

Vergaderjaar 2007–2008

31 200 A

Vaststelling van de begrotingsstaat van het Infrastructuurfonds voor het jaar 2008

Nr. 72

VERSLAG VAN EEN NOTAOVERLEG

Vastgesteld 22 januari 2008

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat¹ heeft op 17 december 2007 overleg gevoerd met minister Eurlings van Verkeer en Waterstaat, staatssecretaris Huizinga-Heringa van Verkeer en Waterstaat en minister Cramer van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer over **het MIRT-projectenboek 2008**.

Van het overleg brengt de commissie bijgaand stenografisch verslag uit.

De voorzitter van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat,
Roland Kortenhorst

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

¹ Samenstelling:

Leden: Van der Staaij (SGP), Snijder-Hazelhoff (VVD), Mastwijk (CDA), Duyvendak (GroenLinks), Roland Kortenhorst (CDA), voorzitter, Koopmans (CDA), Gerkens (SP), Van der Ham (D66), Nicolai (VVD), Haverkamp (CDA), De Krom (VVD), Samsom (PvdA), Roefs (PvdA), Jansen (SP), Cramer (ChristenUnie), Roemer (SP), Koppejan (CDA), Vermeij (PvdA), Madlener (PVV), Ten Broeke (VVD), ondervoorzitter, Besselink (PvdA), Ouwehand (PvdD), Polderman (SP), Tang (PvdA) en De Rouwe (CDA).

Plv. leden: Van der Vlies (SGP), Boekestijn (VVD), Bilder (CDA), Van Gent (GroenLinks), Hessels (CDA), Jager (CDA), Van Bommel (SP), Koşer Kaya (D66), Neppéus (VVD), Van Gennip (CDA), Aptroot (VVD), Dijsselbloem (PvdA), Smeets (PvdA), Van Gijlswijk (SP), Anker (ChristenUnie), Van Leeuwen (SP), Knops (CDA), Depla (PvdA), Agema (PVV), Verdonk (Verdonk), Jacobi (PvdA), Thieme (PvdD), Lempens (SP), Waalkens (PvdA) en Van Heugten (CDA).

Stenografisch verslag van een notaoverleg van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat

Maandag 17 december 2007

Aanvang 10.15 uur

Voorzitter: Roland Kortenhorst

Aanwezig zijn 9 leden der Kamer, te weten:

Cramer, Duyvendak, Koopmans, Roland Kortenhorst, De Krom, Madlener, Roefs, Roemer en Vermeij,

en de heer Eurlings, minister van Verkeer en Waterstaat, mevrouw Huizinga-Heringa, staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat en mevrouw Cramer, minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer.

Aan de orde is de behandeling van:

- **het MIRT-projectenboek 2008 (31200-A, nr. 3) en het nog te ontvangen voorstel eerste fase Anders Betalen voor Mobiliteit;**
- **de brief van de minister van VW inzake gewijzigd standpunt N50: Ramspol Ens 2007, d.d. 5 oktober 2007 (31200-A, nr. 5);**
- **de brief van de minister van VROM houdende info naar aanleiding van AO Nota Ruimte over Nota Ruimte Budget, d.d. 16 oktober 2007 (29435, nr. 201);**
- **de brief van de minister van VW inzake opening A73, d.d. 1 november 2007 (31200-A, nr. 12);**
- **de brief van de minister van VW inzake bestuurlijke afspraken Randstad Urgent, d.d. 5 november 2007 (31089, nr. 7);**
- **de brief van de minister van VW inzake A59 en N57, d.d. 3 december 2007 (31200-A, nr. 31);**
- **de brief van de minister en staatssecretaris van VW houdende toezeggingen wetgevingsoverleg begroting Verkeer en Waterstaat, d.d. 3 december 2007 (31200-XII, nr. 59).**

De **voorzitter**: Ik heet iedereen op de publieke tribune hartelijk welkom. Ik heet ook de ruime kabinetsdelegatie welkom, die uit alle hoeken van de wereld hierheen gekomen is. Ik wens hen sterkte met het verwerken van hun jetlag. Ik doe mijn best, daarbij te helpen. Ik heet ook de vertegenwoordigers van de media welkom, de Kamerleden, de griffier, de Dienst Verslag en Redactie en de ondersteunende ambtenaren.

Ik open hierbij dit notaoverleg. Met kabinet en Kamerleden is afgesproken dat er tussen de verschillende blokken geschorst wordt. Iedereen heeft op die wijze tijd om zich voor te bereiden op een volgende fase in de gedachtewisseling. De spreektijden voor dit overleg zijn

van tevoren met de fracties vastgesteld. Ik zal die bewaken. De volgorde van spreken is die van fractiegrootte.

Ik vraag formeel of er fracties zijn die in eerste termijn moties willen indienen. Ik stel vast dat dit niet het geval is. Moties kunnen alsnog in tweede termijn worden ingediend.

Het woord is aan de heer Koopmans.

De heer **Koopmans** (CDA): Voorzitter. Vandaag bespreken wij voor het eerst een MIT met een "R" erbij. Met de vorming van het MIRT is een integrale aanpak van het mobiliteitsvraagstuk een stap verder gekomen. De laatste jaren kenden wij al de netwerkanalyses en de gebiedsgerichte aanpak. Ook nu doen wij weer een forse stap in de goede richting. Veel aspecten zijn integraal afgewogen. Dat is belangrijk. Het is sowieso belangrijk dat de Kamer spreekt over de te maken keuzes. Er zal vandaag dan ook veel over beleid worden gesproken. Om die reden heb ik in de procedurevergadering gezegd tien minuten van mijn 73 minuten spreektijd af te willen staan aan mevrouw Verdonk. Die had er immers maar vier. Aangezien zij er niet is, gebruik ik ze toch maar. Niet alleen het wegwerken van de grootste verkeersknelpunten, maar ook het proactief investeren in economische ontwikkeling en in leefbaarheid is van groot belang. Bij de prioriteitstelling door het kabinet zijn openbaarvervoeropties en keuzes voor infrastructuur over weg, water en spoor betrokken. De Kamer heeft ervoor gekozen de landelijke markt- en capaciteitsanalyses apart te bespreken. De Kamer heeft er overigens ook volstrekt terecht voor gekozen om de nota over de binnenvaart apart te bespreken. Die bespreking moet vooraf worden gegaan door hoorzittingen en deugdelijke besprekingen waarbij de diepte opgezocht kan worden. Bij de herverdeling van de middelen wil ik nog eens het adagium van de CDA-fractie neerzetten: geen geld voor wegen naar het spoor. Ik vertrouw er daarbij op dat de ontbrekende 2 mld. van de minister van Verkeer en Waterstaat voor het spoorplan alsnog gevonden worden door het kabinet.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): In het coalitieakkoord is "beperkte herprioritering" afgesproken. Hoe interpreteert u die afspraak?

De heer **Koopmans** (CDA): Het is goed dat u daarnaar vraagt. Die tekst onderbouwt vanuit het coalitieakkoord

mijn stelling van geen geld voor wegen naar het spoor. U zegt terecht dat het slechts om een beperkte herverdeling mag gaan. Er is extra geld nodig; dat blijkt uit de landelijke capaciteits- en marktanalyses. Er zijn nog problemen genoeg op de wegen. Er wordt gezocht naar extra mogelijkheden daarvoor. Er zit dus geen spanning tussen mijn adagium en het regeerakkoord.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Ik had natuurlijk liever gezien dat in het regeerakkoord "forse herprioritering" had gestaan. Wij spreken vandaag over 133 mld. Bij een beperkte herprioritering denk ik aan een paar miljard. In het regeerakkoord hebt u zich vastgelegd op ruimte voor een beperkte verschuiving. De fracties van de Christen-Unie en de PvdA mogen anders wel aanvullen hoe zij dit hebben begrepen. Dat was toch de afspraak?

De heer **Koopmans** (CDA): De heer Duyvendak wil 4,5 mld. voor het spoorplan regelen. Mijn fractie wil dat ook en dat bindt ons dus. Verder houd ik mij aan het regeerakkoord waarin staat dat de Nota Mobiliteit wordt uitgevoerd en een beperkte herprioritering mogelijk is. Geld van de wegen naar het spoor past daar niet in. Met de toevoeging van de "R" van ruimte aan het MIT kan een verdere afstemming worden bereikt tussen ruimtelijke investeringen en mobiliteitsinvesteringen bij allerlei gebiedsopgaven die bovenregionaal of van nationaal belang zijn. Niet voor niets heeft de CDA-fractie in dat kader enkele jaren geleden al het adagium "eerst bewegen dan bebouwen" geïntroduceerd. Bij het inrichten van grote, nieuwe woon- en werkgebieden moet de ontsluiting voor auto en openbaar vervoer tijdig op orde zijn. Een interessant voorbeeld hiervan is de woningbouwopgave op voormalig marinevliegveld Valkenburg. Ook noem ik de Rijnlandroute en de RijnGouwelijn. Ik kom daar later nog op terug. Integraal werken is prima, maar de besluitvorming mag niet verzanden. Ook een integraal besluit moet snel en goed overwogen genomen worden. De schop moet snel in de grond. Het is niet de bedoeling dat broodnodige I-investeringen, infrastructuurinvesteringen, onnodig en onverantwoord lang op R-plannen moeten wachten. De boel loopt dan, bovenop alle luchtkwaliteitsproblemen, echt vast.

Als een van de voorbeelden van de R, ga ik nu in op de greenports. De economische betekenis van de glastuinbouw is groot. In het Randstad Urgent-project Transitie Greenports wordt gewerkt aan de economische structuurversterking. De projecten uit hoofde van de Nota Ruimte voor de komende jaren zijn voor een deel in het MIRT verwerkt. De internationale concurrentiepositie van die vijf greenports moet versterkt worden. Er moet stevig ingezet worden op zowel de hoofdinfrastructuur voor de greenports als de regionale, daarbij behorende infrastructuur. In de uitwerking van het MIRT ontbreekt het daar in de ogen van de CDA-fractie nog aan. Concreet doel ik op de A4-corridor Noord-Zuid, waarvan de greenports Aalsmeer, Duin-Bollenstreek en Westland-Oostland afhankelijk zijn, de Westcorridor, de A15 en de ontsluiting van greenport Venlo. Ook doel ik op de Rotterdamse ruit, de A15-A16, de A6/A9 bij Aalsmeer en de tweede westelijke oeververbinding tussen mainport Rotterdam en greenport Westland. Het ontbreekt nog aan een totaalvisie van het Rijk op hoe de relatie tussen de mainports en de greenports kunnen worden versterkt. Ik herinner het kabinet nog maar even aan de motie-

Koopmans c.s. die is aangenomen bij de begroting van LNV waarin om FES-middelen gevraagd is voor de greenports. Ik verzoek het kabinet om een soort van alomvattend plan voor de greenports te maken met een uitvoeringsplan en een financieringsplan.

In de brief van het kabinet stond een mooie passage, in onze ogen een prachtig voorbeeld van de R en integrale ontwikkeling. Ik duid dan op de passage in de brief over de afspraken die het kabinet heeft gemaakt met de provincie Limburg over de doorontwikkeling van de samenwerkingsagenda tot een agenda die niet alleen mobiliteitsaspecten omvat, maar tevens is gericht op gebiedsontwikkelingen. De provincie zal een voorstel doen over hoe de gewenste gebiedsgewijze aanpak vorm kan krijgen. Het kabinet zegt, en ik ben benieuwd hoe en in welk tempo dat gaat gebeuren, dat een dergelijke aanpak in beginsel voor alle landsdelen en gebieden wordt nagestreefd. Dat is buitengewoon interessant. Wij kennen de provincie Limburg, ook het betrokken college van GS. Dat zijn mensen die van de R niet alleen een probleem willen maken, maar er ook geld mee willen maken. Dat vinden wij ook belangrijk. De CDA-fractie zegt niet dat de R per definitie geld moet kosten. Integendeel, de R moet geld opleveren. Wij moeten het MIRT niet gaan behandelen vanuit de gedachte dat de minister van Verkeer en Waterstaat allerlei ruimtelijke opgaven maar moet betalen. Tegelijkertijd kunnen wij ook niet tegen de minister van Verkeer en Waterstaat zeggen dat er een prachtig MIRT ligt en dat de minister van VROM maar met een kar met geld moet komen. Dat geld is er ook niet in die mate. Het is in de ogen van de CDA-fractie dus van belang om te kijken hoe je ervoor kunt zorgen dat de R geld oplevert en niet alleen geld kost.

Het is in die zin interessant om te kijken welke bovenregionale en bovennationale opgaven er allemaal zijn. De gemeente Amsterdam heeft ons de afgelopen dagen bestookt met plannen, die draaiden om de zorg die bij haar leeft over hoe de 50.000 woningen die binnenstedelijk moeten worden gebouwd, zonder rijksoverheidssteun kunnen worden gerealiseerd. De CDA-fractie worstelt daar wel een beetje mee. Mijn antwoord aan wethouder Van Poelgeest was dat, als de binnenstedelijke ontwikkeling en opgaven van Amsterdam erin moeten, die van de andere G27- en G31-gemeenten er ook in moeten. Of moet alleen voor Amsterdam worden gekozen? En als wij dat al zouden doen, waarvan ik nog niet meteen een voorstander ben, hoe beoordelen wij dat dan? Gaan wij dan alles integraal bekijken, ook de centen? De minister van Verkeer en Waterstaat weet dat er naar de mening van mijn fractie wel heel veel geld gaat naar de A6/A9, naar de inpassing van de Gaasperdammerweg. Moeten wij dan met elkaar dat soort afwegingen kunnen maken over de inzet van middelen? Moet dan ook worden gekeken naar wat een gemeentebestuur allemaal zelf doet? Ik stel die laatste vraag overigens in de wetenschap dat de belastingen in Amsterdam tot de laagste van Nederland behoren. Dat is een prima prestatie, maar toch.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Zeker als je weet wat voor college daar zit!

De heer **Koopmans** (CDA): Dat is inderdaad uniek. Dat is nooit vertoond. Dat komt ook een beetje doordat wij hier

vaak, op elk onderwerp, met elkaar geld die kant op sturen. Dat is soms terecht, maar niet altijd.

Mevrouw **Vermeij** (PvdA): De heer Koopmans zei net dat de R geld moet opleveren. Ik ben dan wel nieuwsgierig of de I en de T dan ook geld moeten opleveren. In het kader van de R noemde de heer Koopmans de 50.000 woningen die binnenstedelijk in Amsterdam moeten worden gerealiseerd. Hij vroeg zich af of dit eventueel moest worden aangemerkt als een rijksproject en welke grenzen wij daarbij trekken. U kent de plannen ook, want wij hebben er veelvuldig over gedebatteerd. Denkt u dat binnenstedelijk bouwen veel geld gaat opleveren?

De heer **Koopmans** (CDA): Op heel veel plaatsen gaat het niet vanzelf en daarom trekt de heer Van Poelgeest ook aan de bel. Die wensen zijn enerzijds begrijpelijk, maar het honoreren ervan kan anderzijds niet zo gemakkelijk betaald worden uit het bedrag van 108 mld. dat tot 2020 beschikbaar is, want dat geld is voor het overgrote deel belegd. Daar zit dus spanning tussen. Als wij ja zeggen, wat zeggen wij dan tegen andere steden? Ik heb het over de R uit het MIRT dat wij nu behandelen. Wij kunnen de kosten die onlosmakelijk verbonden zijn met een aantal binnenstedelijke bouwopgaven niet betalen uit het MIRT. Die zullen ergens anders van betaald moeten worden. Dat is de visie van de CDA-fractie.

Mevrouw **Vermeij** (PvdA): Bent u het met mij eens dat dit soort heel grote opgaven, die erg grote effecten hebben op de infrastructuur en de mobiliteit, vroeg of laat in het MIRT terecht moeten komen, ongeacht hoe wij een en ander gaan financieren?

De heer **Koopmans** (CDA): Dan moet er in elk geval aan de inkomstenkant ook nog wat gebeuren, want anders gaat het niet. Een uitbreiding van het MIRT met nog meer woningbouwopgaven, maar zonder extra geld, is voor ons niet bespreekbaar. Het is ook niet mogelijk. Voorzitter. Twee weken geleden kwam de Raad voor Verkeer en Waterstaat met het advies om één nationale wegeautoriteit in te richten, waaraan alle overheden hun infrastructurele verantwoordelijkheden zouden moeten overdragen. De CDA-fractie is daarvan geen voorstander. Wij hebben vrouwen in de decentrale overheden. Meer heil zien wij in een betere en efficiëntere samenwerking tussen het Rijk en de decentrale overheden, want dat het daaraan schort op sommige momenten en ten aanzien van sommige dossiers, moge duidelijk zijn.

Op 27 november ontving de Kamer een brief over de vertraging met ten minste enkele maanden van 38 wegenprojecten, omdat er weer een nieuw lucht-onderzoek moest worden uitgevoerd. Over die aanpak hebben wij al gesproken met de minister van Verkeer en Waterstaat tijdens het begrotingsdebat. In dit overleg is het van belang om te benadrukken dat er zo snel mogelijk duidelijkheid moet komen over de exacte vertraging van elk van deze projecten, het liefst eerder dan de reguliere voortgangsrapportage over het hoofdwegennet. De minister heeft in zijn brief aangegeven dat slechts door een beperkt aantal bureaus en met een beperkte capaciteit luchtonderzoeken en modellen-onderzoeken kunnen worden uitgevoerd, waardoor er prioriteiten moeten worden gesteld. Bij sommige wegen,

zoals de A2, zijn er daardoor vertragingen aan de orde. De CDA-fractie roept de minister ertoe op om ook andere, buitenlandse, bureaus in te schakelen, bijvoorbeeld uit Duitsland of Engeland. Schakel bij de A74 maar een TÜV-gecertificeerd bureau in. Dergelijke bureaus kunnen hier net zo goed onderzoeken uitvoeren als in Duitsland. Wij willen geen vertraging op dat punt. Ik maak nu een rondje door het hele land en sta bij een aantal projecten stil. Ik begin in Noord-Holland, bij de N201. De minister heeft 178 mln. beschikbaar gesteld voor het Masterplan N201. Zit de aansluiting op de A2 daar ook in? Wat is de stand van zaken qua procedure rond de N9 Koedijk-De Stolpen? Kan volgend jaar worden gestart met de realisatie daarvan? Wij gaan ervan uit dat de minister betrokken is bij de planvorming voor de N23, de Westfrisiaweg Alkmaar-Zwolle. De plannen voor deze verbinding verkeren nog in een redelijk pril stadium. Deze verbinding zou in de ogen van de CDA-fractie de ring van Amsterdam kunnen ontlasten. Interessant is ook dat er een groot draagvlak voor bestaat bij de provincies en bij de regio's. Dan kom ik op het project van mevrouw Van Oudenallen: de tweede zeesluis bij IJmuiden. De Kamer heeft in de motie-Van Oudenallen al eerder uitgesproken dat deze er moet komen en de CDA-fractie heeft die motie gesteund. Hoe staat het met de MIT-verkenning? Kan deze worden versneld? Hoe zit het met de cofinanciering daarvan door Amsterdam en economische omgeving? Dan kom ik op Zuid-Holland en op de spoortunnel Delft. Wij hebben begrepen dat de minister nog in overleg is met de gemeente over de toedeling van de risico's bij dit project. Wat is de stand van zaken?

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): De heer Koopmans kent het debat. Wat is daarbij de inzet van de CDA-fractie? Dat was toch wel een erg vrijblijvende vraag.

De heer **Koopmans** (CDA): Even de feiten op een rij. Er ligt een contract met de gemeente Delft waarin staat: gaat het goed, dan is het risico voor Delft, gaat het minder goed, dan is het risico ook voor Delft. Nu kampt de gemeente Delft door marktomstandigheden en door technische omstandigheden met het probleem dat het risico doorslaat naar de negatieve kant. Daarover vindt een gesprek plaats met de contractpartner. Ik zou het wat al te gemakkelijk vinden om vanuit de Kamer te zeggen dat er nog een keer geld bij moet van de minister, bovenop de 40 mln. die hij er onlangs al bij heeft gedaan, terwijl er destijds is ingestemd met het contract waarin de risico's toebedeeld zijn zoals dat is gedaan. Ik vind het wel goed dat de minister zijn verantwoordelijkheid neemt. Daarom vraag ik hem ook om daar nog een keer goed over te spreken met de gemeente Delft en om te bezien wat normale risico's zijn en wat buitenproportionele en niet-normale risico's.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Voorzitter. Dat is een aardige opmerking van de heer Koopmans. Als echter aan de andere kant het plan wijzigt, zoals dat bij Delft het geval is, en daarmee ook de risico's, is het dan nog steeds terecht dat je daar niet met elkaar over spreekt? Ik kan mij voorstellen dat de overheid de aanleg van de vier sporen waar de minister extra geld voor heeft uitgetrokken, een goede zaak vindt, maar daarmee nemen de risico's ook toe. Kun je die dan eenzijdig bij een van de contractpartners neerleggen, zoals de heer

Koopmans veronderstelt? Dat lijkt mij toch een brug te ver of een tunnel te diep.

De heer **Koopmans** (CDA): Daarom spreek ik er ook over. Ik leg ze niet eenzijdig bij iemand neer. In het contract zitten de risico's eenzijdig bij de gemeente. Juist vanwege die eenzijdigheid en omdat ik erken dat er een aantal bijzondere zaken aan de gang is, vind ik dat de minister er nog eens naar moet kijken en dat hij er een gesprek over moet hebben. Dan horen wij wel in een nadere analyse van zijn kant hoe het zit met die risico's.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Dan wordt de vraag van collega Duyvendak toch belangrijk. Wat is dan de inzet van de CDA-fractie? Als je met elkaar contracten maakt, vind ik dat terecht. Ik kan mij daar nog iets bij voorstellen als je bij je volle verstand het risico voor je rekening zegt te nemen. Als echter de scope wijzigt en je zegt nog steeds tamelijk waardevrij dat het risico bij die ene contractpartner blijft liggen, dan vind ik dat toch wel een brug te ver. Ook een lagere overheid die minder kansen heeft om risico's af te wentelen, moet daar dan wel de ruimte voor krijgen.

De heer **Koopmans** (CDA): U zat er ook bij toen wij een gesprek hadden met de gemeente, mijnheer Cramer. Daar zat niet iedereen bij, maar u wel. De gemeente begon met de opmerking: wij hebben dat contract met de rug tegen de muur getekend destijds. Dat vind ik echt onzin. Als je tekent, dan teken je. Dat kan uit volle overtuiging gebeuren of met pijn in het hart, dat moet je allemaal zelf weten, maar je tekent. Echter, na de ondertekening zijn diverse vragen aan de orde gekomen die mijns inziens een antwoord van de minister vergen. Daar kan ik niet van zeggen: er is nu eenmaal getekend en daarmee is de discussie over alle aspecten afgelopen. Neen. Ik waarschuw mijn collega's ook voor iets anders. Als wij van de zijde van de rijksoverheid afspraken gaan maken met regio's, zoals wij dat nu ook met het Noorden doen, waarin wij zeggen "de risico's liggen daar", dan kan het niet zo zijn dat de regio's, als het goed uitkomt, zeggen "prachtig, wij willen dat geld wel ergens uitgeven in de regio's", en als het slecht gaat, krijgen ze iedere keer wel een of twee Kamerleden mee die eisen dat er bijgeplust wordt. Dan is het geen risicoverdeling meer, dan is het gewoon zoals het van oudsher was: de rijksoverheid moet betalen. Dat vind ik ook geen goede gang van zaken.

De heer **De Krom** (VVD): Ik heb een amendement ingediend om ervoor te zorgen dat de spoortunnel bij Delft zo wordt aangelegd dat die geschikt is voor vier sporen. Heeft de heer Koopmans een opvatting over dit amendement?

De heer **Koopmans** (CDA): Ik heb begrepen dat de minister voldoende geld ter beschikking heeft gesteld voor het viersporig maken van de tunnel. Uw amendement leidt er echter toe dat er daadwerkelijk vier sporen in de tunnel worden gelegd. Over de vraag of dit nodig is, valt te discussiëren. Ik hoor graag van de minister wat hij hiervan vindt, ook in relatie tot de discussie die ik zojuist aan de orde heb gesteld. Ik kom op de Rijnlandroute. Deze nieuwe verbinding is een no-regretmaatregel in de netwerkanalyse voor de Zuidvleugel. Ook het Rijk heeft belang bij deze verbin-

ding, gezien de ontwikkelingen rond het voormalige marinevliegkamp Valkenburg, de greenport Bollenstreek en het bioscience-cluster in Leiden. Ik zei aan het begin van mijn betoog al dat dit een voorbeeld is van een project waarbij wij moeten overwegen of hierbij een stevige benadering past met de R erbij. De CDA-fractie ziet de toegevoegde waarde van deze west-oostverbinding. Niet voor niets heeft mijn fractiegenoot Van Bochove bij de behandeling van de Nota Ruimte de amenderende motie "Eerst bewegen, dan bouwen" ingediend. Provincie en regio geven aan dat alleen een aansluiting op de A44 onvoldoende en niet acceptabel is. Ook een verbinding tussen de A44 en de A4 is van belang. Mijn fractie is buitengewoon benieuwd naar de inzet van het kabinet op dit punt. Er zijn twee varianten. Bij de ene variant is de hele regio tevreden, inclusief de gemeente Voorschoten, en bij de andere variant blijft Voorschoten het moeilijk hebben.

De CDA-fractie is blij met het besluit van de minister om maximaal 225 mln. beschikbaar te stellen voor het Trekvliettracé in Den Haag.

Wij betreuren het dat de N57 in Zeeland niet helemaal wordt afgemaakt. Het is een feit dat hiervoor helaas onvoldoende regionaal draagvlak bestaat. Is de minister bereid om samen met de provincie op korte termijn verkeersveiligheidsmaatregelen te treffen op het tracé bij Veere? Twee fietstunnels vormen er het laatste vraagstuk dat de regio heeft neergelegd. Mijn fractie vindt het extra jammer dat de voltooiing van de N57 niet doorgaat, omdat hiervoor een goedgekeurd tracébesluit gereed was. Hier hadden wij asfalt kunnen draaien en waren er geen moeilijkheden met luchtkwaliteit. Nu gaat het niet door, omdat de provincie vindt dat het ook wel iets minder kan.

Bij de N61 snakt de regio wél naar een echte oplossing. Dit project wordt echter weer vertraagd door problemen met de luchtkwaliteit. Voor je het weet, ontstaat een situatie als met de N57. Is de minister bereid om met de provincie te overleggen hoe de uitvoering van de N61 veiliggesteld kan worden? Is het overdragen van deze weg aan de provincie met een bruidsschat een optie? Wat is de stand van zaken rond de tunnel bij Sluiskil? Is een tracébesluit in 2008 mogelijk?

Over kilometerbeprijzing komen wij nog te spreken. Het is interessant dat Zeeland heeft aangegeven beschikbaar te zijn als proefregio voor de invoering van kilometerbeprijzing. De provincie verdient hiervoor lof.

Ik kom op Brabant en de Zuidoostvleugel Brabantstad. Om de bereikbaarheidsproblematiek hier aan te kunnen pakken, is het noodzakelijk dat de MIRT-verkenning snel wordt afgerond. Ik ben benieuwd wat de visie van de minister is op de A67, maar hierop kom ik later nog even terug.

Volgens de CDA-fractie is het noodzakelijk dat de N69 aan de provincie wordt overgedragen met een bruidsschat van 50%-50% oftewel 70 mln.-70 mln. Wij zijn er ook een voorstander van. Er is een amendement van de heer De Krom, met als dekking de beleidsreserve, maar die is leeg. Ziet de minister op dit punt nog mogelijkheden? Als dit niet zo is, maken wij voor de stemmingen nog een amendement voor dit bedrag van 70 mln., maar wij willen nu in ieder geval duidelijkheid op dit punt.

De heer **De Krom** (VVD): Aanvankelijk kwam de dekking voor het amendement inderdaad uit de algemene beleidsreserve, maar die heeft u zelf leeggemaakt. Dan

rijst natuurlijk de vraag waar u prioriteit aan geeft. Overigens heb ik de dekking inmiddels gewijzigd, die komt nu uit de extra aardgasopbrengsten die in het FES vloeien. Mocht ook deze dekking voor de regering niet aanvaardbaar zijn, dan heb ik ook hiervoor nog alternatieven. Als de CDA-fractie eruit wil komen, dan vind ik dat in ieder geval positief, maar dan vraag ik u toch om onze voorstellen welwillend te bekijken.

De heer **Koopmans** (CDA): Absoluut, het gaat erom dat de regio voor de stemmingen van morgen de zekerheid heeft dat dit bedrag van 70 mln. beschikbaar komt. Ik moet wel zeggen dat ik het gebruik van het FES als dekking voor een amendement eigenlijk niets voor de VVD vindt. Gerrit Zalm zou uit z'n dak zijn gegaan, maar niet van vreugde. U weet dat wij altijd bereid zijn om zaken te doen als het erom gaat, op de lange termijn FES-middelen aan de begroting voor infrastructuur toe te voegen; dat is het probleem niet.

De heer **De Krom** (VVD): Ik denk dat Gerrit Zalm een gat in de lucht zou springen, want de dekking die ik heb aangegeven, voldoet keurig aan de spelregels die hij zelf heeft opgesteld. Bij de toelichting op de Najaarsnota is een niet-belastingontvangst van 184 mln. aangegeven; daar is het uit gedekt, dus het voldoet aan alle spelregels.

De heer **Koopmans** (CDA): Oké, wij zullen het bekijken, want dat bedrag van 70 mln. moet gewoon geregeld worden.

Op de A67, het traject Eindhoven-Venlo, is niet alleen de doorstroming een probleem, maar ook het hoge percentage vrachtverkeer en de verkeersonveiligheid. Wil de minister hierbij de "quick wins" bekijken, zoals het verlengen van de in- en uitvoegstroken, matrixborden en het gebruik van de vluchtstrook, met name in de buurt van Venlo? Wij zouden ook een visie op deze weg voor de langere termijn willen hebben. Het vliegveld Weeze/airport Niederrhein laat een enorme ontwikkeling zien, het is de snelst groeiende regionale luchthaven van Nederland, zij het dat het een steenworp over de grens ligt. Deze groei maakt het noodzakelijk om snel maatregelen te nemen. Wij zijn benieuwd naar wat er op de begroting voor het lopende jaar nog beschikbaar is voor grensemplacementen. De minister heeft 2,75 mln. beschikbaar gesteld voor Oldenzaal, maar hoe wordt de rest van dit geld verdeeld? Wij zouden ons heel goed kunnen voorstellen dat een stevig deel hiervan, een miljoen of vijf, besteed wordt aan het oplossen van de problemen bij Venlo, die de minister zelf ook al onderkent.

Dan het traject Dinteloord-Bergen op Zoom van de A4. Bij de financiering hiervan ontbreekt een bedrag van 30 mln. voor het benodigde aquaduct. Wellicht kunnen Rijk, gemeente en provincie dit tekort samen wegwerken. Het gaat natuurlijk om een rijksweg en de minister zou het initiatief kunnen nemen, maar de belangen van de regio zijn zo groot dat het ons goed mogelijk lijkt dat de drie partijen er gezamenlijk uitkomen.

Het CDA wil één snelheidsregime voor de A59. Ik ga ervan uit dat mevrouw Roefs daarop uitgebreid terugkomt.

Kan volgend jaar daadwerkelijk worden begonnen met de uitvoering rond het Wilhelminakanaal?

Ik kom op een aantal Limburgse projecten. Wat is de laatste stand van zaken rond de openstelling van de A73 in 2008?

Wat de A74 betreft vinden wij het positief dat de minister heeft gezegd dat deze weg voor 2012 klaar is. In de bijlage bij de brief wordt de eerdere, stoere opmerking van de minister – ik zorg dat hij klaar is – genuanceerd tot: ik denk dat hij klaar is. Ik vind dat de minister zich moet houden aan wat hij hier eerder terecht heeft gezegd.

Over de spitsstrook tussen St. Joost en Urmond heb ik het al gehad. Wanneer komt daar meer duidelijkheid over?

Dan de verbreding van de A2 tussen Maasbracht en Geleen. De invoering van de kilometerheffing en het wetsvoorstel versnelling beprijzing zijn hierop van invloed. Als wij met elkaar over de kilometerheffing hebben gesproken, moeten wij meteen verder gaan met het wetsvoorstel versneld beprijzen, omdat hiermee middelen beschikbaar komen voor een aantal trajecten. Gelderland en Overijssel willen een robuuste 100 km/u-weg met ongelijkvloerse kruisingen tussen Enschede en Varsseveld. De minister neemt de wensen van de regio mee in zijn studie naar de N-wegen, die volgend jaar zomer zal verschijnen. De CDA-fractie staat positief tegenover het plan van de betrokken provincies en de regio's. Er moet volgend jaar een gedragen plan van de provincies, de regio's en het Rijk komen, gevolgd door een ontwerptracébesluit.

Op de A28 vormt het knooppunt Hoevelaken een knelpunt. Van het kabinet willen wij er meer over horen dan nu in het MIRT staat. Ook de planning van het doortrekken van de A15 naar de A12 hangt samen met de invoering van de kilometerheffing en de versnellingsprijs. Graag ontvang ik een reactie en een visie van de minister op dit punt.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): De heer Koopmans wil van de minister wat meer horen over de A28, maar volgens mij kan hij beter naar de filemeldingen luisteren. Dan hoort hij iedere dag wat over de A28. Is hij niet wat al te gretig met het wetsvoorstel over de beprijzing? Immers, wij moeten de degens nog kruisen over de uitvoering van de beprijzing. Is het niet veel verstandiger om eerst dat goed te regelen, voordat je er allerlei toeters en bellen aan gaat hangen?

De heer **Koopmans** (CDA): Ik hang er geen toeters en bellen aan. In het MIRT is 1 mld. aan inkomsten ingeboekt uit beprijzing en tolheffing. Ik denk er eerder aan om dat wat op te hogen, gezien onze wensen. Met elkaar hebben wij een motie ingediend over de A1. Afgelopen donderdag waren wij in Deventer, waar ik heb gezegd dat die motie de eerste zin van het eerste couplet is. Er moet voordat wij de A1 aangelegd hebben nog veel gezongen worden, er moet nog dekking komen en noem maar op. Wij kunnen hier niet zomaar wensen over de heg naar het kabinet gooien. Nee, wij moeten ook eerlijk praten over dekking. Het wetsvoorstel versneld beprijzen biedt een mogelijkheid om van dat ene miljard er twee of drie te maken tot 2020. Daar moeten wij goed over nadenken. Dat moet je gelijktijdig doen met de kilometerbeprijzing. Het kan absoluut geen onuitputtelijke bron zijn. Wij vragen de minister om volgend jaar in zijn mobiliteitsvisie aan te geven hoe het kabinet aankijkt tegen de

plannen voor een stapsgewijze aanpak van het traject Utrecht-Arnhem-Duitse grens.

Dan Utrecht en Brabant, de A27 Lunetten-Hooipolder. De planning zoals verwoord in de startnotitie moet strak worden bewaakt zodat de uitvoering ook daadwerkelijk kan plaatsvinden in 2011, in 2014 voor het deeltraject Scheiwijk-Werkendam, het knooppunt Gorinchem-Merwedeburg, de A5-A27, en in 2013 en 2018 voor de overige deeltrajecten. Klopt het dat het planproces een jaar vertraging heeft? Ook de planning van dit project hangt samen met de invoering van de kilometerheffing in verband met het eventueel heffen van tol.

Met betrekking tot de N50 Ramspol-Ens is het CDA blij met de brief van 5 oktober van de minister met daarin zijn standpunt, te weten een twee-keer-tweebaansauto-weg met een dertien meter hoge brug. Wanneer volgt het ontwerp tracébesluit? De minister kan zich ongetwijfeld nog wel herinneren dat wij met hem over het alternatieve pakket bij de Zuiderzeelijn gesproken hebben over mogelijke signalen uit eigen doos. Daarbij kwam dit punt aan de orde. De minister bestreed toen met verve – toen hij de stukken uit de brief voorlas terecht – dat daarvan geen sprake was. Maar de achterkant van deze redenering is natuurlijk ook interessant, want er was geld beschikbaar gesteld voor de verhoging van die brug. Dus er moet nog 18 mln. uit het amendement-Van Hijum ergens zitten of in een plooi hangen. Ik zie de DG al glimlachen, dus ik vermoed dat ik die 18 mln. weer te pakken heb. Die vallen dus vrij en zouden dus besteed kunnen worden voor drie zaken die de CDA-fractie graag zou willen noemen. Ten eerste de verbreding van de N50 tussen Ens en Emmeloord. Ten tweede de verbetering van de N50 tussen Kampen-Zuid en Ramspol. Ten derde de verbetering van de N35 tussen Wierden en Nijverdal. Wij willen sowieso dat er voor de N35 een soort eindbeeld komt. Een aantal trajecten is opgepakt, maar tussen Wierden en Nijverdal moet het stuk waarbij iedereen opeens naar twee maal één baan moet, aangepakt worden. Van het gemeentebestuur van Wierden heb ik begrepen dat er nu ook redenen zijn om op dat punt zaken te doen. Kan de minister al iets meer inzicht geven in het alternatieve pakket voor de gemeente Noordoostpolder?

Dan Overijssel, meer in het bijzonder de A1. Deze oost-west- of west-oostverbinding is van groot nationaal en regionaal belang. Volgens de Nota Mobiliteit is er tot 2020 geen capaciteitsprobleem. Echter, de CDA-fractie wil dat er eerder duidelijkheid komt over de vraag hoe de capaciteit van de A1 toekomstvast wordt gemaakt. Wij steunen daarom met en uit overtuiging de motie-Roefs die bij de begrotingsbehandeling is ingediend. Vervolgens kom ik te spreken over de N48 en N348 Hoogeveen-Raalte. Met name op het gedeelte Hoogeveen-Ommen gebeuren regelmatig ongelukken. Bovendien zal de N48 als gevolg van de geplande omleiding bij Ommen nogal wat drukker worden. Een vierbaansuitvoering zou soelaas kunnen bieden en tevens de A28 kunnen ontlasten. Is of wordt dit onderzocht?

Ik heb het al even gehad over de N35. De minister heeft toegezegd zo spoedig mogelijk een planstudie te starten voor de opwaardering van het traject tussen Zwolle en Raalte. Hiervoor is van rijkszijde 16 mln. beschikbaar via het amendement-Van Hijum/Hofstra. De provincie stelt 30 mln. beschikbaar. Chapeau daarvoor. Wanneer komt er duidelijkheid over de aanpak van de gehele N35?

De minister heeft een daadkrachtig besluit genomen over de Zuiderzeelijn. Hierbij past een daadkrachtige uitvoering van het alternatieve pakket voor het Noorden. De CDA-fractie zit niet te wachten op rollebollende bestuurders. Ik kan er niets aan doen, maar tot nu toe zijn ze toevallig allemaal van PvdA-huize uit de stad Groningen en Drenthe. De fractie dringt er bij de minister op aan om snel met een akkoord te komen over het alternatieve pakket. Wat is hiervoor de planning? Hierover heb ik nog een aantal detailvragen. Wanneer kan het OTB/MER worden verwacht voor de kruising van de N33 met de N34? Hoe staat het met de start van de planstudie voor de zuidelijke ringweg Groningen? Hoe zit het met de preverkenning naar de zeesluis bij Delfzijl? De activiteiten in en bij de Eemshaven groeien. Dat is een goede en een door de CDA-fractie zeer gewaardeerde impuls voor de economie van het noorden. Meent de minister dat de Eemshaven voldoende is verwerkt in het alternatieve pakket voor de Zuiderzeelijn? Hoe staat het in Friesland met de rijksweg 31 bij Leeuwarden? Is ook dat tracébesluit voor 2008 te voorzien?

De heer **Madlener** (PVV): Ik heb een vraag over de N57. De heer Koopmans heeft net laten zien dat hij beschikt over heel veel kennis over al die wegen in Nederland. Vindt de fractie van het CDA een twee keer tweebaansuitvoering van de N57 geen betere keuze dan de twee keer een baan die er nu is? In het verleden is die beloofd. De tweebaansuitvoering zou de veiligheid vergroten. Al die Duitsers die in de zomer naar Zeeland willen, staan nu in enorme files.

De heer Koopmans zegt dat de beprijzing nog verder kan worden versneld. Vindt de fractie van het CDA niet dat wij de automobilist straks dubbel gaan pakken door én het rekeningrijden én al die toltrajecten? Ik denk dat het voor de automobilist een beetje veel van het goede wordt.

De heer **Koopmans** (CDA): Het provinciebestuur is in overleg met de minister. Je kunt niet zeggen dat de handdoek in de ring is gegooid, maar ook op dit gebied moeten keuzes worden gemaakt en zijn keuzes gemaakt. Die keuzes zijn in die regio niet gevallen op twee maal tweebaans voor de N57. Ik neem daar kennis van. Het gemeentebestuur van Veere heeft nog één ultieme wens en dat zijn de twee fietstunnels. Wij zijn echte volksvertegenwoordigers en doen ons best om te bekijken welke zaken door de regio hier kunnen worden aangekaart en wat redelijkerwijs betaald kan worden.

Dan de tweede vraag. Er is absoluut een spanning. Enerzijds staan de automobilisten op een aantal trajecten in de nabije of verdere toekomst in enorme files. Zij hebben er best een paar centen voor over als zij niet meer in die file hoeven te staan. Anderzijds kun je niet bovenop de kilometerheffing ongelimiteerd alle terechte en soms minder terechte wensen van de regio financieren. Daarom sprak ik net over het verhogen van het bedrag van 1 mld. dat voor de periode tussen nu en 2020 is opgenomen in de Nota Mobiliteit en het MIRT. Dat zul je echter in moeten perken. De CDA-fractie vindt dat dit in de wet moet worden geregeld. Dat kan niet door een besluit van deze of gene minister of gedeputeerde. Het lijkt mij geen goed idee dat iedereen daar zomaar bovenop kan plussen. Er is echter wel een mogelijkheid om extra middelen te genereren, ook voor Rotterdam.

Mevrouw **Vermeij** (PvdA): Voorzitter. De laatste woorden van de heer Koopmans vormen een opvallende beweging van het CDA. Het is goed nieuws volgens de PvdA-fractie om te kijken naar het geld dat je zou kunnen genereren door anders betalen of door heffingen voor mobiliteit te introduceren.

