net in de opsomming naar aanleiding van de discussie met de heer Roemer – waar we met zijn allen meer vuur voor moeten ontwikkelen, tot gevaarlijke temperaturen aan toe wat mij betreft. Maar zo lang dat er niet is, blijft dit een lastige opgave en is het echt verstandig om het te laten bij wat het nu is. Dus ik blijf bij de brief die minister Cramer schreef. Dan het onderzoek. Mevrouw Wiegman zei dat zij mij wil steunen en ik twijfel natuurlijk niet aan de oprechtheid van haar opmerking. Om het heel zuiver te houden: het onderzoek is in februari conform de toezegging gereed. Het onderzoek naar onorthodoxe maatregelen, waarmee zij het verbond, zal rond mei 2010 beschikbaar zijn. De MKBA Zuidvleugel is eind 2010 beschikbaar. Dan ontstaat er gedeeltelijk niet en gedeeltelijk wel een probleem, want de tweede fase van de AMvB Ruimte start in de zomer van 2010. Het onderzoek van februari en het traject van de onorthodoxe maatregelen zal hier wel bij betrokken worden, maar de MKBA Zuidvleugel moet er op een andere manier aangetakt worden. Ik hoop hiermee de Kamer correct te hebben geïnformeerd. Hiermee heb ik ook de vraag van de heer Vendrik beantwoord.

De voorzitter: De heer Vendrik heeft een verduidelijkende vraag.

De heer Vendrik (GroenLinks): Voorzitter. Volgens mij hebben we hier gewoon een conflict te pakken. Er ligt een heldere motie van de Kamer en die wordt door de minister niet uitgevoerd, ook al spreekt de minister over beantwoording bij eerdere gelegenheid van de zijde van de minister van VROM. Dat kunnen we niet zomaar laten passeren.

Minister Van der Laan: Dat snap ik, mijnheer de voorzitter. Dat zou ik ook niet laten passeren.

De voorzitter: Nee, dat doen wij ook niet.

Minister Van der Laan: Ik heb verwezen naar de brief van mevrouw Cramer, waarin staat dat het onderzoek in februari klaar is. Die brief heb ik aangehaald. Daar komt nog een ander onderzoek bij. Ik heb gezegd dat het onderzoek over de MKBA in principe te laat komt, maar dat dit aangetakt moet worden. Daarmee heb ik slechts weergegeven wat mevrouw Cramer tien maanden geleden heeft opgeschreven. Dus ik ben wel in voor een conflict als dat nodig is, maar ik zie het niet.

De voorzitter: Zo kennen we u. Maar het is 19.15 uur ...

Minister Van der Laan: ... dus liever niet!

De voorzitter: Niet meer "under my reign", zal ik maar zeggen. Ik dank u voor uw beantwoording. Alvorens ik toekom aan het sluiten van deze vergadering wil ik graag de toezeggingen voorlezen, maar niet nadat ik even heb aangestipt dat een van de door mevrouw Wiegman ingediende moties niet van commentaar is voorzien. Ik kan het ook mis hebben.

Mevrouw **Wiegman-van Meppelen Scheppink (ChristenUnie):** Alle door mij ingediende moties zijn van commentaar voorzien.

De voorzitter: Prima, dan laten we het daarbij. Ik heb de volgende toezeggingen van de minister van VROM genoteerd. Zij zal de Kamer voor 14 december een schriftelijk overzicht doen toekomen waarin staat hoeveel geld er in 2007, 2008 en 2009 is uitgegeven aan natuurcompensatie.

De heer Koopmans (CDA): Voorzitter. Mijn vraag was aan alle bewindslieden gericht. Minister Cramer heeft dit specifiek toegezegd, maar ik ga ervan uit dat de andere bewindslieden ook nagaan wat het allemaal kost.

De voorzitter: Dat komt in de schriftelijke beantwoording die we sowieso hadden afgesproken, maar de minister van VROM heeft hierover in elk geval een toezegging gedaan. Zij is penvoerder. De tweede toezegging is dat de minister van VROM de Kamer schriftelijk een lijstje doet toekomen van de bestuursduo's voor MIRT-projecten, zodra daar duidelijkheid over bestaat. Zij doet de Kamer ook schriftelijk een reactie toekomen op het advies van de Commissie m.e.r. over de A13/A16.

Naar aanleiding van het punt dat de heer Vendrik aanroerde heeft de minister een toezegging aan de Kamer gedaan over de A4 Midden-Delfland op drie punten in het kader van een mogelijke schending van IODS. De heer Vendrik verzoekt om een volledig antwoord over uitvoering van de motie over "de Kracht van Utrecht", inclusief de door hem genoemde punten. Heb ik het daarmee goed samengevat, mijnheer Vendrik? Ik zie dat hij knikt, dat is bemoedigend.

Minister Cramer: Voorzitter. Dat komt ook via de heer Eurlings.

De voorzitter: Dat zeker, maar ik noem het hier toch even heel nadrukkelijk, want anders heb ik de heer Vendrik weer aan mijn fiets hangen en volgende week mevrouw Van Gent. Ja, we weten hoe dat voelt. De minister komt schriftelijk terug op de uitspraken van wethouder Vervaart, heb ik genoteerd.

De heer Vendrik (GroenLinks): Het is Vervat.

De voorzitter: Dat is ook prima. Beter zelfs.

Minister Cramer: Dit sluit aan bij het punt over de Commissie m.e.r. Het gaat om de combinatie van de Commissie m.e.r. en de uitspraak van de heer Vervat.

De voorzitter: Ja, ik zie de heer Vendrik knikken. Ik bied de heer Vervat mijn excuses aan. Misschien zit hij in de zaal of luistert hij mee. Mijnheer Vervat, ik zal uw naam nooit meer vergeten. Medio 2010 komt er duidelijkheid over zogenoemde sleutelprojecten buiten de Randstad. De minister heeft dit omschreven als Nederland minus de Randstad. Heb ik het daarmee goed geformuleerd?

Minister Cramer: Ja, maar dat is meer een mededeling dan een toezegging.

De **voorzitter**: Ik dacht dat het een toezegging was. Dat is in ieder geval helder en bij dezen genoteerd. Dan sluit ik nu na ruim negen uur vergaderen deze vergadering. Ik nodig u allen van harte uit om volgende week maandag weer aanwezig te zijn, maar dan zonder de heer Vendrik en met mevrouw Van Gent. Ik dank de bewindspersonen voor de beantwoording en hun ambtenaren voor de ondersteuning. Ik wens u allen een genoeglijke maaltijd.

Sluiting 19.15 uur.