Het MIRT is een belofte om samenhang aan te brengen in planning, financiering en aanleg van infrastructuur, ruimtelijke ontwikkeling, woningbouw, groen en water. Met de aanleg van ov-lijnen kan worden geanticipeerd op de groei van het aantal woningen in een gebied. Maar het gaat er ook om gebieden integraal te benaderen. Wat wij met het MIRT willen, is een integrale agenda, waarbij investeringen in ruimtelijke ontwikkeling en infrastructuur in samenhang worden gedaan. Zo moet inzichtelijk worden of onze investeringen daadwerkelijk bijdragen aan verbetering van mobiliteit, duurzaamheid en ruimtelijke kwaliteit van Nederland. Helaas geldt dit nog niet voor de editie van 2008. De projecten staan keurig onder en naast elkaar. In 2009 moet het echte MIRT er zijn. De vraag aan de bewindslieden die hier aan tafel zitten, is of wij dan ook goed zien hoe de planning en financiering van aan elkaar verbonden projecten lopen. Wij geven alvast onze visie mee en horen graag of zij er ook zo over denken.

Behalve aandacht te besteden aan wegontsluitingen kijken wij dan bijvoorbeeld naar het ov als randvoorwaarde voor ontwikkeling. Naast ov en infrastructuur kijken wij ook naar de bouwopgaven die wij onszelf hebben gesteld. De komende maanden wordt inzichtelijk welke tekorten er zijn bij die woningbouwopgaven, wat betreft aantallen en financiën. Wij hebben onszelf een opgave van 80.000 tot 100.000 woningen gesteld. Bij het binnenstedelijk bouwen is de opgave om 40% goedkoop en duurzaam te bouwen. Het laaghangend fruit is al geplukt en de moeilijke locaties blijven over. Daarnaast moet duidelijk worden hoe de herstructureeringsopgave van bedrijventerreinen eruit gaat zien. Zien wij de uitkomsten van deze belangrijke discussies, waarover wij al herhaaldelijk van gedachten hebben gewisseld, terug in het MIRT 2009? Amsterdam wil naast Almere binnenstedelijk 50.000 woningen realiseren, en dat betekent veel voor de mobiliteit. Die aantallen moeten toch terugkomen in het MIRT 2009, met alle ov- en infraprojecten eromheen? De wateropgave staat als losse druppels water een beetje tussendoor in het MIRT. Waarom kijken wij niet of nieuw aan te leggen infra kan dienen als secundaire waterkering? Het is maar een idee.

De heer **Koopmans** (CDA): Mevrouw Vermeij gaat in op de grote woningbouwopgaven, maar waar ligt de grens? Horen 250 woningen voor een kleine gemeente, naast een grote infrastructuurweg waarbij nieuwe afritten aan de orde zijn, er ook bij of gaan wij alleen Amsterdam bedienen?

Mevrouw **Vermeij** (PvdA): Wij hebben dat debat nog te gaan. Wij gaan eerst bekijken waar die grote woningbouwlocaties komen, hoe deze gerealiseerd kunnen worden en wat er te kort komt. Volgens mij hebben wij een aantal spelregels bedacht en zullen wij een aantal nieuwe spelregels bedenken in het MIRT. Een belangrijke reden om in het MIT of het MIRT terecht te komen is dat er een rijksbijdrage of rijksfinanciering aan gekoppeld is. Dat is een van de spelregels. Dat kan aanleiding zijn om een project integraal in het MIRT op te nemen.

De heer **Koopmans** (CDA): Ik snap ook wel dat iets erin moet als er een rijksbijdrage is, maar de vraag is wat de criteria zijn. Gaan wij dat alleen voor de hoofdstad doen of voor meerdere locaties? Wat zijn de criteria en waar komt het geld vandaan? Dat zijn de vragen waar het om gaat.

Mevrouw **Vermeij** (PvdA): Bij de VROM-begroting heb ik hierover een motie ingediend, samen met uw collega de heer Van Heugten. Daarin hebben wij aan het kabinet gevraagd om inzichtelijk te maken waar onze woningbouwopgaven terecht komen, welke tekorten er zijn en hoe het kabinet deze denkt op te lossen. Ik kan het lijstje noemen van de grote locaties in dit land: Haarlemmermeer, Amsterdam/Almere, Utrecht, Rotterdam. Dat debat krijgen wij over een paar maanden in deze Kamer. Vervolgens zal er een discussie plaatsvinden over de weerslag daarvan in dit boek, omdat er infra, ov en allerlei andere bedrijvigheid omheen zitten. De komende anderhalf jaar voeren wij die discussie en de weerslag daarvan is te vinden in het MIRT in 2009.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): De PvdA-fractie pleit terecht voor een samenhangend plan. Dat is natuurlijk nog de echo van de coalitieonderhandelingen. Moet er dan ook niet sprake zijn van samenhangende financiering? Is de PvdA-fractie met ons van mening dat het dan ook mogelijk moet zijn om geld uit het Infrafonds naar binnenstedelijk bouwen te sluisen als daarmee een opgave haalbaar en perspectiefvol wordt?

Mevrouw **Vermeij** (PvdA): Zoals gezegd, hebben wij de vragen eerst voorgelegd aan het kabinet om inzichtelijk te maken hoe de bouwopgave eruit zal zien en wat het tekort zal zijn. Het MIRT zou inderdaad een samenhangend geheel moeten zijn wat de planning en de financiering betreft. Voor ons moet dan ook inzichtelijk worden wat er in heel ingewikkelde gebieden gaat gebeuren. Wij weten dat er een weg komt, dat die gefinancierd is en dat die parallel loopt aan de bouwopgave. Wij laten ons niet uit over fondsen die met elkaar zullen worden vermengd, want wij vinden het belangrijk om eerst het debat aan te gaan over die woningbouwopgave. Naar ons oordeel is wel duidelijk dat iedereen er belang bij heeft dat dat zijn weerslag vindt in het MIRT.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Het gaat mij er niet om of de PvdA-fractie het politiek wenselijk vindt om geld te verschuiven. Is zij van mening dat het schot tussen infraprojecten en projecten op het terrein van de ruimtelijke ordening moet blijven bestaan, of dat dat bijvoorbeeld in het MIRT 2009 mag verdwijnen?

Mevrouw **Vermeij** (PvdA): Op die vraag kan ik nu geen antwoord geven. Wij hebben eerst de vraag gesteld over financiering van die bouwopgave. Die vraag wens ik los te koppelen van de discussie over de schotten. Het is voor ons van groot belang dat die bouwopgave wordt gerealiseerd en dat daarvoor geld beschikbaar komt.

De heer **Madlener** (PVV): Ik ben blij dat de PvdA-fractie inmiddels de koppeling tussen het bouwen van woningen en mobiliteit onderkent. Bouwen en luchtkwaliteit zijn al langere tijd in de wet verankerd, maar de PvdA-fractie is tot het inzicht gekomen dat het mogelijk

is om huizen te bouwen en het recht te hebben over een weg te rijden om bijvoorbeeld naar het werk te gaan. In Nederland zijn talloze situaties ontstaan waarvoor geldt dat er is gebouwd zonder dat er iets is gedaan aan het uitbreiden van de wegcapaciteit. Ik doel op Hellevoetsluis, waar veel extra huizen zijn gebouwd maar waar de N57 niet is verbreed. Er staan dus iedere dag lange files op die weg. Is de PvdA-fractie gezien haar nieuwe inzicht voorstander van het inventariseren van situaties waar op het punt van de uitbreiding van wegen een inhaalslag moet worden gemaakt?

Mevrouw **Vermeij** (PvdA): Ik ben geen voorstander van het doen van een nieuwe studie, maar wel van het in de grond zetten van een schop. Dat klinkt de heer Madlener misschien nog meer als muziek in de oren. Hij vergeet overigens dat het openbaar vervoer achterblijft en zegt evenmin iets over de ontwikkeling van dat vervoer in met name het westen van het land.

De heer **De Krom** (VVD): Het lijkt wel alsof mevrouw Vermeij teksten uitspreekt van de VVD-fractie. Vorige week heeft de PvdA gesproken over het en-en-beleid en nu spreekt mevrouw Vermeij over het in de grond zetten van de schop. Het gaat goed.

Er zijn veel bouwprojecten. De heer Duivesteyn heeft gezegd dat er in Almere niet wordt gebouwd als er geen sprake is van een goede ontsluiting. Als mevrouw Vermeij de kwestie van de schotten openhoudt, kan ik mij ook voorstellen dat er geld van VROM wordt geïnvesteerd in een goede inpassing van wegen. Die redenering is het spiegelbeeld van die van de heer Duyvendak. Begrijp ik het goed dat mevrouw Vermeij die ook openhoudt?

Mevrouw **Vermeij** (PvdA): Ik neem aan dat de heer De Krom die vraag ook aan de heer Duyvendak stelt.

De heer **De Krom** (VVD): Het antwoord van de heer Duyvendak is mij bekend. Ik stel die vraag nadrukkelijk aan de PvdA-fractie.

Mevrouw **Vermeij** (PvdA): Het is leuk om die discussie te voeren, want ook in het land horen wij dat iedereen alles aan elkaar koppelt. Er wordt gezegd dat er geen toestemming komt voor nieuwbouw als er geen weg of rails komt.

De heer **De Krom** (VVD): Dat heb ik ook gezegd. Als een bouwopgave echter wordt belemmerd doordat er onvoldoende infrastructuur is, staat er dan nog steeds een schot tussen VROM en Verkeer en Waterstaat of is het in dat geval voor mevrouw Vermeij bespreekbaar om geld van de VROM-begroting aan een goede inpassing van wegen te besteden? Voor de VVD-fractie is het omgekeerde overigens niet bespreekbaar.

Mevrouw **Vermeij** (PvdA): Nee. En om de verhoudingen even helder te krijgen, ook voor de mensen op de tribune hier: er zit 1 mld. in de Nota Ruimte en er zit 80 mld. in de Nota Mobiliteit. Het moet dus wel in dat perspectief worden geplaatst. Er zijn nog veel extra wensen, maar de financiering wil ik niet als prioriteit nr. 1 neerzetten. Wij zitten bij de aanleg van infrastructuur en openbaar vervoer met een heleboel andere problemen. Dat weet de heer De Krom ook.

Voorzitter. Ik vervolg mijn betoog. Het is een leuke discussie, maar wat valt nu echt onder het MIRT en wat niet? Wat wij precies bedoelen, wordt duidelijk met een paar voorbeelden. Daar koppel ik dan ook meteen een paar vragen aan vast. Een voorbeeld van een echt MIRT-project dat niet in het MIRT wordt genoemd, is Stedenbaan. Dat gaat over woningbouw, openbaar vervoer en stations in Zuid-Holland. In Zuid-Holland bleek ruimte te zijn om langs de bestaande ov-lijn 40.000 woningen en 1.200.000 vierkante meter te ontwikkelen. Daarvoor zijn vier nieuwe stations in de maak, er zijn 17 potentiële op de kaart getekend en er is een enorm plan voor fietsenstallingen. In 2007 is ook het plan gerealiseerd om elk kwartier een intercity en een sprinter erbij te trekken. De vier sporen in Delft vormen hierbij een cruciaal onderdeel. Mijn collega Roefs zal hier later nog op terugkomen. Zijn de ministers bereid om op zoek te gaan naar nieuwe "stedenbanen" elders in het land, omdat dit een heel goed voorbeeld is van een project waarbij die koppeling wordt gemaakt?

Een ander goed MIRT-project is de bypass in Kampen die onderdeel uitmaakt van het project IJsseldelta. Bij dit project wordt juist voor de heel lange termijn geïnvesteerd in een duurzame oplossing voor de IJssel. Er ontstaat nieuwe natuur en er is ruimte voor de ontwikkeling van woningbouw. Het is een mega-investering. In het MIRT staat de IJsseldelta in een verkenning op pagina 240. Maar in datzelfde gebied speelt ook de aanleg van de Hanzelijn, die op pagina 184 wordt genoemd. Ook de inrichting van de IJsselmonde heeft er een relevantie mee. Die staat weer op pagina 244. Ruimte voor de rivier wordt genoemd op pagina 66, terwijl woningbouw in Zwolle en Kampen niet in het MIRT worden vermeld. Mijn optie voor het MIRT 2009 is dan ook dat dit soort projecten in zijn geheel terugkomen in het MIRT.

Ik wijs verder op het koppelen van de woningbouw in Almere aan de beslissing over wegen en openbaar vervoer. Het is tegenwoordig erg hip om stoere taal uit te slaan en te zeggen dat er niet gebouwd zal worden als er geen weg of openbaar vervoer komt. Veel burgemeesters en wethouders doen dat. Wij hebben vorige week nog met de minister gesproken over de A6/A9. Gelukkig ligt er dus nu dat akkoord met de regio. Hoewel de PvdA-fractie een wat duurzamere oplossing bij de Bloemendalerpolder en een echte inpassing in Diemen voorstaat, kan zij instemmen met het akkoord. Wij gaan ervan uit dat wij in de Kamer ook snel overeenstemming bereiken over het ov-pakket. De heer De Krom heeft inmiddels een verzoek ingediend om zijn amendement inzake viersporigheid aan te houden.

Een potentieel MIRT-project is de RijnGouwelijn, de Rijnlandroute en de ontsluiting van het al genoemde woningbouwproject in Valkenburg. Ook hier geldt weer dat de bestuurders in de regio – Leiden en de provincie Zuid-Holland – hard roepen dat zij vooral niet gaan bouwen als het met de ontsluiting niet op orde is. En terecht! De Kamer riep de minister al eerder op, ook met een specifieke motie van de heer Van Bochove over de ontsluiting van Valkenburg, om niet te bouwen op de oude vliegbasis Valkenburg. Ik ken deze minister van Verkeer en Waterstaat als een daadkrachtig mens, die met een weliswaar zachte tongval toch heel rake dingen kan zeggen. Wat zegt hij tegen Leiden en Zuid-Holland? Zegt hij dat zij verder niet moeten zeuren over die RijnGouwelijn? Zegt hij dat die er komt tot aan Katwijk

en ESTEC, en wel heel snel? De minister wil een oost-westverbinding. Daar ben ik het mee eens. Maar is hij er in de regio al uit als het gaat om Voorschoten en de aansluiting in Wassenaar? Die weg zal immers langs een woonwijk lopen. Kortom, dit is nu een complex van besluiten waarvan wij vinden dat het zijn weerslag zal moeten krijgen in het MIRT 2009. Wij horen graag van deze minister hoe het staat met dat bestuurlijk overleg in de regio.

Ik wil vervolgens een paar voorbeelden geven van manieren waarop het eigenlijk niet moet. Dat is toch ook een beetje onze dure plicht. In het MIRT staan natuurlijk ook ontzettend veel projecten met betrekking tot de rijkswegen. Tien projecten hebben betrekking op de A2, drie op de A4 en zes op de A12. Er staat niets in het MIRT over wat er langs die snelwegen gebeurt, terwijl in hetzelfde MIRT en de bestuursafspraken wel uitgebreid wordt ingegaan op de herstructurering van bedrijventerreinen. Duizenden mensen kijken dagelijks te lang – vanwege de files – naar schreeuwborden met “Bouwgrond, kavels te koop”. Het is heel wonderlijk dat wij op onze slagaders op sommige plekken sinds de jaren vijftig niet in staat zijn geweest om er een strook bij te leggen, terwijl wij wel heel goed in staat zijn om langs de weg de bedrijfsblokken als bossen vlooien uit de grond te stampen. Dat moeten wij ons aantrekken. Dat is een andere visie. Van alle beoogde mooie vensters vanaf de A12 is er bijvoorbeeld slechts één overeind gebleven, namelijk Bodegraven/Woerden. Ik doe een suggestie voor een mooi project, zowel voor minister Cramer als voor minister Eurlings. Dit is zo'n mooi land, ook vanaf de weg en het spoor. Kunnen wij ons collectief bewustzijn niet wat opvijzelen door langs de weg in 2008 borden met iconen neer te zetten die aangeven langs welke stad en welk natuurgebied wij rijden? Dat is een beetje in navolging van wat je in Frankrijk ziet.

De heer **Koopmans** (CDA): Dat is een interessante suggestie. U gebruikte overigens de term “bossen vlooien” voor industrieterreinen, die de economie in dit land geweldig helpen en die er ook allemaal met beleid en met goedkeuring van het Rijk, de provincie en de gemeente gekomen zijn. Drie democratische organen hebben daar dus “ja” tegen gezegd, want anders konden die terreinen daar niet liggen. Zij zijn bovendien het gevolg van integraal denken. Dat moet u niet vergeten, want zij zijn allemaal uitgeplaatst uit steden en dorpen, want daar wilden wij die terreinen – terecht – niet meer. Wij leggen die dus langs autowegen. Dat is beleid! Ik vind het dus een goed idee om daar borden neer te zetten, maar ik vind het vooral een goed idee om borden te zetten bij de natuurgebieden. De CDA-fractie vindt de discussie op dat punt immers een beetje raar worden. Dit land zit niet alleen vol met industrieterreinen langs wegen, maar barst ook van de ehs-gebieden langs wegen en de natuurontwikkelingsplannen. Het is allemaal prachtig. Als je in de trein of de auto zit, zie je het ene gebied na het andere. De meeste mensen denken dat dat allemaal boerenland is, maar het is allemaal natuurgebied geworden. Dat is mooi, maar zet daar maar borden neer. Ik ben ervoor om een paar centen uit te trekken voor borden in de zin van “Dit is ook alweer natuur; dat had u zeker niet gedacht, beste mensen”. Dat lijkt mij een goed idee.

Mevrouw **Vermeij** (PvdA): Het idee was met name om

dat laatste te doen. Laten wij wat dat betreft dus de handen schudden; dat lijkt mij prima. Wat die bedrijventerreinen betreft: u zegt dat zij allemaal uitgeplaatst zijn en het resultaat zijn van integraal denken. Ik ga u toch eens meenemen op een excursie. Met name als je Den Haag uitrijdt in de richting van Utrecht, is daar helemaal geen sprake van integraal denken. Elke gemeente heeft langs de A12 haar eigen bedrijventerrein en elke gemeente heeft daar enorme borden waarop staat dat je daar fantastische bouw kavels kunt kopen.

De heer **Koopmans** (CDA): Dat klopt. Als je hier begint te rijden naar het oosten en het zuiden, wordt het steeds beter.

Mevrouw **Vermeij** (PvdA): Ik deel die mening volledig.

De heer **Madlener** (PVV): Die borden bij natuurgebieden lijken mij helemaal geen goed idee, want dan verpest je een beetje het uitzicht op het natuurgebied. Ik vind het echter wel een goed idee om in plaats van al die bedrijventerreinen die wij wel redelijk goed aanleggen, woongebieden aan te leggen. Vindt u het niet vreemd dat een stukje grond voor een bedrijfsgebouw veel goedkoper is dan een kaveltje om een huis te bouwen? Vindt u niet dat daar een discrepantie tussen bestaat?

Mevrouw **Vermeij** (PvdA): Zoals u weet, hekelde de PvdA-fractie de grondprijzen al langer, ook als het gaat om de aanleg van bedrijventerreinen. Gemeenten willen vaak graag hun eigen bedrijventerreinen en geven de grond dan ook vaak goedkoop uit. Je ziet ook dat die terreinen niet eens zolang meegaan en dus veel minder duurzaam zijn dan de meeste woonwijken, maar dat is een heel andere discussie. Het gaat mij er met name om dat ons uitzicht in veel gevallen wordt bedorven en dat wij juist op die mooie plekken de aandacht van de automobilist en de treinreiziger zouden moeten vragen. Het is onze dure plicht om ook projecten te benoemen voor 2009. Er staan er nogal wat in. Aanvullingen alleen zijn echter niet voldoende. Een paar projecten wil ik in het jaar 2009 niet meer terugzien. De Hoeksche Waard bijvoorbeeld hoeft niet meer in het MIRT 2009 opgenomen te worden, de regio Utrecht weer wel, waar een enorme opgave dreigt bij de inpassing van infrastructuur en bedrijvigheid.

In het MIRT gaat het niet goed met de regio Utrecht als geheel, met name wat betreft de woningbouw. Utrecht is de regio met de meest lastige opgave voor woningbouw. Ten westen van Leidsche Rijn bouwt men al snel in het Groene Hart. Ten oosten, in Schalkwijk, is de infrastructuur en de ontsluiting volstrekt onvoldoende. Loopt het schema van de ring en alle weg- en ov-projecten in en om Utrecht parallel met de woningbouwopgave? Wij denken van niet. Deze regio heeft behoefte aan heldere keuzes. Ik geef de bewindslieden dan ook de opdracht om daar goed uit te komen.

De afslag Heiloo bij de A9 is een project dat goede kans van slagen heeft, maar dat nog niet goed gaat. Bij Rijkswaterstaat houdt men niet zo van afslagen. Dat belemmert de doorstroming, zo rekenen zij uit. Het vraagt ook om extra stroken. De minister weet echter dat bij Heiloo flink gebouwd gaat worden. Dat staat ook in het MIRT. Die bewoners willen wij niet over de binnenwegen hebben. Waar gebouwd wordt, moet bezien worden hoe de mensen zo snel mogelijk de weg op

kunnen. De regio wil dat gelukkig ook. Die is bereid een aansluiting op de A9 te financieren in het kader van een nieuwe bouwlocatie. Rijkswaterstaat moet dan echter eerst spitsstroken aanleggen. Is de minister het met ons eens dat hier naar een oplossing gezocht moet worden? In de tekst staat dat voor de spitsstroken geen dekking bestaat. Het project staat echter wel op bladzijde 180 in de planstudiefase. Projecten in de planstudiefase moeten eigenlijk toch al van geld zijn voorzien? Ik denk dat ik het antwoord al weet. Hier is echter sprake van een wat vreemde eend in de bijt.

De bouwlocatie moet goed ontsloten worden. De minister moet daarvoor budget vinden.

De **voorzitter**: Bij de termijn van de heer Koopmans was de verhouding tussen spreekijd en interrupties twee staat tot een. Dat lag bij mevrouw Vermeij anders. Er waren dan ook heel mooie borden aan de orde. Ik vraag de leden echter, iets korter te interrumperen. Anders zitten wij hier om middernacht nog.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Voorzitter. Ik zal mij buigen over de rest van het MIRT.

Op dit moment wordt nog steeds heel krap gerekend voor de aanleg van wegen. In de antwoorden op onze vragen zijn standaardgetallen per kilometer opgenomen. Er wordt echter van tevoren te weinig rekening gehouden met de inpassing. Het is een illusie om te denken dat in Nederland nog niet-ingepaste wegen aangelegd kunnen worden. Wegen en spoorwegen vallen hierdoor veel duurder uit dan eerst geraamd. Ook dat leidt tot vertraging. Natuurcompensatie wordt te weinig meegerekend en blijkt uiteindelijk niet of te laat aangelegd te worden. De vraag is of er geen aanpassing van de kilometerprijs overwogen moet worden. Na de netwerkanalyses zijn er nu LMCA's uitgevoerd.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Mevrouw Roefs vraagt een aanpassing van de kilometerprijs. Die is er nog helemaal niet.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Het gaat om een andere kilometerprijs, namelijk hoeveel het kost om een kilometer weg aan te leggen. Dat is iets anders dan de kilometerheffing.

De heer **De Krom** (VVD): Moet die kilometerprijs omhoog of omlaag?

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Voor de huidige prijs kan vaak de bedoelde kilometer niet aangelegd worden. De wegen in de toekomst moeten bijna overal ingepast worden. Om die reden ontstaan er al snel overschrijdingen die vervolgens tot vertragingen leiden. Het lijkt mij goed om heel reëel ernaar te kijken en dat onderzoek te bestuderen.

De heer **Koopmans** (CDA): Let daarbij op! Nederland heeft de duurste wegen van de wereld, per kilometer. Ik weet niet of het zo nuttig is om dat uit te breiden naar de aller-, allerdurste wegen van de wereld. Een van de slechtst ingepaste wegen in Nederland is de A79, maar dat is wel de mooiste weg van heel Nederland. Wij moeten ook met elkaar durven nadenken over de vraag of het zetten van enorme geluidsschermen de beste oplossing vormt.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Ik houd op zich helemaal niet van geluidsschermen; die zijn niet mooi om te zien. Ik vraag de minister om een realistische doorrekening zonder daaraan al conclusies te verbinden. Het lijkt mij goed om daar eens inzicht in te krijgen.

Na de netwerkanalyses zijn er LMCA's uitgevoerd. In de stukken wordt onderkend dat de resultaten soms duidelijke verschillen vertonen. Wat doet de minister met die verschillen, behalve daar theoretische verklaringen voor geven? Wat moet ik mij voorstellen bij de "mogelijkheden tot synergie" die de combinatie van netwerkanalyses en LMCA's zou opleveren? Feit blijft dat knelpunten uit netwerkanalyses opeens als sneeuw voor de zon zijn verdwenen, hoewel ik ook constateer dat een enkel knelpunt daarvoor in de plaats kwam. Ik word meteen maar heel concreet. Nog slechts één gedeelte van de A58 is een knelpunt; wat gebeurt er met de rest? Is het niet toevallig dat juist twee grote corridors naar Duitsland, waar het vrachtverkeer op zeer grote schaal aanwezig is en voor overlast zorgt – de A1 en de A67 – er niet als knelpunten uitkomen? Wordt er misschien te weinig rekening gehouden met het grensoverschrijdende karakter van deze wegen? Alle kaarten en berekeningen in Nederland houden op bij de grens. Wordt de bezettingsgraad van de weg door het vrachtverkeer wel voldoende meegeteld? Ik doe ten aanzien van de genoemde wegen het volgende verzoek. Een grote meerderheid van de Kamer heeft met betrekking tot de A1 verzocht om de planstudiefase te hervatten. Ik voeg daaraan toe dat desnoods kan worden uitgegaan van een kandidaat-planstudie. Bij het spoor zijn ook kandidaat-planstudies dus misschien kan dat ook bij de weg. Op het punt van de A67 verzoek ik de minister om samen met Rijkswaterstaat en de regio een grensoverschrijdende netwerkanalyse te starten. Dan kan de ontwikkeling van het verkeer in het gebied rond Venlo, inclusief A74 en A73, in kaart worden gebracht. De verkenningsfase voor de A67 kan vervolgens ingaan in 2009.

De heer **Koopmans** (CDA): Het punt dat u maakt ten aanzien van de A1 is verrassend. Er ligt gewoon een motie en daar staat in: planstudie. U hebt die motie ingediend. Ik zou dat woordje "kandidaat" daar niet aan toe willen voegen.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Ik realiseer mij dat over de A1 een heel mooie motie is aangenomen en dat een duidelijke meerderheid van de Kamer voorstander is van het aanpakken van de A1. De minister heeft echter nog niet aangegeven hoeveel geld hij daarvoor uittrekt. Ik hoop straks te horen welke oplossing hij daarvoor vindt.

De heer **Koopmans** (CDA): Wij moeten niet te snel terug kruipen. De ministers moeten de opmerkingen maken. Houdt u dus gewoon bij die planstudie.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Goed, ik zal mij niet te snel terugtrekken in compromissen. In de stukken staat dat de A74 ongeveer als eerste voor de doorrekening in verband met de luchtkwaliteit in aanmerking komt. Ik houd de minister daaraan, ook in verband met de komst van de Floriade in 2012 en de alternatieven die anders uit de hoge hoed getoverd moeten worden; de minister heeft ook de brieven uit Venlo ontvangen.

Hoe gaat Verkeer en Waterstaat op dit moment om met innovaties? Ik lees dat het Innovatieprogramma Geluid ten behoeve van geluidsreductie bij het spoor in 2007 stopt. Is er een innovatiebudget voor het spoor en de wegen? Hoe gaat de minister om met veelbelovende geluiden uit het bedrijfsleven over het opwekken van energie uit asfalt en over geluidsschermen met zonnecellen? Komen er pilots of zijn die er al? Dan nog twee korte algemene vragen. Komt er ook een LMCA voor de fiets? Hoe groot zijn de aanbestedingsresultaten voor 2007?

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Bij de onderhandelingen voor het coalitieakkoord is een beperkte herprioritering binnen het MIRT van spoor naar wegen voor de helft weggesleept. Wat is daar de betekenis van als de PvdA-fractie er hier helemaal niet over begint? Had zij de buit al binnen?

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Wij zitten er wat minder dogmatisch in dan de CDA-fractie. Voor ons is het overhevelen tussen wegen en spoor geen taboe. Laat ik het zo zeggen: wat wij aan wegen hebben en wat wij aan spoor hebben, blijft zo. Op een ding na, en daarmee maak ik de herprioritering heel duidelijk. Het geld voor het spoor moet er komen. Dat is heel duidelijk uit de begrotingsbeschouwing gekomen. Dat betekent dus vanzelf een herprioritering. Het betekent dus ook dat de balans verschuift in de richting van het spoor.

De heer **Roemer** (SP): Wij hebben een motie ingediend over een betere balans tussen uitgaven voor het spoor en uitgaven voor wegen. Mag ik, horende de uitspraken van mevrouw Roefs en die van haar collega Samsom over een revolutie op het spoor, aannemen dat de PvdA-fractie die motie zal steunen?

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Ik denk dat ik er heel duidelijk in ben. De heer Samsom is dat ook geweest. Wij gaan de 4,5 mld. voor het spoor, waarvan al heel wat is gevonden, bij elkaar halen. Op het moment dat wij het hebben gevonden, is het duidelijk dat er voor het spoor meer geld is. Dat betekent vervolgens dat de balans in het totaal is verschoven in de richting van het spoor. Ik heb het dus niet over op dit moment overhevelen van geld van spoor naar wegen of andersom.

De heer **Roemer** (SP): Daar gaat de motie ook niet over. De motie roept op tot een betere balans. Volgens mij sluit dat hier haarfijn op aan en kan de PvdA-fractie deze motie gewoon steunen.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): De heer Roemer gaat er dan van uit dat de balans op dit moment verkeerd is.

De heer **Roemer** (SP): Daar ga ik zeker van uit. Er is helemaal geen balans. In de Nota Mobiliteit werd uitgegaan van 31,5 mld. voor wegen en niets voor het spoor. Als mevrouw Roefs dat maar enigszins een balans vindt, weet ik niet hoe haar balans thuis er uitziet. Voor mij slaat de balans helemaal naar één kant door. Vindt de PvdA-fractie dat het nu wel in balans is?

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Als je veranderingen gaat aanbrengen in de verdeling tussen spoor en wegen, moet je daarvoor wel heel goede plannen hebben. Wij zijn er hartstikke druk mee bezig. Er moet 4,5 mld. voor

het spoor komen. Wij gaan dat bedrag het komende jaar zoeken. Dan verandert de balans wellicht vanzelf. Voorzitter. Ik wil de staatssecretaris vragen om een bijdrage te leveren aan de Seine-Noord. Er wordt vanuit hier een nieuw kanaal naar Parijs aangelegd. Dat project heeft nog een heel klein duwtje nodig. Met de aanleg dragen wij in feite bij aan een betere positie van de Nederlandse zeehavens en binnenvaart. De staatssecretaris is ook verzocht om een bijdrage in de voorbereidingskosten te leveren van 10 mln. De PvdA-fractie zou heel graag zien dat zij dat verzoek inwilligt. Per slot van rekening dragen wij ook 10 mln. bij aan de vierde sluis van Klein Ternaaen in Wallonië. Daarnaast wil de PvdA-fractie nogmaals uitspreken dat het containertransferrum voor de binnenvaart voor haar een zeer urgent project is. Zij vraagt de staatssecretaris om hier vaart achter te zetten en zorg te dragen voor financiering. Naar verluidt gaat het om een bedrag van tussen de 12 mln. en 19 mln. Wij verzoeken de minister, dit bedrag beschikbaar te stellen. Er wordt een integrale aanpak nagestreefd en dat waarderen wij zeer. Die aanpak mag echter niet stuiten op de laatste paar miljoen. Wat betreft de spoortunnel in Delft is er volgens onze informatie nog "slechts" onenigheid over de risicoverdeling. Hoe gaat de minister dit oplossen? De wens van Delft lijkt ons heel redelijk. Wij vinden viersporigheid van de tunnel heel belangrijk.

Klopt het dat de minister een studie heeft toegezegd naar de Deltalijn, Randstad-Rijn-Roer? Ik wil het ook even hebben over het "oortje van Meteren". Daarbij moet worden gedacht aan een volwaardig klaverblad bij Meteren. Dit behelst twee extra aansluitingen van de Betuweroute op het gemengde net, om de Betuweroute maximaal te kunnen benutten. Omdat wij natuurlijk weten dat de combinatie van personen- en goederenvervoer zoveel mogelijk moet worden voorkomen, wil ik graag van de minister weten hoe hij hier tegenaan kijkt. Moeten wij al starten met de voorbereidingen voor RoBel, de "dedicated" spoorlijn? Misschien kunnen wij gewoon starten met de Sloeboog en een goederenspooromleiding bij Zevenbergen en Roosendaal. Uit berichten die wij van de diverse provincies krijgen, blijkt een enorme ambitie voor het regionale spoor. In de praktijk blijft het bij ambities, want men kan er heel weinig mee, omdat er ontzettend grote capaciteitsproblemen zijn. Aan de staatssecretaris vraag ik: hoe leiden wij al die ambities in goede banen?

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Ik word er een beetje moe van dat vooral de coalitiefracties allemaal vragen stellen waarop zij het antwoord al kennen. Zoals de heer De Krom voorstellen deed aan de CDA-fractie, doe ik voorstellen aan de PvdA-fractie. U weet wat de problemen zijn met het regionale openbaar vervoer. U hebt gekort op de BDU, de exploitatiesubsidies. Daardoor loopt het vast. U weet ook dat er een amendement van mijn fractie ligt om de BDU met 4% te verhogen. Dat is het antwoord; neemt u toch eens positie in!

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Bij de BDU gaat het om 16 mln. Dat is geen bedrag waarmee je iets kunt doen met de ambities op het regionale spoor. Ik heb het daar ook helemaal niet over, maar wel over de capaciteitsproblemen die ontstaan als de regionale vervoerders en de provincies ergens een station of halte willen hebben. Dan blijkt dat wij daarvoor helemaal geen spoorcapaciteit

hebben; ProRail kan helemaal niet aan de vraag voldoen. Ik heb het dus niet over BDU-uitkeringen en dergelijke. De staatssecretaris heeft heel duidelijk toegezegd dat wij de zaak medio 2008 opnieuw gaan evalueren. Nu praten wij over een bedrag van 16 mln. aan vermindering van groei van de BDU. In verhouding tot de ambities is dat nog niet eens 1 promille.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): U wilt het allemaal weer een jaar opschuiven en ondertussen staan de reizigers op de halte te wachten. Er is 16 mln. minder beschikbaar en regio's hadden stations in gedachten die zij nu niet kunnen bouwen. Mijn fractie zegt niet dat wij die 16 mln. moeten repareren; wij moeten er dit jaar 60 à 70 mln. bij doen! Ik zou op dit punt nu wel eens de steun van de PvdA-fractie verwachten, in plaats van al die holle woorden.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Met 16 mln. minder groei kunnen wij onze ambities niet verwezenlijken. U kunt wel zeggen: doe er meer geld bij, maar dan moeten wij eerst dubbele sporen hebben. Wij praten over 4,5 mld. extra voor het spoor.

De **voorzitter**: Mijnheer Duyvendak, u mag een afrondende vraag stellen, want wij willen ook weer verder.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Ja, maar dit is wel het debat. Het gaat erom of wij echt wat willen doen of dat wij alleen vragen willen stellen en over een jaar terugkomen en zien dat er niets is veranderd. Mevrouw Roefs komt nu weer met die 4,5 mld. op de proppen, maar dat gaat over een paar grote lijnen de Randstad uit. Dat bedrag is niet bestemd voor het regionale spoor, waar zij mooie woorden aan wijdt, maar geen geld bij lapt. Ik zou willen dat de PvdA nu eens concreet iets doet voor de reiziger.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Als er 4,5 mld. in het hoofdspoorwegennet wordt geïnvesteerd, dan komt er ook extra ruimte voor mogelijkheden om het regionale spoor slimmer aan te pakken. Het lijkt mij dat wij daar een enorme bijdrage aan leveren als wij die 4,5 mld. inderdaad bij elkaar krijgen.

De heer **Roemer** (SP): Voorzitter. Even voor mijn helderheid: die 4,5 mld. gaan vooral naar de vier corridors die uitgebreid moeten worden. Als mevrouw Roefs – en ik ben daar blij mee, want ik kom dadelijk met een mooi overzicht waar mevrouw Roefs dan hopelijk achter gaat staan – de capaciteit in het landelijke gebied eveneens onder de loep wil nemen, om echt een revolutie op het spoor te ontketenen, dan neem ik aan dat de PvdA-fractie daar dus ook de benodigde miljarden bij gaat zoeken. Dan komen wij er immers met die 4,5 mld. echt niet.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Als wij zo'n soort inspanning kunnen doen, lijkt mij dat een enorme ambitie. Als daarna nog meer te vinden is, is dat heel goed en hartstikke prettig, maar eerst dit verhaal en dan aanleggen en bouwen. Het moet met het spoor niet net zo gaan als met de wegen, waar wij geld zat voor hebben en toch niets kunnen aanleggen.

De heer **Roemer** (SP): Hier heb ik nou echt helemaal niets aan. Wij kunnen met zijn allen mooi gaan roepen dat wij eigenlijk dit en dat moeten doen en vervolgens slechts met een eerste inspanning komen en daarna wel bezien of wij het voor elkaar krijgen. Gaat de PvdA nu voor een revolutie op het spoor? Dat kan met ons, want dat wil ik dolgraag. Dan trek ik samen met u op en zorgen wij ervoor dat de minister alle plannen die daar hard voor nodig zijn op papier krijgt. Ik daag de PvdA-fractie uit om die strijd aan te gaan en om ervoor te zorgen dat wij dat voor elkaar krijgen.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Ik acht een investering van 4,5 mld. in het spoor een ambitie die ongekend is in de afgelopen tijd voor een kabinet. Wat ik heel belangrijk vind, is dat wij die 4,5 mld. dan ook daadwerkelijk kunnen wegzetten. Daar had ik het over.

Ten slotte wat het spoor betreft: er is nog steeds geen disaster-tolerant computercentrum, een dubbel nationaal computercentrum met uitwijkvoorzieningen voor alle ICT-systemen, terwijl wij toch regelmatig te kampen hebben met uitvallende computersystemen en alle gevolgen van dien. De PvdA-fractie wil de aanleg van een dergelijk systeem versnellen. Op dit moment is er tweemaal 5,9 mln. gereserveerd in het MIRT. Wij vragen of dat niet naar voren gehaald kan worden.

Dan kom ik op de wegen. Wat de N69 betreft, sluit de PvdA-fractie zich aan bij de inbreng die de CDA-fractie zojuist heeft geleverd. Ik wil het even hebben over de N59. De minister is niet bereid de snelheid ter hoogte van Drunen en Vlijmen te verlagen naar 100 km/u. Hij wijst op precedentwerking. De PvdA-fractie is samen met de CDA-fractie van mening dat er geen andere plaatsen in Nederland zijn waar een gemeente in verhouding zoveel geld steekt in de verbetering van de leefbaarheid en waar in verband met groot onderhoud – in dit verband van de A2 – een grote toename van het verkeer zal plaatsvinden. Van precedentwerking is in onze ogen dan ook geen sprake en wij verzoeken deze snelheidsverlaging door te voeren. De minister weet dat dit verzoek ook gedragen wordt door de gemeente en provincie.

Dan kom ik op de A4 bij Steenbergen. Wij staan positief tegenover de aanleg van een aquaduct bij Steenbergen in de A4. De minister heeft de gemeente uitgedaagd met plannen te komen en met een eigen financiering. Die komt er nu doordat ze daar een waterwijkje willen gaan aanleggen. De vraag is of dat een goed voorbeeld is van integrale planning: men wil wel medefinancieren, maar bedenkt dan ineens dat daar dan ook maar een wijk neergelegd moet worden, terwijl die misschien wel helemaal niet past in de totale visie op de woningbouw in West-Brabant. Dit mag niet aan de basis liggen van het realiseren van een aquaduct in de A4. Hoeveel gaat de minister nu bijdragen aan het aquaduct?

De heer **De Krom** (VVD): Voorzitter. Ik heb daar een voorstel voor ingediend. Kan ik op steun van de PvdA-fractie rekenen?

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Ik wil in ieder geval het antwoord van de minister daarop afwachten. Als uw amendement betekent dat de waterwijk er niet aangelegd hoeft te worden en dat er toch een aquaduct kan komen, dan zouden wij daar een zeer groot voorstander van zijn.

Ik kom op de A27. De studie van de Merwedeburg is klaar. De vraag is nu of de brug via pps van Zuid-Holland en Brabant naar voren gehaald wordt. Eerder is al door de CDA-fractie de vraag gesteld of de andere drie planstudies over de A27 hierbij betrokken kunnen worden. Ik sluit mij bij deze vraag aan.

Wij zullen nog vaak te spreken komen over het hoofdpijndossier van de A4 Midden-Delfland, de A13, de A13-A16 enzovoort. Eigenlijk zou ik de minister niet nóg meer hoofdpijn willen bezorgen, maar toch wil ik vragen of, zonder vertraging in alle studies, de Veilingroute Oranjetunnel nog in dit verhaal kan worden meegenomen. Je hoort steeds vaker dat alle plannen die er zijn, zullen zorgen voor enorme problemen op andere punten zoals bij het knooppunt Ypenburg. Langzamerhand vraag ik mij af waar wij bij dit dossier nu eigenlijk staan en hoe de route in het vervolg is.

De heer **Roemer** (SP): Het doet mij deugd dat dit soort inzichten doorbreken bij de fractie van de PvdA. Ik hoor mevrouw Roefs zeggen dat haar fractie hier open instaat. Betekent dit dat ook de optie om de A4 door Midden-Delfland maar niet aan te leggen, volgens de fractie een realistische keuze is?

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Ik neem aan dat u mijn woorden goed hebt gehoord. Laten wij duidelijk zijn; er moet daar iets gebeuren. Daarom heb ik gearzeld om überhaupt te vragen of een ander gedeelte hierbij nog betrokken kan worden. Als dit zou kunnen, zou ons dit een lief ding waard zijn, maar het mag echt niet leiden tot verdere vertraging.

De Westfrisiaroute is ook door de CDA-fractie aangekaart. De weg van Alkmaar naar Zwolle is een provinciale weg, maar zou van betekenis kunnen zijn voor het ontlasten van het verkeer rond Amsterdam. Wat kan de upgrading van deze weg bijdragen aan de ontlasting van de A9 en de A10? Wij zouden hierover graag een studie ontvangen.

Ik kom op de situatie bij Nederweert. De N279 zal tot een regionale stroomweg worden opgewaardeerd met twee maal twee rijstroken, ongelijkvloerse kruisingen en een maximumsnelheid van 100 km. Dit is de vervolmaking van de ruit rond Eindhoven. Deze ontwikkeling heeft tot gevolg dat er eveneens maatregelen noodzakelijk zijn voor het verlengde van de N279, dus de N266 tussen Helmond en Nederweert. Dit is nodig voor een goede afwikkeling van het verkeer van de A2 richting Weert en verder naar het zuiden. De grootste bottleneck hierbij zal liggen op het tracé langs de kern van Nederweert en Budschop, en vooral bij de aansluiting van de N275 op de A2. Geplande kruispuntaanpassingen van het Rijk en de provincie lijken slechts een oplossing voor de korte termijn te bieden, temeer omdat er bedrijfsterreinen zijn en worden uitgebreid. De kosten zouden tussen de 18 mln. en 20 mln. bedragen. Ziet de minister mogelijkheden om deze situatie op te lossen?

In verband met de duurzame verbreding van de A2 tussen Maasbracht en Geleen is al eerder gesproken over de relatie tussen enerzijds de versnellingsprijs die hierbij ingecalculereerd was, en anderzijds de kilometerbeprijzing. Er zou samen worden opgetrokken. Ik vraag de minister hoe wij dit gaan aanpakken.

Wij vragen de minister om een duidelijke stellingname inzake het financieringsplan voor de tunnel bij Sluiskil. Acht hij het wenselijk om aandelen in de Westerschelde-

tunnel te verkopen aan een andere publieke instelling, namelijk de provincie Zeeland. Zo nee, welke manier stelt de minister dan voor om het gat van 75 mln. in het financieringsplan op te vullen, in relatie tot het overrendement van de Westerscheldetunnel? Houdt hij nog vast aan het rendement van 7,5% als ondergrens?

De heer **Koopmans** (CDA): De laatste opmerking van mevrouw Roefs vond ik erg interessant. Dit betekent dat er een eerste bres wordt geslagen in de nuloptie van de fractie van de PvdA ten aanzien van de verkoop van staatsdeelnemingen. Wij komen hierop terug tijdens het debat dat wij hierover nog zullen hebben met het kabinet.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Vergeet u de laatste zin van mijn betoog niet. Ik had het daarin over een rendement van 7,5%.

De heer **De Krom** (VVD): Het lijkt mij goed om de heer Koopmans er aan te herinneren dat het CDA dit beleid al lang heeft ingezet. In de provinciale staten van Zeeland is de CDA-fractie nu juist tegen de verkoop van de Westerscheldetunnel.

De heer **Koopmans** (CDA): Ik heb ook niet gezegd dat ik dit een goed idee vind. De regering heeft een keer bij monde van de minister van Financiën gezegd dat zij wil stoppen met de verkoop van aandelen van de Staat, maar daar zetten wij nog wel wat vraagtekens bij. Gelukkig is dit voor de fractie van de PvdA blijkbaar geen principekwestie, maar gewoon een kwestie van per geval bekijken of het nuttig is.

De heer **De Krom** (VVD): Dit klinkt mij als muziek in de oren!

De heer **Roemer** (SP): Voorzitter. Het MIT is het MIRT geworden. Er is een R in opgenomen, en dat is maar goed ook. Vandaar dat ik mij nu eerst tot de minister van VROM zal richten. Ik heet haar hartelijk welkom na haar terugkeer van de conferentie op Bali, waar een eerste stap gezet is op weg naar een protocol voor het post-Kyoto-tijdperk, al moet de reis nog wel echt beginnen. In ieder geval zit de minister helemaal in het onderwerp en wellicht is het goed als zij de actuele informatie die zij heeft, eens over de MIRT-projecten legt. Hoe gaan wij deze projecten klimaatproof maken? Ze zijn voor een groot deel gericht op de Randstad en op laaggelegen polders en het is natuurlijk de vraag of al die miljoenen- en miljardeninvesteringen in risicovolle gebieden op de lange termijn wel zo verstandig zijn. Wij leggen vooral wegen en straks wellicht ook spoorwegen aan voor in ieder geval honderd jaar. Zou de minister kunnen aangeven wat de kosten-batenverhouding is, ook in het licht van bouwen op veilige hoogte?

Een integrale aanpak van de ruimtelijke ontwikkeling staat op de rol; dat zal de minister van VROM aanspreken. Ik ben dan ook erg benieuwd naar haar eerste reactie op het MIRT en ik vraag haar, wat er in de komende jaren nu echt moet worden gedaan om de r de inpassing te geven die hij verdient. Ik zie het toch ook als haar taak om een integrale benadering te waarborgen. Welk signaal zou zij aan de Kamer en aan haar collega's willen geven?

Het MIRT bevat grote projecten die veel mobiliteit gaan opleveren. Hoe staat de minister tegenover het standpunt van de SP, dat door een aantal andere fracties wordt onderschreven: "eerst bewegen en dan pas bouwen"? Dus eerst zorgen voor goede ontsluitingen en een goede infrastructuur. Tot nu toe werd bij heel veel bouwprojecten het openbaar vervoer als sluitpost op de begroting het eerst uitgehold. Naar ons idee moet het anders. In het plan Zuid bracht Berlage al brede boulevards aan voor trams, auto's en bussen. Een moderne ontwerper maakt er nu ook een strook bij voor de fiets, een skeelerbaan of op termijn wellicht voor de Segway. Voor de korte afstand is de fiets het alternatief bij uitstek en functievermenging ligt dan ook voor de hand om afstanden zo kort mogelijk te houden. Schone bedrijven kunnen tegenwoordig wat makkelijker in een woonwijk worden ingepast. Dit is winst voor de mobiliteit, maar ook voor de veiligheid, de sociale binding en de levendigheid. Vinex-slaapwijken zijn overdag geregeld uitgestorven en bedrijventerreinen kennen dit verschijnsel vooral 's nachts; dit is zeer inefficiënt ruimtegebruik. Menging van functies zou dan ook om verschillende redenen gestimuleerd moeten worden; zullen wij dit al in het volgende MIRT kunnen zien?

En ten slotte ben ik benieuwd hoe de minister de motie van mijn fractiegenoot Van Leeuwen over het betrekken van het college van rijksadviseurs bij de uitvoering van het MIRT wil gaan uitvoeren. Deze grote projecten zijn bij uitstek de plek om die rol tot uitdrukking te brengen. Wellicht kan de minister er al iets over zeggen. De kilometerheffing zou volgens de regering een groot project zijn dat Nederland in beweging zou brengen. Daarmee zou het MIRT niet alleen verrassend zijn door de toevoeging van de R van ruimte, maar ook doordat talloze wegprojecten niet meer nodig zouden zijn of aangepast zouden moeten worden. Toch blijkt het MIRT geen cultuurverandering. Kennelijk is de invloed van de kilometerheffing miniem en daarmee een verkwisting van jaarlijks bijna 1 mld. aan een duur systeem. Het is geld van de automobilist en belastingbetaler dat naar ons idee veel beter ingezet kan worden. Zo leert een simpel rekensommetje dat je met de inzet van dit geld vele spoorambities van de minister zou kunnen financieren. Wellicht houdt de minister er ook zelf rekening mee dat na de mislukking van rekeningrijden en de kilometerheffing van Nouwen ook dit onzalige plan geen doorgang kan vinden.

De heer **Koopmans** (CDA): Hoe komt u op dat bedrag van jaarlijks 1 mld.?

De heer **Roemer** (SP): Dat is de 5% jaarlijks die het maximaal mag gaan kosten.

De heer **Koopmans** (CDA): Het gaat om 5% van nog geen 8 mld. Dat komt neer op ongeveer 350 mln.

De heer **Roemer** (SP): Daar kan ik heel wat spoor voor aanleggen.

De heer **Koopmans** (CDA): U sprak van 1 mld. Het gaat om de feiten.

De heer **Roemer** (SP): Als het nodig is, kom ik er in

tweede termijn wel op terug. Het blijft veel geld waar wij heel veel goede dingen mee zouden kunnen doen.

Mevrouw **Vermeij** (PvdA): Het is een mooie paradox van de SP. Zij wil een revolutie met allemaal spoor, zij wil nu beginnen met Bali. Het is mij nu wel zo'n beetje genoeg. Wat denkt de heer Roemer dat al die stilstaande auto's voor het milieu betekenen? Nu is er een concrete oplossing voor bedacht, met een groot draagvlak in de samenleving, en is de SP weer tegen.

De heer **Roemer** (SP): U toont lef door dit te zeggen. Ik heb continu constructief meegedacht en meegesproken. Ik heb voorbeelden en alternatieven aangedragen. De SP heeft een tegenbegroting gepresenteerd. Wij hebben aangegeven waar onze prioriteiten liggen. Er is geen debat geweest waarin wij alleen "nee" hebben gezegd en waarin wij niet hebben aangegeven wat wij wél willen. In mijn bijdrage van vandaag zal ik opnieuw aangeven wat onze keuzes zijn.

Mevrouw **Vermeij** (PvdA): Mijn verhaal gaat over iets anders. In ieder debat hebt u gezegd: spoor, spoor en nog een spoor. U weet echter donders goed hoe het in deze samenleving werkt. U weet hoe het mobiliteitsbeleid in elkaar zit. In dit land is meer nodig dan alleen spoor. Uw verhaal is echt te eenzijdig. Dat kunt u echt niet volhouden.

De heer **Roemer** (SP): Mevrouw Vermeij, u moet de volgende keer echt beter luisteren naar mijn pleidooien. Wij maken andere keuzes, wij zijn voor een andere volgorde. Als wij de projecten voor het openbaar vervoer hebben uitgevoerd, is met ons ook over verbreding en aanleg te praten. Wij hebben nooit gezegd dat het óf dit óf dat is. Wij hebben steeds aangegeven dat het een en-en-verhaal is. Onze verdeling is alleen anders dan die van de PvdA. De woorden "revolutie op het spoor" komen overigens van de heer Samsom en niet van mij.

Mevrouw **Vermeij** (PvdA): Wij hebben er dan ook voor gezorgd dat er 4,5 mld. bij het spoor bij komt.

De heer **Roemer** (SP): Noemt u dat een revolutie? Ik zal u dadelijk laten zien wat een echte revolutie is en wat wij écht nodig hebben.

De balans is zoek. 4,5 mld. naar het spoor is een eerste, voorzichtige, maar goede stap. Eindelijk laten wij de nota-Nouwen los, waarin gewoon het cijfer 0 stond. Het is een heel goede stap in de goede richting. Als je echter een optimaal effect wilt hebben, moet je ervoor zorgen dat de balans in orde is. Dan moet je voor- en natransport op orde hebben, dan moet je het regionaal vervoer erop laten aansluiten. Dan kom je er niet met alleen de stukken zoals ze er liggen.

Voor een echte revolutie op het spoor is een echte valse start gemaakt met het afschieten van de Zuiderzeelijn, een grote nieuwe spoorambitie die er concreet lag, een ideaal verbindingstuk tussen Brussel en Hamburg. Of denkt de minister dat na de Hanzelijn het spoor net af is? Ik kan mij niet voorstellen dat dit zijn mening daarover is. Ik wil een aantal projecten inzake het spoor de revue laten passeren. Behalve de aangekondigde vier corridors waar het meeste geld nog voor gevonden moet worden, maar die wel van groot belang zijn, zijn er een aantal te noemen. Allereerst de verdubbeling van het spoor in de

Kop van Noord-Holland. Daar is het slecht gesteld met het openbaar vervoer. De Randstad eindigt daar ogenschijnlijk. Op de trajecten Hoorn-Enkhuizen en Alkmaar-Den Helder kunnen treinen elkaar nauwelijks inhalen. Daarom dient ook voor die trajecten spoorverdubbeling onderzocht te worden. Dat geldt ook voor de Maaslijn. Over verdubbeling van de Maaslijn tussen Nijmegen en Roermond wordt al gesproken sinds 1995. Daarover is destijds een motie aangenomen om de kwaliteit van deze lijn te verbeteren. Voor zowel goederenvervoer als vooral personenvervoer is deze verbinding van groot belang, maar is de kwaliteit erg slecht. Helaas is er nog weinig gevolg gegeven aan de Kamerbrede uitspraak van 1995 om de spoorlijn verder te ontwikkelen en is die zelfs alleen nog maar achteruitgehold. Ik vraag mij af of de Kamer nog eens een verzoek om die spoorlijn te verbeteren zou moeten indienen, ondersteunen of herhalen. Of is de minister bereid het initiatief te nemen om na te gaan wat op dit punt gedaan kan worden, waarbij ook een snelheidsverhoging naar 140 km/u winst zal zijn? Daarmee realiseer je een corridor Groningen-Maastricht. De Achterhoek wordt vaak neergezet als een succesverhaal van het openbaar vervoer, waarbij bus en trein goed op elkaar zijn afgestemd. Alleen de conducteur en de wc's zijn uit de trein verdwenen, maar de exploitatie is wel verbeterd en het aantal reizigers is gegroeid. Dit maakt dat de provincie graag een volgende kwaliteitsslag zou willen maken. Zo is er een geplande kwartierdienstregeling in de spits maar treinen kunnen elkaar alleen maar tegenkomen op stations waarbij de snelle internationale treinen vanuit Duitsland voorrang hebben. Hiermee is een kwaliteitsimpuls niet mogelijk op dit traject. Ook voor station Zevenaar-Oost en station Westervoort ontbreken op dat punt de mogelijkheden. Is de minister bereid deze spoorlijn te verbeteren? Met de Valleilijn tussen Amersfoort-Barneveld-Ede-Wageningen gaat het niet goed. Net als met de Veolialijn en de Maaslijn is de situatie ook daar achtergebleven. Treinen laten rijden door een busvervoerder blijkt niet altijd gemakkelijk te zijn, zeker als de goede infrastructuur daarbij ontbreekt. Zo komt er mogelijk een station Hoevelaken maar ontbreken er nog de nodige inhaalsporen. Ten tijde van Rail 21 werd er nog een voorstel gedaan voor een spoorboog tussen Culemborg en Beesd. Hiermee zou Gorinchem aansluiting krijgen op het spoornet vanuit Utrecht. Een kleine investering van slechts enkele miljoenen met grote positieve gevolgen. Dit plan is echter ergens in een la blijven liggen. De vraag is of de minister dit plan daar weer uit wil halen. Tussen Amsterdam en Den Haag liggen vier sporen, twee via Haarlem en twee via Schiphol.

De heer **Koopmans** (CDA): Valt het ook de heer Roemer zelf op dat hij met name pleit voor verbetering van spoorlijnen zoals de Maaslijn en de lijn in de Achterhoek die eerst onrendabel waren en opgegeven werden en die eigenlijk door middel van een aanbesteding in een keer interessant en kek zijn geworden in de regio?

De heer **Roemer** (SP): Nee, die conclusie trek ik niet. Mijn conclusie is dat deze lijnen in het verleden zwaar ondergewaardeerd en uitgehold zijn. Met de forse reizigersgroei die wij willen en die het openbaar vervoer in de afgelopen jaren heeft gekend, lopen wij daar nu

tegenaan. Ik reis vreselijk veel over de Maaslijn, maar ik kan niet zeggen dat wij het daar dankzij Veolia vreselijk goed hebben gedaan, want die link is er niet. Wij moeten ervoor zorgen dat deze lijnen up to date worden gemaakt en dat reizigers daar met plezier in de treinen stappen. Wat mij betreft gaan deze lijnen allemaal naar één landelijk net.

Naar de mening van de SP moet snel bekeken worden of voor het traject Den Haag-Rotterdam spoorverdubbeling of inhaalsporen bij Delft-Zuid, Schiedam en een slimme seinplaatsing volstaan. Graag hoor ik van de minister dat hij hiernaar een studie wil doen.

Vorige week heb ik een motie ingediend die losstaat van het debat over de Zuiderzeelijn. Wij hebben daar vorige week nog over gesproken. Het ging om een snelle verbinding tussen Almere-Utrecht en Almere-Rotterdam, de variant A6-A9. Het blijkt dat geen onderzoek is gedaan naar een verbinding tussen de Flevospoorlijn en de spoorlijn Amsterdam-Utrecht. Afgelopen week vroeg de minister om de desbetreffende motie aan te houden. Nu heeft de minister er een paar dagen over kunnen nadenken. Is de minister inderdaad benieuwd naar de mogelijkheden en betekent het aanhouden van de motie dat hij daar een serieuze studie naar wil doen?

Op het spoorbeveiligingssysteem ERTMS en snelheidsverhoging zit het spoor hard te wachten. De Kamer heeft de minister hiertoe al vaker toe uitgedaagd. Binnen het kader van ERTMS is er ondertussen een nieuw winstpunt. Ik spreek dan over de snelheidsadvisering met behulp van ERTMS STM-ATB. Als je je verdiept in dit soort systemen, kom je vaak niet meer verder dan afkortingen, maar de minister is er bekend mee, want hij heeft drie onderzoekers die daarvoor hebben gepleit, een innovatieprijs uitgereikt. De minister weet nu gelijk waar ik het over heb. Zij hebben een aantal verschillende systemen met elkaar gecombineerd, waardoor treinen in een soort groene golf kunnen gaan rijden en snelheidswinst kunnen behalen. Toen ik dat las, wist ik waarover wij spraken: minder remmen, minder optrekken, minder brandstof en minder uitstoot. Warempel, een prachtig idee! Graag hoor ik van de minister wat wij daarmee gaan doen.

De minister heeft een subsidieaanvraag ingediend bij de EU voor ERTMS-gelden voor railgoederenvervoerders en de hsl-Zuid. Als ik mij verdiep in de subsidies, kom ik tot de conclusie dat hierop ook een beroep kan worden gedaan voor personentreinen die omgebouwd moeten worden. Als dat zo is, waarom heeft de minister hiervoor dan geen Europese subsidie aangevraagd? Volgens mij liggen er ook nog miljoenen aan Europese subsidies klaar voor grensoverschrijdende projecten. Vallen Groningen-Nieuwe Schans, Utrecht-Arnhem en Amersfoort-Hengelo daar wellicht ook onder? Daarvoor zijn geen subsidieaanvragen ingediend. Wellicht laten wij hier miljoenen liggen.

Naast extra spoor is er een grote roep om lightrail of metroverbindingen. Zo zit de Hoekse Lijn tussen Rotterdam en Hoek van Holland te wachten op light rail. Op die manier wordt een en ander meer rendabel en kan de aansluiting op het Rotterdamse metronet worden verbeterd. Ook in andere steden wordt gekeken naar slimme railverbindingen. Groningen praat over een tram, Utrecht over uitbreiding van het sneltramnet en Amsterdam over volgende metrolijnen. En dan heb ik het nog niet gehad over Nijmegen. Volop ambities, maar de vraag is natuurlijk: wat gaat de minister doen? Is hij

bereid gemeenten, provincies en stadsregio's te ondersteunen en hen te helpen om hun verzoeken voor dit soort verbindingen beter en verder te onderbouwen en de innovatieve kansen echt te grijpen?

Voordat wij kijken naar nieuwe infrastructuur, is het belangrijk om de bestaande niet te vergeten. Het onderhoud van het spoor dringt daarbij erg in het oog. Bij ProRail loopt het niet naar behoren, om het voorzichtig te zeggen. Ik had iets anders staan, zeg ik heel eerlijk: dat het een puinhoop is.

De **voorzitter**: Dat hebt u nu ook gezegd. Wilt u er rekening mee houden dat u nu een kwartier hebt gesproken?

De heer **Roemer** (SP): Daarmee geef ik aan waar onze prioriteiten liggen. Er komt er dadelijk nog een. Wij komen binnenkort nog terug op ProRail, omdat het onderhoud de komende jaren van groot belang is voor de doorvoer van de treinen.

Nog twee korte punten wat het spoor betreft. In Rotterdam verdwijnen enkele sporen bij de Vierhavenstraat, waardoor de mogelijkheid verdwijnt van een overslagterrein bij de Marconistraat. Is de minister daarvan op de hoogte? Ziet hij kansen om daar een spooroverslag te maken? Kunnen wij informatie krijgen over hoe hij daarmee omgaat?

Het wachten is nog steeds op een definitief besluit over het spooreplacement bij Venlo, dat uitgeplaatst zou worden als er een probleem was. Naar ons idee is dat probleem er nog steeds. Kan de minister zeggen hoe het daarmee staat?

Wij hebben vorige week uitvoerig gesproken over de wegen rondom Amsterdam. In het MIRT zie je waar wij al steeds bang voor waren. Nu is de A10-Noord aan de beurt. De verkenning naar het traject van de Zeeburger-tunnel en de Coentunnel is gestart. De wegen aan de westkant, oostkant en zuidkant van Amsterdam worden verbreed. Binnenkort is de noordkant aan de beurt. Dat is voor ons een bevestiging dat het dweilen met de kraan open is, als je het alleen van deze kant bekijkt.

Wij hebben al vaker gezegd dat het project A4-Midden-Delfland wat ons betreft kan worden geschrapt. Er wordt al veertig jaar op gestudeerd en daar komt geen eind aan. Dat moet je gewoon niet doen. Je ziet dat de drie projecten A4, A13/A16 en de Veilingroute van de A54 sowieso te veel zijn; vooral omdat zij allemaal uitkomen bij Ypenburg, waardoor de problemen steeds maar weer worden verlegd.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): De Veilingroute Oranjetunnel heeft niets met het knooppunt Ypenburg te maken, maar zal dit juist ontlasten in plaats van er nog eens extra bij te komen.

De heer **Roemer** (SP): Ik zal er nog eens goed naar kijken.

De heer **Koopmans** (CDA): Beweert de SP dat in die regio geen verkeersprobleem is?

De heer **Roemer** (SP): Nee, dat heb ik nooit beweerd. Wij hebben alleen gezegd dat de A4-Midden-Delfland de problemen niet oplost. Wij hebben al veertig jaar bewezen dat deze de problemen niet oplost. Wij hebben steeds verschillende tracés en verschillende cijfers en

elke keer komen wij tot de conclusie dat wij daarmee de problemen verleggen naar elders. Als je iets wilt doen, moet je wel de problemen oplossen, maar de A4 doet dat niet.

De heer **Koopmans** (CDA): Dat er problemen elders zijn, weten wij ook wel, maar wat is uw oplossing voor dit probleem, behalve "nee" zeggen tegen de A4-Midden-Delfland?

De heer **Roemer** (SP): Wij willen een serieus beeld krijgen van de verbreding van de A13/A16 en veel meer inzicht in de alternatieven die van verschillende kanten zijn gegeven voor die hoek. Er moet niet eenzijdig alleen maar asfalt worden gelegd. Dat is een andere discussie dan de afgelopen veertig jaar steeds is gevoerd. Die willen wij niet.

De heer **Koopmans** (CDA): Als je de A13/A16 erbij haalt en alle alternatieven wilt zien, is dat heel simpel samen te vatten als gewoon meer asfalt, terwijl er al veertig jaar studies liggen. Wat voegt deze opstelling toe aan wat het kabinet al allemaal heeft gedaan?

De heer **Roemer** (SP): Ik trek gewoon een andere conclusie dan u. Wij hebben veertig jaar studies naar de A4-Midden-Delfland. Veertig jaar zijn wij er niet uit gekomen en hebben wij steeds gezien dat de cijfers niet kloppen. Wij hebben veertig jaar gezien dat de problemen worden verschoven. U trekt de conclusie dat wij deze weg toch moeten aanleggen, en ik trek de conclusie dat wij deze niet moeten aanleggen. Dat is het verschil.

De heer **Koopmans** (CDA): De heer Roemer spreekt over het verleden en ik bied oplossingen voor de toekomst. Dat is het grote verschil.

De heer **Madlener** (PVV): Ik ben het met de heer Koopmans eens dat het goed zou zijn als de heer Roemer duidelijk maakte wat zijn wensen zijn. Het is immers een drama aan die kant van Rotterdam. Bovendien heeft de heer Roemer ook gezegd wat hij niet wil.

De heer **Roemer** (SP): Dat zal ik in tweede termijn uitvoerig doen.

Ook ik zou de discussie over de inpassing van wegen graag wat breder voeren. Zodra er een weg wordt aangelegd of verbreed, vinden discussies plaats over geluidsschermen, ondertunneling en verdieping. Dat zijn logische maatregelen die goed zijn voor de leefomgeving. Dat neemt niet weg dat die kostbaar zijn. Vaak gaat men aan de hand van criteria voor de luchtkwaliteit na of het noodzakelijk is om van die inpassingsmogelijkheden gebruik te maken. In de praktijk blijkt dat er steeds meer goede argumenten zijn om te pleiten voor een goede inpassing. Die komen ook in debatten als deze regelmatig naar voren. Bij inpassing denk ik niet alleen aan maatregelen ten behoeve van de luchtkwaliteit en tegen geluidsoverlast maar ook aan een goede inpassing op het punt van ruimtelijke ordening. Welke criteria hanteert de minister om te beoordelen of inpassing strikt noodzakelijk is? Wij spreken steeds over wettelijke normen ten behoeve van de luchtkwaliteit, maar wij worden steeds vaker geconfronteerd met discussies waaruit blijkt dat het ook om andere redenen op

bepaalde plaatsen in het land belangrijk is om in te passen. Wij moeten daarover niet een discussie voeren op het moment dat regio's erin slagen om goed te lobbyen. Ik ben het met mevrouw Roefs eens dat wij de discussie moeten aangaan over de vraag of wij ruimtelijke inpassing en het voorkomen van geluidsoverlast van groot belang vinden. Als het antwoord op die vraag bevestigend is, moeten wij dat vastleggen en het niet overlaten aan de beste lobbyers.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): De heer Roemer spreekt over inpassing van een snelweg. Daarmee wordt vaak ondertunneling, verdiept aanleggen of geluidsschermen bedoeld. De heer Roemer zegt dat hij niet kiest voor die oplossing. Wat is dan de strekking van zijn opmerking? Wij houden ons toch bezig met een goede inpassing?

De heer **Roemer** (SP): Ik probeer duidelijk te maken dat er, uitgaand van het wettelijk kader, alleen sprake is van inpassing waar het de luchtkwaliteit betreft. Uit discussies blijkt echter steeds vaker dat inpassing ook wenselijk is in het kader van geluidsoverlast en ruimtelijke ordening. Toch hebben wij daarover geen afspraken gemaakt. Het is mogelijk dat wij op de ene locatie wel inpassen omdat daar bijvoorbeeld veel aan lobby wordt gedaan, maar op de andere niet. Het lijkt mij goed om tot een duidelijke lijn op dat punt te komen. Ik kom op de binnenvaart en benadruk dat deze modaliteit topprioriteit heeft voor de SP-fractie, alleen al vanwege het geringere percentage CO₂-uitstoot in vergelijking met andere modaliteiten. De staatssecretaris komt binnenkort met een visie daarop. Wij rekenen erop dat de staatssecretaris het achterstallig onderhoud naar voren haalt, namelijk naar 2016. In de praktijk blijkt dat er een enorm tekort is aan ligplaatsen voor binnenvaartschepen in zeehavens en elders. Dat leidt tot lange wachttijden en draagt ertoe bij dat deze modaliteit onnodig onvriendelijk wordt.

Wij ontvangen signalen dat de derde kolk van de Beatrixsluizen, de keersluis in Zwartsluis en de overnachtingshaven bij Lobith vertraging oplopen. Is dat juist? Zo ja, welke actie wenst de staatssecretaris te ondernemen?

De SP wil graag weten hoe het zit met het Julianakanaal, omdat er behoorlijk wat berichten zijn dat dit niet naar wens zou verlopen.

Wij hebben al vaker gesproken over de rechtstreekse overslag op binnenschepen in de zeehavens en het containertransferium om de A15 te ontlasten. Er zijn zo'n negentien binnenhavens in Nederland die mogelijkheden hebben als overslaglocaties. Dit is een ongekende kans om de binnenvaart echt te stimuleren. Zal de staatssecretaris dit daadwerkelijk in kaart brengen en komt er ook op dat punt een uitgewerkt plan?

Ik wil nadrukkelijk stilstaan bij de capaciteitsproblemen bij sluizen. De insteek van het kabinet is dat deze groei het best opgevangen kan worden door ICT-toepassingen en daarmee het op afstand besturen van sluizen. Betere ICT zal zeker leiden tot betere efficiency, maar voorzichtigheid is geboden. Dat is mooi, maar feit is dat bij volledige automatisering het menselijke toezicht bij bruggen en sluizen zal ontbreken. Zeker bij grotere sluizencomplexen en belangrijke bruggen is dit een onverantwoorde ontwikkeling. De preventieve werking van personeel op een sluiscomplex wordt onvoorstelbaar onderschat. Lees de journaals van sluismeesters

erop na en weet hoe vaak zij preventief ongelukken weten te voorkomen en assistentie verlenen aan schippers! Daarnaast zal er bij calamiteiten, storingen of technisch falen dadelijk geen mens op de locatie aanwezig zijn om snel in te kunnen grijpen en eerste hulp te kunnen verlenen. Dat is een onverantwoord risico.

Voorzitter. Wij willen hier graag uitvoerig op terugkomen. Wij vragen de Kamer om een pas op de plaats te maken, zodat deze materie goed kan worden besproken en kan worden onderzocht, zeker nu ook De Koninklijke Schuttevaer heeft aangegeven en gepubliceerd dat er op dit stuk een rem moet worden gezet. Daarmee is ook een ander argument van de staatssecretaris dat iedereen het ermee eens is, van tafel.

Ik wil afsluiten in de richting van minister Cramer. Bijna nergens is de noodzaak van sterk gecoördineerd beleid op het gebied van ruimtelijke ordening zo groot als bij bedrijventerreinen. Een gigantische hoeveelheid vierkante meters aan bedrijventerreinen staat leeg en toch lijken lokale overheden er keer op keer heilig van overtuigd dat juist bij hen extra capaciteit noodzakelijk is. Juist omdat wij die verzoeken wel begrijpen – niet dat wij het er altijd mee eens zijn – is ingrijpen van de overheid, die immers het totaalbelang voorop dient te stellen en zo een regio-overstijgende afweging kan maken, geboden. Onze verbazing was dan ook groot – en blijkbaar ook niet alleen die van ons – toen wij in het MIRT wederom het onzalige plan tegenkwamen om over te gaan tot de bouw van een groot hangergelateerd bedrijventerrein in de Hoeksche Waard.

Wat is er gebeurd met het advies van het College van Rijksadviseurs dat eerder stelde dat wegens de grote landschappelijke waarde van dit gebied, het volstrekt onwenselijk was om hier zo'n groot bedrijventerrein neer te zetten? Ik roep ook de afspraken van minister Cramer in herinnering die op 4 mei tijdens een werkbezoek aangaf dat zij het landschap in de Hoeksche Waard het liefst onaangetaast liet en daarom forse twijfels had over het plan voor een bedrijventerrein.

Binnenkort komen de plannen voor de binnenvaart en voor het spoor. De SP hoopt dat wij dan eindelijk de revolutionaire plannen krijgen die Nederland nu nodig heeft. Vandaag kunnen wij daar een eerste aanzet toe geven.

De heer **Madlener** (PVV): Ik heb een pleidooi gehoord voor meer functiemenging van woonwijken en bedrijfsactiviteiten, maar dan wel bedrijfsactiviteiten die niet al te veel overlast bieden, anders kunnen wonen en bedrijven niet samengaan. Dan praat je dus vaak over kantoren en kleine bedrijfsgebouwtjes. In feite beluister ik daarin een roep dat iedere woonwijk zijn eigen bedrijfsterreintje krijgt. Dat staat wel een beetje haaks op het pleidooi van de SP dat niet iedere wethouder zijn eigen bedrijfsterreintje moet hebben. Hoe gaat de SP hier vorm aan geven? Gaat de SP oproepen tot meer bedrijfsterreinen?

De heer **Roemer** (SP): Ik snap uw vraag heel goed. Ik ga niet oproepen tot bedrijventerreinen in woonwijken. Wij hebben in het verleden wel vaak geconstateerd dat het bij grote nieuwe wijken alleen maar om woningen ging en dat aan huis gebonden beroepen of kleine bedrijvigheid in die woonwijk gewoon niet toegestaan werden. Aan randen zie je nu allemaal kantoorpanden staan, ook

kleinere kantoorpanden, die vaak heel goed geïntegreerd hadden kunnen worden in een woonwijk. Die kansen willen wij benutten, omdat je daarmee werken en wonen dichterbij elkaar kunt brengen. Ik pleit echter zeker niet voor grote bedrijventerreinen in woonwijken. Ik denk dus dat er op dit punt behoorlijke kansen liggen. Ik wil graag van de minister van VROM weten in hoeverre die kansen worden benut en in hoeverre risico's goed worden bekeken. Ik denk dat wij op dat punt nog een flinke slag zouden kunnen maken.

De heer **Madlener** (PVV): Ik juich dat toe, want ik ben daar ook voor. Dan pleit je echter in feite voor meer kleine bedrijventerreinen aan de rand van woonwijken.

De heer **Roemer** (SP): Daarmee kun je elders ook een deel weghalen. Het levert elders dus iets op.

De heer **Madlener** (PVV): Dan moet je dus pleiten voor meer bedrijventerreinen, niet voor minder en grootschaliger, maar voor meer en kleiner.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Ik heb met buitengewoon veel belangstelling naar collega Roemer geluisterd. Hij sprak in het begin over een verwijt jegens het CDA en de PvdA met betrekking tot de revolutie. Volgens hem moesten wij vooral letten op de bijdrage van de SP op het punt van de revolutie. Ik heb hem wel een heleboel plannen horen noemen – die plannen spreken wij overigens buitengewoon aan – maar waar is de dekking, mijnheer Roemer?

De heer **Roemer** (SP): Wij zijn ervoor – in het verleden heb ik gehoord dat dat ook voor de ChristenUnie geldt – om een deel van de infrastructuur die bedoeld is voor wegen, over te sluisen naar het spoor. Daar ben ik nog steeds voorstander van. Als wij straks weten over welke bedragen wij het hebben – de minister weet dat voor de corridors nog steeds niet – zullen wij zeker niet schromen om bepaalde projecten te verschuiven van de weg naar het spoor.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Als ik het goed heb opgeteld – ik heb redelijk nauwkeurig meegeschreven – heb ik u alleen het schrappen van de A4 horen noemen. Daarvoor in de plaats stelt u de A13 en de A16. Is dat dan budgettair neutraal?

De heer **Roemer** (SP): Ik weet niet of u vorige week aanwezig was bij het debat over de verbreding rondom Amsterdam.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Dat weet u wel, want daar was ik niet bij.

De heer **Roemer** (SP): Het was geen grapje; ik wist het even echt niet.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Dat geeft niets.

De heer **Roemer** (SP): Daar hebben wij ook het nodige genoemd. Al die plannen zien wij in die vorm ook niet zitten. Daar komt dus een heel grote bulk geld door vrij.

Mevrouw **Vermeij** (PvdA): Nu even precies, want wij hebben zojuist ook een woordenwisseling gehad. U zei

dat u op zichzelf niet tegen verbreding van de A6 en de A9 bent. De wegverbreding in de omgeving van Amsterdam is heel erg nodig. Dat geld kunt u dus niet zomaar naar u toehalen. U moet het nu dus even – ook financieel – redelijk aangeven. Wij zitten hier ook bij elkaar om een heel serieus debat te voeren als er sprake is van nieuwe plannen waar geld naar toe moet worden geschoven. Ik hoor u geen geld "maken". U weet eigenlijk niet wat uw plannen kosten. U zegt eigenlijk: ik heb mooie plannen, maar ik weet niet wat zij kosten; kabinet, los het maar voor mij op.

De heer **Roemer** (SP): Mevrouw Vermeij moet misschien toch vaker bij de debatten zitten waarin hierover gesproken wordt.

Mevrouw **Vermeij** (PvdA): Ik was aanwezig bij het debat over de A6 en de A9.

De heer **Roemer** (SP): Laat ik met de spoorlijnen beginnen. Als je problemen met spoorlijnen wilt oplossen, is het heel gebruikelijk om te beginnen met een verkenningsfase. Dan weet je wat er nodig is en welk prijskaartje daaraan hangt. Daar is dus helemaal niets mis mee, want het hele MIRT staat vol met verkenningsfases, zodat wij nog niet weten wat het exact gaat kosten. Het is dus niet gek dat ik daar het lijstje aan toevoeg. Dat is één. Ja, wij willen fors verder gaan. Dat geldt eigenlijk ook voor de PvdA, want de heer Samsom zei letterlijk: "Als wat wij willen het dubbele gaat kosten, moet dat ook gevonden worden." De heer Samsom doet dus in wezen niets anders. Dat is punt twee. Bovendien zijn wij bij de problematiek over de verbreding rond Amsterdam heel rigouzeus. Wij hebben gezegd: wij gaan nu niets verbreden totdat alle alternatieven goed op tafel liggen en goed uitgewerkt zijn, zodat wij exact weten wat wij met de alternatieven aan mobiliteit kunnen winnen. Als na afloop daarvan nog blijkt dat hier of daar nog een knelpunt moet worden opgelost, is daar met ons over te spreken. Dan heb je het echter over een totaal andere omvang dan met de huidige plannen, want die zien wij daar gewoon niet zitten.

Mevrouw **Vermeij** (PvdA): Dan is het volstrekt helder. U zegt tegen Almere dus: niet bouwen, want wij gaan eerst plannen uitwerken en wij gaan eerst tien jaar wachten.

De heer **Roemer** (SP): Dat heb ik helemaal niet gezegd. Ik heb een heleboel tegen Almere gezegd. Het grootste gedeelte zou moeten worden opgelost met verbetering van het openbaar vervoer tussen Almere en Amsterdam. Wij zijn voor de SAAL – Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad – en voor een heleboel andere projecten daar. Wij zijn ook voor werkgelegenheidsprojecten rond Almere omdat op die manier meer werkgelegenheid naar Flevoland wordt gehaald. Wij hebben een hele lijst van alternatieven aangegeven toen de discussie daarover werd gevoerd. Wij hebben er echter geen behoefte aan om alle wegen daar naartoe twee keer zo breed te maken en de problemen op die manier te verschuiven naar de noordkant, het centrum of de rand van de stad. Dat kost alleen maar nog meer geld.

Mevrouw **Vermeij** (PvdA): Nu wordt er echt heel veel mist gecreëerd. In onze eerste woordenwisseling stelde u dat de SP-fractie een en-en-benadering hanteert:

openbaar vervoer én wegverbreding. Nu zegt u dat u geen enkele behoefte hebt aan wegverbreding. Dat is ook een fraaie boodschap aan de filerijders die daar 's ochtends en 's avonds tien tot 15 km lang in de files staan. Daar komen dan nog 60.000 woningen in Almere bij. Het is hom of kuit. Zegt u dat als in de regio Amsterdam/Almere 60.000 woningen worden gebouwd, er ook wat gedaan moet worden aan de weg? Of zegt u daar "nee" tegen?

De heer **Roemer** (SP): Er is rond Amsterdam totaal geen balans ten aanzien van het verbeteren van de mobiliteit. Wij zeggen: maak eerst die balans. Bied mensen alternatieven voor die auto. Het zaakje wordt echter omgedraaid. Eerst worden alle wegen verbreed en daarna wordt gekeken naar projecten voor metro en dergelijke. Als wegcapaciteit steeds maar wordt uitgebreid zonder mensen alternatieven voor autogebruik te bieden, worden de problemen alleen maar verschoven. Ik kan het wel honderd keer herhalen.

De heer **Koopmans** (CDA): Ik probeer een samenvatting te maken van wat de heer Roemer zegt. Hij kondigt een revolutie aan en zegt dat er nog miljarden extra nodig zijn voor het spoor. Hij heeft twee dekkingsvoorstellen; voor Rotterdam-Den Haag moet voor het alternatief van de A13/A16 gekozen worden, wat 0,5 mld. meer kost. Dat is geen dekking maar extra tekort. Op het tweede punt, Amsterdam, waar de zaak muurvast zit, zegt de heer Roemer dat de SP een studeerpartij is; er moet langer op gestudeerd worden. Dit is geen revolutie, tenzij ik denk aan de revolutie in 1917 toen de heer Troelstra zo'n beetje alleen stond terwijl de koets de juiste kant op reed. Ik heb het gevoel dat in de koets van de heer Roemer geen goede ideeën zitten en dat er ook geen geld voor is om die de goede kant op te laten rijden.

De heer **Roemer** (SP): Het startpunt was 21,5 mld. voor nieuwe wegen en niets voor het spoor. Die balans slaat nergens op. De CDA-fractie is zelfs voorstander van tolwegen en wil niet alleen met kilometerheffing elitestroken invoeren maar ook nog wel elitewegen aanleggen. Het "klutjesvolk" moet in de file blijven staan. Van dergelijke oplossingen is het CDA schijnbaar voorstander. De SP-fractie heeft steeds gezegd dat het openbaar vervoer de afgelopen twintig tot dertig jaar gigantisch is achtergebleven. Daar moet echt mee aan de slag worden gegaan om het een volwaardig alternatief te laten zijn. Als iemand 's avonds op een afgelegen perron staat te wachten in de regen en de wind, als het winkeltje is gesloten omdat het personeel uit efficiency-overwegingen zoveel uur minder werkt, als iemand niet fatsoenlijk kan zitten in een trein omdat die overvol is en er aan de handrem wordt getrokken, dan maakt iemand die overstap van de auto naar de trein niet. Over de revolutie is gesproken door de Partij van de Arbeid. Ik refereerde daar slechts aan. Ik was daar dus volgend in. Ik had die revolutie graag gezien en ik wil de PvdA graag een handje helpen om er echt voor te zorgen dat het openbaar vervoer in de komende jaren de aandacht krijgt die het verdient. Het overhevelen van geld van wegen naar openbaar vervoer is voor mijn fractie wel bespreekbaar, want daarmee wordt tenminste echt een stap gezet.

De heer **Koopmans** (CDA): De PvdA heeft uw hulp niet nodig om die 4,5 mld. bij elkaar te krijgen want dat gaan

wij samen doen. Als u namens de SP zulke grote woorden gebruikt en zegt dat er zulke grote verschuivingen aan de orde zijn, dan moet u ook zeggen tegen de regio's die hier allemaal vertegenwoordigd zijn welke pagina geschrapt mag worden. Dan ben je een eerlijk politicus. Maar de heer Roemer moet niet zeggen dat hij een revolutie wil voor het spoor terwijl hij hiervoor op geen enkele wijze dekking aangeeft, behalve dan er lang op studeren in Amsterdam en bij Rotterdam en Den Haag een oplossing kiezen die 0,5 mld. meer kost.

De heer **Roemer** (SP): Het is onbegrijpelijk dat de CDA-fractie dit durft te roepen. Zij komt zelf met de 4,5 mld. die moet worden gevonden voor het spoor. Wij krijgen vervolgens een dekking doordat de Zuiderzeelijn is geschrapt, samen met nog 1 mld. aan andere punten. Wij zitten nog niet op de helft. Dat mag blijkbaar wel. Mijn fractie heeft gezegd een aantal trajecten te willen onderzoeken die de komende jaren wat ons betreft echt aan de beurt zijn. Dan krijgen wij ineens grote woorden te horen van de CDA-fractie. Het is echt onbegrijpelijk.

De heer **Koopmans** (CDA): Ik ben niet met de revolutie begonnen.

De heer **Roemer** (SP): Neen, dat was de Partij van de Arbeid.

De heer **De Krom** (VVD): Voorzitter. Ik heb met veel belangstelling de betogen van de collega's gehoord. Het idee van de heer Koopmans om borden langs snelwegen te zetten met de tekst "hier alweer een natuurgebied" spreekt mij enorm aan. Dat past in de filosofie van de heer Hofstra, die ooit eens zei: wat heb ik aan een natuurgebied als ik er niet doorheen kan rijden? Ik vond dat dus wel een mooie. Verder overweeg ik om aan de PvdA-fractie, met name aan collega Samsom, de liberale asfaltprijs te overhandigen. Dat hele NN-verhaal, een schop in de grond, de A1, het gaat allemaal over asfalt. De Partij van de Arbeid is hier wel redelijk goed bezig, behalve dat er geen boter bij de vis wordt geleverd, maar dat is tot daaraan toe. In woorden klinkt het thans al een stuk beter. Dames, misschien kunnen wij daar wel eens een mooie film over maken, want dat doen politici tegenwoordig ook graag.

Mevrouw **Vermeij** (PvdA): Waarom moet die prijs nu weer aan een man worden uitgereikt, terwijl wij hier zitten?

De heer **De Krom** (VVD): Ik stel voor om de prijs te geven aan de beide dames en de heer Samsom. Voorzitter. Ik zou de heer Cramer van de fractie van de ChristenUnie toch willen manen tot matiging in zijn oproepen aan de SP voor revoluties. Dat heeft in het verleden natuurlijk niet veel goeds gebracht. Er wordt tegenwoordig veel gesproken over de kloof tussen burger en politiek. Die bestaat ook, maar dat komt niet omdat de politiek te weinig met mensen praat, maar omdat wij niet in staat zijn om hun problemen op te lossen. Dat geldt zeker voor het verkeer. De auto-mobiliteit stijgt tot 2020 met nog eens zo'n 40%. Het vrachtvervoer over de weg stijgt in dezelfde periode met zo'n 40% tot 80%. Zonder drastische maatregelen zijn in 2020 de daluren net zo druk als de spits nu. Intussen explodeert het gemeentelijk wegennet en blijven de

verbindingssassen tussen de kernen hopeloos achter. Het knooppunt op de A4 bij Leiderdorp ligt er nog hetzelfde bij als in 1959. De OESO rapporteerde dat de productiviteitsgroei in de Randstad fors lager ligt dan in andere stedelijke regio's. Oorzaak nummer 1: het verkeersinfarct. Dat klopt ook wel, want als je naar het aantal kilometers asfalt per hoofd in de bevolking kijkt en de Vlaamse Ruit en het Ruhrgebied vergelijkt met de Randstad, komt de Randstad er bekaaid af. Die conclusie mag dus geen verbazing wekken.

Als ik luister naar al die mensen in alle zaaltjes waar wij komen, hoor ik dat zij het spuug- en spuugzat zijn. Hoe lang accepteren mensen het eigenlijk nog dat zij 's morgens om 5.30 uur de deur uit moeten, 's avonds na het eten thuiskomen en hun kinderen alleen nog maar in het weekeinde zien? Mijnheer Cramer, u bent van de familiepartij. Goed luisteren dus, u moet er iets aan doen. Hoe lang pikken ondernemers het nog dat zij niet op tijd op afspraken kunnen verschijnen en hun goederen niet op tijd kunnen afleveren? Hoe lang accepteren de mensen het sluipverkeer in mooie dorpen en wijken nog, omdat de overheid haar huiswerk niet doet en kernprobleem nummer één niet aanpakt? Dat is en blijft gewoon het capaciteitsgebrek op onze wegen.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Het zijn toch een beetje holle woorden van de kant van de VVD-fractie. Mensen zijn het fijnstof spuugzat, dus dat is ook een reden om echt iets aan de wegen te doen. Ik hoor de heer De Krom alleen maar roepen dat het wegennet moet worden uitgebreid en dat wij per hoofd van de bevolking minder asfalt hebben dan in andere landen, maar volgens mij zijn de problemen met fijnstof en met het verkeer daar nog groter dan in Nederland. Hoe denkt de heer De Krom over verbetering van het ov?

De heer **De Krom** (VVD): Zoals u weet, hadden wij daarvoor 4 mld. uitgetrokken in onze tegenbegroting. Dat is meer dan u hebt gedaan. Als u voor investeringen in het spoor bent, kunt u de volgende keer beter VVD stemmen. Dat zou ik u echt willen adviseren.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Ik hoop dat de heer De Krom het niet erg vindt dat ik over mijn eigen keuze ga in het stemhokje. Het stemadvies leg ik dus naast mij neer. De heer De Krom regelt zijn extra miljarden door het MIRT ineens veel verder op te rekken, tot voorbij het jaar 2020. Dat lijkt mij een buitengewoon vervelende manier van geld maken. In elk geval strooit hij de mensen zand in de ogen wat betreft de beschikbare middelen.

De heer **De Krom** (VVD): Ik wacht de miljarden van de ChristenUnie met belangstelling af. U hebt ongetwijfeld een beter plan in uw achterzak.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Het gaat niet om een beter plan. De VVD is nu aan zet. Uw fractie schermt met extra geld voor het ov, maar dat is virtueel geld, want u hebt het niet, mijnheer De Krom!

De heer **De Krom** (VVD): Ik raad collega Cramer echt aan om de tegenbegroting van de VVD nog eens te lezen. Daarin hadden wij dat geld voorzien, met een keurige dekking. Het ging om een extra investering van 500 mln. voor volgend jaar, olopend in de loop der jaren tot 10

mld. Van de heer Cramer heb ik geen cent extra gezien. Dat is de realiteit.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Wij gaan niet zeuren over alle keuzes die de VVD in haar tegenbegroting heeft gemaakt, maar feit is dat de VVD wat betreft het MIRT met name de periode vooruitschuift. De heer De Krom kan dan wel heel grote woorden gebruiken – met bijna elke zin worden zij groter, en hij verdrinkt zowat in zijn eigen broek – maar hij moet concreet zijn wat betreft het geld. Dat is hij niet. De heer De Krom heeft virtueel geld verzonnen voor de periode na 2020. Daarover doet hij heel grote en spannende uitspraken, maar het is gebakken lucht en er hangt een naar luchtje omheen.

De heer **De Krom** (VVD): De heer Cramer gebruikt zelf nogal grote woorden. Dat vind ik opmerkelijk. Enige bescheidenheid zou u passen, mijnheer Cramer. Waar is uw 500 mln. in de begroting voor volgend jaar voor extra investeringen in wegen en in het spoor? Dit bedrag is nergens te bekennen. Enige bescheidenheid zou u passen.

Voorzitter. In de politiek verandert er meestal pas echt iets als er een crisis is. In het verleden hebben wij daarvan een paar nare voorbeelden gezien: de bouw van de Deltawerken werd pas mogelijk nadat het kalf en vele honderden mensen in Zeeland waren verdrongen. In 1995 konden opeens de dijken heel snel worden opgehoogd omdat er wateroverlast was. Er is ook sprake van een crisis op de wegen. Er is een noodsituatie, niet in 2020, maar vandaag al. Dat is echter een andere crisis. Het is er een, maar wij voelen dat niet zo, omdat het sluipenderwijs gaat. Ik vind dat wij hier aan tafel mooie woorden gebruiken, maar het crisisgevoel dat veel mensen in het land hebben, wordt onvoldoende vertaald in concrete maatregelen om de crisis op te lossen. Ik vraag mij wel eens af hoe lang het duurt voordat dit crisisgevoel hier aan tafel en bij het kabinet echt doordringt. Ik heb wat dat betreft echter slecht nieuws, want de crisis wordt niet sneller opgelost; het gaat de verkeerde kant op. De rode draad is niet: versnelling en meer geld, maar: vertraging en minder geld. 38 wegenprojecten zijn vertraagd. In het MIRT 2008 zijn 35 projecten vertraagd. Dat is een op de vijf projecten, en van de planstudies een op drie. Het gaat voornamelijk om wegenprojecten. Het aantal vertraagde wegenprojecten is zelfs veel groter dan vorig jaar. In 44% van de gevallen zijn problemen met luchtkwaliteit de oorzaak. Hoe lang nog, voordat wij gaan ontkoppelen? Hoeveel meer vertraging is dit kabinet bereid om voor zijn rekening te nemen?

De totale projectkosten van planstudies belopen ruim 13 mld. Daarvan zou ongeveer 8,5 mld. in deze kabinetsperiode gerealiseerd moeten worden, maar er is slechts 6,7 mld. beschikbaar. Met andere woorden: voor de planstudies die in deze kabinetsperiode gerealiseerd zouden moeten worden, is eigenlijk nog 1,9 mld. extra nodig. Dit tekort gaat voornamelijk ten koste van de hoofdwegprojecten. Het tekort beloopt daarmee zo'n 30% en dat is veel hoger dan vorig jaar. Ook het budget voor onderhoud loopt terug, van 2,9 mld. in 2008 naar 2,5 mld. na 2010. Graag hoor ik van de minister een reactie op deze cijfers. Hoe verhouden deze cijfers zich tot de belofte van deze minister om nog in deze kabinetsperiode 1250 km extra asfalt aan te leggen? Met de financiering is de commissie-Ruding nu bezig. In dat

kader merk ik op dat ik wat er rond Antwerpen gebeurt, een interessante ontwikkeling vind. Daar is met het Vlaams Gewest als aandeelhouder de Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel opgericht en ik vraag de minister hoe hij dit Vlaamse initiatief ziet.

Er is een dame geheten Maaïke Snelder bij de TU Delft bezig met een interessant project. De TU Delft heeft zich de vraag gesteld, hoe het rijkswegennet er nu zou uitzien, wanneer het was gebaseerd op de vraag naar wegcapaciteit in plaats van op het aanbod, waar Rijkswaterstaat altijd van uitgaat. Hoe zou het eruit zien als wij vandaag helemaal opnieuw konden beginnen? De conclusie is onthutsend. Houd u vast, mijnheer Duyvendak. De conclusie is dat wij nu al 4000 km asfalt tekort komen. Om het verkeer te laten doorstromen, is nu al bijna een verdubbeling van de huidige rijkswegen nodig. Ik beseef natuurlijk wel dat dit gebaseerd is op een model dat onvolkomenheden heeft. Het geeft echter wel de oorzaak van de huidige problemen feilloos weer. Het geeft ook aan dat wij nog steeds veel en veel te klein denken.

Verder toont het model opmerkelijke overeenkomsten aan met de huidige wegenkaart. Sommige wegen komen erbij en sommige wegen vallen eraf, maar als gedachte-exercitie is het buitengewoon interessant om te zien wat er gebeurt. Zo zie je de A1, de A2, de A6, de A12 en de A15 allemaal terugkomen, maar ook bijvoorbeeld de A3, een weg die wij allang weer zijn vergeten sinds die in de jaren 60 van de kaart is verdwenen. Die weg is er nooit gekomen, met als gevolg dat wij voor de noord-zuidverbinding in de Randstad uitsluitend zijn aangewezen op de A4. Dat geeft meteen ook de kwetsbaarheid aan van ons huidige wegennet. Als de A4 vastloopt, dan zie je onmiddellijk de hele Randstad vastlopen – zeker in noord-zuidrichting – eenvoudigweg omdat er geen alternatief is. Denk maar even aan Rotterdam. Die tweede ruit daar moet er absoluut komen, niet alleen voor de capaciteit, maar ook in verband met de kwetsbaarheid. Een paar weken geleden lag er olie op de weg rond de ring in Rotterdam en het hele zaakje liep gierend vast. Die kwetsbaarheid van de wegen is ook een enorm probleem.

Wat mij betreft, is glashelder dat de capaciteit van de hoofdtransportassen in Nederland, met name die waar veel vrachtverkeer richting het buitenland overheen gaat, over de hele lengte structureel moet worden uitgebreid. Dat geldt bijvoorbeeld voor de A4, de A2, de A67, de A12 en de A1. Wij komen er eenvoudigweg niet met een spitsstrookje hier en een invoegstrookje daar. Als je kijkt naar de cijfers is dat allemaal gewoon niet goed genoeg. Alleen structurele uitbreiding van de capaciteit helpt. Extra asfalt dus, en dan op zo'n manier dat wij doorgaand en regionaal verkeer zoveel mogelijk scheiden. Wij zijn in het verleden eenvoudigweg vergeten om supersnelwegen aan te leggen die het internationale transport kunnen accommoderen. Heeft de minister kennis genomen van het onderzoek van de TU Delft? Welke lering en welke conclusies trekt hij daaruit? Kan de minister een overzicht geven van het aantal kilometers rijksweg en provinciale weg dat er in de laatste tien jaar – en dan bedoel ik per jaar – is bijgekomen? Provinciale wegen spelen evenzeer als rijkswegen een cruciale rol voor de aan- en afvoer naar de rijkswegen en als verbindingssassen tussen woon- en bedrijfskernen. Ook de investeringen in de provinciale wegen blijven zwaar achter. Ik zou wel eens willen weten

hoeveel procent van de provinciale opcenten wordt geïnvesteerd in wegen. Bij de rijksbelastingen gaat het om ruim 16 mld. belastinginkomsten tegen 3 mld. investeringen.

Mevrouw **Vermeij** (PvdA): Eigenlijk is uw betoog het spiegelbeeld van dat van uw buurman van de SP.

De heer **Roemer** (SP): Dat is niet vreemd.

Mevrouw **Vermeij** (PvdA): Ja, gek hè. De heer De Krom constateert dat er in dit model eigenlijk gepleit wordt voor een verdubbeling van het aantal kilometers asfalt. Toch is het vreemd dat hij zegt dat zo'n verdubbeling niet zal lukken en dat het hierbij slechts om een model gaat, maar dat hij tegelijkertijd volstrekt niet ingaat op alternatieven.

De heer **De Krom** (VVD): Tijdens de behandeling van de begroting heb ik dat uitvoerig gedaan. Toen heb ik benadrukt dat de VVD-fractie voor een en-en-en-benadering is. Die benadering heeft de fractie van de PvdA inmiddels overgenomen en dat doet mij buitengewoon veel plezier. Ik ben dus niet de tegenpool van de heer Roemer. Met name bij het woon-werkverkeer van en naar de grote steden is het belang van het spoor groot. De VVD-fractie vindt dat wij hierin stevig moeten investeren. Vandaar dat wij hiervoor 4 mld. op tafel hebben gelegd. De fractie van mevrouw Vermeij heeft dit geld nog niet op tafel gelegd. Ook haar wil ik daarom adviseren de volgende keer op de VVD te stemmen. Als meer mensen dat hadden gedaan, was dit geld er al lang geweest.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Niet op ingaan, mevrouw Vermeij.

De heer **De Krom** (VVD): Nee, dit is niet het laatste stemadvies dat ik vandaag zal uitbrengen. Ik vertel dit verhaal, omdat wij de omvang van het probleem waarvoor wij staan goed moeten kunnen schetsen en uitleggen. Ik merk vaak dat er onduidelijkheid heerst over de analyse in dit soort discussies. Die analyse moet compleet zijn. Inderdaad praat ik over meer wegen en meer asfalt, niet alleen omdat ik daarvoor ben, maar ook omdat de noodzaak ervan in modellen naar voren komt en vooral omdat heel veel mensen het spuug- en spuugzat zijn dat wij niets aan het fileprobleem doen. Volgens mij is er in Nederland sprake van een noodsituatie.

De heer **Madlener** (PVV): Ik steun het verhaal dat de heer De Krom schetst. Er is inderdaad een noodsituatie en er moeten inderdaad meer wegen komen. Hij weet dat de PVV dit ook vindt. Na al zijn stemadviezen vraag ik mij echter af, wat een stem op de VVD in dit opzicht eigenlijk waard is. Als er straks weer coalities worden gesloten, zal de VVD net als in het verleden dit punt weer als eerste laten vallen. De heer De Krom zegt nu met heel zware woorden dat zijn fractie staat voor zoveel extra geld en zoveel extra wegen. Als hij echter straks een coalitie met linkse partijen aangaat, of misschien met het CDA, is zijn fractie de eerste die zegt: ach, dit vergeten wij maar en dit sneuvelt in de onderhandelingen. Is de heer De Krom bereid om te zeggen dat er op

dit punt geen compromissen meer gesloten worden door de VVD?

De heer **De Krom** (VVD): Hebt u dezelfde vraag wel eens aan de heer Wilders gesteld?

De heer **Madlener** (PVV): Ik zal de dag prijzen waarop de PVV in zo'n onderhandelingspositie terechtkomt. Dan zal blijken wat een stem op de PVV waard is. Ik weet wel dat een stem op de VVD op het punt van asfalt niet veel waard is geweest.

De heer **De Krom** (VVD): Dat mag de heer Wilders zich dan wel eens aantrekken, want hij was jaren lid van de VVD-fractie. De PVV is een afscheidingspartijtje van de VVD. Ik gun u dat van harte, maar uw partij heeft in dit opzicht geen plannen. Daarover hebben wij het al eerder gehad. Ik vind dat u enige bescheidenheid zou moeten betrachten. U staat met lege handen en uw doos is zwart. Niemand weet wat er in uw doos zit. U hebt een grote mond, maar geen geld.

De heer **Madlener** (PVV): Bescheidenheid past mij inderdaad, want wij hebben nog nooit geregeerd. Er moet dus inderdaad nog blijken wat een stem op de PVV waard is. Ik constateer echter dat een stem op de VVD op het gebied van wegen weinig waard is geweest. Als de heer De Krom oproept om op de VVD te stemmen, moet hij ook toezeggen dat hij op het punt van de wegen geen compromissen meer zal sluiten.

De heer **De Krom** (VVD): De heer Wilders moet zich deze woorden zeer aantrekken.

Mevrouw **Vermeij** (PvdA): De heer De Krom zegt keurig met mij voor een en-en-en-benadering te zijn. Weet hij waar de drie ennen voor staan? Die staan voor openbaar vervoer en wegen en kilometerbeprijzing.

De heer **De Krom** (VVD): U kent mijn opvatting daarover, u vraagt naar de bekende weg. Het is én wegen, én spoor, én flankerend beleid, maar voorlopig dus even geen beprijzing zoals u het wilt.

De heer **Koopmans** (CDA): Dit is een nieuwtje, voorlopig dus even niet. Het wordt steeds milder met de kilometerheffing. Ik hoor dit met genoegen.

De heer **De Krom** (VVD): Ik ben tegen invoering van kilometerbeprijzing zoals de regering die voorstelt. Is het zo duidelijk genoeg?

Onder flankerend beleid versta ik tele- en thuiswerken waar het kan, investeren in informatietechnologie enz. Dat moet je allemaal doen, maar niet als excuus om geen asfalt meer aan te leggen. Welk scenario je ook kiest, er moet asfalt bij, en veel ook; daar ontkomen wij gewoon niet aan. En wij moeten investeren in het spoor, et cetera. Ik was juist zo blij dat mevrouw Vermeij ook deze lijn volgde.

Ook ik zal even een rondje Nederland doen. Het is traditie om het knooppunt bij Joure te noemen, maar dat heeft nu nog niemand gedaan.

De heer **Koopmans** (CDA): Dat is ook volstrekt terecht, want wij hebben een dekking voor de aanpak van dat knooppunt in het alternatieve pakket geregeld. U heeft

geen dekking, want u wilt nog steeds de Zuiderzeelijn aanleggen.

De heer **De Krom** (VVD): Ik zie uit naar de stemming over de moties over de Zuiderzeelijn en wij zullen wel zien hoe het Noorden op de uitslag daarvan zal reageren. Om het project voor de centrale as in Friesland mogelijk te maken heb ik een amendement ingediend. De regio legt zelf 235 mln. op tafel, er ontbreekt nog 25 mln.; ziedaar het amendement. Hiermee kan de verkeersonveiligheid worden aangepakt, wordt de bereikbaarheid van Noordoost-Friesland verbeterd, wordt Leeuwarden ontlast en wordt de leefbaarheid in een vijftal dorpen flink verbeterd.

De N33 tussen Assen-Zuid en Zuidbroek is al ter sprake gekomen. De situatie bij Zuidbroek wordt aangepakt als gevolg van een motie-Hofstra, maar wij zouden het goed vinden om de N33 tot Delfzijl te verbreden tot twee keer twee rijstroken. Is de minister bereid om dit te laten verkennen? De weg staat nu bekend als een dodenweg en bovendien zou deze maatregel leiden tot een aanzienlijk betere ontsluiting van de Eemshaven. En omdat de heer Koopmans toch al over het alternatieve Zuiderzeelijnpakket begon, vraag ik minister Eurlings wanneer hierover een besluit genomen zal worden. De spoorlijn Emmen-Zwolle verbindt de drie grootste bedrijfsterreinen van Nederland, maar er is in de afgelopen twintig jaar niet in deze lijn geïnvesteerd, waardoor de dienstregeling onder zware druk staat. Zeker na de aanleg van de Hanzelijn heeft deze lijn potentie. De provincie Drenthe wil deze spoorlijn overnemen om hem te kunnen moderniseren, maar dan wel met een bruidsschat. Is de minister hiervoor te porren? En zo ja, hoe dan wel precies?

De aanpak van de N34 bij Ommen loopt goed, maar helaas is ook het project voor de A28 tussen Hattermerbroek, Zwolle en Meppel een van de vele projecten die vertraagd zijn vanwege luchtkwaliteitseisen. Heeft de minister er al zicht op wanneer dit project verder kan? Onze fractie zou graag zien dat het gehele tracé van de N35 tussen Zwolle en Twente uiteindelijk een autosnelweg met twee keer twee rijbanen wordt. Waarom start de minister geen verkenning voor dit hele tracé. In ieder geval is verdere capaciteitsuitbreiding voor de tussenliggende wegvakken Nijverdal-Wierden en Zwolle-Nijverdal gewenst als opmaat voor dat eindresultaat.

Over de A1 hebben wij al uitvoerig gesproken. De boodschap aan de minister is kort: gewoon de motie-Roefs uitvoeren. De A1 is een van de slagaders van onze economie en als wij niets doen, staat er op deze weg over een paar jaar één grote colonne vrachtwagens. De N50 Zwolle-Kampen is problematisch qua doorstroming en verkeersveiligheid. Waarom wordt niet ook voor deze weg een officiële verkenning gestart om dit te verbeteren?

Wat vliegveld Twente betreft heb ik met genoegen de opmerking van de heer Koopmans – Annie pikt het niet als het niet gebeurt – gehoord. Ik zeg erbij: Henk en Hanne ook niet. Dus, mijnheer de minister: doen, dat vliegveld Twente.

De heer **Koopmans** (CDA): Ik ben het net vergeten, maar misschien kan de heer De Krom aan de minister vragen hoe het zit met de brief die wij gevraagd hebben.

De heer **De Krom** (VVD): Minister Eurlings, hoe zit het met die brief?

De N18 tussen Enschede en Varsseveld moet als twee keer twee-autoweg worden uitgevoerd. Dat moet althans het eindbeeld zijn. De weg loopt nu door diverse dorpskernen met alle gevolgen voor de veiligheid, de leefbaarheid en de economie van dien. Ik heb een amendement ingediend voor 40 mln. om er in ieder geval mee te beginnen. De weg moet zodanig worden aangepast, dat de uitbreiding naar twee keer twee mogelijk is.

Het station Zwolle is niet voldoende uitgerust om de Hanzelijn te kunnen accommoderen. Heeft de minister daar nog plannen voor op de plank liggen?

De N23 van Alkmaar naar Zwolle is met de Nota Mobiliteit indertijd geschrapt als onderdeel van het hoofdwegennet. De capaciteit van deze weg is echt onvoldoende. Is de minister bereid om met Noord-Holland en Flevoland het gesprek aan te gaan? Doortrekking van de A15 van Ressen naar de A12 bij Zevenaar is een ontbrekende schakel, die zo snel mogelijk moet worden uitgevoerd. De totale kosten bedragen 750 mln. Er ontbreekt nog 262,5 mln. Het bedrag zou via beprijzing moeten worden binnengehaald. Aan welk soort beprijzing moeten wij hierbij denken?

Is er in de plannen van het kabinet sprake van een tunnel onder het Pannerdens Kanaal? Zal het kabinet er nog mee komen of niet?

Het tracé van de A12 tussen Veenendaal en Ede wordt aangelegd. Kan de besluitvorming over het laatste deel (Ede-Duitse grens) niet worden versneld? De A12 is een van de belangrijkste hoofdtransportassen.

Er zijn een hoop spoorprojecten in Gelderland waarop ik vanwege de tijd niet allemaal kan ingaan. Ik wil in ieder geval een reactie op de Deltalijn. Over veel regionale projecten komen wij overigens nog apart te spreken. Over Flevoland zijn belangrijke besluiten genomen. Over het A6/A9-traject hoef ik het niet meer te hebben, over de IJmeerverbinding hebben wij vorige week gesproken en de N23 heb ik al genoemd.

De ring rond Utrecht moet zo snel mogelijk af. De planstudie loopt, maar de aanleg van het noordelijke deel staat pas voor tussen 2014 en 2017 gepland. Dat is veel en veel te laat. Aan wat voor soort weg denkt de minister? Wat ons betreft wordt het minimaal twee keer twee, maar liever een volwaardige snelweg.

De A7 Zaanstad-Purmerend, de A9 Velsen-Badhoevedorp en de Tweede Coentunnel worden allemaal vertraagd door luchtkwaliteitsproblemen. Wanneer gaan wij hiermee verder?

Wij zijn voor een tweede zeesluis bij IJmuiden. De sluis zou in 2015 klaar moeten zijn. Is dat haalbaar?

De verbinding tussen de A8 en A9 leidt tot doorstromingsproblemen, verkeersonveiligheid en economische schade. De maatschappelijke kosten-batenanalyse is positief. De regio wil het project graag aanleggen, maar het Rijk moet daar 60 mln. aan bijdragen. Wat is het standpunt van de minister?

Mijn amendement over de Pettense zeekering trek ik in.

De **voorzitter**: Het amendement-De Krom (stuk nr. 23) is ingetrokken.

De heer **De Krom** (VVD): Voorzitter. De regering omarmt het mooie plan voor een tulp op zee, dat naar mijn

inschatting totaal onhaalbaar is. Ik stel voor, ons te concentreren op de uitvoering van het plan-Waterman, waar de Kamer eerder mee akkoord is gegaan. Hoe staat het ermee?

Publiek-private samenwerking voor de A4-zuid is voor ons bespreekbaar, maar wij willen graag een schop de grond in zien gaan.

De A13-A16 is absoluut noodzakelijk, niet als alternatief voor de A4, maar als aanvulling. Dat is een heel ander doel. Het moet allebei. Ik las overigens dat er ook wordt gesproken over een geboorde tunnel ten aanzien van de A13-A16. Kan de minister ons inlichten over de laatste plannen op dit punt? Dat het landschappelijk fatsoenlijk moet worden ingepast, staat voor mij ook wel vast.

Hoe zit de minister in de Rijnlandroute? De ontsluiting van de Hollandse eilanden is problematisch. Een relatief kleine ingreep op de N57 bij de Hartelbrug kan verlichting brengen, namelijk als een aparte fietsbrug wordt aangelegd. Die brug is nu twee maal één plus één. Als je daar het fietspad van afhaalt en er een aparte fietsbrug maakt, ontstaat er ruimte voor twee maal twee rijstroken, hetgeen een aanzienlijke verlichting zou brengen.

De heer **Madlener** (PVV): Volgens mij gebeurt hetgeen u voorstelt over de Hartelbrug al.

De heer **Koopmans** (CDA): De heer De Krom scheerde zo-even langs de Rijnlandroute. Hij had er zelf geen standpunt bij. Dat blijft ook zo?

De heer **De Krom** (VVD): Mede namens de PvdA kan ik u melden dat dit zo is. Ik wil eerst weten hoe de minister hier in zit.

De heer **Madlener** (PVV): De A16 zou dan uitkomen op de A13 en dan moet het allemaal weer via Den Haag. Wat vindt u van het plan om de A14 door te trekken voorbij Den Haag, zodat je dat hele knooppunt omzeilt? Is dat een bespreekbaar plan voor de VVD?

De heer **De Krom** (VVD): Zo ver ben ik nog niet. Laten wij er nu eerst maar voor zorgen dat die A4 Midden-Delfland er komt, inclusief de A4-zuid, evenals de A13-A16. Dan praten wij wel verder. Laten wij hier nu niet mooie dromen debiteren. Deze plannen liggen op tafel. Laten wij die nu eerst maar uitvoeren.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): U spreekt mede namens de PvdA over de Rijnlandroute. Er is een lobby gaande om deze route alsnog in het MIRT te fietsen. Begrijp ik uit uw woorden dat u die lobby vooralnog niet steunt?

De heer **De Krom** (VVD): Ik onderken de noodzaak van een goede ontsluiting van de kustplaatsen. Alleen, ik weet ook dat er over het eventueel tracé nog heel veel discussie is. Ik vraag aan de minister hoe hij in die discussie zit. Als u aan mij vraagt hoe dat tracé precies zou moeten lopen, dan heb ik daar nog geen antwoord op.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Is het uw inzet dat die Rijnlandroute alsnog in het MIRT wordt opgenomen? Vervolgens kan er dan een tracé- en planstudie volgen.

De heer **De Krom** (VVD): Ik zou eerst iets meer willen

weten van het kabinet over een mogelijk tracé dat regionaal op groot draagvlak kan rekenen. Pas dan zou ik antwoord op die vraag willen geven. In die volgorde.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Ik bewonder uw voorzichtige houding.

De heer **De Krom** (VVD): Dat is dan mooi.

De heer **Koopmans** (CDA): En ik verbaas mij er een beetje over in relatie tot de "schop in de grond"-taal die wij tot het moment van de Rijnlandroute uit de mond van de heer De Krom mochten vernemen.

De heer **De Krom** (VVD): Hoe meer schoppen in de grond hoe beter het mij is. Het moet alleen wel in de goede volgorde. Je moet voor dit stuk weg wel eerst een gedragen oplossing zien te vinden.

Voorzitter. Wij stemmen graag in met de tweede oeververbinding ten westen van Rotterdam. Wat is de visie van het kabinet op dit punt?

Ik heb een amendement ingediend om de spoortunnel bij Delft ten bedrage van 40 mln. zodanig aan te leggen dat een verdubbeling van het spoor aldaar in de toekomst kan plaatsvinden. Ik verneem hierop graag de reactie van de minister.

Wij zijn voorstander van het Trekvliesstracé in Den Haag. Het daarvoor beschikbare bedrag van 225 mln. lijkt ons evenwel niet voldoende.

Daarnaast verneem ik graag een reactie van de minister op mijn amendement over de N57 op Veers grondgebied. Het is hoognodig dat daarvoor een oplossing komt. Over de ruit rond Eindhoven-Helmond is in de regio grote overeenstemming. Op dat vlak moet nu zo snel mogelijk worden doorgepakkt. Ik heb een amendement ingediend voor de N69. Graag hoor ik daar een reactie op. Het aquaduct bij Steenberg is al aan de orde gekomen. Ook dat probleem moet worden opgelost. Het is een van de laatste hobbels in het tracé A4-zuid. De Merwedeburg bij Gorinchem op de A27 is een prominent knelpunt. De aanpak staat gepland voor 2013-2018. Kan dat niet eerder? Het is echt een drama bij die brug.

Welke vormen van alternatieve financiering hebben de voorkeur van de minister? Hoe gaat de minister de N65 in Brabant veiliger maken?

Ik heb een amendement ingediend waarbij 15 mln. wordt vrijgemaakt voor de Greenportlane in Limburg. Deze wordt aangelegd om het economisch werklandschap in het gebied van Klavertje Vier optimaal te ontsluiten. Daarnaast zal de Greenportlane door de aansluiting op zowel de snelweg A74 als op de A67 toekomstige congestieproblemen op het knooppunt Zaarderheiken oplossen. De Greenportlane zal daarboven een cruciale functie hebben bij de ontsluiting van de Floriade. Wilden wij immers die zaak niet klaar hebben voor de Floriade in 2012? Dit kan daaraan bijdragen.

De heer **Koopmans** (CDA): Dit sluit goed aan bij ons algemene pleidooi voor de greenports. Komen de middelen die naar de op- en afritten gaan, bovenop het extra bedrag dat over was uit de A73, de 123 mln.?

De heer **De Krom** (VVD): Ja, dat kan ik bevestigen. De A2 Maasbracht-Geleen is al een aantal keren genoemd. Ik hoor veel spreken over versnellingsprijzen/of tol. Tol is voor ons alleen aanvaardbaar als dat

nodig is om nieuwe infrastructuur aan te leggen die er zonder tol niet zou komen en als mensen een alternatief hebben. Anders niet. Graag hoor ik een toelichting waaruit blijkt hoe deze principes, als de minister die steunt, passen in de plannen voor de A2.

Het drama van de A73 duurt nog steeds voort. Op 18 februari gaan de tunnels gedeeltelijk open. Pas in augustus volgend jaar helemaal, althans volgens de laatste planning. De minister zou de Kamer nog voor het kerstreces, dus voor vrijdag 21 december, een overzicht sturen van de gehele planning inclusief data. Ik ga ervan uit dat wij die brief krijgen. Is er nog enig zicht op eventuele claims die de minister boven het hoofd hangen als gevolg van die vertraging? Waar praten wij dan precies over? Het kan wel eens interessant zijn, zoals wij dat bij de A4 Midden-Delfland en de A74 ook hebben gedaan, om het Onderzoeks- en Verificatiebureau van de Kamer te vragen om na te gaan waarom het bij de A73 zo fout is kunnen gaan. Ik ben daar een voorstander van. Ook het verkeer op de A67 loopt vast en moet dus over de gehele lengte worden verbreed. Graag hoor ik hierop een reactie.

Dan de N280, een regionaal project waarbij enkele kunstwerken moeten worden aangepast. Kan de minister hier ruimte voor vinden?

De heer **Koopmans** (CDA): Hoor ik het goed dat u aan het einde zei dat de A67 over de hele lengte moet worden verbreed? Ik vind het allemaal interessant. Het ene moment mag het niet van Helma, omdat zij toevallig in de gemeenteraad van Voorschoten zit, weet ik toevallig. Het andere moment stelt u verbreding over de hele lengte voor bij de A67, zonder enige studie. Zit er nog samenhang in de wijze waarop u dit soort projecten wilt aanpakken?

De heer **De Krom** (VVD): Ik kan dat bevestigen. Ik heb al aangegeven dat wegverbredingen landschappelijk goed moeten worden ingepast. Dat geldt overal en dus ook voor de A67. Dat laat onverlet dat ik mijn betoog ermee ben begonnen dat verbreding bij alle hoofdtransportassen in Nederland absolute noodzaak is en dat wij niet weggelaten met een spitsstrookje hier en een invoegstrookje daar. Daarvoor is het probleem veel en veel te groot. Voor zover er nu al sprake is van een noodsituatie in Nederland, zeker bij die transportassen, wordt dat in de toekomst alleen nog maar erger. Landschappelijke inpassing is nodig. Dat geldt voor de Rijnlandroute, de A67 en welke weg dan ook.

De vergadering wordt van 13.30 uur tot 14.10 uur geschorst.

De heer **Madlener** (PVV): Voorzitter. De treinen zitten overvol. Jarenlang moesten wij aanhoren dat de files moeten worden opgelost door meer mensen met de trein te laten gaan. Het openbaar vervoer omvat nog geen 12% van alle vervoer en de grenzen zijn nu al bereikt. Wij dienen die linkse leus dan ook om te draaien en te zeggen dat wij overvolle treinen moeten tegengaan door meer wegen te realiseren. Zodoende kunnen wij ervoor zorgen dat het reizen met de trein weer prettig wordt. Dan zullen er weer zitplaatsen zijn. Help de treinreiziger door vaker met de auto te gaan. Dat zal ook goed zijn voor de overheidsfinanciën. 70% van de autobelasting gaat immers naar de staatskas. Het bedrag

dat wordt besteed aan wegen is bijna net zo groot als dat voor het spoor. Toch hebben de wegen maar liefst zeven keer meer vervoerswaarde.

De bus staat tegenwoordig ook in de file en heeft last van de stijging van de dieselprijs. Als voor de trein en de auto de werkelijke kosten moesten worden betaald, zouden die vervoersmiddelen onaantrekkelijk worden. Het overheidsbeleid is erop gericht om het autorijden gigantisch duur te maken en het treinreizen goedkoop, maar desondanks kiezen verreweg de meeste Nederlanders voor de auto. Dat geldt overigens niet alleen voor Nederland, maar voor nagenoeg elk ontwikkeld land. De auto wordt steeds schoner en zuiniger. De PVV-fractie is daarom van mening dat investeren in wegen goed is voor de toekomst. Vaak is gezegd dat wij wel huizen bouwen maar dat wij geen wegen aanleggen. De gevestigde politieke partijen zijn daarin inderdaad heel goed. De PvdA-fractie lijkt een draai te hebben gemaakt door erop te wijzen dat het belangrijk is om in wijken niet alleen huizen te bouwen maar ook wegen aan te leggen. Het is goed dat zij die klok heeft horen luiden. Ik hoop dan ook dat het beleid herkenbaar zal zijn en zal later in mijn betoog voorstellen doen om daartoe te komen.

Het MIRT zou een verandering moeten bewerkstelligen, maar de meeste projecten daarin hebben betrekking op de lange termijn tot 2020 en zelfs op de periode daarna. Het is goed om een visie te hebben op de lange termijn, maar wij houden ons nu veelal bezig met projecten die vertraagd zijn en die na deze regeerperiode van start gaan. Wij zijn juist geïnteresseerd in datgene wat er in deze kabinetsperiode gebeurt. Zullen automobilisten deze kabinetsperiode merken dat er minder files komen? De meeste projecten zouden dus niet alleen in het MIRT moeten staan, maar er zou ook een vierjarenplan van deze regering moeten zijn om te zien wat wij de komende tijd echt zullen bereiken. Het gaat er niet om wat er gebeurt als wij drie regeringen verder zijn. Wij moeten immers afwachten wat wij dan krijgen. Spoedwegverbredingen kosten relatief weinig, mits je de inpassing niet te veel uit de hand laat lopen, en bieden relatief snel resultaat. Als de filedruk vermindert, neemt de uitstoot van schadelijke stoffen met wel 50% af. Waarom kunnen dan geen snelle wegverbredingen worden uitgevoerd? De PVV wil dat vluchtstroken worden omgezet in rijstroken. De Spoedwet wegverbreding moet worden aangepast, zodat het "nood breekt wet"-principe wordt toegepast en het belang van mobiliteit boven het belang van luchtkwaliteit wordt gesteld. Het is immers toch eigenlijk wel vreemd dat die luchtkwaliteit, waarvan wij allemaal zeggen dat die belangrijk is, helemaal in wetgeving verankerd is – alles wordt 10.000 keer getoetst aan luchtkwaliteit – terwijl er bij een groot woningbouwproject helemaal niet wordt getoetst aan mobiliteit. Ook mobiliteit is essentieel als je ergens wilt gaan wonen. Dat hebben wij niet wettelijk verankerd. Zou het derhalve geen goed idee zijn om het recht op mobiliteit wettelijk te verankeren en een soort toets te maken voor woningbouwprojecten? Dat is ook een beetje in de lijn van datgene wat al die besturen zeggen en wat Almere met succes heeft gedaan. Zij zeggen: wij bouwen geen woningen meer als er geen nieuwe wegen bij komen.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Het klinkt allemaal natuurlijk wel heel aardig, maar in feite zegt u gewoon: laten wij vooral

eerst naar de auto's kijken en dan naar de mensen. Daar komt uw verhaal over de luchtkwaliteit in feite op neer. U doet net alsof er met deze coalitie helemaal niets gebeurt, maar wij hebben het over 4,5 mld. voor het spoor, de kilometerheffing, het Urgentieprogramma Randstad, de commissie-Elverding, de projecten ZSM en zo kunnen wij nog wel een tijdje doorgaan. Ik vind het dus ongelooflijke flauwekul om net te doen alsof er helemaal niets gebeurt.

De heer **Madlener** (PVV): Het is niet zo dat er helemaal niets gebeurt. Het beeld van de meeste Nederlanders is dat er wel veel woningen bij komen, dat er ook meer mensen in Nederland bij komen, maar dat de wegen toch achterblijven bij de gestegen vraag. Wij hebben inmiddels een heel grote groep arbeiders. De werkgelegenheid is hoog. Daar horen ook wegen bij. Het is voor ons niet of mensen of wegen, het is voor ons beide. Wegen horen bij mensen. Die wegen leggen wij eigenlijk alleen voor mensen aan. Daarom zie ik het verschil tussen wegen en mensen niet zo. Ik merk aan de reacties om mij heen dat ik mij nu een beetje ongelukkig uitdruk. Maar die wegen leggen wij aan voor mensen. Sterker nog, die wegen dienen ook het openbaar vervoer. Ook de bus rijdt over wegen. In die zin is dat verschil een schijnverschil. Dat wil ik helemaal niet maken. Wij hebben heel veel wetgeving inzake de luchtkwaliteit. Dat is helemaal verankerd in wetgeving. Iedere plek wordt getoetst op luchtkwaliteit maar niet op bereikbaarheid. De lagere bestuurslagen roepen inmiddels: wij bouwen niet meer als jullie geen wegen bouwen. Dat is een heel belangrijk signaal. Dat signaal leeft al vijftien jaar of misschien nog wel langer onder de bevolking. Nu dringt het ook hier door. Zelfs de PvdA blijkt gevoelig te worden voor dat signaal. Dat is misschien twintig jaar te laat, maar beter laat dan nooit.

Mevrouw **Vermeij** (PvdA): U heeft nu al zes keer gezegd dat wij het licht hebben gezien. In dit coalitieakkoord staat voor het eerst dat er een MIRT moet komen. U kunt ervan uitgaan dat dit een inbreng van de drie coalitiepartijen is geweest. Wij vinden dat er integraal moet worden nagedacht. Dat lijkt mij eerder een nieuw gegeven voor de PVV dan voor de Partij van de Arbeid. Uit uw recente betogen blijkt immers dat de PVV toch vooral een asfaltpartij is. Ik ben heel erg blij dat u nu ook inziet dat als wij gaan bouwen, wij dan ook zorgen voor openbaar vervoer en voor de aanleg van wegen, zodat mensen die daar gaan wonen, ook ergens naartoe kunnen.

De heer **Madlener** (PVV): Het MIRT bevat helaas weinig projecten voor de korte termijn. Wat gaat de automobilist nu eigenlijk merken van deze regering? Hij moet niet alleen merken dat hij meer gaat betalen vanwege het rekeningrijden, tolprojecten of verhoogde belastingen. Daar heeft de VVD ons allemaal op gewezen en dat is waar. De automobilist moet ook merken dat er meer asfalt wordt aangelegd. Wij willen "werken aan de weg" zien. In die zin zijn wij inderdaad geen asfaltpartij, maar een partij voor de automobilist, want wij erkennen de auto als belangrijkste vervoermiddel en als bringer van welvaart. Wij willen vooral de positieve kant van het autobezit belichten. Die wordt al jaren onderbelicht door het parlement. Het gaat altijd over het openbaar vervoer en de luchtkwaliteit, maar de auto is gewoon

keihard nodig. Ik ben blij dat daarvan iets terug te vinden is bij deze minister. Hij maakt zich daar wel hard voor, maar ook hij staat op het punt van wetgeving met zijn rug tegen de muur. Hoewel de commissie-Elverding er komt, weten wij natuurlijk allang waar het probleem zit. Wat ons betreft, is die commissie-Elverding dus niet nodig. Wij hadden liever een coalitieakkoord gezien dat korte metten maakt met die wettelijke problemen en luchtkwaliteitseisen, die vaak niet eens bijdragen aan de luchtkwaliteit. Files zijn immers niet goed voor de luchtkwaliteit. Dit is dus een langetermijnvisie met te weinig aandacht voor de korte termijn. Er zijn te veel projecten in voorbereiding. Ik vraag nu aandacht voor de uitvoering.

Wij zien diverse spitsstroken verrijzen, maar die zijn meestal te kort. Ik rijd zelf langs een onlangs geopende spitsstrook bij Delft. Dan zie je een tijdelijke wegverbreding – dat is zo'n spitsstrook eigenlijk – maar nog voordat je op de plaats van bestemming bent, moet al het verkeer weer invoegen. Door die korte spitsstrook ontstaat dus eigenlijk een nieuwe flessenhals. Daarom vraag ik de minister wat voor zin een wegverbreding heeft als die halverwege stopt en als het verkeer dan weer moet invoegen. Wij moeten dus eigenlijk gewoon bredere wegen hebben over het hele traject. De spitsstroken moeten dus vaak langer worden.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Ik ben dolblij dat u zo'n geweldig goede analyse geeft van het probleem aan het eind van een snelweg. Het probleem met uw toekomstvisie van twee keer zes banen voor iedere snelweg in Nederland is dat zij allemaal eindigen bij een stad of een dorp. U moet mij eens uitleggen hoe twee keer zes rijbanen de stad in en uit komen. Zij moeten namelijk een keer samenvoegen tot twee keer één rijbaan. En dan? U hebt het zojuist briljant geanalyseerd. En dan?

De heer **Madlener** (PVV): Ik ken helemaal geen snelwegen die eindigen in een stad of dorp. De meeste snelwegen gaan langs steden en dorpen en hebben uitvoegmogelijkheden om de stad of het dorp te bereiken. Als er een probleem is met een uitvoegstrook, moeten wij maatregelen nemen. Dan moet je die strook verbreden of verlengen of dan moet je ervoor zorgen dat het snelwegverkeer dat langs die dorpen gaat, daar niet opstroomt. Dat lijkt mij heel logisch.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Goed, zij stoppen – op een aantal uitzonderingen na – niet regelrecht in de stad, maar voor de uitvoegstroken moet ook ruimte zijn. Hoe wilt u dat dan doen?

De heer **Madlener** (PVV): Door ruimte te maken. Als een uitvoegstrook niet voldoet, bijvoorbeeld omdat een rood stoplicht er daar toe leidt dat de auto's een file veroorzaken, moet je daar natuurlijk naar kijken. Het lijkt mij logisch dat een minister daarnaar kijkt. Het lijkt mij niet te veel gevraagd dat de minister ook de afvoer en de toevoer van de snelweg goed bekijkt. Wat u zegt, is dus logisch. Ik ben het daarmee eens. Laten wij dat aanpakken. Ik zie uw voorstellen op dat punt tegemoet. Die kunnen op onze steun rekenen.

Dan de A15, de verbinding tussen de Rotterdamse haven en Duitsland. Ik woon in een gebied waar heel veel vrachtverkeer rijdt, van Rotterdam naar allerlei delen in het land. Wij hebben ook een Betuwelijn aangelegd voor

een heleboel van dat vrachtverkeer, maar waarom hebben die vrachtwagens niet vaker een eigen rijbaan, een soort Betuwelijn voor vrachtauto's? Inmiddels staan er hele files met vrachtauto's. Die rijden allemaal rechts en de wegen zijn helemaal kapot gereden door vrachtwagens. Is het geen goed idee om de rechterbaan te reserveren voor vrachtwagens en om die het liefst van beton te maken, zodat je niet al die uitgesleten of uitgereden plekken krijgt? Die plekken zijn immers ook hartstikke gevaarlijk. Als het een beetje regent, blijft daar water liggen. Die spoorvorming kun je tegengaan door de wegen voor vrachtwagens in beton uit te voeren en om meer aparte rijbanen voor vrachtwagens aan te leggen. Dat lijkt ons goed voor de veiligheid en de doorstroming. Je zou de snelwegen dus ook kunnen verbreden door de vrachtauto's een eigen baan te geven. Dat werkt op een aantal plekken goed en je scheidt het minder snelle verkeer op die manier van het snelverkeer. Dat lijkt ons heel logisch. Minister, vindt u dat geen goed beleid en bent u bereid om veel meer aparte vrachtwagenbanen aan te leggen?

Zuid-Holland heeft gedreigd niet meer te bouwen als er geen wegen worden aangelegd. Dat is een bekende tactiek die Almere met succes heeft toegepast. Die gemeente heeft gezegd niet tot de bouw van 60.000 woningen over te gaan als er geen verbindingen tot stand worden gebracht. Dat heeft geleid tot een investering van 3,2 mld. Toevallig leveren 60.000 woningen ongeveer 3 mld. op aan btw, wat aardig overeenkomt met de noodzakelijke investering. Het lijkt dus heel helder om bij investeren in woningen de wegeninfrastructuur aan te leggen. Van elke woning gaat 20% naar de staatskas.

Er ligt een heel pakket aan projecten voor, maar het blijft lastig om het eindplaatje te zien. Tegenwoordig bestaan allerlei computersimulaties en dynamische doorrekeningen. Ik zou graag de plaatjes willen zien. Is het mogelijk om het eindbeeld te visualiseren met plaatjes waarop de doorstroming te zien is? Waar beginnen de files? Files beginnen natuurlijk ergens. Er is een bepaald inzicht nodig in wat de invloed is van een bepaalde weg op andere delen van het traject. De Moerdijkbrug is een jaar of twee geleden heel groots aangepakt. Nu blijken er weer problemen te zijn. Ik vraag mij af hoe dat mogelijk is. Hoe is het mogelijk dat dat niet eerder voorzien is. Nu moet de brug voor de tweede keer worden aangepakt, met een jaar vertragingen en files als gevolg. Dat is een verspilling van tijd en geld.

Is de minister bereid om een koppeling tussen ruimtelijke ordening en wegcapaciteit wettelijk in te bouwen? Iedereen heeft verzoekennummers gedaan en ik zal niet achterblijven.

De heer **Koopmans** (CDA): Een wettelijke koppeling tussen ruimtelijke ordening en wegcapaciteit? Dit kabinet ruimt een aantal regels op en u juicht dat altijd toe. Nu introduceert u echter een nieuwe regel, als het tenminste om een serieus voorstel gaat.

De heer **Madlener** (PVV): Ik erger mij er bijzonder aan dat in Nederland hele wijken uit de grond worden gestampt zonder daarvoor ontsluiting te regelen. Als mensen een duur huis kopen dat op andere plekken niet te koop is, dan hebben zij er recht op dat de mobiliteit goed is geregeld. Dat gebeurt niet goed. Ik vraag de minister om er alles aan te doen om dat niet meer te

laten gebeuren want mensen ergeren zich daar groen en geel aan.

De heer **Koopmans** (CDA): U legt een politieke en bestuurlijke koppeling en dat is prima. U sprak net echter ook over een wettelijke koppeling. Ik wil u dat echt ontraden. Dat is een extra juridische beer op de weg waardoor er waarschijnlijk nog minder wegen kunnen worden aangelegd dan nu gebeurt.

De heer **Madlener** (PVV): U hebt daar gelijk in. Ik ben natuurlijk voor minder regels, niet voor meer regels. Ik word er echter moedeloos van om van elke politieke partij te horen, inclusief het CDA, dat het beter moet maar het niet beter wordt. Dat maakt mensen moedeloos. Ik dreig er meer mee dan dat ik het werkelijk wil. Het moet goed geregeld worden en als wij het daar allemaal over eens zijn, dan moeten wij als volksvertegenwoordiging eisen dat de wegcapaciteit voldoet aan de behoefte die ontstaat als er wordt gebouwd. Het maakt mij niet uit of daarvoor een wet moet worden opgesteld. Mensen hebben er recht op. De spoedwet wegverbreding wordt te weinig toegepast. Er is een spoedwet om een urgent probleem aan te pakken. Wegverbreding is vaak de goedkoopste en snelste methode om iets te doen. Snelwegen gaan van vier, naar drie, naar twee rijstroken. Zo gaat het maar door. Die wegverbredingen moeten er komen. De wetgever heeft al gezegd dat dat urgent is. Maar wat blijkt nu? Die spoedwet kan niet worden gebruikt vanwege de eisen voor de luchtkwaliteit. Dan denk ik dat wij iets verkeerd hebben gedaan. Wij hebben de prioriteit verkeerd gelegd. Het belang van mobiliteit moet boven het belang van luchtkwaliteit gaan. Hellevoetsluis is een Vinex-locatie, waar straks nog veel meer huizen worden gebouwd om mensen te huisvesten die op de Tweede Maasvlakte gaan werken. De files zijn daar echter gigantisch uit de klauwen gelopen. Ik wil de minister vragen om, behalve het verbeteren van de aansluiting op de A15, ook dat stukje N57 naar Hellevoetsluis te verdubbelen door er twee keer twee banen van te maken in plaats van een keer twee. Het is nog een gevaarlijke weg ook. Dit is ooit zelfs beloofd en het moet gewoon gebeuren. De A16 is een belangrijke weg voor Rotterdam, maar die komt uit op de reeds overbelaste A13. Het verkeer van Breda naar Amsterdam, het zuid-noord- en noord-zuidverkeer, moet niet meer door Den Haag en Overschie worden geleid, maar moet via een directere lijn verlopen. De A3 was natuurlijk perfect geweest, maar die komt er niet meer. Wel zou je de A14 kunnen gebruiken, dus door de weg in plaats van via de A13/A16 hoger te laten aansluiten bij Leidschendam, zodat het Prins Clausplein wordt ontlast. De Oranjetunnel, de tweede oeververbinding, is cruciaal voor de positie van onze mainport. Ik vraag de minister om hier heel serieus naar te kijken. Ik overweeg om hierover een motie in te dienen, want het is een cruciaal project. Er ligt een goed initiatief van het Havenbedrijf Rotterdam. Er is behoefte aan dit project en ook voor de veiligheid is het belangrijk. Ik ben er erg enthousiast over en hoop dat de rest van de Kamer en de minister dat ook zijn.

De heer **De Krom** (VVD): De heer Madlener heeft een

lang wensenlijstje, maar ik heb nog geen amendementen van de PVV-fractie gezien. Komen die nog?

De heer **Madlener** (PVV): Ik heb geen amendementen, maar de moties komen nog.

De heer **De Krom** (VVD): Waarom heeft de heer Madlener geen amendementen? Hij kan toch voorstellen doen met een dekking? Hij kan toch concreet aangeven waar hij het geld vandaan wil halen?

De heer **Madlener** (PVV): Er liggen al vele amendementen, onder andere van de hand van de heer De Krom. Ik zal daar positief naar kijken, mits zij geen geld weghalen bij het ov. Meer wegen vormen voor ons echter een prioriteit. Wij bekijken alle amendementen heel positief. Verder heb ik ervoor gekozen om met moties te werken, overigens wel met dekking. Een amendement of motie zonder dekking kan niet op onze steun rekenen.

De heer **De Krom** (VVD): Als het over het openbaar vervoer of het spoor gaat, spreekt de heer Madlener altijd in termen zoals: ik ga nooit in een trein zitten, de trein deugt niet et cetera. Hij weet natuurlijk dat het aandeel van de trein in het vervoer van en naar de grote steden, inclusief Rotterdam, 35%-45% bedraagt. Hij weet ongetwijfeld ook dat er per dag 1,1 miljoen mensen in de trein zitten. De heer Madlener heeft een lang wensenlijstje voor onder andere verbreding van wegen. Dat kan ik allemaal volgen, maar hoe financiert hij het nu? Ik neem niet aan dat hij geld bij het spoor weghaalt.

De heer **Madlener** (PVV): Ik kom niet met ongedekte moties. Die kunnen ook niet op onze steun rekenen; dat is voor ons belangrijk. Overigens is het beeld van de heer De Krom dat ik tegen de trein zou zijn niet juist. Ik heb wel gezegd dat voor een heleboel mensen de trein geen alternatief biedt. Ik behoor daar zelf vaak ook toe. Het ligt natuurlijk aan de bestemming, maar voor heel veel mensen biedt de trein geen alternatief. Het lijkt wel alsof al die mensen die niet met de trein kunnen, toch een beetje ondergesneeuwd raken in het politieke geweld als het gaat om het ov. De term ov valt hier misschien tien keer, terwijl de term "meer wegen" altijd tegenvalt. Dan gaat iedereen steigeren. Ik wil de trein dus absoluut niet afdoen als een slecht vervoermiddel. Het is voor sommige mensen een perfect vervoermiddel. Wij zijn ook voor investeringen in het spoor. Wij zullen de voorstellen van de diverse fracties daartoe positief bekijken. Zet mij nu niet weg als iemand die tegen het ov is, want dat is absoluut niet het geval.

De heer **De Krom** (VVD): Het verhaal van de heer Madlener over de btw is mij nog niet helemaal duidelijk. Kan hij dat nog eens uitleggen? Ik kon het niet helemaal volgen. Ik geloof dat hij wilde dat de btw niet meer naar de staatskas ging, maar ergens anders naartoe. Hoe zit dat?

De heer **Madlener** (PVV): De woningbouw levert gigantisch veel geld op in de vorm van btw. Als Almere 60.000 woningen bouwt van gemiddeld drie ton per woning, kun je gemakkelijk uitrekenen dat er 3 mld. aan btw wordt gegenereerd door Almere. Ik wil er gewoon aandacht voor vragen dat het bouwen van woningen ook

een hoop extra inkomsten voor de staatskas oplevert. Een deel daarvan kan naar infrastructuur.

De heer **De Krom** (VVD): Dat betekent wel dat er elders op de rijksbegroting een gat wordt geslagen. U kunt dit nu wel roepen, maar dan moet u ook aangeven hoe dat gat moet worden gedicht.

De heer **Madlener** (PVV): Het bouwen van extra woningen slaat geen gat, maar levert extra inkomsten op. Wij willen met zijn allen meer woningen bouwen en dat moeten wij vooral ook doen. Het is soms best geschikt om met extra woningbouw een bepaalde weg te financieren.

De **voorzitter**: Na de bijdrage van de heer Madlener geef ik nu het woord aan de heer Duyvendak van de fractie van GroenLinks.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Voorzitter. Het is ruim vijftig uur geleden dat op Bali de klimaatconferentie werd afgerond. In vergelijking met eerdere klimaatconferenties is het grote winst dat op Bali de bezorgdheid en het gevoel van urgentie voor de problematiek van de klimaatcrisis door bijna alle landen in verschillende toonaarden werd beklemtoond. Dat was echt nieuw. Het is een verandering die je misschien ook bij het publiek in Nederland hebt kunnen zien, en voor een deel ook in de politiek. Wij zijn allemaal doordrongen van de ernst van de problemen. Dat is één observatie uit Bali. De andere observatie is dat de wereld nog niet toe is aan het maken van keuzes op basis van – en aan het verbinden van consequenties aan – het gevoel van urgentie en de noodzaak om iets te doen. Dat is nog te moeilijk. Iedereen schuift de zaak dan van zijn eigen bordje op dat van andere landen of andere sectoren of naar de toekomst. De bereidheid om de noodzakelijke stappen te zetten en het vermogen om dat te doen, ontbreken nog pijnlijk. Dat is ernstig, omdat wij zo weinig tijd hebben. Bij veel problemen kun je nog denken: wij wachten een jaartje, masseren hier en daar wat en kijken decennia vooruit; dan komt het misschien wel goed. De strijd tegen de klimaatverandering is echter een race tegen de klok. Als wij niet heel snel handelen, worden de maatregelen die wij moeten nemen op zijn minst veel duurder, kostbaarder en ingrijpender, maar ook zullen steeds meer mensen daadwerkelijk komen te lijden onder de klimaatveranderingen, vooral in de ontwikkelingslanden. Hoe langer wij wachten, des te groter zal de schade aan de leefomgeving van heel veel mensen en dieren en aan de natuur zijn. Er is dus enorme haast geboden.

Als ik het debat hier zo volg, moet het mij van het hart dat hiervan in Nederland werkelijk nog niets is doorgedrongen. Het gaat er niet eens over. Er wordt hier weer over duizenden kilometers asfalt gesproken, alsof wij de capaciteit en het vermogen zouden hebben om het allemaal te realiseren. Alsof het allemaal samen zou gaan. Ik ben er tot in het diepste van mijn hart van overtuigd dat dit gewoon niet meer lukt. Eerlijk gezegd heb ik het gevoel, hier tussen een hele rij enorme struisvogels te zitten. Ik hoop maar ontzettend dat het moment snel naderbij komt dat wij wel inzien dat het radicaal anders moet. Hoeveel kilometer wegen en dus CO₂-uitstoot is er vandaag weer gepland door de diverse fracties? Hoeveel kilometer wegen en dus CO₂-uitstoot

moet er niet bijkomen, als ik het debat zo beluister? Wij zullen het juist met minder moeten doen.

De heer **Madlener** (PVV): Met zijn apocalyptische toekomstbeeld vergeet de heer Duyvendak wel dat de auto-industrie heel forse maatregelen neemt. De auto's rijden steeds zuiniger. Er komen biobrandstoffen. Die zijn niet altijd goed, maar wij zien toch forse ontwikkelingen. Wij weten allemaal dat de auto over een jaar of twintig misschien nog maar de helft verbruikt van wat deze nu verbruikt, en geen schadelijke stoffen meer uitstoot. Houdt u daar geen rekening mee en ziet u dan niet in dat het aanleggen van wegen een goede investering is in de toekomst?

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): U doet dat niet altijd, maar nu raakt u wel de kern van het debat met uw opmerking. De vraag is inderdaad: kun je er komen met alleen technologische maatregelen? Biobrandstoffen en schone motoren zijn dan het reddingsmiddel. Dat is ook het beleid van minister Eurlings en van het kabinet. Dat zal dus niet lukken, is mijn overtuiging. Dat laten in feite ook alle serieuze onderzoeken zien. Je komt er niet met alleen technologische oplossingen. Wil het kunnen passen, dan zul je ook moeten gaan sleutelen aan het volume en aan de omvang van het verkeer, aan de hoeveelheid kilometers die auto's rijden, aan het gewicht van auto's et cetera. Wij hebben nu een doelstelling van min 30% in 2020. Dat is heel dichtbij, het is over twaalf jaar, maar er is nog geen plan van het kabinet dat dit haalt. In 2050 moeten wij 60% tot 80% minder uitstoten. Dan liggen al die wegen van de heer Madlener er braak bij, want zo schoon worden die auto's nooit. Dat zal eenvoudigweg niet lukken. Dan is het toch veel verstandiger om nu op een schoner ov-systeem in te zetten dan nu eerst die wegen aan te leggen en later alsnog van koers te moeten veranderen?

De heer **Madlener** (PVV): Als u schoon openbaar vervoer wilt, zult u over moeten gaan op kernenergie, want die trein verbruikt gigantisch veel elektriciteit en die wordt opgewekt met steenkool of bruinkool. U moet dan wel de keuze maken voor een echt schone trein, want ook de trein gebruikt ontzettend veel energie en ik denk dat de auto-industrie forse stappen kan maken in de richting van minder vervuiling. Volgens mij overschat u trouwens de hele CO₂-problematiek zwaar, maar goed, dat is een heel andere discussie. De trein gebruikt ook energie. Dat bent u toch met mij eens?

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Ja, maar het grote voordeel van de elektrische trein is dat je die echt op duurzame stroom, op wind- of op zonnestroom kunt laten rijden, wat voor een auto altijd lastiger zal zijn. Doordat de wrijvingsweerstand bij vervoer met de trein veel minder is dan met de auto, vergt vervoer per trein per persoon veel minder energie dan vervoer met de auto, dat weet u ook. Ik ben het echter met u eens dat ook met de trein en ook met snelle treinen niet alles opgelost zal zijn. De bomen groeien niet oneindig tot in de hemel. Het is wel slim om het vervoerssysteem te kiezen dat het beste zal passen in een duurzame toekomst.

Mevrouw **Vermeij** (PvdA): Ik kan mij erg goed voorstellen dat je, net teruggekeerd naar het Haagse alledaagse

leven vanuit Bali, waar je de klimaatonderhandelingen hebt meegemaakt, van je hart geen moordkuil wilt maken. De neiging is echter – zeg ik er maar bij – dat dit licht superieur wordt, zo van: ik weet hoe de wereld in elkaar zit en ik ga het u nog even uitleggen. In het echte leven staan mensen toch erg vast in de file. Het moet mij van het hart dat de GroenLinks-fractie in Amsterdam toch ook voor een wegverbreding is. En nu zegt u hier dat ook de trein niet alles kan. Dat noopt mij toch tot een vraag. Wat dan wel?

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Ik wil daarmee aangeven dat wij toch ook tegen de mensen zullen moeten zeggen dat wij ons niet tot in het oneindige zullen kunnen blijven verplaatsen. Minister Netelenbos noemde mobiliteit ooit een recht. Ik denk dat dit niet tot in het oneindige zo is. Als wij de grenzen van de aarde willen accepteren, dan zitten er grenzen aan de vrijheid waarmee wij overal heen kunnen reizen en ons kunnen verplaatsen, zeker als wij de vervoersmogelijkheden nog een beetje gelijkmatig willen delen met mensen elders in de wereld die nu nog helemaal niet reizen. Willen wij die mensen ook de ruimte geven om mobiel te worden, dan zijn er grenzen aan de groei en dan is zelfs de trein niet de oneindige oplossing.

De heer **Koopmans** (CDA): Wat de heer Duyvendak net zegt – dat er minder verplaatsing zou moeten zijn – is zijn oplossing.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Ik zei niet dat er minder verplaatsing zou moeten zijn. Ik zei dat er grenzen zijn aan de groei en dat zich verplaatsen niet een oneindig recht is.

De heer **Koopmans** (CDA): Het maakt mij allemaal niet zoveel uit hoe u het formuleert. Wijst u in dit debat één Nederlander aan, tegen wie u zegt: "jij mag je niet meer verplaatsen boven de grens die ik stel". Doe dat eens!

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Nu verdraait u mijn boodschap weer. Ik zeg...

De heer **Koopmans** (CDA): Volgens mij maak ik hem gewoon concreet.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Nee, u zegt dat ik iemand moet aanwijzen die zich niet meer mag verplaatsen. Ik heb helemaal niet gezegd dat men zich niet meer mag verplaatsen. Ik wil erop wijzen dat er een einde is aan het recht op mobiliteit. Ik zou ook het kabinet willen vragen of het nog steeds de visie deelt van oud-minister Netelenbos dat iedere burger een eindeloos recht heeft op mobiliteit. Volgens mij is mobiliteit niet iets waar iedereen onbegrensd recht op heeft. Het recht op mobiliteit is eindig. Wij kunnen mijns inziens niet voor alle Nederlanders overal wegen aanleggen, zoals wij ook niet eindeloos vliegvelden, snelle spoorlijnen of weet ik wat kunnen blijven aanleggen. Uiteindelijk past dat niet allemaal.

De heer **Koopmans** (CDA): De visie van de heer Duyvendak staat mij heel helder voor ogen. Uiteindelijk zal hij echter iemand moeten aanwijzen voor wie het gebruik van mobiliteit daadwerkelijk eindig is. Is die eindigheid in zicht voor de yup van de grachtengordel,

die alles in zijn omgeving heeft? Mag hij nooit meer Amsterdam uit? Of geldt de eindigheid voor inwoners van delen van het platteland waar in geen vijftig jaar een bus is geweest en waarschijnlijk de komende vijftig jaar ook geen bus zal komen? Voor wie geldt deze eindigheid concreet? U wordt vanuit Bali hier ingevlogen – ik bedoel dit schertsend, want u bent gewoon uw werk aan het doen – om de consequentie van uw woorden neer te zetten. Voor wie is de mobiliteit concreet eindig en waar? Hoe gaan wij dit doen?

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Om dit op te lossen, moeten wij goed nadenken over de vraag hoe wij het vervoer in ons land organiseren. Mensen moeten gelijke rechten hebben om ergens te komen. Een afbraak van het openbaar vervoer op het platteland, zoals de CDA-fractie die de laatste jaren heeft gesteund, hoort daar in ieder geval niet bij. Er zijn de afgelopen jaren 1370 bushaltes verdwenen, mijnheer Koopmans. Dat is niet de manier waaraan ik denk.

De heer **Koopmans** (CDA): Wij moeten niet gaan jij-bakken. U mag uw kritiek op mijn fractie hebben; die zal ik pakken. Geeft u mij echter eens antwoord op de vraag wie er niet meer mag reizen. Wie in Nederland stuit volgens de fractie van GroenLinks als eerste op de grenzen van de mobiliteit? Wie mag er geen gebruik meer van maken? Zijn dit de mensen van onder de 20 jaar of juist mensen die ouder zijn dan 65 jaar? Ik noem maar wat groepen. Zijn het mensen met hoge inkomens of juist met lage inkomens?

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): U geeft het antwoord impliciet zelf al. Er bestaat een vrij rechtsevenredig verband tussen de hoogte van het inkomen en de mobiliteit. De mensen met de hoogste inkomens zullen bij de beperking dus het hardst getroffen worden. Daarna gaan wij langzaam de trap af. Het is evident dat je hiervan meer last zult hebben als je je meer verplaatst.

De heer **Koopmans** (CDA): Mensen met een inkomen van bijvoorbeeld €100.000 zouden zich dus minder mogen verplaatsen? Ik probeer het allemaal te begrijpen.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Ik snap dat het allemaal nieuwe materie voor u is.

De heer **Koopmans** (CDA): Nee, ik probeer uw woorden concreet te maken. Ik wil weten hoe de fractie van GroenLinks dit wil oplossen. Ik begin daarbij bij uw eigen grote woorden.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Naarmate mensen meer inkomen hebben, verplaatsen zij zich in het algemeen meer. Zij reizen meer, wonen verder van hun werk en doen meer aan recreatie. Hoe hoger dus het inkomen, hoe mobieler men is. Bij het stellen van grenzen aan de mobiliteit wil mijn fractie uitgaan van de gedachte dat iedere burger gelijk is. Daarom is het logisch dat wij voor het stellen van deze grenzen proberen mechanismen te ontwikkelen waardoor mensen die het meeste reizen, dit wat minder gaan doen. Op die manier hoeven de mensen onderaan hier niet onder te lijden. Eenzelfde principe speelt bij de huidige discussie over topinkomens.

De heer **Koopmans** (CDA): Ik probeer nog één maal u een suggestie te geven. Spreken wij over inkomensgerelateerde treinkaartjes of vliegtickets? Is dat de oplossing?

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Dat denk ik niet; dat zal niet werken.

De heer **Koopmans** (CDA): Ook al weer niet.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Ik zou willen dat wij de komende jaren, samen met u, serieus zouden kunnen zoeken naar manieren om de groei van de mobiliteit te beperken. Daar gaat het mij om. Zo'n beperking is namelijk schreeuwend noodzakelijk.

De heer **De Krom** (VVD): Ik wil met de heer Duyvendak toch nog eens terug naar de feiten en de cijfers. Hij heeft het over de uitstoot van het verkeer en voorspelt dat als wij zo doorgaan, wij in 2050 niet meer zouden kunnen rijden. Sinds 1980 is de NO_x-uitstoot met 52% gedaald, ondanks de bijna vertienvoudiging van het verkeer. Ook is de uitstoot van fijnstof sindsdien met 77% gedaald. Waarop baseert de heer Duyvendak zijn uitspraak dat wij in 2050 niet meer zouden kunnen rijden?

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Ik had het over het klimaatprobleem. Gelukkig schaden auto's de luchtkwaliteit nu minder. Minister Cramer zal echter straks bevestigen dat wij nog een groot probleem hebben bij de CO₂-uitstoot van het autoverkeer. Die is wel degelijk fors gestegen, namelijk met meer dan 30%. En zojuist werd er ook al genoemd dat het autoverkeer tot 2020 nog met 40% zal toenemen. Zelfs in Schoon en Zuinig krijgt het verkeer nog meer ruimte om CO₂ uit te stoten dan nu, dus dit mag van het kabinet zelfs nog toenemen. En dan hebben wij het nog niet over het vliegverkeer en het scheepvaartverkeer, want die twee tellen niet eens mee in deze statistiek. Er is een heel groot structureel probleem met het verkeer, dat moeten wij onder ogen durven te zien.

De heer **De Krom** (VVD): Ik constateer in ieder geval dat u het met mij eens bent dat er in de afgelopen twintig jaar een aanzienlijke verbetering is bereikt als het gaat om de stoffen die schadelijk zijn voor de gezondheid in de directe omgeving van de wegen. De lucht in Nederland is in de afgelopen twintig, dertig jaar nog nooit zo schoon geweest. Op het punt van de CO₂-uitstoot hebt u gelijk, die is in die periode toegenomen. Maar als je daar iets aan wilt doen, moet je een aantal maatregelen tegelijk nemen. Je moet er dan in ieder geval voor zorgen dat de files verdwijnen, want verleden jaar is er in files 440 miljoen liter brandstof onnodig verstoekt, wat een aanzienlijke bijdrage aan de CO₂-uitstoot heeft opgeleverd. Je moet ook het gebruik van dieselmotoren niet ontmoedigen, wat GroenLinks wil, evenals het kabinet. Dat is slecht, want dieselmotoren zijn veel efficiënter dan benzinemotoren. Je moet de Europese emissie-eisen aanscherpen, dat is de effectiefste maatregel die je kunt nemen. Ik concludeer dat wij het over de luchtkwaliteit en de gezondheidseffecten eens zijn, dus dan blijft de kwestie van de CO₂-uitstoot nog over. Wat is uw reactie hierop?

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Wij zijn het erover

eens dat de lucht nu schoner is dan tien of twintig jaar geleden; ik twijfel eraan of de lucht ook schoner is dan een jaar of dertig geleden. Maar alle deskundigen zijn het erover eens dat de uitstoot van vervuilende stoffen nog fors boven de norm is. Er gaan nog duizenden of misschien wel tienduizenden mensen per jaar dood als gevolg van te vuile lucht, ook in een welvarend land als Nederland. Wij zijn er dus nog niet. En bij het autoverkeer is de fractie van GroenLinks er een fel voorstander van om de Europese normen aan te scherpen. Dat kan wat mij betreft niet snel genoeg gaan, maar helaas ligt ook de liberale fractie in het Europees Parlement heel vaak dwars en wil zij de auto-industrie meer ruimte geven.

De heer **De Krom** (VVD): Dit moet u terugnemen, want dit is onjuist. Wij pleiten al jarenlang voor het versneld aanscherpen van de emissie-eisen. Wat u zei, kunt u niet waarmaken, want ook in het Europees Parlement maken wij ons hier hard voor.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Ik hoop dat het waar is; mijn berichten luiden anders, maar ik zal het nagaan en ik zal er in tweede termijn nog even zorgvuldig op terugkomen. Natuurlijk zijn wij er een voorstander van om dit soort Europese maatregelen te nemen, maar ik zeg er wel bij dat iedereen die denkt dat wij het wel redden met schonere motoren, een struisvogel is. Dat lukt niet, er is een enorme verschuiving nodig van het verkeer over de weg naar het vervoer per spoor, naar het openbaar vervoer. Daar zal mijn fractie dan ook met kracht voor blijven pleiten.

De heer **Madlener** (PVV): U vergeet dat de welvaart, die wij mede met de auto bereikt hebben, het allerbeste voor de gezondheid is. Zonder auto zouden wij nu geen welvaart hebben en zouden de mensen misschien nog steeds niet ouder zijn geworden dan vijftig of zestig jaar. De welvaart kan niet zonder auto, dat moet u toch ook erkennen.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Als je je kritisch uitlaat over de auto, denkt blijkbaar iedereen dat je wilt dat niemand er meer gebruik van maakt of dat er helemaal geen auto's meer mogen zijn. Natuurlijk wel, maar wij praten nu over een toename van het autoverkeer met 35% tot 40% in twaalf jaar. Daar waarschuw ik voor, dat zou ons wakker moeten schudden. Minister Eurlings wil 25% meer rijstroken in twaalf jaar. Dat zijn de plannen die hier voorliggen en die ik afzet tegen het perspectief van Bali. Natuurlijk blijven er auto's rijden. Het zullen er zelfs meer worden dan er nu al rijden. Maar de geschetste groei kunnen wij echt niet hebben. Het is nog steeds niet gemakkelijk uit te spreken: het MIRT. Misschien is het wennen, maar het gaat in ieder geval om het samenvoegen van de infraplannen en de ruimtelijkeordeningsplannen. Daar is mijn fractie altijd enthousiast over geweest. Ik zie het als pure winst. Ik begrijp dat het in deze versie nog niet maximaal gelukt is, maar ik hoop wel dat wij de komende één, twee, drie jaar die echte samenhang wel in de plannen kunnen realiseren. De PvdA-fractie heeft daar behartigenswaardige opmerkingen over gemaakt. Cruciaal is dat de betonnen muur tussen geld voor ruimtelijke ordening en geld voor infrastructuur wordt gesloopt. Minister Eurlings heeft 133 mld. voor de infrastructuur, terwijl

minister Cramer 1 mld. heeft voor de ruimtelijke ordening. Als wij meer willen kunnen doen aan ruimtelijke ordening, zou het goed zijn om deze betonnen muur te slopen, zodat geld van Verkeer en Waterstaat bijvoorbeeld kan worden ingezet voor het verdichten van binnensteden. Dan hoeft je minder wegen te bouwen en boek je aan twee kanten enorme winst. Wij hebben bij de behandeling van de begroting van Verkeer en Waterstaat al gediscussieerd over de investeringen in spoor en of die dit kabinet voorbereidt of al concreet gemaakt heeft. De minister zegt steeds dat het en-en is, maar het beeld blijft dat van of-of. Ik roep de minister nogmaals nadrukkelijk op om die balans, dat en-en, nadrukkelijker zichtbaar te maken in dit grote investeringsprogramma. Er ligt 16 mld. vast voor planstudies voor wegen. Er ligt slechts 762 mln. vast voor planstudies voor spoor. Dat kun je niet en-en noemen. Dan heb je toch eenzijdig een keuze gemaakt voor asfalt tegen spoor? Die keuze is met de Zuiderzeelijnbeslissing nog verder ten gunste van het asfalt gekeerd. Er was 2,7 mld. voor een ov-verbinding. Nu is daar 1 mld. afgehaald voor wegen in het Noorden. Dat geld gaat niet meer naar het ov. De enige echte beslissing die dit kabinet heeft genomen is geld van ov naar wegen. Op die 4,5 mld. moeten wij nog steeds wachten.

Mevrouw **Vermeij** (PvdA): Een deel daarvan is inderdaad nog niet rond, maar de toezegging is er. De minister is op zoek naar het resterende bedrag. Het beeld van een paar honderd miljoen versus vele miljarden moet enigszins worden genuanceerd.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Daar klopt echt niks van! Als er geld was, mocht er een planstudie starten. Dat voert de minister ook vaak aan: ik heb geen geld, dus ik mag geen planstudie starten. Hij heeft nu iets nieuws bedacht, een soort baby-planstudie, maar dat stelt niets voor. Er is geen extra geld, want die 4,5 mld. is voor een deel geld van de Zuiderzeelijn, 600 mln. van de enveloppe van het regeerakkoord (de bezuiniging bij het stads- en streekvervoer) en 600 mln. die is weggehaald bij andere spoorprojecten die de minister nog niet bij name wil noemen. Dat is dus een enorme sigaar uit eigen doos. Er is nog geen extra geld voor het spoor. Ik had gewild dat de PvdA-fractie dat nu geregeld had. Dan konden de planstudies beginnen en hadden wij 4,5 mld. Ik zal in tweede termijn daarvoor de noodzakelijke zaken indienen. Als de PvdA-fractie en de ChristenUnie-fractie daarmee instemmen, dan hebben wij dat vandaag in ieder geval in gang gezet.

Over de spoorambities wil ik minister Eurlings nog een vraag stellen. Wat is zijn ambitie na 2011 of 2012? In het regeerakkoord wordt gesproken van 5% reizigersgroei op het spoor in deze kabinetsperiode. Waar rekent de minister dan op voor de periode daarna? Hij geeft aan dat aan het eind van deze kabinetsperiode sprake is van 19 miljard reizigerskilometers en dat dit er volgens zijn prognoses in 2020 18 tot 23 miljard zijn. Dan is de groei maximaal nog geen 2% in de jaren daarna. Is er nu alleen sprake van een groeispurtje en gaat het daarna weer naar een lager niveau? Of is de groei daarna eigenlijk juist hoger? Zo ja, is de minister dan bereid te kijken naar het investeringsprogramma dat erbij hoort? Ik heb nog een vraag aan staatssecretaris Huizinga over het regionaal openbaar vervoer. Ik heb eerder met haar

gediscussieerd over de bezuinigingen op de brede doeluitkering voor de vervoersregio's. Er zat een index in van 2,1%. Zo veel zou ook het stads- en streekvervoer kunnen groeien. Het kabinet heeft dat percentage verlaagd naar 1,1. Ik heb een amendement ingediend om daarvan 4% te maken. Ik hoop nog steeds op steun van de collega's. Tegelijkertijd zijn wij nog wat aan het puzzelen over de vraag of de groei van 1,1% wel echt in de begroting is opgenomen. Uit de vervoersregio's verneem ik hierover heel veel geluiden. Ze zitten er enorm mee in hun maag. Het gaat dan om haltes die ze moeten schrappen et cetera. Ze geven aan zelfs die 1,1% niet te halen. Mijn vraag is dan ook hoe het precies zit met het geld tot 2012. Als die groei 1,1% zou zijn, zou de BDU met 255 mln. moeten toenemen in deze regeerperiode. In het staatje dat de staatssecretaris ons onlangs toestuurde, is de groei slechts 58 mln. Dan kom ik tot een groei van 0,3%. De staatssecretaris heeft daar wat abracadabra over gesproken, in de zin dat het te maken zou hebben met oude afspraken, maar het punt is dat die groei er niet is. Kan de staatssecretaris aangeven of de komende periode inderdaad sprake is van een groei met 255 mln.?

De heer **Koopmans** (CDA): De heer Duyvendak, komend uit Bali, heeft in zijn woorden en ogen nog meer ingezien hoe noodzakelijk het is om meer voor het openbaar vervoer te doen. Zou hij er nog eens over na willen denken om zijn steun aan de motie-Roefs met betrekking tot de aanbesteding van de G3 te heroverwegen? Dat zou namelijk een heleboel geld en ruimte opleveren voor het overgrote deel van het regionaal openbaar vervoer, namelijk in de drie grote steden.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Gebruikt u nu niet deze afleidingsmanoeuvre om wat u met al deze bezuinigingen in het openbaar vervoer...

De heer **Koopmans** (CDA): Geef nu eens gewoon antwoord op mijn vraag. U moet niet elke keer aankomen met jij-bakken. Gewoon antwoord geven!

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Ik ben op weg naar mijn antwoord. Als wij kijken buiten de grote steden en waar het openbaar vervoer wel en niet is aanbesteed, dan is er wat betreft de vervoersprestaties geen enkel verband te vinden tussen wel en niet aanbesteede gebieden. Er zijn andere oorzaken waarom het in bepaalde gebieden beter gaat dan in andere gebieden. Daarom zie je ook tussen de vier grote steden grote verschillen in prestaties. Die hebben veel meer te maken met de manier waarop het management functioneert, maatregelen worden genomen et cetera. Ze hebben niet feitelijk te maken met het wel of niet aanbesteden.

De heer **Koopmans** (CDA): Dat debat moeten wij dan maar op een ander moment voeren. De benchmark die er onlangs over verschenen is, is kraakhelder, namelijk dat aanbesteding echt veel beter is als het gaat om reizigerskilometers. Dat er hier en daar in de trajecten op service bekibbeld wordt, ga ik niet bestrijden, maar wat betreft reizigerskilometers gaat het volstrekt de goede kant op. Ik vind uw betoog op dit punt dan ook niet helemaal consistent. Ik ben nog maar net begonnen met te luisteren naar het betoog van de heer Duyvendak en ik vind het op dit punt al niet helemaal consistent.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Ik herinner mij nog de debatten die wij hebben gevoerd over de rapporten van Berenschot die ten grondslag lagen aan de evaluaties. Ik heb zelden adviesbureaus gezien die met zoveel broddelwerk hun geld verdienen hebben als Berenschot met die rapporten. Ik wou dat het beeld wel helder was, want als dat zo was geweest, had mijn fractie principieel geen moeite gehad met het trekken van de conclusie dat wel moet worden aanbesteed. Er zijn nu echter geen harde data die laten zien dat wel of niet aanbesteden tot betere resultaten leidt. Om die reden steunt mijn fractie de motie-Roefs, waarin het aan de regio's wordt overgelaten om daarin een keuze te maken. Daarom gaan wij niet zover als bijvoorbeeld de SP, die dit helemaal nooit wil. Het beeld is echt niet eenduidig. Ik wil nog iets zeggen over het regionale openbaar vervoer. Naar aanleiding van de discussie over de BDU kreeg ik uit Gelderland vier kantjes waarop problemen met het spoor zijn genoemd. Het gaat om regionaal spoorvervoer, aansluitingen daarop, extra haltes die gewild worden en extra dienstregelingen. Dit lijstje overhandig ik aan de minister en de staatssecretaris. Mij lijkt dat hun portefeuilles elkaar op dit gebied overlappen. Ik wil hun vragen daar in hun eerste termijn kort op te reageren. Ik wil graag een reactie per knelpunt voordat wij de LMCA Spoor bespreken na het kerstreces. Dit is volgens mij het type discussie dat wij moeten voeren: waar gaat het mis, waar is wat extra's nodig? Naar mijn idee zullen wij dan zien dat wij heel veel meer extra's nodig hebben, behalve op de vier corridors die nu geïdentificeerd zijn door het kabinet. Het kabinet stelt dat daar nog 4,5 mld. voor nodig is, maar ik denk dat het meer is.

Voor de Rijnlandroute bewaar ik mijn kruid nog maar even, want zolang de PvdA en de VVD daar niet echt voor pleiten, is er nog geen groot gevaar. Ik doe wel een pleidooi voor het doortrekken van de RijnGouwewijn naar de kust.

Het is goed om nog even stil te staan bij de spoortunnel Delft. Mijn fractie meent dat er alle reden is om de afspraken die een jaar of vier geleden zijn gemaakt in het convenant of contract nog eens tegen het licht te houden. Toen ging het primair om een plan dat de leefbaarheid in Delft moest vergroten. Het was geen capaciteitsverhogend plan, maar een plan dat een impuls moest geven aan de leefbaarheid, een oplossing voor de stedelijke impasse en het ruimtelijkeordeningsbeleid. Daar ging het om. Vanuit dat perspectief was het in zekere zin logisch om de risico's ook bij Delft te leggen. Het project verandert echter van karakter. Het is een nationaal project geworden om de bereikbaarheid van de Randstad te vergroten. Het project wordt daardoor veel groter. Het is dan niet fair om de risico's eenzijdig bij Delft te leggen. Hierop hoor ik graag een reactie van de minister. Anders overweeg ik om op dit punt een motie in te dienen. Zo kunnen wij laten zien dat wij fatsoenlijk met onze medebestuurders omgaan.

Ik ben heel blij met de brief die wij twee uur geleden van minister Cramer ontvingen over de Hoeksche Waard. Hoe staat het met het onderzoek naar de bedrijventerreinen in de Hoeksche Waard? Ik ben blij te kunnen lezen dat de studies van het CBP en het RPB laten zien dat er in de regio nog heel veel andere plekken zijn voor bovenregionale havengerelateerde bedrijventerreinen. De minister probeert daarover afspraken te maken met die regio's, opdat deze bedrijventerreinen daadwerkelijk

gerealiseerd kunnen worden. Het zou geweldig zijn als het zou lukken om de Hoeksche Waard van deze bedrijventerreinen te sparen. Ik kijk even naar minister Eurlings: laten wij dan ook de snelweg schrappen die hij daar wil realiseren. De minister is al weer met de volgende aanslag op dit gebied begonnen, namelijk met het plan voor het doortrekken van de A4 langs Oud-Beijerland dwars door de Hoeksche Waard. Doe dat dan ook niet. Wees dan consequent en erkent dat dit eiland in die Rotterdamse regio een waarde heeft voor rust en ruimte. Die moeten wij koesteren in plaats van verzieken.

De heer **Koopmans** (CDA): Los van de inhoud vind ik het gewoon irritant dat wij tijdens dit overleg een brief krijgen, nadat ik mijn eerste termijn heb uitgesproken. Ik houd daar eigenlijk niet zo van. Wij zitten hier om de regering te controleren en niet om deze toe te juichen. Dat lukt niet goed als je tijdens dit overleg brieven over het MIRT binnenkrijgt.

De heer **De Krom** (VVD): Ik sluit mij daarbij aan. Ik heb geen kennisgenomen van de brief.

De heer **Madlener** (PVV): Ik sluit mij daar ook graag bij aan. Ik heb nog een vraag aan de heer Duyvendak. Hoorde ik hem nu een pleidooi houden om de steden verder te verdichten en meer mensen in de steden te laten wonen?

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Wanneer zei ik dat? Rond de Hoeksche Waard?

De heer **Madlener** (PVV): Nee, veel eerder in uw betoog.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Er is een opgave om 40% van de nieuwe woningen in bestaand stedelijk gebied te realiseren. Dat is duurder dan het bouwen van woningen op een weiland. Dat kost dus meer geld, maar het kan heel rendabel zijn om daarvoor geld voor infrastructuur weg te halen bij Verkeer en Waterstaat, omdat mensen die in de stad blijven wonen, zich minder hoeven te verplaatsen. Zij hoeven niet met auto of trein naar hun werk, maar zij kunnen er met de fiets of lopend heen. Er zit een logica in om die vragen van infrastructuur en ruimtelijke ordening aan elkaar te verbinden. Dat is mijn pleidooi.

De heer **Madlener** (PVV): Dat is toch min of meer een pleidooi om in steden dichter op elkaar te gaan wonen. Ik herinner u eraan dat de luchtkwaliteit in steden lager is dan op het platteland. Vanuit de aandacht voor luchtkwaliteit zou u ervoor moeten pleiten dat iedereen op het platteland gaat wonen.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): U kent toch mijn pleidooi om er van alles aan te doen? Wij wachten nog steeds op een voorstel van het kabinet om de parkeertarieven te differentiëren naar hoe vuil een auto is. Het is niet helemaal het moment om de minister te vragen waar dat voorstel blijft. In Duitsland worden zones ingesteld voor vuile en schone auto's om de lucht veel schoner te maken voor mensen die in steden wonen. Het lijkt mij niet juist om de fractie van GroenLinks hierover verwijten te maken.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Voorzitter. Vandaag

behandelen wij het Meerjarenprogramma Infrastructuur Ruimte en Transport. Ik heb in diverse AO's het afgelopen halfjaar met enige spanning gemeld dat ik daarnaar uitkeek en nu staat het eindelijk op de agenda. Aan het eind beoordeel ik wel of het mee- of tegenviel. De ChristenUnie is blij met de toevoeging van de R van Ruimte in het MIRT. Het doel ervan is om te komen tot meer integrale afwegingen.

Er zijn in het MIRT enkele veelbelovende integrale gebiedsopgaven toegevoegd, maar die zijn nog in de verkenningsfase. Ik denk bijvoorbeeld aan de bypass bij Kampen en de ontwikkelingen rond Almere. Wij hebben echter een achterstand in te halen. Nieuwe woonwijken moeten snel hoogwaardig ov krijgen, bij de ontwikkeling van bedrijventerreinen moet zuinig worden omgegaan met de ruimte door herontwikkeling van oude terreinen en er moet meer afstemming zijn tussen gemeenten. In spoorzones liggen nog veel kansen op het snijvlak van ruimte en infrastructuur.

In de bestaande projecten is de MIRT-gedachte nog niet terug te vinden. Is de minister het met mij eens dat vanaf nu elk nieuw MIRT-project zo'n integrale component zou moeten kennen? Ik denk dan aan de afweging tussen ruimte en infrastructuur binnen een gebied, maar ook aan de afweging tussen investeringen in verschillende modaliteiten binnen een corridor.

Dit geldt niet alleen voor losse projecten. Bij nieuwe landelijke markt- en capaciteitsanalyses moet ook worden gekeken naar de samenhang tussen verschillende modaliteiten, zoals bij de aanleg van transferia aan de randen van de Randstad. Ik denk dat de provincie Gelderland al een heel mooie visie hierop heeft ontwikkeld. Ik sluit mij aan bij de woorden van mevrouw Vermeij dat het project Stedenbaan een goed voorbeeld is van zo'n integraal project en van hoe je infrastructuur en ruimte beter kunt uitnutten.

De gebiedsbeschrijvingen en overzichtskaartjes in hoofdstuk 3 van het MIRT zijn een mooie toevoeging. Ik vroeg mij al af waarom niet alle projecten op deze manier terug te vinden zijn. Donderdagavond heeft de Kamer alsnog nieuw kaartmateriaal ontvangen. Wat mij betreft staan dergelijke kaartjes ook in het volgende MIRT, met een duidelijke koppeling tussen de kaartjes, de gebiedsbeschrijvingen en de projecten. Op elk projectblad zou een verwijzing moeten staan naar andere MIRT-relevante projecten binnen een gebied. Graag hoor ik hierop een reactie. De Kamer krijgt een MIRT-projectenboek en ontvangt direct voor de behandeling een lijst met bestuurlijke afspraken. Vervolgens gaat zij druk aan de slag met documenten van lobbyisten en probeert zij er nog een aantal projecten aan toe te voegen of extra geld vrij te maken. Zo meteen zal ik daarvoor ook mijn best doen, al vraag ik mij af of dat de beste werkwijze is om te komen tot meer integraliteit. Dat moet niet alleen gebeuren binnen het departement maar ook in de Kamer. Op welke wijze kan zij meer inzicht krijgen in afwegingen die worden gemaakt om projecten al dan niet mee te nemen en hoe kan zij betrokken worden bij het stellen van prioriteiten? Ik ben van mening dat op de eerste plaats de keuzes duidelijk moeten worden afgebakend. Dat is mogelijk door de Kamer actiever te betrekken bij de verkenningsfase, bij het stellen van kaders en het bepalen van prioriteiten. Ik denk bijvoorbeeld aan overzichten met puntenscores op grond waarvan de Kamer kan zien welke projecten zijn afgevalen en waarom.

Op de tweede plaats moeten financieringen voor de lange termijn beter inzichtelijk worden gemaakt. Hoeveel ruimte zit er bijvoorbeeld nog tussen 2012 en 2020 waarvoor nog geen projecten zijn belegd? Graag wil ik dat dat in het MIRT meer inzichtelijk wordt gemaakt. Met verschillende landsdelen is gesproken over de relatie met ProRail. Ik verzoek de minister om de schriftelijke reactie van ProRail aan de Kamer te sturen.

De Fietsersbond pleit voor meer fietsprojecten in het MIRT en stelt voor om een LMCA Fiets te ontwikkelen. Is het mogelijk om de plannen voor fietsnelwegen, een mogelijk vervolg op ruimte voor de fiets en de verdere uitbouw van fietsverhuursystemen, zoals ov-fiets, op te nemen? Is de staatssecretaris bereid om dat op te pakken?

Een aantal belangrijke binnenvaarttrajecten is vertraagd. Procedurele versnelling is niet meer mogelijk. Ik dring erop aan om de besluiten ten aanzien van keersluis Zwartsluis, de overnachtingshaven Lobith en de derde kolk voor de Beatrixsluis zo snel mogelijk te nemen. Voor de laatste is het beschikbare budget niet toereikend. De vertraging van het tracébesluit mag ons inziens niet leiden tot vertraging van de oplevering. Is oplevering van de derde kolk in 2014 nog steeds haalbaar? Ik dring erop aan dat bij de terminals bij de Tweede Maasvlakte voldoende ruimte wordt gecreëerd voor binnenvaartkaders.

Regionaal zijn er allerlei plannen voor lightrail. Ik zou graag wat meer afstemming tussen die plannen zien. Nu kiest men nagenoeg in elke regio voor een andere techniek. Is de staatssecretaris bereid om in het kader van de Mobiliteitsvisie een visie op te stellen op hoogwaardig regionaal vervoer met zowel een lange-termijnschets van het netwerk als de systeemkeuze en een toetsing van alle nieuwe plannen? Een goede inspiratiebron is Frankrijk, dat op ambitieuze wijze aan de slag is gegaan met het ov. Niet alleen het hsl-net wordt daar drie keer groter, maar er komt ook een nieuwe tram- en busbaan van 1500 km. Het is belangrijk om bij een dergelijke visie ook het Sprinternetwerk te betrekken, omdat dat in de toekomst wellicht wordt geïntegreerd met andere lightrailsystemen om tot één netwerk te komen. Zodoende is het mogelijk om in stapjes toe te werken naar een eindbeeld. Ik neem althans aan dat een dergelijke visie in ieder geval een eindbeeld zou kunnen genereren. Ik droom even hardop: de metro van Amsterdam zou in 2030 misschien kunnen doorrijden naar de Utrechtse Uithof.

ProRail breidt de spoorcapaciteit naar Nijmegen/Heyendaal niet uit. Daarom ontwikkelt de stad nu plannen voor een tram. Ik vraag mij af welke keuze wij zouden maken als er een integraal afwegingskader was met een duidelijke visie op de uitbouw van lightrail in Nederland.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): De heer Cramer spreekt behartigenswaardige woorden. In Nijmegen en andere plaatsen zijn inderdaad plannen voor trams of lightrail. Daar zegt men tegen ons dat wij ervoor moeten zorgen dat zij daarvoor meer geld krijgen. Zij vragen ons om niet te korten op die BDU maar die te laten groeien. Dat is het leveren van boter bij de vis. Steunt de heer Cramer mijn amendement met de intentie om de BDU komend jaar met 4% te laten groeien?

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Dat doe ik niet op

voorhand. Dat neemt niet weg dat ik vind dat de heer Duyvendak een scherp punt aansnijdt over de ontwikkeling van het regionaal ov. Wij hebben al afspraken gemaakt binnen het coalitieakkoord, maar wij moeten naar mijn idee zorgvuldig kijken naar de plannen van de minister en de staatssecretaris inzake het ov. Als op enig moment blijkt dat voor die plannen meer geld nodig is, moeten wij daarnaar serieus op zoek gaan.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Wat is dat voor politiek gepraat? Er is nu toch geld nodig? De heer Cramer heeft die vervoersregio's toch ook gesproken? Is hij er nog niet van overtuigd dat het probleem onder andere met geld moet worden opgelost?

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Ik heb inderdaad met de regio's gesproken. Zij zeggen dat het voor 2008 nog niet direct een probleem is. In 2008 is er een tekort van 16 mln. Alleen, als dat boven de markt blijft hangen, als dat tekort oploopt, dan wordt het wel een probleem. Ik ben het dus met u eens. Ik wijs op de ambitie van de regering als het gaat om de groei van het openbaar vervoer en het regionale openbaar vervoer. Op het moment dat het concreet wordt, zullen wij echt geld moeten vinden om slagen te maken. Dat is op dit moment nog een virtuele wens, maar op het moment dat die concreet is, zult u mij aan uw zijde vinden om te kijken of wij daar extra geld voor kunnen vinden. Dat is volgens mij geen loze kreet en ook geen politieke prietpraat. Ik vind dat ik behoorlijk helder ben.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Ik heb bij de begroting van Verkeer en Waterstaat hierover een interruptiedebat met de heer Samsom gevoerd. Hij zei: voor mij is het regeerakkoord heilig, die bezuiniging staat erin en die blijf ik tot het einde toe steunen. Maar u zou dus het coalitieakkoord hierover willen openbreken om ervoor te zorgen dat er wel degelijk meer geld naar het stads- en streekvervoer gaat?

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Ik wacht eerst even een sms'je van de heer Koopmans af en dan geef ik antwoord.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Liggen de verhoudingen zo in de coalitie?

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Nee, dat heet collegiale afstemming. Nee, voorzitter, zonder dollen. Wij hebben bepaalde ambities neergelegd in het coalitieakkoord. Wij hebben op dit moment gekozen voor een bezuiniging op de BDU om andere plannen binnen het regeerakkoord te financieren. Die andere plannen zijn mij zeer uit het hart gegrepen. Ik erken dat die bezuiniging op de BDU niet gemakkelijk is. Maar op het moment dat wij geld nodig hebben voor andere plannen, zullen wij daarvoor een oplossing moeten vinden. Die verantwoordelijkheid mag u ook van deze coalitie verwachten. Dat laten wij dus niet lopen. Nogmaals, volgens mij ben ik vrij helder over de keuze die de ChristenUnie dan zal maken. Voorzitter. Ik vervolg mijn betoog en doe dan nu maar het rondje Nederland. Ik begin in het noorden. Bij het debat over de Zuiderzeelijn is al gesproken over het belang van de verbetering van het spoor tussen Zwolle en de aansluiting bij Herfte. Rond station Zwolle vinden

de komende jaren grootschalige stedelijke ontwikkelingen plaats. Infrastructuur en stedelijke ontwikkeling worden hier optimaal gecombineerd. Het station wordt met de komst van de Hanzelijn nog meer de draaischijf naar Noord-Nederland. Er wordt autonoom een reizigersgroei van 45% verwacht, nog los van de ambities van het kabinet. Voor de verwerking van het groeiende aantal passagiers zal in het kader van de tweede fase Herstelplan Spoor de perroncapaciteit worden uitgebreid en de perrontunnel worden verbreed. De verlenging van het nieuwe vierde perron zou kunnen helpen bij het versnellen van de reistijd naar het noorden. De verbreding van de perrontunnel geldt nu alleen voor het eerste deel. Het is van het belang dat deze over de volle lengte wordt verbreed, zodat het station tijdig klaar is voor de Hanzelijn. Ik vraag de minister, de financiering voor het verlengde perron en het tweede deel van de tunnel te regelen, zodat de tunnel in één keer kan worden aangelegd.

De provincie Drenthe onderzoekt samen met Groningen een nieuwe spoorverbinding Emmen-Groningen via Stadskanaal. Hiermee zou ook een ontbrekende schakel in het spoorwegnet worden hersteld, want in het verleden liep hier ook een spoor. Is de staatssecretaris bereid om in de Mobiliteitsvisie in te gaan op deze en andere mogelijk te heropenen regionale spoorverbindingen?

Drenthe onderzoekt samen met Overijssel, Kreis-Emsland en Niedersachsen ook het verlengen van de spoorlijn Zwolle-Emmen naar het 25 km verder gelegen Duitse Meppen waar een goede aansluiting op het Duitse hoofdspoor net mogelijk is. Dit onderzoek is nog pril, maar is de minister bereid deze plannen te steunen? Is hij voorts bereid om in te gaan op de lijn naar Meppen in een nog te verschijnen visie op grensoverschrijdend spoorvervoer?

Ik kom te spreken over het oosten van Nederland. Welke quick wins worden gerealiseerd voor de in het MIRT genoemde 20 mln.? Dit wordt in tegenstelling tot de andere landsdelen niet gespecificeerd. De minister geeft aan dat het knelpunt A1 geen hoge prioriteit heeft. Hoe zit het echter met de colonnevorming van de vrachtwagens? Ik heb mij laten vertellen dat de minister rekent met voertuigeenheden. Maar het maakt nogal verschil of je praat over lange vrachtwagencombinaties of over een rij Smarts.

In het LMCA Spoor staat dat om uitbreiding van infrastructuur te vermijden, is gekozen voor een ongunstige verdeling van intercity's over het uur tussen Arnhem en Nijmegen. Syntus-treinen rijden echter nu al voorbij aan Arnhem-Zuid, omdat zij in verband met de capaciteit van ProRail niet mogen stoppen. Is de minister het met mij eens dat het hier echt om een knelpunt gaat? Is hij bereid om in de Mobiliteitsvisie in te gaan op oplossingen voor uitbreiding van de capaciteit op het traject Nijmegen-Arnhem? Op meer trajecten willen regionale overheden treinen laten stoppen en wordt dit tegengehouden door ProRail in verband met belangen van NS. Wanneer gaat bijvoorbeeld station Hoevelaken open? Dit station is in mei 2006 al toegezegd door toenmalig minister Peijs.

De ChristenUnie steunt het pleidooi om de Deltalijn en de Berlijnlijn op te nemen in de visie over het internationale spoor. Door deze stapsgewijze aanpassing van de infrastructuur kan de Deltalijn worden ontwikkeld. In hoeverre wordt bij de verbinding tussen Arnhem en

Utrecht rekening gehouden met de toekomstige hogere snelheden voor de hsl-Oost? Ede heeft vorige week plannen gepresenteerd voor het vernieuwde station Ede-Wageningen, dat toch niet verdiept gaat worden. Graag een reactie van de minister op het nieuwe plan. Komen er ook inhaalsporen waar hsl-treinen kunnen passeren zonder direct aangrenzende perrons? Ik wijs de minister van VROM erop dat dit project uitstekend een MIRT-karakter kan dragen, gelet op de herontwikkeling in Ede. Wat de inhaalsporen en het verlengen van perrons betreft, stel ik de minister dezelfde vragen over station Driebergen-Zeist.

De **voorzitter**: Mijnheer Cramer, let u wel een beetje op uw tijd?

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Hoelang denkt u dat ik nog heb?

De **voorzitter**: Als u ook een tweede termijn wilt hebben, zou ik binnen een paar minuten richting afronding willen.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Dan kom ik een heel eind.

Ik kom bij landsdeel West. Ik had een opmerking willen maken over de Rijnlandroute en de RijnGouwelijn, maar daar hebben andere fracties al genoeg over gezegd. Met betrekking tot de driehoek Utrecht-Hilversum-Amersfoort zal volgens de bestuurlijke afspraken worden gekeken naar de spoorverbinding tussen Almere en Utrecht. Wat betekent die toezegging? Gaat de minister een verkenning starten? In het Plan van aanpak pakketstudies over de driehoek Utrecht-Hilversum-Amersfoort wordt een ov-marktstudie aangekondigd. Er staat letterlijk dat het openbaar vervoer in de verkenning nog onvoldoende aan bod is gekomen. Toch concludeert de voorzitter in de LMCA Spoor dat er geen knelpunt is tussen Utrecht en Amersfoort. Ik kan mij voorstellen dat de minister toch een verkenning hiernaar wil starten om met inhaalsporen meer capaciteit te regelen op deze lijnen.

Ik heb ook een opmerking over het spoor tussen Den Haag en Rotterdam. Wij zullen binnenkort verder praten over de LMCA, maar ik reageer graag op het pleidooi van collega De Krom voor viersporigheid tussen Den Haag en Rotterdam. Ik ben het ermee eens dat het spoor tussen Den Haag en Rotterdam moet worden uitgebreid, maar wij moeten niet op de zaken vooruitlopen. Er loopt immers een kandidaat-planstudie. Het kabinet zal in het kader van de mobiliteitsvisie verder besluiten nemen. Wat mij betreft, mag de realisatie van station Schiedam Ketel daar echter niet op wachten. Het station voldoet nu aan alle criteria, is inpasbaar in de dienstregeling, het bestemmingsplan is gereed, de tram stopt er bijna en de woonwijk is klaar. Als wij nu starten, is het station over anderhalf jaar klaar en open.

Op de A9 bij Badhoevedorp, die wordt omgelegd, rijden momenteel in de spits per richting minimaal twaalf streekbussen. Zij stoppen echter niet in Badhoevedorp. Is de minister bereid om het ov hier te verbeteren door bij realisatie van de A9 tegelijk vrije infrastructuur voor deze bussen aan te leggen, parallel aan de snelweg of via het oude tracé met een halte bij Badhoevedorp?

Ik kom bij landsdeel Zuid. Met de Betuwelijn en de rivieren heeft de Rotterdamse haven een goede

verbinding naar het oosten. Naar het zuiden is het marktaandeel van zowel spoor als binnenvaart nog beperkt. Ik sluit mij aan bij het pleidooi van mevrouw Roefs voor ondersteuning van de Seine-Noord ter versterking van de binnenvaart. Door de realisatie van het goederenspoor RoBel tussen Bergen op Zoom en de Belgische goederenlijn zou het spoorgoederenvervoer een impuls kunnen krijgen. Moet deze planstudie niet opnieuw worden opgestart nu het goederenvervoer per spoor en dat van gevaarlijke stoffen zo sterk toenemen? Ik vraag dit ook in verband met het pleidooi van de provincie Zeeland voor de Sloeboom, zodat minder lpg-wagons over de Brabantlijn hoeven. Ook een noordwest- en een zuidwestboog bij Geldermalsen richting de Betuwelijn zouden andere spoorlijnen kunnen ontlasten. Zijn deze bogen onderdeel van de planstudie Utrecht-Den Bosch of van de studie naar de toekomst-vaste routing voor het goederenvervoer?

Tijdens het debat over de begroting heeft mijn collega Anker gevraagd om een brief over beheersmatige, budgettaire, contractuele en financiële risico's bij de keuzes voor innovatieve bouwtechnieken, om zo te leren voor de toekomst. Specifiek noemde hij de A2. Ik krijg graag de toezegging dat wij die brief nog krijgen. Er moet nog veel gebeuren om het MIRT echt een integraal programma te maken voor infrastructuur, ruimte en transport. De "R" van "ruimte" moet verder worden versterkt, maar uit mijn bijdrage blijkt dat het MIRT wat de ChristenUnie betreft volgend jaar ook meer de "R" van "rail" moet bevatten. De ChristenUnie is blij met de 4,5 mld. voor het spoor. Wij hopen op een spoedige discussie met de minister over de vraag hoe hij die 4,5 mld. verder hard gaat maken. Wij zien vol verwachting uit naar de besluitvorming in het kabinet, maar de minister mag rekenen op de steun van de ChristenUnie, die daarover wil meedenken.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Ik had verwacht dat u mede invulling zou geven aan het regeerakkoord en een beperkte verschuiving van weg naar rail mogelijk zou maken, zeker omdat het kabinet zelf niet in staat blijkt om dekking daarvoor te vinden. Waar is uw voorstel op dat terrein?

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Ik heb bijna zes uur over deze vraag kunnen nadenken. Met het MIRT en de beslissing die de minister heeft genomen over het bedrag van 4,5 mld. zijn flinke stappen vooruit gezet in het denken. Het klopt dat het geld er nog niet helemaal is. De minister heeft dat ook ruiterlijk erkend. Het lijkt mij echter een stap te ver om alles in één jaar te regelen. Dat beluisterde ik ook in uw bijdrage. Als volgend jaar blijkt dat er geen stap verder is gezet, dan moeten wij strengere woorden met elkaar spreken. Ik constateer een omslag in het denken en ik ben blij met de keuze die de minister heeft gemaakt. U kunt wel een beetje huilerig doen dat wij het geld niet hebben en voor een deel kan ik dat billijken, maar het is onmogelijk om ijzer met handen te breken. Het is belangrijk dat het denken gewijzigd is en het signaal op groen staat. Daarmee is een eerste belangrijke stap gezet. Daarna gaan wij verder.

De heer **De Krom** (VVD): Bij de behandeling van de begroting zei de heer Anker van de ChristenUnie: extra asfalt helpt niet en daar moeten wij dus mee stoppen.

Tot mijn grote genoegen staat de handtekening van de ChristenUnie echter gewoon onder de motie over de A1 en staat die handtekening ook gewoon onder het MIRT. Daarmee wordt ook asfalt aangelegd, hoewel te weinig. Hoe kan ik dat allemaal rijmen met de uitspraak van de heer Anker?

De heer **Cramer** (ChristenUnie): U moet niet te ver gaan want anders steun ik gewoon de amendementen en moties van de GroenLinks-fractie om te herprioriteren. De heer Anker heeft net als ik vandaag het principe van de ChristenUnie verwoord. De ChristenUnie is voorstander van verdere versterking van het ov. In mijn bijdrage richtte ik mijn aandacht ook vooral op het ov. Er zijn knelpunten in de wegen en die moeten worden opgelost. Ik heb dat ook nooit ontkend. De ChristenUnie kiest er echter voor om meer te kijken naar het ov. Ik heb dat vandaag duidelijk neergezet.

De heer **De Krom** (VVD): Dat is toch een nuancering van de uitspraken van vorige week?

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Ik heb niet de Handelingen helemaal nagelezen op de woorden van mijn collega Anker, maar uit een briefing heb ik begrepen dat hij het buitengewoon behartigenswaardig gedaan heeft en dat hij de mening van de ChristenUnie heeft neergezet. Dat zijn echter de hoofdlijnen. Op onderdelen worden natuurlijk andere keuzes gemaakt en die heb ik vandaag aangegeven.

De **voorzitter**: Ik dank de collega's voor hun eerste termijn. Ik schors de vergadering tot 16.15 uur zodat de regering de tijd heeft om zich deugdelijk voor te bereiden op het vervolg.

De vergadering wordt van 15.37 uur tot 16.15 uur geschorst.

Minister **Eurlings**: Voorzitter. Ik dank de leden van de commissie voor alle vragen die vandaag gedurende heel wat uren zijn gesteld. Ik zal zelf een kort introductieverhaal houden over het MIRT en de betekenis ervan. Vervolgens zal de minister van VROM haar antwoorden geven, waarna ik weer verderga met de onderscheiden projecten en vragen rondom de projecten. De staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat zal vervolgens de onderwerpen die in haar portefeuille zitten van een reactie voorzien.

In het coalitieakkoord staat dat de samenhang tussen ruimtelijke projecten en infrastructuur en het openbaar vervoer zal worden versterkt. Een samenhang die tot uitdrukking komt in het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport, het MIRT. De belangrijke vraag die wij nu gezamenlijk moeten beantwoorden is hoe wij de R van ruimte nu precies kunnen koppelen aan de I van infrastructuur. De doelstellingen van het Rijk binnen afzonderlijke sectoren zijn grotendeels bekend. Wij hebben de Nota Ruimte, de Nota Mobiliteit, de Agenda voor een Vitaal Platteland en Pieken in de Delta: allemaal nota's waarin deze hoofdlijnen zijn neergelegd. Juist op het niveau van gebieden kan de samenhang van deze doelstellingen en de inzet van middelen door de departementen worden versterkt. Mijn beeld is dat wij de integratieslag van R en I vanuit de inhoud zullen moeten realiseren.

Eerst moet er een integrale visie zijn waarin sprake is van meerdere sectorale belangen en doelstellingen. Vele fracties hebben daarvoor aandacht gevraagd. Vervolgens moeten wij bekijken of wij gezamenlijk investeringen in die gebieden willen doen en zo ja, welke dat dan zijn. Parallel komt dan de vraag aan bod welke partij vanuit zijn belangen en doelstellingen welke investeringen gaat betalen. Het MIRT moet ervoor zorgen dat wij de bestaande budgetten van de verschillende departementen gerichter, meer afgestemd en slimmer kunnen inzetten. Belangrijk daarbij is ook de inzet van decentrale middelen. Het gaat om het meest optimale rendement uit de combinatie van rijksinvesteringen en regionale investeringen. Samenhang en samenwerking is dus de centrale boodschap voor het MIRT. Dat vraagt nadrukkelijk om wijziging in cultuur en werkwijze, bij zowel het Rijk als de decentrale overheden als de maatschappelijke overheden. Nu werken wij nog te veel sectoraal en redenerend vanuit knelpunten. Wij willen echter veel meer gezamenlijk werken vanuit gezamenlijke belangen, waarbij wij meer oog hebben voor kansrijke ontwikkelingsmogelijkheden: proactief investeren, zoals de heer Koopmans dat in zijn termijn benoemde.

Met het ontwikkelen van het MIRT hoop ik dat wij in de toekomst kunnen constateren dat woonwijken zijn ontwikkeld en dat tegelijkertijd – vele woordvoerders hebben hiervoor aandacht gevraagd – de ontsluiting via de infrastructuur is geregeld. Of dat bedrijventerreinen zijn ontwikkeld waarbij tevens, van het begin af aan, de ruimtelijke inpassing is verzorgd.

Mevrouw Vermeij en de heer Madlener vroegen aandacht voor dit punt. Het MIRT koppelt veel nadrukkelijker de ruimtelijke ordening met de mobiliteit. Ik vind dat wij al op de goede weg zijn, als ik kijk naar enkele voorbeelden van een integrale en gebiedsgerichte aanpak. Wij hebben 1 mld. beschikbaar voor integrale gebiedsopgaven, waarover mijn collega Cramer komt te spreken.

Bij de A2 Maastricht knopen wij de stedelijke kwaliteit aan de bereikbaarheid over de weg. De nieuwe sleutelprojecten zijn goede voorbeelden van projecten waarbinnen stedelijke kwaliteit wordt gekoppeld aan een hoogwaardig ov-knooppunt en aan een betere bereikbaarheid per spoor. Ook ben ik zeer positief over de afspraken die ik met de regio heb gemaakt over de integrale verkenning Zuidoost Brabant. Rijk en regio onderzoeken gezamenlijk de ontwikkelingen en kansen van de brainport Eindhoven, om van daaruit tot een mogelijk integraal maatregelenpakket te komen. Dergelijke initiatieven, ook op decentraal niveau, ondersteunen de MIRT-gedachte en passen in de netwerkaanpak.

In het proces op weg naar een echt samenhangend MIRT zijn dit jaar enkele belangrijke stappen gezet. Samen met de collega's van VROM, Economische Zaken en LNV hebben de staatssecretaris en ik allereerst een eerste versie van het MIRT-projectenboek uitgebracht. Ik zie dit als een belangrijke mijlpaal, want voor het eerst zijn de ruimtelijk-fysieke investeringsprojecten van VROM, V en W, EZ en LNV samengebracht. Het gaat dan om wegen, spoorwegen, dijken, integrale gebiedsopgaven, greenports en bedrijventerreinen. Ook is in het projectenboek voor enkele gebieden de samenhang tussen de rijksprojecten beschreven. Het projectenboek is dus meer dan alleen een nietje door alle projecten.

Het projectenboek is dit jaar integraal besproken met de decentrale overheden, met een integrale benadering vanuit het Rijk. Samen met mijn collega van VROM heb ik bestuurlijk overleg gevoerd met de Randstad, het Landsdeel Noord, het Landsdeel Oost en de provincies Limburg, Noord-Brabant en Zeeland. Dat overleg ging niet alleen over infrastructuur, maar ook over ruimtelijke projecten. Over de resultaten van dat overleg zullen wij later nog komen te spreken. Wij bespreken nu in de Tweede Kamer ook integraal de opzet van het MIRT en de vervolgacties voor de komende tijd. Wij doen dat dus niet sectoraal. Ik ben dan ook erg blij dat mijn collega van VROM eveneens aanwezig is, en dat na zo'n inspannende week en zo'n lange reis.

Wij zijn op de goede weg, maar ondanks de goede resultaten tot dusverre ben ik van mening dat er nog belangrijke stappen zijn te zetten; het MIRT-projectenboek 2008 is nog maar het begin en ik wil nu langs verschillende lijnen verder werken. Allereerst willen wij de informatie in het projectenboek verbeteren. Volgend jaar willen wij in de verschillende gebieden de samenhang van rijksprojecten met decentrale projecten laten zien. Wij willen ook voor de eerder genoemde gebieden in het MIRT een visie ontwikkelen, voortbouwend op de resultaten van de netwerkaanpak, waarin ruimtelijk-economische ontwikkelingen centraal worden gesteld en waarin vervolgens naar de infrastructuur wordt gekeken. In die volgorde. Per gebied zullen wij bezien wat er aan de hand is, welke doelstellingen wij in die gebieden willen realiseren en welke rijksbelangen en -ambities daarin een rol spelen. Aan die visie kunnen wij dan de rijksprojecten en decentrale projecten koppelen. Daarnaast is het belangrijk om al lopende trajecten, gericht op de cultuur en de werkwijze van de rijksoverheid, met kracht door te zetten. Ik denk dan aan het werken met programma's, zoals Randstad Urgent, maar ook aan het gemeenschappelijk ontwikkelingsbedrijf GOB. Ten slotte is de ontwikkeling van MIRT-spelregels noodzakelijk, om een samenhangend en integraal MIRT tot stand te brengen. Eerst zetten wij alle afwegingskaders van de betrokken departementen op een rij en daarna pogen wij deze zoveel mogelijk te uniformeren en te versimpelen. Dan bekijken wij welke aanpassingen nodig zijn om het integraal en gebiedsgericht werken mogelijk te maken, waarbij afstemming met decentrale overheden zeer nodig zal zijn.

De heer **Koopmans** (CDA): Ik vind het belangrijk dat het kabinet dat gaat doen. Hoe kijkt de minister, wat betreft het opnemen van projecten in het MIRT, aan tegen het idee om de mate waarin regionale overheden meebetalen te gebruiken als een soort criterium? Sommige provincies dragen fors bij. Een van de betere voorbeelden is de provincie Brabant, die in de komende periode meer dan 900 mln. ter beschikking stelt voor investeringen in infrastructuur. Worden dat soort forse bijdragen vanuit de regio in een weging beantwoord? Schrijft de minister zijn MIRT-boek daar waar er volop wordt meebetaald met meer enthousiasme dan ten opzichte van regio's waar de hand wel erg op de knip wordt gehouden?

Minister **Eurlings**: Ik kan u verzekeren dat regionale bijbetalingen altijd tot enthousiasme bij de bewindspersonen leiden. Dat kan ik u bij dezen heel nadrukkelijk aangeven. Als de netwerkgedachte en het gebiedsgericht

ontwikkelen belangrijker worden, dan wordt er inderdaad niet alleen meer tussen departementen gekeken hoe men iets gezamenlijk financiert, omdat het in elkaar grijpt. Dan komt die wisselwerking er ook op een hoger niveau met de regio's en dan wordt dus ook een decentraal verhaal dat daarbij past, belangrijker om snel tot goede conclusies te komen. Ik heb net zuidoost-Brabant nadrukkelijk genoemd, omdat het een van de gebieden is waar je die gebiedsgerichte benadering al in wording ziet. Ik juich dat toe en ik denk dus inderdaad dat het goede voorbeeld daar goed zou moeten doen volgen. Ik heb zelf een voorbeeld uit het Limburgse genoemd. Er is een aantal voorbeelden waar het echt loopt. Men kan dus aangeven wat er in andere regio's gebeurt, al blijft het wel moeilijk om van tevoren precieze percentages te stellen. Het is immers heel sterk maatwerk wat regionale problematiek is, wat doorstroom is op de landelijke corridors et cetera. Dat de heer Koopmans een punt heeft met het belang van de decentrale bijdrage, kan ik alleen maar beamen.

De heer **Koopmans** (CDA): Dat is natuurlijk niet precies in een algemeen criterium te vatten, maar zal ik het toch eens proberen? Hoe hoger het percentage van de bijbetaling door de regio, hoe interessanter het wordt, hoe eerder u geneigd bent om toch nog extra projecten in een MIRT-systematiek op te nemen?

Minister **Eurlings**: Voorzitter. Dat klopt, maar dat doet er natuurlijk niets aan af dat een project ook nog wel op de landelijke leest geschoeid wordt en de toets der criteria moet doorstaan. Bijbetalingen helpen echter absoluut zeer en als regio's daarin echt heel ver willen gaan, dan helpt dat. Ik vind dat trouwens ook altijd een bewijs voor het feit dat een problematiek ter plaatse echt gevoeld wordt. Er zijn altijd veel meer aanvragen dan dat er geld is, laten wij daar ook duidelijk in zijn. Ik heb gezegd dat een minister van Verkeer snel een sinterklaas is, maar dan zonder pakjes. Toch verwacht iedereen die pakjes en nog terecht ook. Als je dan ziet dat mensen zelf heel erg willen meebetalen, dan voel je des te sterker dat het in die regio echt als heel erg belangrijk wordt gezien. Ik vind dat dus ook wel een extra argument.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Ik had in eerste instantie een andere vraag, maar ik wil graag ook inhaken op deze opmerking. Dat zijn dus twee vragen. Ten eerste vind ik de discussie wel spannend die de minister nu met de heer Koopmans voert, want er zit een aantal projecten in het MIRT waarvoor de regio veel meer geld uittrekt dan het Rijk. Het Rijk heeft daar een motivering voor en trekt er soms slechts een tiende van het benodigde geld voor uit. Betekent dit dat wij – als ik het maar even in mijn woorden vertaal – naar een situatie toegaan waarin een regio een project kan kopen?

Mijn tweede vraag betreft de uitspraak van de minister dat hij de gebiedsgerichte aanpak ook wil laten zien in het MIRT. Terecht, daar ben ik blij om. Betekent dat echter dat wij – daar hadden wij tijdens de technische briefing eveneens een discussie over – ook inzage krijgen in de inzet van die decentrale middelen? Hoe gaat dat dan precies vorm krijgen? Je moet immers oppassen dat je niet werk van de provincies gaat overdoen, maar wij willen toch ook zicht hebben in wat congruent is met de projecten die het Rijk uitvoert.

Minister **Eurlings**: Wat de eerste vraag betreft: nee, regio's kunnen geen projecten kopen. Als een project een slecht project is, als het binnen de LMCA's als niet-urgent naar voren komt, dan is het gewoon een slecht project. Ik heb net gezegd dat dit staat als een huis. Je hebt ook de netwerkanalyse waaruit de meerwaarde zou moeten blijken. Ik kom later nog terug op de LMCA ten opzichte van de netwerkanalyse. Daar begint het mee. Ik heb de heer Koopmans zojuist echter ook gezegd dat het wel helpt als een regio een project niet alleen in woorden wat waard vindt, maar dit ook in daden laat blijken. Het helpt als zo'n regio vol wil meegaan in een netwerkaanpak. Ik hoop dat in dit opzicht goed voorbeeld goed doet volgen. Ik vind het fijn dat mij deze vraag wordt gesteld, want ik heb absoluut niet willen suggereren dat regio's projecten kunnen kopen. Dat zou immers leiden tot de situatie waarin men de goede projecten door het Rijk laat financieren en bij de slechte projecten een pot geld zet, waarna men tegen het Rijk zegt: kom hiervoor ook maar over de brug. Uiteraard werkt het zo niet, maar ik geloof ook niet dat de heer Koopmans mij dat wilde vragen.

Over de decentrale inzet van middelen kan ik nog zeggen dat de Kamer uiteraard de netwerkanalyses ontvangt. Op de meer specifieke vragen, bijvoorbeeld over de opcenten, kom ik graag wat later in mijn verhaal terug, als de minister van VROM ook het hare heeft gezegd.

Mevrouw **Vermeij** (PvdA): Ik ben blij met het antwoord van de minister op de vraag van de heer Cramer. Ik schrok namelijk ook wat van de gang van zaken bij het genereren van geld. Dat geld wordt immers niet noodzakelijkerwijs voor het goede ingezet. Sommige regio's willen soms op ongewenste plekken bedrijven of huizen bouwen. Het antwoord van de minister was echter glashelder en naar mijn mening ook prima. Hij zei echter nog iets dat ik erg interessant vind en wil toejuichen, namelijk dat hij MIRT-spelregels aan het voorbereiden is. Hij probeert samen met alle partijen één set spelregels te maken voor ruimtelijke ontwikkelingen, infrastructuur en transport. Hebben deze spelregels ook betrekking op de financiering van dergelijke projecten?

Minister **Eurlings**: De MIRT-spelregels worden ontwikkeld en in het NMB besproken. Hiermee komen wij in de eerste helft van het komende jaar bij de Kamer terug. Deze regels gaan inderdaad ook over de financiering. Wij gooien daarbij echter niet zomaar alles in een financiële pot. Ik heb er zojuist al op gewezen wat de meerwaarde zou moeten zijn, namelijk dat wij zaken meer in een groter verband gaan zien. Als er ergens woningbouw plaatsvindt, moet de locatie ook ontsloten worden. Het een hangt samen met het ander. In dit verband is de titel "Eerst bewegen, dan bouwen" een mooie doorontwikkeling op "Eerst bewegen, dan beprizen". Bij deze slogan blijf ik een speciaal gevoel houden. Zaken met elkaar in verband brengen, is uiteraard de uitdaging waarvoor wij staan. Dit geldt niet alleen voor de ontsluiting over de weg, maar ook voor het openbaar vervoer. U herinnert zich de situatie in Leidsche Rijn. Daar verschenen twee auto's per oprit doordat er bij oplevering geen openbaar vervoer aanwezig was. Hierdoor was er later nauwelijks vraag naar openbaar vervoer. Ik zeg het zwart-wit, maar dit is natuurlijk wel de uitdaging voor de toekomst. Over Almere, de A6-A9 en het ov hebben wij de laatste weken al gesproken. Wij

bezien in dit verband hoe wij het geld willen matchen en hoe wij het gezamenlijk willen inzetten om daarbij een situatie van synergie te bereiken. Wat populair gezegd is één plus één drie. Dit is mogelijk als je van tevoren zaken goed op elkaar afstemt. Hiervan verwacht ik echt veel. Tijdens de bestuurlijke ronde die achter ons ligt en waarin wij het MIRT hebben opgesteld, heb ik gemerkt dat dit door verschillende departementen als een uitdaging wordt opgevat en dat de samenwerking met VROM erg goed is. Dit geeft mij veel vertrouwen voor het komende jaar, als wij deze spelregels verder gaan ontwikkelen. Op deze manier kunnen wij echt een situatie van synergie bereiken.

De heer **De Krom** (VVD): Ik kan dit allemaal volgen. Het gevaar van deze aanpak is echter, dat op een gegeven moment alles met alles samenhangt. Wij moeten niet in een situatie belanden van "paralysis by analysis", om het met de Engelsen te zeggen. Omdat hier iets niet goed gaat, kan daar iets niet doorgaan. Als dit strikt wordt doorgevoerd, valt de hele keten om als een rij dominostenen. Hoe denkt de minister dit te voorkomen? Als je alles met elkaar in verband brengt, is de kans hierop groot. De minister zegt dat er meerdere ministers bij betrokken zijn. Hij moet daarbij echter oppassen, want voordat hij het weet komt hij in Rouvoetachtige ellende terecht, waarbij hij zeven handtekeningen in Den Haag moet ophalen. Er is maar één minister van Verkeer, en dat is minister Eurlings.

Minister **Eurlings**: Er is ook maar één minister van Jeugd, en dat is de heer Rouvoet. Dit is hij volgens mij met veel plezier. Of hij zeven handtekeningen moet ophalen, weet ik niet. Het aantal handtekeningen dat ik nodig heb, verschilt per plan. Het is nu juist de uitdaging om dit heel rap te doen. En bijvoorbeeld met de aanpak van de A6/A9 wachten wij niet tot er zestigduizend huizen gebouwd zijn, wij kijken elkaar in de ogen en wij stellen onszelf de vraag of Almere echt zo moet groeien. Het antwoord is: ja. Wel, dan zullen wij voor de infrastructuur moeten doen wat daarvoor nodig is. Je moet inderdaad oppassen voor allerlei bestuurlijke rompslomp en er moet tempo worden gemaakt, maar ik vind dat het wel een meerwaarde heeft om de infrastructuur zo te plannen dat die nog beter aansluit bij de ruimtelijke ontwikkeling; dit zijn te veel gescheiden ontwikkelingen geweest. Wij gaan er zeker geen groot bestuurlijk circus van maken, maar ik moet zeggen dat het alleen maar positief gewerkt heeft dat VROM de laatste keren steeds van het begin tot het eind bij het bestuurlijk overleg is geweest. Ik zie eigenlijk weinig stroperigheid; integendeel, als je samen aan een project bezig bent, zijn de lijnen korter en weet je elkaar veel sneller te vinden. Ik zie het punt, maar ik denk dat wij dit risico in iets positiefs kunnen ombuigen.

De heer **De Krom** (VVD): Ik zou zeggen: houd het simpel, want anders gebeurt er straks niets meer. Ik geef even twee voorbeelden van projecten waarbij het mis dreigt te gaan: bij de tweede zeesluis bij IJmuiden moeten wij tot ver in het achterland gaan kijken en wij moeten oppassen dat wij bij het project voor de tweede Maasvlakte niet ook nog de A67, de grensovergangen et cetera halen. Je moet het gebied niet te groot maken, want straks gaan wij tot Zwitserland en dan gebeurt er

helemaal niets meer. Dit is mijn waarschuwing, maar ik geloof dat u dit ook wel inziet.

Minister Eurlings: Zeker. Ik kom straks nog op de concrete projecten terug, maar bijvoorbeeld bij de tweede zeesluis is het niet zozeer een kwestie van allemaal ministeries die moeten samenwerken, als wel de vraag wat een dergelijke majeure investering eventueel aan economische kansen zou opleveren, de kosten-batenanalyse. De regio is aan het zoeken naar private financiering, dat huiswerk moet nog gedaan worden. Het heeft dus minder te maken met het MIRT. Maar goed, het punt is duidelijk en wij zullen dit risico proberen te vermijden.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): De minister legt er nu al twee keer de nadruk op – en terecht – dat het ontwikkelen van de infrastructuur in de pas moet lopen met het ontwikkelen van woonwijken. Nu is Almere al een paar keer genoemd; Almere wil niet bouwen voordat de infrastructuur compleet is. Nu wordt er een toezegging gedaan voor de infrastructuur, maar ik geef de regering op een briefje dat Almere sneller zal bouwen dan de infrastructuur gebouwd wordt. Dan kachel je weer achter de feiten aan, want dan zijn de bewoners er al, maar hebben zij nog geen infrastructuur. Zij kopen een auto, waardoor de grondslag voor het openbaar vervoer wegvalt, en zij staan in extra lange files. Kortom, je zult dus ook niet al te snel moeten willen bouwen.

Minister Eurlings: Zo willen wij het ook. De projecten voor weg, spoor en huizen lopen tot 2020 en wij gaan ervan uit dat de faseringen mooi overeenkomen. En reken maar dat Almere daar ook op zal toezien. Ik heb er vertrouwen in dat dit een heel stevig voorbeeld zal zijn van een integrale benadering, de kerngedachte voor het programma Randstad Urgent, naast een versnelling in het nemen van besluiten en bij de uitvoering. In het voorjaarsoverleg zullen de spelregels voor het MIRT voor het eerst met de decentrale overheden worden besproken en het Nationaal Mobiliteitsberaad komt er natuurlijk ook bij te pas. Zo omstreeks de zomer zal de Kamer over het resultaat hiervan worden ingelicht. In het komende jaar zullen wij dus doorpakken met de integrale aanpak.

De heer **Koopmans** (CDA): Voorzitter, een procedurele opmerking. Ik vind dit een prima betoog over het hele traject. Ik reageerde zojuist scherp op de brief van de minister van VROM over de Hoeksche Waard, maar de brief met het resultaat van het bestuurlijk overleg hebben wij afgelopen donderdag in de namiddag gekregen. Omdat wij hier zitten om het werk van de minister te controleren, moeten wij die in het vervolg echt eerder hebben. Tussen vrijdag en vanmorgen hebben wij contact moeten zoeken met alle regio's om te kijken of datgene wat de minister met de regio's heeft afgesproken, zijn weerklank in de brief heeft gevonden. En wij hebben daarvoor geen duizend ambtenaren. Gelukkig is het CDA een redelijk goed georganiseerde partij, maar het viel niet mee. De volgende keer willen wij echt minstens een week de tijd om hierop goed te kunnen controleren, zodat wij onze inbreng erop kunnen aanpassen.

Minister Eurlings: Ik kan allemaal verzachtende

omstandigheden aanvoeren over de drukte die wij hebben gehad, maar ik neem dit graag mee. De volgende keer zal de lijn zijn: een week tevoren. Ik acht mij overigens gelukkig met het feit dat alle projecten die de heer Koopmans noemde, juist de kernpunten waren in het bestuurlijk overleg. Zo ziet hij dat de regio's erg consistent zijn in wat zij aan de Kamer melden en aan de bewindslieden. De heer Koopmans heeft helemaal gelijk: de volgende keer zal de brief een week voor het debat verschijnen. Het punt is genoteerd.

De heer **Koopmans** (CDA): De minister heeft de N1 tot en met de N100 wel zo ongeveer in mijn betoog gehoord.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Ik ben het erg eens met wat de heer Koopmans hierover zegt. De minister belooft beterschap, maar dat is de zoveelste keer. Bij de begroting hebben wij het ook meegemaakt. Eigenlijk vind ik dat de minister dit najaar de parlementaire fatsoensnormen heeft overtreden in de manier waarop hij de Kamer behandeld heeft.

Wil de minister nog inhoudelijk reageren op mijn suggestie om de betonnen muur te slechten tussen de 120 mld. voor infrastructuur en de 1 mld. voor ruimtelijke ordening?

Minister Eurlings: De heer Duyvendak gebruikt stevige woorden. Ik weet dat ook mevrouw Peijs wel eens een aantal dagen tevoren de verslagen heeft gestuurd. Ik zeg gaarne toe dat ik het de volgende keer een week van tevoren zal doen. Ik denk niet dat de Kamer mij zal leren kennen als iemand die het fatsoen richting het parlement niet hoogacht. Ik doe er echt mijn best voor om de Kamer goed van informatie te voorzien.

Wij willen geen muren slechten, maar huizen opbouwen. Wij gaan geen principiële discussie voeren. De potten zijn de potten. Wij gooien het niet in één grote financiële pot. Wel gaan wij proberen het geld verstandig bij elkaar te brengen in een totaalaanpak. Dat wil niet zeggen dat allerlei dingen zullen worden verschoven. Het betekent dat wij woningbouw en wegen veel meer op elkaar gaan afstemmen. Dat is de synergie waar wij op uit zijn. Er moet veel gebeuren op het vlak van ruimtelijke ordening. Er moet ook heel veel gebeuren op het vlak van de LMCA's. Wij moeten ons niet verliezen in het verdelen van armoede, nee, wij moeten rijkdom creëren door synergetisch samen te werken.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Het gaat niet om een of andere bureaucratische operatie, het gaat erom of je inhoudelijk of politiek interessante oplossingen kunt financieren. Als oplossingen in de sfeer van de ruimtelijke ordening geld kosten maar investeringen in de infrastructuur overbodig maken, dan is de vraag of je het geld daarvoor bij de infrastructuur kunt weghalen. De minister zegt dat hij dit per se niet wil. Hij wil er een betonnen muur tussen zetten.

Minister Eurlings: De heer Duyvendak reageerde wat minder voortvarend op een interruptie van de heer De Krom, dat het ook andersom zou moeten kunnen. Heel veel geld is belegd. Heel veel zaken zijn gebaseerd op de Nota Ruimte en de Nota Mobiliteit. Dat zijn de kaders. Wij willen het geld op een verstandige manier bij elkaar brengen. Wij gaan geen muren slechten, wij willen meer

gaan opbouwen. Betekent dit dat wij de Nota Ruimte of de Nota Mobiliteit inclusief hun financiering in de prullenbak gooien? Nee. Wij gaan verstandiger coördineren, wij gaan de synergie opzoeken, wij gaan projecten meer vanuit een gebiedsgerichte, integrale aanpak oppakken. Dat is onze constructieve lijn.

Minister **Cramer**: Voorzitter. Ik zal allereerst ingaan op het belang van de R in de naam van het MIRT. Daarna zal ik iets zeggen over de verhouding van het MIRT tot datgene wat in Bali is bediscussieerd. Vervolgens zal ik ingaan op de Nota Ruimte en het budget daarvoor. Het MIRT beoogt effectievere resultaten te bereiken met hetzelfde geld en poogt krachten te bundelen. Door synergie te realiseren tussen infrastructurele ontwikkelingen in steden, wateropgaven en andere zaken die te maken hebben met ruimtelijke ordening is het mogelijk om effectiever en efficiënter geld in te zetten. Het MIRT moet dus niet worden gezien als een beleidsnota. Het gaat erom integraliteit te bereiken via het bundelen van krachten. Uiteraard wordt gezorgd voor een inhoudelijk goede afstemming maar het MIRT wordt niet gebruikt om heel nieuw beleid te maken. Tegelijkertijd mag het MIRT niet alleen maar beschouwd worden als een opsomming van projecten. Sommige woordvoerders hebben met zoveel woorden gezegd dat het projectenboek op dit moment niet meer is dan een opeenstapeling van projecten met een nietje erdoorheen. Wij realiseren ons dat de eerste stappen zijn gezet maar dat het zeker nog niet de laatste zullen zijn. Onze bedoeling is om gebiedsgerichte projecten integraal aan te pakken. Er zijn al een aantal goede voorbeelden te noemen, zoals Almere, de bypass bij Kampen en de Bloemendalerpolder. Van dat soort projecten willen wij er veel meer. In het kader van de Nota Ruimte hebben wij een poging gedaan om de integraliteit in projecten aan te brengen. Op basis van integrale visies en gebiedsgerichte ambities kunnen wij gerichte investeringen doen. Kreten zoals "werk met werk maken" en "een plus een is drie" zijn manieren op tot uitdrukking te brengen dat je samen meer bereikt dan alleen.

De afstemming van alle geldstromen is een forse operatie. Binnen de verschillende ministeries bestaan allerlei financiële stromen waarvan het de opgave is die nu bij elkaar te brengen. Daar zijn wij eerder ook al mee bezig geweest maar wij willen het nu op grote schaal en integraal gaan doen.

Het MIRT is vooral bedoeld voor nationale projecten die vaak evenwel ook worden gecombineerd met zaken die regionaal van belang zijn. Dit impliceert een nieuwe manier om met elkaar samen te werken. Het is de bedoeling om te komen tot een gefaseerde aanpak. De eerste stap is het projectenboek. Dat is een eerste stap om ervoor te zorgen dat op het gebied van communicatie alles op een rij staat. De tweede stap is het formuleren van een nieuwe set van spelregels. Die spelregels gaan over het afstemmen van de financiële investeringen, dus de regimes van de verschillende ministeries, zodat niet alles naast elkaar, maar veel meer parallel aan elkaar verloopt. Daarnaast wordt het MIRT gecombineerd met de beleidsopgave. De inhoud komt in de gebiedsgerichte aanpak dus wel degelijk tot zijn recht. Verder noem ik nog de organisatorische samenwerking tussen alle partijen. Men zal begrijpen dat wij dat niet een, twee, drie voor elkaar hebben.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): De minister zegt dat zij niet alles naast elkaar, maar parallel wil laten verlopen. Dat begrijp ik niet helemaal.

Minister **Cramer**: De ritmen moeten op elkaar aansluiten. De stromen moeten niet op verschillende tijden, maar gebundeld worden ingezet. Dat bedoel ik met parallel. Wij hebben een heleboel geldpotjes die ervoor moeten zorgen dat de integrale aanpak wordt gerealiseerd. Deze verschillende potten leiden gezamenlijk tot één groot investeringsbudget. De stromen houden wij wel afzonderlijk.

De nieuwe spelregels moeten geformuleerd worden voordat wij ervoor kunnen zorgen dat de geïntegreerde projecten daadwerkelijk van de grond komen. Dat spelregelkader moet op hoofdlijnen gereed zijn voor het MIRT Projectenboek 2009. Helaas kan dat niet eerder. In 2010 kunnen wij vervolgstappen zetten voor het ontwikkelen van nieuwe projecten. Nieuwe programma's kunnen wij nu nog niet opstarten omdat wij eerst het nieuwe spelregelkader gereed moeten hebben en ons dan moeten voorbereiden op de projecten die integraal kunnen worden aangepakt. Voordat wij dat allemaal rond hebben, is het 2010 en niet 2009. Tot die tijd zullen de huidige beschikbare middelen belegd zijn, zodat wij daarvan niet eerder op een andere manier gebruik kunnen maken.

Mevrouw **Vermeij** (PvdA): Als de Kamer om haar moverende redenen besluit dat een bepaald project in 2009 in het MIRT moet, dan geven wij die opdracht aan de bewindslieden. De minister kan wel zeggen dat zij het pas in 2010 kan doen, maar als de Kamer dat belangrijk vindt, kan zij zeggen dat het in 2009 moet.

Minister **Cramer**: Bij dekking heeft mevrouw Vermeij daar gelijk in. Die dekking moet dan wel worden aangegeven.

De heer **De Krom** (VVD): Ik krijg een beetje een horrorgevoel bij het taalgebruik van de minister: integraliteit, gebiedsgerichte aanpak, spelregelkader, visie. Ondertussen zijn tientallen projecten vertraagd. Wordt hier nu een nieuw circus opgebouwd van beleidsnotities, afstemmingen et cetera? Wij hebben al de LMCA's, wij hebben de netwerkanalyses. Die worden in de regio's goed herkend. Komt daar een gebiedsgerichte aanpak bij of schuift dit in elkaar? Wordt het nu simpeler of nog complexer?

Minister **Cramer**: Wij maken het juist simpeler door het aan elkaar te koppelen en het gericht te maken. De heer Eurlings zei dat ook al. Voorbeelden staan in de Nota Ruimte. Het doel is om in een gebied gericht te zorgen voor integraliteit waardoor slagkracht en effectiviteit worden gerealiseerd. U bent bezorgd dat daarmee alles nog wolliger, integraler of breder wordt, maar dat is niet de bedoeling. Het is de bedoeling om te zorgen voor gerichte projecten en niet alles langs elkaar heen te laten lopen, zoals wij jarenlang hebben gedaan. Daardoor was er zo weinig afstemming dat alle projecten juist uit elkaar wapperden in plaats van gefocust te zijn.

De heer **De Krom** (VVD): Ik geloof de minister graag, maar ik krijg graag nog wat meer duidelijkheid over de relatie tussen LMCA's, netwerkanalyses en gebieds-

gerichte aanpak. Dat laatste is nieuw. Wat betekent dat nu?

Minister **Cramer**: Dit soort zaken zijn allemaal in lijn met elkaar. De gebiedsgerichte aanpak is niet nieuw. Daar zijn wij bij de Nota Ruimte allang mee bezig. Wij proberen wel om het nog meer te bundelen en de netwerkanalyse daarin mee te nemen. Ik verzeker u dat het niet de bedoeling is om de projecten nodeloos ingewikkeld te maken, omdat wij juist willen stroomlijnen en willen zorgen voor bundeling van krachten.

Er is een aantal inhoudelijke vragen gesteld over de MIRT-aanpak, onder andere over "eerst bewegen, dan bouwen", om de heer Roemer te citeren. Ja, in principe is dat het uitgangspunt, maar niet in alle gevallen. Als je wegen en ov-verbindingen hebt, moet je ook zorgen dat de stedenbouwkundige ontwikkeling gereed is. Het moet wel met elkaar sporen, zodat wij niet van alles hebben liggen zonder dat de woningbouwopgave is gerealiseerd. Het moet juist in elkaar grijpen.

Er zijn vele voorbeelden in de Nota Ruimte dat wij functiemenging nastreven. Dat is zeker nuttig. De filosofie van het kabinet is om te bekijken hoe je door herstructurering toe kunt groeien naar functiemenging in de steden. De heer Roemer vroeg ook naar de rol van rijksadviseurs. Wij betrekken hen er al regelmatig bij en daar gaan wij gewoon mee door. Zij hebben geadviseerd over de A6/A9, over de A4 bij Midden-Delfland en over de Hoeksche Waard. Daar maken wij veelvuldig gebruik van, maar zij zijn onafhankelijk. Hij heeft ook gevraagd of goede inpassing in het MIRT thuishoort. Als het alleen gaat om inpassing van een weg, is dat wel heel belangrijk, maar daarbij gaat het niet per definitie om een integrale aanpak. Het gaat om integralere projecten. De heer Roemer heeft ook gevraagd of bedrijven-terreinen in het MIRT-kader passen. Dat hangt ervan af wat het voor project is. Samen met collega Van der Hoeven, provincies en gemeenten ben ik een aanpak van bedrijventerreinen aan het ontwikkelen. De Kamer is daarover reeds bij brief geïnformeerd. Daarin staan een heleboel zaken die sporen met wat de heer Roemer vroeg. Ik kan de brief herhalen, maar ik neem aan dat hij deze kent.

Nu ik het toch over bedrijventerreinen heb, ga ik nog even apart in op de Hoeksche Waard. De Kamer heeft de brief vanmorgen pas gekregen. Heel ongelukkig. Ik ben vorige week op Bali nog bezig geweest om die brief op tijd bij de Kamer te krijgen. Dat had te maken met persberichten die afgestemd moesten worden met gemeenten en provincies. Ik kon niet tekenen, want ik was pas gisteren terug. Ik heb gisteren mijn handtekening gezet en daarom is de brief vanochtend pas de deur uitgegaan. Mijn excuses daarvoor, maar ik heb mijn uiterste best gedaan, om de brief wel op tijd bij de Kamer te krijgen, ook nog vanuit Bali. Samenvattend over het eerste blok, van MIT naar MIRT, zien wij een stapsgewijze aanpak, met eerst een projectenboek en dan steeds meer toewerken naar een integrale aanpak en het bundelen van de beschikbare budgetten, zodat zij effectief kunnen worden ingezet. Het MIRT moet een samenhangend geheel zijn. De planning van de verschillende activiteiten moet vooral meer op elkaar afgestemd zijn. De geldstromen kunnen dan gericht worden ingezet.

Daarmee worden de schotten tussen de budgetten voor ruimte en infrastructuur niet weggehaald, zoals de heer

Duyvendak zei. Daar lopen wij nog niet op vooruit, want wij gaan nu eerst het beschreven traject stapsgewijs doorlopen. De Kamer weet ook dat de vergelijking van 1 mld. met 133 mld. enigszins mank loopt, omdat wij ook met private investeringen te maken hebben. Ik doel dan op de stedenbouw en de ruimtelijke ordening. Ik kan nu niet een goede vergelijking maken. Laten wij elkaar daarover geen vliegen afvangen. De inzet van ons beiden is om ervoor te zorgen dat investeringen in de infrastructuur goed worden gecombineerd met ruimtelijke ontwikkelingen. Het is een enorme stap voorwaarts dat wij dat gezamenlijk doen.

De heer **Koopmans** (CDA): De minister zal met mij eens zijn dat de onbalans in die getallen ook te maken heeft met het feit dat het Rijk de verantwoordelijkheid draagt voor het overgrote deel van de infrastructuur en dat gemeentebesturen en provincies zich bezighouden met de regie en de uitvoering van alle zaken op het terrein van de ruimtelijke ordening. Het Rijk doet op dat terrein weliswaar ook iets aan de regie, maar de lagere overheden houden zich vooral bezig met de uitvoering. Het lijkt mij nuttig om op de achterkant van een sigarendoos de private, de gemeentelijke en de provinciale investeringen onder elkaar te zetten, zodat voor de samenleving duidelijker wordt wie wat doet.

Minister **Cramer**: De heer Koopmans stelt een belangwekkende vraag die ook door de heer Van Heugten in een motie is verwoord. In augustus zullen wij die vraag beantwoorden. Dat kan niet eerder vanwege de begroting en voorbereidingen van onder anderen minister Vogelaar. Met deze woorden heb ik dit blokje afgerond.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Kijkt minister Cramer soms niet jaloers naar de enorm dikke portemonnee die minister Eurlings voortdurend bij zich draagt als zij hoort welke binnenstedelijke opgaven steden hebben met verdichting, herstructurering van bedrijventerreinen enzovoorts? Dat zijn belangrijke aandachtspunten. Vraagt minister Cramer zich op een verloren moment niet af waarom zij met een klein huishoudbeursje zit te prutsen in vergelijking met de enorme portemonnee van minister Eurlings?

Minister **Cramer**: Ik stel voor om af te wachten wat het antwoord is op de vraag van de heren Koopmans en Van Heugten om een juist beeld voor ogen te hebben van de wijze waarop alles met elkaar samenhangt. Daarna kom ik graag bij de Kamer terug om antwoord te geven op de vraag of ik een te kleine beurs heb of een te grote.

Mevrouw **Vermeij** (PvdA): Wij zijn uiteraard allemaal nieuwsgierig wat dat plaatje zal opleveren als wij die opgaven binnenstedelijk realiseren en het inderdaad zo lastig is als veel partijen ons doen geloven. De heer Duyvendak neemt daarop alvast een voorschot. Begrijp ik goed dat minister Cramer zegt dat dat zijn weerslag al zal vinden in het MIRT 2009?

Minister **Cramer**: Nee, in 2010 zullen de nieuwe projecten naar voren komen.

Mevrouw **Vermeij** (PvdA): Het was een bewuste poging om dat voor elkaar te krijgen.

Minister **Cramer**: De Kamer heeft vragen gesteld over de verstedelijkingsafspraken. Die afspraken zijn ook in 2009 aan de orde in samenhang met de samenwerkingsagenda. Het is niet juist dat alle binnenstedelijke woningbouwopgaven worden opgenomen in het MIRT. Dat geldt alleen voor de integrale woningbouwopgaven die van nationaal belang zijn. Anders wordt het inderdaad een onoverzichtelijke brij.

Mevrouw Vermeij heeft haar zorgen uitgesproken over Utrecht, een lastige regio qua ruimtelijke ordening en stedenbouw. Dat is inderdaad een feit. Ook daar speelt natuurlijk dat wij al in het kader van Randstad Urgent heel duidelijk de draaischijf Utrecht in het programma hebben opgenomen en dat daar ook langetermijnoplossingen nodig zijn om het probleem goed aan te pakken. Het is van belang om daar in het toekomstige Meerjarenprogramma's Infrastructuur, Ruimte en Transport rekening mee te houden.

Mevrouw **Vermeij** (PvdA): Utrecht staat op dit moment op 25 verschillende pagina's in het MIRT-projectenboek. Zien wij dat dan in de editie voor 2009 bij elkaar staan?

Minister **Cramer**: Ja, vooral ook omdat wij dan proberen om alvast een meer integrale slag te maken.

Voorzitter. Ik ben toe aan blokje 2: Bali. Daar zou ik een gloedvol betoog over kunnen houden, maar dat zal ik hier niet doen. Maar één ding is wel duidelijk. Mijnheer Madlener, u verkeert met uw standpunt steeds meer in een zeer duidelijke minderheidspositie. De hele wereld is het erover eens – al die 190 landen die aanwezig waren – dat het probleem ernstig is, dat het probleem nu aangepakt moet worden en dat het dus geen klimaat-hysterie is. Het is een zeer ernstige zaak. Dat eerst!

De **voorzitter**: De heer Madlener krijgt nu even de gelegenheid om hierop te reageren. U komt van de andere kant van de wereld "beng" erin. Nu de heer Madlener!

Minister **Cramer**: Ja, maar ik weet hoe de heer Madlener erover denkt. Wij hebben hierover al vaker gediscussieerd.

De heer **Madlener** (PVV): Ik krijg bijna billenkoek van de minister! Zij is gesterkt in haar opvatting dat het een ernstig probleem is. Aan de andere kant moet ik toch wel vaststellen dat er geen afspraken gemaakt zijn. Dat heb ik uit de pers vernomen. Als dat waar is, dan vind ik uw victorie toch een beetje mager. Als het echt zo ernstig was, dan waren er toch wel afspraken gemaakt!

De **voorzitter**: Laten wij er geen echt Bali-debat van maken, ook al wordt er nu natuurlijk even stevig heen en weer getennist. Dat is op zichzelf prima. Het woord is aan de minister.

Minister **Cramer**: Ik refereer alleen maar aan de afspraken die in alle kranten staan. Daar ga ik het niet over hebben. Er zijn wel duidelijke afspraken gemaakt, mijnheer Madlener.

De heer **Duyvendak** heeft gezegd dat het zeer belangrijk is om te bepalen in hoeverre het onderwerp dat vandaag op de agenda staat, past binnen de discussie die wij in Bali hebben gevoerd. Als je kijkt naar datgene wat wij in het kader van Schoon en Zuinig hebben geformuleerd

ten aanzien van verkeer en vervoer en de ontwikkeling van de ruimte, dan zie je wel degelijk dat wij daar voor een enorme opgave staan. Het is natuurlijk een race tegen de klok. Wij hopen dat de technologie snel voortschrijdt en dat de auto-industrie met name in Europa ook bereid is om in een versnelling te komen. Wij zijn immers zeer afhankelijk van het milieuvriendelijker, het CO₂-neutraler worden van het wagenpark en van de brandstoffen. Dat zijn twee belangrijke pijlers. Daarnaast hebben wij natuurlijk de pijler van ov en de pijler van fiets. Wij hebben voorts de pijler van ontmoediging in de steden. Wij hebben mogelijkheden om andere preventieve maatregelen te nemen. Wij kunnen nog denken aan zonnepanelen op de geluidsschermen langs de snelwegen en wij kunnen ook nog denken aan energie uit afval. Er is dus een heleboel te doen, maar wij zullen wel alle zeilen bij moeten zetten om op het terrein van verkeer en vervoer tijdig daadwerkelijk grote passen voorwaarts te maken. In het programma Schoon en Zuinig gaat de afname op dit terrein namelijk het langzaamst. Dat heeft te maken met het feit dat het autoverkeer, het vrachtverkeer, de sneldiensten en alles wat met logistiek te maken heeft, nog steeds toenemen. Het is dus wel degelijk een groot vraagstuk hoe wij met z'n allen op dit terrein die CO₂ snel genoeg reduceren. Wij zijn daar in grote gemeenschappelijkheid snel mee bezig. In gemeenten gaan wij aan de slag met experimenten met e-Traction, allerlei waterstofbussen en allerlei nieuwe ontwikkelingen op brandstofgebied om al meteen te zorgen voor een ommekeer in het type vervoer. Dat laat onverlet dat het in sommige gevallen ook noodzakelijk is om bijvoorbeeld te denken aan het ontmoedigen van verkeer enzovoort; dat kunnen wij nu nog niet overzien. Over hoe wij dat moeten doen, zijn wij in gesprek. Ook daarover wordt de Kamer op andere momenten uitgebreid geïnformeerd.

De heer **Koopmans** (CDA): U gebruikt nu voor de tweede keer het woord "ontmoedigen". De eerste keer ging het over de binnenstad, maar nu gebruikte u de term "ontmoedigen van verkeer" in algemene zin. Althans, u noemt dat hier in het kader van de behandeling van het MIRT. Ik denk dat het de moeite waard is om daar iets meer over te vertellen, want ik heb nog niet zoveel met dat woord.

Minister **Cramer**: Dat ga ik nu ook nog niet zeggen, want wij zijn bezig met het uitwerken van een heel pakket waaruit moet blijken hoe wij met z'n allen de doelstellingen halen die gehaald moeten worden. Het zal van verschillende factoren afhangen op welke manieren wij dat pakket vormgeven. Met "ontmoedigen" bedoel ik inderdaad het autoluw maken van steden en ontwikkelingen die noodzakelijk zijn om de passen voorwaarts te kunnen maken die gemaakt moeten worden.

De heer **Koopmans** (CDA): Dat klinkt alweer iets bemoedigender.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): De minister herkent zich in de ernst van de oproep en de klemtoon in mijn betoog op de problematiek van CO₂ en verkeer. Vervolgens zegt zij echter dat er schone brandstoffen uit Europa komen en dat de auto-industrie in een versnelling moet, maar dat zien wij allebei juist niet gebeuren. De auto-industrie verschuift de schone motoren van 2012 al

naar 2015 en zij worden veel minder schoon dan de minister in Schoon en Zuinig hoopte. Ook op Bali konden wij op verschillende momenten horen dat 20% duurzame biobrandstoffen in 2020 een illusie is als je nog een beetje aan de ontwikkelingslanden wilt denken. Om het netjes te zeggen: de door het kabinet ingezette lijn is te dun. De vraag aan de minister en het kabinet is daarom of zij aanvullende dingen willen doen en met een aanvullend plan willen komen, bijvoorbeeld door alle infraplannen aan een soort klimaattoets te onderwerpen.

Minister **Cramer**: Ik kan een uur over uw vraag praten, maar ik heb de neiging om u te verwijzen naar de inspanningen die wij op het gebied van Schoon en Zuinig gaan verrichten en waarover wij de Kamer regelmatig zullen informeren. Op dit moment zijn wij keihard bezig om de plannen uit te rollen, ook in gemeenten, om ervoor te zorgen dat zo snel mogelijk meters worden gemaakt. Uw vraag is terecht en uw zorgen zijn ook terecht. Ik deel die zorgen, maar dit is niet het moment om uitgebreid op de aanpak van Schoon en Zuinig in te gaan.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): U hebt uw mond vol van "integraliteit", "samenloop", "samenhang", "programma's" en andere woorden die daarbij horen, maar is de grootste samenhang die wij eindelijk moeten aanbrengen in het beleid, niet juist dat wij geen verkeersbeleid moeten voeren waarmee wij een grote vervuiling en vervolgens de problemen van de opwarming van de aarde veroorzaken? Dat moeten wij juist in samenhang beoordelen en die samenhang is er nu niet.

Minister **Cramer**: Die samenhang is er wel degelijk. U hebt vorige week het Beleidsprogramma Verkeer en Vervoer ontvangen. Daarin staan al een heleboel zaken waar u nu naar vraagt. Daarom wil ik het, met alle respect, hierbij laten, omdat het anders middernacht wordt voordat wij de antwoorden hebben gegeven. De heer Roemer vroeg of alles wat wij doen op het gebied van ruimtelijke ontwikkeling, infra enzovoort "klimaatproof" is. Die vraag is meer beleidsmatig van aard en gaat niet zozeer over het MIRT. Het MIRT is immers geen beleidsnota. In het kader van Kennis voor klimaat en het ARK-programma wordt er heel gericht aan gewerkt om de beleidsconsequenties die op grond van onderzoek naar voren komen, om te zetten in beleid dat gebruikt wordt in het MIRT en in integrale projecten. Er wordt dus rekening gehouden met klimaatadaptatie bij het ontwikkelen van MIRT-projecten.

De heer **Roemer** (SP): Wij raken hier aan een essentieel punt. U zegt heel terecht dat er naar een stuk ontmoediging moet worden toegewerkt omdat de groei niet door mag gaan. Dat betekent dat in het MIRT verschuivingen moeten komen naar andere modaliteiten. Om een effect te hebben op het klimaatbeleid moet het gaan om forse verschuivingen. Ik zie die nog niet. Misschien vindt u het daar nog te vroeg voor en wilt u dat er in 2009 meer in komt te staan. Herkent u dat of wordt er doorgeslagen met hetzelfde? Dat is namelijk mijn indruk. Kijkt u straks met deze bril naar de plannen voor spoor en binnenvaart die in het kabinet aan de orde komen? Maakt u zich hard voor dat stukje ontmoediging? Anders wordt die verschuiving nooit bereikt.

Minister **Cramer**: Ik dacht dat uw vraag gericht was op de klimaatadaptatie maar nu spreekt u over de klimaatmitigatie. Klimaatmitigatie gaat over wat nodig is om die CO₂-reductie te realiseren. Ik heb daar zojuist over gesproken. Ik heb in dat kader verschuivingen naar meer of genoemd zodat efficiënter vervoer wordt gerealiseerd. Minister Eurlings heeft daar ook over gesproken. In dat verhaal is naar voren gekomen waar u nu om vraagt. Op het punt van de klimaatadaptatie heb ik gezegd dat bij het aanleggen en ontwikkelen van ruimtelijke projecten en wegen rekening wordt gehouden met het "klimaatproof" zijn daarvan, zeker in de Randstad en in delen waar men rekening moet houden met aanpassingen aan het klimaat.

De heer **Koopmans** (CDA): Het is van tweeën een. Er zitten drie bewindslieden aan tafel waarvan twee het woord hebben gevoerd. Minister Eurlings zei heel nadrukkelijk dat de Nota Mobiliteit leidend is en er geen grote verschuivingen plaatsvinden. De minister van VROM kan niet een paar minuten later in hetzelfde debat het beeld neerzetten dat grote verschuivingen mogelijk zijn.

Minister **Cramer**: Dat zeg ik ook helemaal niet. De heer Roemer vraagt of ik in verband met de klimaatverandering rekening houd met aanpassingen, met name in de Randstad, vanwege overtollig water. Daarop zeg ik: ja, daar houd ik rekening mee en daar zijn programma's voor zoals ARK en Kennis voor klimaat. De resultaten van onderzoek worden doorvertaald naar beleid en in de toekomst moet daar rekening mee worden gehouden. That's it.

De heer **Koopmans** (CDA): Precies, that's it. Ik had u net verkeerd begrepen.

Minister **Cramer**: Ik zal in het laatste blokje nog kort ingaan op het Nota Ruimte-budget; daar zijn weinig vragen over gesteld. De essentie daarvan is dat veel van die projecten voorlopers zijn van MIRT-projecten. In wezen zijn dat integrale projecten. Daar zijn zij ook op geselecteerd. Het zijn projecten van nationaal belang waar de rijksoverheid direct een bijdrage aan levert door doelstellingen inhoudelijk concreet te maken. Die doelstellingen zijn duurzaamheid, klimaatbestendigheid, versterking van het landschap, verbetering van de bereikbaarheid en binnenstedelijke herstructurering. Aan die voorwaarden voldoen veel van de Nota Ruimte-projecten. De eerste resultaten van die aanpak zijn al zichtbaar. Ik noem de Noordelijke IJ-oeveren en de greenports. Daarvoor zijn al budgetten toegekend. De overige projecten zullen, wanneer zij uit de verkenningsfase zijn, in de loop der tijd hopelijk worden goedgekeurd.

De heer **Madlener** (PVV): Ik heb er moeite mee en ook bezwaar tegen wanneer het gaat om het klimaatbestendig maken van het MIRT. Wij hebben het namelijk concreet over wateroverlast. Dat is veel meer een probleem van bijvoorbeeld verstening of verglazing van de ruimte. Dat heeft an sich niets met het klimaat te maken. Wij hebben het over te weinig ruimte voor de rivier omdat die te veel is gekanaliseerd. Dat heeft niets met het klimaatprobleem te maken. Wij hebben het over bodemdaling. Dat heeft niets met het klimaatprobleem te

maken. Ik maak er dus bezwaar tegen dat de minister steeds over klimaatbestendig maken spreekt, terwijl het gaat om wateroverlast als gevolg van ruimtelijke ordening. Zou de minister die nuance voortaan wat duidelijker willen maken? Is de minister het niet met mij eens dat heel veel van die zaken niets met het klimaatprobleem te maken hebben?

Minister Cramer: Laat ik zeggen dat ik het een beetje met de heer Madlener eens ben. Omdat wij alles zo hebben verglaasd en versteend, is het inderdaad minder gemakkelijk om het water te laten wegvloeien. Dat maakt het probleem van het wegvoeren van water erger. Het water komt in grotere hoeveelheden uit de hemel en van onze oosterburen. Het neemt alleen maar toe. Met andere woorden: doordat wij ook zelf heel veel hebben versteend en verglaasd, is het moeilijker om alles nog te laten wegvloeien. Wij zullen daarmee in de toekomst meer dan ooit rekening moeten houden. Staatssecretaris Huizinga zal dat straks nader toelichten, neem ik aan. Water wordt namelijk steeds meer een leidend principe voor de ruimtelijke ordening om alles goed met elkaar te kunnen laten sporen.

De voorzitter: Dan geef ik nu het woord weer aan de minister van Verkeer en Waterstaat, die zo'n 160 vragen gaat behandelen.

Minister Eurlings: Voorzitter. Dat is een absoluut record. Ik heb van mijn ambtsvoorganger begrepen dat zij de vorige keer 109 vragen kreeg. Dat was toen de absolute top. Nu hebben wij er 160; laten wij dat maar toeschrijven aan de integrale benadering van dit nieuwe MIRT. Ik begin met een algemene beantwoording. Ik zal vervolgens in staccato proberen om de 160 vragen een voor een met de commissie door te spreken. Veel vragen zijn gesteld over de afzonderlijke MIRT-projecten, maar ik wil nu eerst graag de plaats van de aanlegprojecten in het totale mobiliteitsbeleid schetsen. Met de aanlegprojecten uit het MIRT is veel belastinggeld gemoeid. Sommigen pepten het nog wat verder op, maar het is hoe dan ook veel geld, een belangrijk onderdeel van het langetermijnbeleid inzake mobiliteit. Met de aanlegprojecten wordt de capaciteit op de weg en het spoor structureel uitgebreid. Dat is hard nodig om aan de groeiende vraag naar betrouwbaar vervoer te kunnen voldoen. De aanlegprojecten zijn echter niet de enige pijler waarop het beleid rust. Het mobiliteitsbeleid berust op drie B's, waaraan ik er nog een wil toevoegen: de vierde B van het bewustzijn. De andere drie B's zijn: bouwen, benutten en beprizen. Het is niet en-en, zoals sommigen zeggen, maar het is echt en-en-en. Aan het begin van deze bijdrage wil ik kort zeggen dat wij ook op een andere manier en-en nodig hebben. Wij hebben weg én ov of ov én weg nodig. Het is niet of-of. Ik heb vaker gezegd dat wij dus niet in die Haagse kramp moeten schieten dat wij het quasi-ideologisch óf van de ene kant óf van de andere kant benaderen. De feiten zijn dat zowel de weg als het spoor tjokvol zitten en dat wij dus een optimale besteding van onze belastingcenten moeten hebben om zo goed mogelijk tegemoet te komen aan de files aan beide kanten van het verhaal. Ter onderbouwing geef ik enige feiten over spoor/ov en de weg. De auto levert op dit moment 75% van het vervoersaandeel en het openbaar vervoer 8%. Daarnaast is er een aandeel voor bromfiets en fiets en voor overige

vervoermiddelen, waarbij voor de korte afstand het lopen een behoorlijke rol speelt. In de begroting gaat 34% naar het hoofdwegennet. Ov en spoor krijgen 22%. Ik zet ze nog eens tegenover elkaar: 75% vervoersprestatie voor de auto, met 34% van het geld, tegenover 8% vervoersprestatie van het ov, met 22% van het geld. Dat is helemaal niet slecht, want wegen hebben veel negatieve kanten. Het aandeel van de weg in de besteding van de BDU is 35%. Het aandeel van het ov is 25% voor de trein en 14% voor de exploitatie van het ov, dat is 39% van de BDU. De BDU wordt heel snel aan regionaal ov gekoppeld, maar het gaat om veel meer dan het regionale ov. 16 mln. minder betekent niet 16 mln. minder voor het regionale ov, maar voor de hele pot. Binnen de BDU is meer geld bestemd voor openbaar vervoer dan voor decentrale investeringen in de weg. Ik zeg dit niet om met elkaar een potje te gaan knokken over de vraag of er meer naar de weg moet of naar het ov, maar om aan te geven dat er sprake is van een gewogen en uitgebalanceerde benadering, waarin het niet zo is dat er alleen op de weg of alleen maar op het ov wordt ingezet. Wij plegen een majeure investering in het ov en met die 4,5 mld. wordt dat nog meer. Dat is een extra prioriteit. Wij bestrijden de congestie niet optimaal als wij miskennen dat de weg 75% van het vervoersaandeel voor zijn rekening neemt. Ook in de toekomst zal de weg een zeer groot gedeelte van het vervoersaandeel houden. Het is en-en; ik vind dat wij uit die Haagse tegenstelling moeten blijven. Bouwen, benutten en beprizen; daar gaat het om. In de eerste drie kwartalen van 2007 werd 78% van de files veroorzaakt door een tekort aan wegcapaciteit, gezien de verkeersvraag op het filegevoelige moment. Om de structurele tekorten aan wegcapaciteit te verminderen, vergroten wij het aanbod door te bouwen: de MIRT-aanlegprojecten. Verder zorgen wij ervoor dat de bestaande wegen beter worden benut. Ten slotte zorgen wij voor vermindering en spreiding van het aanbod, waarbij het beprizen een grote rol speelt, maar in lijn daarmee ook het mobiliteitsmanagement. Met dit laatste doel ik op het bedrijfsleven dat flexibel werken en flexibel aanrijden faciliteert. Verder noem ik ook het openbaar vervoer. Bovendien bieden wij de reiziger een alternatief om een bewuste keus te kunnen maken. Het zijn geen holle frasen: het beleid gaat gepaard met concrete maatregelen en geld. Dan kom ik nu op het bouwen: de eerste B. Het is ons menens met de versnelling van het aanlegprogramma. Dat valt niet mee, want wij komen vanuit een rotsituatie, met gejuridiseerde trajecten. Gevallen als de A4 bij Leiderdorp, die al lang in het proces zat, maken de zaak een stuk complexer. Maar wij gaan ervoor en hebben tal van trajecten in gang gezet. Als eerste noem ik Randstad Urgent, waar sprake is van de nieuwe manier van werken met bestuurlijke duo's van regio en Rijk. In september en oktober hebben wij daarover uitgebreid gesproken in een algemeen overleg. In dit Randstad Urgent-programma is het: en-en-en. De problemen worden in samenhang aangepakt: bereikbaarheid over de weg en per ov. Woningen worden gebouwd en groen en recreatiemogelijkheden worden gerealiseerd. Een ander aspect is de zorg voor droge voeten, waarover de heer Madlener het had. Het water moet worden afgevoerd. Last but not least: bestuurlijke drukte moet plaats maken voor daadkracht. In Randstad Urgent is een eerste grote

besluit genomen, en wel over de A6/A9 waarover wij al hebben gedebatteerd.

Naast het programma Randstad Urgent hebben wij de commissie Versnelling besluitvorming infraprojecten, de commissie-Elverding. Verder hebben wij de commissie Private financiering infrastructuur, de commissie-Ruding. Verder is het wetsvoorstel voor een bestuurlijke lus in de Tracéwet, de Spoedwet wegverbreding en de Wet Ruimtelijke Ordening ingediend bij de Raad van State. De verwachting is dat het wetsvoorstel begin volgend jaar bij de Tweede Kamer wordt ingediend. Wij hebben in lijn met de bedoeling van deze bestuurlijke lus aangedrongen op spoed. Het wordt mogelijk om fouten tijdens de besluitvormingsprocedure te herstellen. Dat is de bedoeling. Niet meer terug naar af, maar een snelle hersteloperatie en alsnog groen licht.

Dan kom ik op de luchtkwaliteit. Na de vernietiging van het tracébesluit A4 Burgerveen-Leiden is de methode voor luchtonderzoek aangepast. Wij bakenen de betreffende gebieden zorgvuldig af en doen onderzoek volgens de best denkbare methodiek. Ik heb u daarover een brief gestuurd. Bij alle projecten zal de nieuwe methode worden toegepast. Nu wordt middels het toepassen van dat instrument gecheckt, welke projecten vertraging zullen hebben. In de reguliere Tracéwet-rapportage van het voorjaar kom ik hierop terug. Dan weten wij precies bij welk project nog aanvullend luchtonderzoek nodig is en bij welke projecten niet. Ik hecht eraan dat wij nu zo snel mogelijk al die onderzoeken doen, maar dat wij wel zorgvuldig zijn. Afgelopen zomer werden wij geconfronteerd met de uitspraak van de Raad van State. Ik heb dat eerder gezegd: als je vervolgens wilt bepalen wat zo'n uitspraak betekent voor andere projecten, dan besef je eens te meer hoe complex wij het met elkaar hebben gemaakt. Het is echt heel erg complex. Ik heb in de brief aan de Kamer aangegeven dat ik ervan overtuigd ben dat wij met deze berekenings- en benaderingssystematiek de beste weg gevonden hebben, de meest zekere weg. Het kost bij sommige projecten – niet bij alle, sommige kunnen zo doorgaan – een aantal maanden extra rekenwerk, maar dankzij die paar extra maanden sta je in ieder geval zekerder in de startblokken bij de Raad van State. Als je doorgaat zoals wij tot nu toe deden, krijgen wij nog veel meer gevallen zoals Burgerveen, en dat moeten wij ons land besparen.

De grote uitdaging blijft echter de vraag hoe wij de wetgeving fundamenteel minder gevoelig kunnen maken, hoe wij het kunnen doen op een manier waardoor wij zeker weten dat het zorgvuldig genoeg is geweest en dat wij er goed voorstaan. Daarom blijf ik verwijzen naar de commissie-Elverding. Wij zullen onze wetgeving fundamenteel moeten moderniseren.

De heer **Madlener** (PVV): Voorzitter. Ik hoop met de minister mee als het gaat om Elverding, maar als wij nu kijken naar de Tweede Maasvlakte, dan hebben wij het over een project dat ontegenzeggelijk de luchtkwaliteit in de regio zal verslechteren. Dat kan niet anders, want je voegt een heleboel functies en bedrijvigheid toe, terwijl het gebied al boven de norm zit. Je kunt rekenen tot je een ons weegt, feit blijft dat de invloed op de luchtkwaliteit niet positief zal zijn. Hoe gaat de minister er dan voor zorgen dat het project Tweede Maasvlakte geen vertraging oploopt? Volgens mij heeft nog een keer rekenen dan heel weinig zin.

Minister **Eurlings**: Ik weet dat u zeer bij dat project betrokken bent. U weet dat wij in het kader van het nationale saneringsprogramma juist bij een project als de Tweede Maasvlakte compenseren. U hebt gelijk, als er meer vervoer komt, heeft dat gevolgen. Er zijn nu al wel 13% meer containers dan vorig jaar en die groei zie je bij iedere Europese haven erin zitten. Iedere burger wil ook wel weer een mooie televisie of een goedkope voetbal, gekscherend gezegd. De globalisering brengt dat voor een gedeelte met zich mee en je zult dat dus goed moeten accommoderen. Met ons programma kunnen wij compenseren, doordat er natuurontwikkeling komt op het land of in zee. In Rotterdam zal ook worden ingezet op andere modaliteiten dan de vrachtauto. Rotterdam loopt daarin voorop. Men wil hogere percentages afvoeren via de binnenvaart – de staatssecretaris kan daar zo dadelijk meer over zeggen – maar ook via de trein. Wij hebben die Betuweroute niet voor niets aangelegd en er is niet voor niets zoveel in geïnvesteerd. Die lijn moet vol bereden gaan worden. Daar zet Rotterdam stevig op in. Hans Smits heeft daar ook echt een belangrijk punt van gemaakt.

Ik vind dat een complex aan tegenmaatregelen die dit moeten maken tot een houdbaar plan. Daar heb ik vertrouwen in en daar wordt hard aan gewerkt. Het is ongelofelijk complex. Er is meermaals verwezen naar de milieueffectrapportage van 6000 pagina's. Ik heb daar wel eens bij gezegd dat de directrice van de haven in Long Beach ook duizenden pagina's milieueffect-rapportages had en ook zij klaagde daar steen een been over, maar dan nog moeten wij heel erg gedreven proberen om dat aantal terug te brengen. Hoe complexer je het maakt, hoe moeilijker je het maakt, hoe kwetsbaarder je het maakt en hoe bureaucratischer je het maakt. Het evenwicht moet er blijven, maar dat moet op een minder complexe manier kunnen en daar moet een voorspelbare manier voor worden gevonden. Ik hoop dat wij daar een aantal slagen in kunnen maken in de wetgeving en weet dat dit een breed gedeeld gevoel is in de Kamer.

De heer **De Krom** (VVD): Het wachten is op grootse daden van deze minister, met name op het gebied van de ontkoppeling. Wij hebben het er al vaker over gehad. Ik heb nu even iets kleiner. Als je die uitspraak over de A4 Burgerveen doorleest, dan is een van de argumenten waarmee de Raad van State het besluit heeft vernietigd, dat de effecten onvoldoende zijn doorgerekend. Er staat in dat er een ministeriële regeling van VROM is waarin wordt bepaald dat er tot 2020 moet worden doorgerekend. Verder die regeling dan. Dit kan het kabinet morgen al doen. U moet niet wachten, maar gewoon doen.

Minister **Eurlings**: De doorrekening tot 2020 was de kern van de zaak niet. De kern was het invloedsgebied en de vraag hoe ver wij moeten afbakenen. Is 300 meter voldoende of moeten wij verder gaan? Het doorrekenen naar de toekomst is niet het punt. Ik zeg u erbij dat bij dit doorrekenen grote onzekerheden komen kijken. Hoe je ook rekt, voor de situatie in 2020 geldt een waaier aan onzekerheden. Tegelijkertijd is de norm soms prangend en precies. Daar ligt meer in het algemeen de uitdaging in de wetgeving. De crux was in dit geval de vraag bij welk project er maar 300 meter ver gerekend kon worden, bij welk project wellicht 600 meter nodig was en

bij welk project zelfs 1000 meter. Welke afstand kan worden beargumenteerd? Voor welke afstand zijn bij de rechter voldoende overtuigende argumenten aan te dragen? Hoe kunnen wij zeggen dat je er bij het ene project met 300 meter doorkomt, terwijl dit bij het andere niet lukt? Wat zijn hiervoor de argumenten? Hieronder ligt een caseload aan complexiteit. Met de genoemde tool gaan wij dit op de best mogelijke manier berekenen. Geen deskundige heeft een beter alternatief kunnen aandragen. Waterdicht is het overigens nooit; onzekerheid zal altijd een rol blijven spelen. Met deze tool kunnen wij berekenen waarom wij sommige projecten met 300 meter kunnen laten doorgaan, terwijl wij bij andere projecten vinden dat wij beter een paar maanden extra kunnen rekenen. Dit resulteert dan in een paar maanden verlies, maar daarna sta je redelijk zeker in de startblokken bij de Raad van State. Op grond van de tool kunnen wij voorspellen dat wij zonder die extra inspanning grote kans zouden lopen om bij dergelijke projecten onderuit te gaan. Bij dit alles zeg ik dat de luchtkwaliteit er ieder jaar weer op vooruit gaat. Dat is de positieve noot in de complexiteit waarin wij zitten. Die vooruitgang hebben wij juist aan de technologische ontwikkeling te danken. Dit is iets wat ons gerust kan stellen als wij denken aan de situatie in de wat verdere toekomst. De knelpunten zullen niet toenemen, maar afnemen en de luchtkwaliteit zal er in ons land stevig op vooruitgaan, met uitzondering van die op een aantal hotspots. De afgelopen tientallen jaren is deze ontwikkeling niet anders geweest.

De heer **De Krom** (VVD): Ik heb zojuist zelf de cijfers hierover gegeven. Uit de uitspraak van de Raad van State blijkt dat hierbij twee elementen een rol hebben gespeeld. In de eerste plaats was er de omvang van het gebied en in de tweede plaats de vooruitblik naar 2020. Aan de basis van de noodzaak voor het laatste ligt een ministeriële regeling van VROM. Leest u de uitspraak er maar op na. Wij zijn het met elkaar eens dat dit allemaal te complex is en dat wij in een virtuele wereld en in papier komen te leven, in plaats van in de werkelijkheid. Dit geldt zeker voor de A4 bij Leiderdorp. Daarom zeg ik: pas die regeling gewoon aan en wacht niet op de commissie-Elverding. Doe het morgen.

Minister **Eurlings**: Dat doen wij ook. Destijds was dit nog niet zo en daarom was dit niet aangepast. Er wordt tot 2020 doorgerekend. Dat gebeurt dus al. Klaar. Ik zeg echter nogmaals dat de crux in deze zaak de moeilijkheid was om met kracht van argumenten te beredeneren waarom project A op 300 meter moet komen te liggen, project B op 600 en project C op 1000. Dat was wat er zo moeilijk was. Hoe kunnen wij de uitspraak zo interpreteren dat wij een volgende keer met een zeker gevoel bij de Raad van State kunnen aankloppen? Wij kunnen immers niet zomaar wat doen, want dan lopen wij wel erg veel risico. Het gebeurt echter dus al; bij dezen zeg ik u dat doorrekenen tot 2020 de lijn is. Wij wachten dus helemaal niet op een commissie-Elverding. Wij proberen te roeien met de riemen die wij hebben en de projecten zo weinig kwetsbaar als mogelijk naar de Raad van State te brengen. Mijns inziens zijn wij het er echter over eens dat wij hierover ook nog een structurele discussie met elkaar moeten aangaan. Het lijkt mij dat wij dit moeten

doen nadat de conclusies van de commissie-Elverding bekend zijn gemaakt.

De heer **De Krom** (VVD): Er is dus nu gemarkeerd dat de ministeriële regeling van VROM die tot 2020 loopt, verdwenen is. Per wanneer?

Minister **Eurlings**: Wat ik heb willen zeggen, is dat wij de projecten nu gewoon doorrekenen tot 2020.

De heer **De Krom** (VVD): Dan doet u dus niet wat ik wil.

Minister **Eurlings**: Wij gaan nu geen regelingen aanpassen. Het probleem met de A4 bij Leiderdorp was de gebiedsafbakening. De zaak doorrekenen tot 2020 is een kleine moeite. Dat hebben wij bij veel projecten al gedaan, maar bij dit project niet, omdat het een al langer lopend project was. De regels zijn aangescherpt, daar heeft u gelijk in. Je kunt erover van mening verschillen of dit goed is, de discussie daarover volgt nog. De projecten worden nu standaard tot 2020 doorgerekend; dat is een relatief kleine moeite, maar de kernvraag is, hoe wij een project kunnen voorzien van argumentatie die voor de Raad van State overtuigend is. Het arbitraire was de vraag waar je de grens zou moeten leggen bij het berekenen van de effecten, dat was ook de kern bij Leiderdorp. Er was een punt waar wij de effecten volgens de laatste juridische voorschriften hadden moeten doorrekenen, maar dat was zo gepiept. De kernvraag was echter waar de grens zou moeten worden gelegd, als die niet bij een afstand van 300 m zou mogen worden gelegd. Voor je het weet, ga je hiermee bij ieder project op je gezicht bij de Raad van State. Ik heb al verteld dat ik een keer anderhalf uur met topexperts gediscussieerd heb over de interpretatie van de uitspraak over de gebiedsafbakening. Ik verdiep mij er helemaal in, ik denk dat ik het allemaal kan volgen en ik ga erover in discussie. Na anderhalf uur vraag ik dan of men één ander land in Europa kan noemen waar dit soort discussies worden gevoerd. Dat is er niet. Dat is het probleem, de kwetsbaarheid van onze regelgeving. Het gaat om meer eenduidigheid, opdat wij van tevoren weten waar de grens ligt en hoe ver wij moeten doorrekenen om goed voorbereid te zijn en geen risico te lopen bij de behandeling bij de Raad van State. Er is gevraagd naar de concrete maatregelen in de periode van dit MIRT, niet alleen voor de lange, maar ook voor de korte termijn. Beide hebben de aandacht van dit kabinet. Als wij het realisatieprogramma voor de planstudie uitvoeren, dan zal er in 2012 1250 km aan stroken asfalt meer zijn dan in 2005. In deze kabinetsperiode verwacht ik 34 wegwitbreidingen te kunnen openstellen, inclusief ZSM-projecten. Daarnaast verwacht ik ruim twintig tracébesluiten te kunnen nemen, plus 35 besluiten voor ZSM-projecten. Vertraging in verband met nieuwe luchtkwaliteitseisen kan deze planning enigszins wijzigen, maar wij doen ons uiterste best om deze negatieve gevolgen tegen te gaan. Ik moet vaak vertragingen melden, maar ik heb nu het genoeg, te kunnen mededelen dat er vandaag weer een spitsstrook in gebruik is genomen, en wel op de A7 tussen het knooppunt Zaanstad en Purmerend. En afgelopen zaterdag is het eerste deel van de A4 bij Halsteren officieel geopend; de eerste fase van de aanleg van de A4 tussen Dinteloord en Bergen op Zoom is hiermee afgerond.

Ook bij het spoor gebeurt er veel. Wij bouwen mooie, nieuwe megaoverstappunten, de Nieuwe Sleutelprojecten, de OV SAAL-maatregelen, het No Regret-project, de Hanzelijn, de Vleugel, nieuwe stations die passen bij de opzet van de dienstregeling. Ik heb het lijstje van de ChristenUnie met kracht herhaald en onderstreept.

Dan is er het herstelplan fase 2 met inframaatregelen in Zwolle, Den Bosch en Amersfoort. Ik noem de seinverdichtingen, et cetera. Voor de korte termijn hebben wij het actieplan voor het spoor, waarvoor 200 mln. beschikbaar is. Voor de langere termijn is er de LMCA, die richtinggevend is. Er wordt rekening gehouden met een geschat investeringspakket van 4,5 mld. Het spoorboekje, om in spoortermen te blijven, is vorige week nadrukkelijk aan de orde geweest. Het is belangrijk om te benadrukken dat de spoorsector hiervoor gaat, maar zich ook zelf volledig inzet om met eigen middelen te matchen.

Ik ga van bouwen naar benutten. Komende week zal de Kamer de visie over een betere benutting ontvangen. Deze visie bevat actielijnen en zal de komende periode leiden tot een samenhangend programma waarin wij actief en gericht aan benutting werken. Kernelementen uit de visie zijn het goed gebruikmaken van innovatiekracht van bedrijven en systemen die in het voertuig komen, zoals navigatiesystemen, om de reiziger te ondersteunen, een stevige impuls aan reisinformatie via de nationale databank wegverkeersgegevens, het vroegere datawarehouse, en de realisatie van een drietal praktijkproeven gericht op verkeersmanagement en systemen in samenhang met mobiliteitsmanagement. Bij dat laatste denk ik aan de proef in de regio Amsterdam met sturend verkeersmanagement, gericht op het draaiend houden van de ring A10. In de regio Rotterdam is op 31 oktober jongstleden een intentieovereenkomst getekend voor samenwerking op het gebied van dynamisch verkeersmanagement en mobiliteitsmanagement. In de regio Brabant is sprake van een actieve auto-industrie, die zal worden uitgedaagd tot vernieuwingen in de voertuigtechniek in lijn met het mobiliteitsmanagement. Last but not least zal worden ingezet op benutting in de netwerkaanpak om samen met bestuurlijke partners een betere afweging te kunnen maken van de maatregelen waarin wij moeten investeren.

De heer **Koopmans** (CDA): Ik hoor van de minister dat er deze week een brief komt met een benuttingsvisie. Ik ben blij met voortvarendheid, maar het lijkt mij verstandig als de minister even de stemmingen van morgen afwacht. Er zal over moties worden gestemd die met benutting te maken hebben. Anders moeten achteraf dingen worden herschreven.

Minister **Eurlings**: Er komt volgend voorjaar een mobiliteitsvisie, waarin benutting nadrukkelijk zal worden meegenomen. Dit is een lineaire invulling van een toezegging van mijn ambtsvoorganger. Alles wat eraan wordt toegevoegd, zal in de visie worden verwerkt. Wij zullen de stemmingen afwachten, maar dit gaat om een kernaankpak.

Met het actieplan spoor, dat op 19 november jongstleden is gepresenteerd, wordt ingezet op kortetermijnmaatregelen. Er zijn vijftig partijen bij betrokken. Nogmaals, de sector ziet de kracht van het plan en wil er

op basis van het plan ook echt voor gaan. Geen oorlog meer op het spoor, maar samenwerking, schouder aan schouder. Als wij de doelstelling willen halen, is dat absoluut nodig. Ik juich de attitude van de betrokken partijen zeer toe.

Ook het beprizen is een belangrijk onderdeel van het mobiliteitsbeleid. Het is niet en-en, maar het is en-en-en. Beprizing prikkelt de automobilist om een goede afweging te maken. Moet ik in de spits rijden? Kan ik niet beter het ov nemen? Het gaat bovendien om een eerlijker manier van betalen. Wij hebben er vorige week over gesproken en wij zullen er nog over komen te spreken.

De volgende B is die van bewustzijn. Burgers en bedrijven moeten zich bewust zijn van hoe en wanneer zij de auto gebruiken. Het is een maatschappelijke verantwoordelijkheid om files te bestrijden. Het is de kracht van dit moment dat na heel veel jaren praten over mobiliteitsmanagement een aantal toppers in het Nederlands bedrijfsleven er echt voor gaat en uit zichzelf al slagen wil maken. Dat biedt een vruchtbare bodem om nu in te zaaien en het mobiliteitsmanagement verder aan te jagen. Dat is een bewustzijn dat lang in woorden is geuit maar dat nu in de praktijk vorm krijgt.

Het is belangrijk dat de Kamer helder voor ogen heeft hoe de afzonderlijke wegenprojecten passen in het totale mobiliteitsbeleid. Ze zijn een belangrijk onderdeel en er gaat veel belastinggeld naartoe. Ze zijn nodig om de capaciteit van de infrastructuur structureel uit te breiden om aan de toekomstige vervoersvraag te voldoen. Ik heb constructief bestuurlijk overleg gevoerd met alle landsdelen. Dat gebeurt twee keer per jaar, in het voorjaar en in het najaar. Afspraken met financiële consequenties worden primair gemaakt in het najaarsoverleg. De Kamer is daarover geïnformeerd. De volgende keer zal het minimaal een week tevoren zijn. Het is mij ook bekend dat de Kamer er zelf met de regio's veelvuldig van gedachten over heeft gewisseld. Het is goed om te benadrukken dat de netwerkaanpak hier het kader biedt. Sinds het verschijnen van de Nota Mobiliteit zijn flinke slagen gemaakt. Met de decentrale overheden is via de netwerkanalyse in kaart gebracht wat regionaal nodig en mogelijk is. De landelijke markt- en capaciteitsanalyses wegen, spoor en regionaal ov zijn recentelijk naar de Kamer gestuurd. Goede en concrete afspraken zijn met de regio's gemaakt over de projecten en de processen. Ik noem als voorbeeld de vijf aansluitingen voor onderliggend wegennet en hoofdwegennet in Zuid-Holland, te weten de A16 Dordrecht, de A16-N3, de A20 Schieplein-Centrum, de N57 Groene Kruisweg en de A4-A12 Prins Clausplein. Op tal van plekken blijkt dat je heel snel de aansluitingen kunt verbeteren aan de hand van concrete afspraken op korte termijn. Voor 78,5 mln. zijn afspraken gemaakt over projecten die op korte termijn tastbare resultaten in deze richting opleveren, vooral in de verbetering van de ketenmobiliteit. Zoals bekend, leveren regio's een gelijke bijdrage zodat het landelijk om een totale extra pot van 157 mln. gaat.

De afgelopen periode is ook heel veel gesproken over de Randstad, onder andere in het kader van Randstad Urgent. Ik hecht eraan hier te benadrukken dat ook de andere landsdelen de volle aandacht hebben en verdienen. Er zijn daarbij ook heel nadrukkelijk bereikbaarheidsproblemen. Het MIRT-planstudie- en realisatieprogramma bedraagt ruim 26 mld. Daarvan is een groot

gedeelte bestemd voor oplossing van de problemen buiten de Randstad. Uiteraard gaat ook veel naar de Randstad, want 42% van de mensen woont daar en 80% van de filedruk vindt daar plaats. Meer dan een derde van de MIRT-gelden gaat naar de andere landsdelen, te weten ongeveer 8 mld. Dit was de tweede ronde van bestuurlijke overleggen. Mij valt op dat veel projecten zijn geïnitieerd nadat er steeds de wens was om nieuwe projecten te starten. Daarbij moeten mij wel twee dingen van het hart. Ten eerste kunnen wij het dak van het huis verhogen maar het fundament moet het wel kunnen dragen. Laten wij eerst de projecten realiseren die al gestart zijn.

De heer Duyvendak vroeg of met het MIRT de scheiding van de financiën voor infra enerzijds en RO anderzijds wordt geslecht. Het is niet de bedoeling om de gelden voor infra en RO te bundelen. Met het MIRT worden projecten wel veel meer in samenhang gezien. In de planvorming en financiering zullen de belangrijke relatie tussen infra en RO nadrukkelijk worden gelegd als aan elkaar gerelateerde projecten daar vanuit het proces dan wel vanuit de inhoud om vragen. Ik denk dat dat in lijn is met de interruptiedebatten die wij zojuist houden.

De heer Cramer vroeg mij of ik het met hem eens ben dat in feite vanaf nu elk nieuw MIRT-project een integrale component moet bevatten. Hij denkt daarbij aan de afweging tussen ruimte en infra binnen een gebied, maar ook de afweging tussen investeringen in verschillende modaliteiten binnen een corridor. Ik ben het eens met het feit dat wij in gebieden veel meer dan nu integraal moeten kijken. In het kader van het MIRT wil ik graag dat visies worden ontwikkeld op gebieden waar sprake is van meerdere sectorale belangen en doelstellingen.

Vervolgens moeten wij bekijken of en zo ja welke investeringen wij in die gebieden gezamenlijk kunnen en willen doen. Parallel komt dan de vraag aan bod, welke partij vanuit zijn eigen belang en doelstellingen welke investeringen gaat betalen. Kortom, integratie via de inhoudelijke lijn. Dat betekent niet per se dat elk nieuw MIRT-project een integrale component moet bevatten, het moet ook zinnig zijn, het moet iets toe kunnen voegen. Waar echt geen sprake is van een mogelijke meerwaarde, moeten wij geen zinloze exercities gaan doen. Maar de hoofdlijn is wel dat wij, waar het ook maar enigszins kansrijk lijkt te zijn, gebiedsgericht en integraal gaan kijken.

De overzichten in hoofdstuk 3 zijn een mooie toevoeging aan het MIRT, maar waarom, vroeg de heer Cramer, zijn op deze manier niet alle projecten terug te vinden? De koppeling tussen gebiedsbeschrijvingen en MIRT-projecten kan beter. In het kaartje bij elk project zou een verwijzing moeten staan naar andere MIRT-relevante regionale projecten binnen het gebied. Wij hebben ervoor gekozen om dwarsdoorsnedes door het totale investeringsprogramma te maken, en alleen die gebieden te kiezen waar meerdere rijksbelangen en -projecten bij elkaar komen. Voor die gebieden hebben wij nadrukkelijk in het projectenboek ook de relevante regionale projecten opgenomen, en dus de volgende integraliseringslag te maken.

De heer Cramer vroeg, hoe de Kamer meer bij de keuze over infrastructuur worden betrokken vanuit een integrale visie, in plaats van allemaal losse wensjes. Hoe kan de Kamer meer inzicht krijgen in afwegingen om projecten wel of niet mee te nemen, hoe kan zij meer betrokken worden bij het stellen van prioriteiten? Heldere

afbakening, keuzes et cetera, et cetera. De Tweede Kamer heeft nu een aantal mogelijkheden om betrokken te worden bij de keuze van de infra. Het bespreken van de belangrijkste strategische beleidsrichting en keuzes, zoals nu bij het MIRT en in het verleden bij de Nota Mobiliteit en de netwerkanalyses. Naar ik heb begrepen, spreken wij binnenkort ook nog nadrukkelijk over de landelijke markt- en capaciteitsanalyses. Ook de mobiliteitsvisie van komend jaar zal nadrukkelijk worden besproken en bediscussieerd. Bij al deze gelegenheden is het mogelijk om uit te wisselen, waarom bestaande projecten al dan niet worden doorgezet, en hoe die deelprojecten nu eigenlijk passen binnen de hoofdrichting die wij op willen. Hoe past dat nu binnen je algemene uitgangspunten? Ik denk dat dat de momenten zijn om die hoofdrichting te grijpen, en dat wij in het volgende MIRT van 2009 die individuele projecten nog beter binnen de totale puzzel kunnen plaatsen, en kunnen beslissen of het onze puzzel is, of niet. Zo krijg je iets meer de hoofdlijn te pakken binnen het almaar focussen op deelprojecten, wat snel de boventoon voert in dit soort overleggen. Hoe integraler het wordt en hoe meer de regio met haar middelen moet integreren, hoe meer wij kunnen voorkomen dat het losse projectjes worden en hoe meer wij het inbedden in een geïntegreerde, gebiedsgerichte visie.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Voorzitter. Ik kan mij voorstellen dat de minister zegt dat er dit jaar een aantal momenten komt. Ik vraag mij echter af of het niet goed is om op enig moment, zeg rond de zomer, als voorloper over het MIRT te kunnen spreken.

Minister **Eurlings**: De behandeling van de Mobiliteitsvisie volgend jaar is het ultieme moment. Dan zetten wij immers de bakens voor hoe verder te gaan. Ik kan mij voorstellen – maar de Kamer gaat over haar agenda – dat ik de verslagen van de bestuurlijke overleggen in het voorjaar naar de Kamer toestuur, en dat dat het moment is waarop je wat losser van het geld kunt praten over de richting waarin een en ander opgaat.

Mevrouw Roefs vroeg naar het verschil tussen netwerk-analyse en de Landelijke markt- en capaciteitsanalyses (Imca's). In de netwerkanalyse staat de deur-tot-deurbereikbaarheid centraal. Het is ook nadrukkelijk een regionale uitwerking, waarbij naar bereikbaarheidskwaliteiten binnen regio's is gekeken. Deze netwerkanalyses geven nadrukkelijk een aanzet tot prioriteit binnen de regio zelf. Daar is de regio zelf ook als eerste op gefocust. De Imca's hebben veel meer betrekking op nationale netwerken, en zijn het eerste uitgangspunt van de rijksinbreng in het bestuurlijk overleg. Investeringsbeslissingen neem ik niet op basis van of alleen de Imca, of alleen de netwerkanalyse. Regio's die geen nationaal knelpunt hebben, kunnen natuurlijk wel regionale knelpunten hebben. Met de regio moeten wij dan bezien, hoe ernstig deze regionale problemen zijn, welke efficiënte oplossingen mogelijk zijn en of de regio ook een eigen financiële verantwoordelijkheid kan nemen. De synergie tussen netwerkanalyses en de Imca's slaat nadrukkelijk neer in de samenwerkingsagenda en in het MIRT. Er is een samenspel van die twee, waarbij de één wat minder grofmazig en meer op de regio is gericht, en de ander feiten en cijfers bevat vanuit het landelijke. Ik wil het belang van de Imca's niet bagatelliseren.

Ik kom toe aan de vragen die zijn gesteld over het spoor. De heer Roemer vroeg aandacht voor het volgende: verdubbeling in de kop van Noord-Holland op de lijn Enkhuizen-Hoorn, verdubbeling Maaslijn, traject Nijmegen-Roermond, naar een kwartierdienst van de Valleilijn, komt er extra station bij waarvoor een inhaalspoor ontbreekt, en de spoorboog Culemborg, een klein bedrag, grote maatschappelijke meerwaarde. Op basis van de Imca-spoor heb ik aangegeven wat de spoorambities zijn en op welke lijnen en trajecten knelpunten ontstaan. In de kandidaat-planstudie zal het accent liggen op genoemde trajecten: Den Haag-Rotterdam, Utrecht-Den Bosch, Utrecht-Arnhem, maar zoals besproken in de begrotingsbehandeling hebben wij ook oog voor de relatie met het overige netwerk. De lijnen Alkmaar-Den Helder, Heerhugowaard-Hoorn en Hoorn-Enkhuizen zijn onderzocht in het kader van de Imca-spoor. Er treden geen capaciteitsknelpunten op op de genoemde baanvakken, zegt de Imca. De vervoersprognoses geven ook geen aanleiding om hier direct hogere treinaantallen te verwachten. In het kader van de lijn Nijmegen-Roermond is de capaciteit op de Maaslijnen onderzocht in het kader van de Imca-spoor. Er treden vooralsnog geen capaciteitsknelpunten op op de genoemde baanvakken. In de dienstregeling 2007 rijden er twee treinen tussen Nijmegen en Roermond. Daarnaast rijden twee extra treinen tussen Nijmegen en Boxmeer. In de Imca-modellen rijden er twee treinen tussen Nijmegen-Roermond en daarnaast twee extra treinen tussen Nijmegen en Venray. Uit de in de Imca uitgevoerde gevoeligheidsanalyse blijkt een nieuw station Molenhoek vier keer per uur te bedienen. Wat de Achterhoek betreft: in de Imca is de lijn Zevenaar-Winterswijk onderzocht. In de dienstregeling 2007 rijden er al vier treinen tussen Zevenaar en Doetinchem, en twee treinen tussen Zutphen en Winterswijk. De treinaantallen op de genoemde baanvakken zijn in alle onderzochte productmodellen gelijk aan de dienstregeling 2007. Er treden volgens dit onderzoek geen knelpunten op. De Valleilijn, Barneveld-Ede, is in 2007 reeds overbelast verklaard. De capaciteitsanalyse en het capaciteitsvergrotingsplan zijn afgerond, blijkt uit de rapportage van 9 oktober 2007. De Valleilijn is ook in 2008 weer overbelast verklaard: het conflict tussen goederen en reizigers. Enkele maanden geleden hebben wij daarover in de Oude Zaal nadrukkelijk gediscussieerd. Verschillende malen heb ik mijn insteek richting ProRail met de Kamer gecommuniceerd, recentelijk nog in de beantwoording van vragen van de Kamer. In de capaciteitsverdeling voor volgend jaar is een oplossing gevonden. Analyses moeten overigens nog worden opgesteld. De spoorboog Culemborg betreft een nieuwe boogverbinding om de Merwede-Lingelijn rechtstreeks te verbinden met Utrecht. Er is een concessie verleend aan Ariva. Het realiseren van een boog zou het doortrekken van de concessie betekenen op het hoofdlijnnet. De maatschappelijke meerwaarde zou vooral een vermindering van het aantal overstappen betekenen. Die kans lijkt vooralsnog niet heel erg groot. De heer Roemer heeft een vraag gesteld over de Europese subsidie grensoverschrijdend spoorvervoer. Er is geen EU-subsidie aangevraagd voor grensoverschrijdend vervoer. Over het algemeen is dit een zaak van decentrale overheden. In de motie-Verdaas (30800-A, nr. 26) is de regering verzocht, in samenwerking met de spoorsector een visie op het internationaal

treinvervoer te ontwikkelen. In de beleidsbrief bij de Imca's heb ik aangegeven dat hieraan wordt gewerkt. In de afgelopen maanden zijn al diverse aspecten verkend, zoals de rol die het Rijk wil en kan spelen, de ambities van regio's en vervoerders en de marktordening in het internationale treinvervoer. Verder is gekeken naar grensoverschrijdende vervoersvraag. Afgezien van de vervoersgroei op de hsl leek deze tot nu toe beperkt van omvang. Op dit moment zijn wij in gesprek met verschillende partijen om deze visie in kaart te brengen. De portee van de opmerkingen van de heer Roemer komt bij mij aan. Ik ben een minister die waar het maar kan kansen grijpt voor grensoverschrijdend ov. Dan moet overigens wel uit de studies blijken dat het kansrijk is, maar als er echt goede opties zijn, zal ik met de Kamer kijken naar wat wij meer kunnen doen aan het grensoverschrijdend ov. Ik hecht daarom veel belang aan het onderzoek dat nu plaatsvindt. Als er mogelijkheden zijn, zal ik de eerste zijn om hiervoor te gaan. Wegen worden vaak minder belemmerd door grenzen dan het ov tot aan dit moment. Als je een beetje naar de toekomst durft te kijken, moet het ov daarin meegaan. Mevrouw Roefs vroeg naar het backup-systeem ProRail. ProRail heeft een groot aantal maatregelen in gang gezet om de computersystemen voor de verkeersleiding betrouwbaarder te maken, onder andere door deze dubbel uit te voeren en van een backup te voorzien. Voor een deel zijn deze maatregelen al gerealiseerd. Per medio 2008 zullen de computersystemen op de verkeersleidingsposten zijn gestandaardiseerd, gemoderniseerd en dubbel zijn uitgevoerd. Vervolgens zet ProRail de stap naar een ketengeoriënteerde disaster recovery. De inrichting van een dubbel nationaal computercentrum is het belangrijkste aanvullende middel om dat doel te bereiken. Uiteindelijk moet in 2010 de disastertolerante situatie zijn bereikt. In het Beheersplan 2008 van ProRail is hiervoor een bedrag van maar liefst 21,9 mln. opgenomen voor de periode van 2008-2011. De doorlooptijd van deze werkzaamheden wordt bepaald door de noodzakelijke volgorde waarin de verschillende maatregelen moeten worden uitgevoerd, en ook door de doorlooptijd van elk van deze. Ik zeg nadrukkelijk dat, als de financiering een beperkende factor was, ik het proces graag zou versnellen, maar dat is hier niet de beperkende factor. Wij moeten een aantal stappen technisch doorlopen. Men heeft eerder een paar minder kwetsbare knooppunten gemoderniseerd om te kijken hoe het uitpakt, zodat men technisch meer zekerheid had voordat men echt aan de slag ging met de meer ingewikkelde knooppunten. Wij zijn helaas gebonden aan deze volgtijdelijkheid. Met geld is dit proces helaas niet te versnellen. De heer Roemer stelde een vraag over de snelheidsverhoging spoor., een innovatief plan voor snelheidsverhoging op het spoor. In de brief van mijn ambtsvoorganger van 18 december 2006 over reistijdverbetering in de NS-dienstregeling (29984, nr. 82) is een onderzoek aangekondigd naar het rijden met hogere snelheden van 160 km/u op een viertal daarvoor geschikte baanvakken. Dit onderzoek is inmiddels door de spoorsector uitgevoerd. De resultaten van dit onderzoek zullen de Kamer in korte tijd bereiken. In het nieuwe jaar zullen wij hierover spoedig kunnen spreken. Voor de implementatie van ERTMS is EU-subsidie aangevraagd en voor een belangrijk deel ook verkregen. Het gaat om trajecten voor goederen- en personenver-

voer. In totaal is ongeveer 27 mln. binnen. Het gaat daarbij om de volgende trajecten: de ERTMS Haven-spoorlijn, de ERTMS Betuweroute, beide infra, de ERTMS op locomotieven, de ERTMS Hanzelijn, infra, en de ERTMS Utrecht-Amsterdam, ook infra.

De heer Roemer vroeg of ik een studie wil laten verrichten naar verdere spoorverdubbeling en inhaal-sporen. Het traject Amsterdam-Den Haag wordt nadrukkelijk meegenomen in de aangekondigde kandidaat-planstudie Rotterdam-Den Haag. Bij de begrotingsbehandeling heb ik aangegeven dat ik bij de kandidaat-planstudies het accent nadrukkelijk leg op de drukste trajecten, maar dat ook de samenhang met de rest van de corridors wordt meegenomen. Ik haal daarbij een interruptiedebat in herinnering met de heer Cramer. Als tussen Den Haag en Amsterdam ook maatregelen nodig zouden zijn, zal dit nadrukkelijk blijken uit de kandidaat-planstudie voor dat traject. Wij zullen dus breder kijken. Het beeld in de Imca is dat de kern van de problematiek zich het eerst voordoet bij de corridors die op 19 november werden genoemd. Maar als de problemen zich breder lijken te ontwikkelen, zullen wij breder met maatregelen komen.

De heer **De Krom** (VVD): Uit de Imca blijkt in ieder geval dat het spoor Rotterdam-Den Haag tot een van de drie drukst bereden trajecten in Nederland behoort. Mocht u uw spoorpakketje van 4,5 mld. rond krijgen, is dit traject dan een van de projecten die daarin prominent figureert?

Minister **Eurlings**: Het feit dat Den Haag-Rotterdam nadrukkelijk wordt genoemd als een van de vier corridors, geeft dat al aan. Absoluut! Niet voor niets hebben wij de eerste stappen gezet richting een spoortunnel op dat traject.

De heer **De Krom** (VVD): Daarmee zegt u dus ook dat u op dit moment al geld beschikbaar hebt om die spoortunnel gereed te maken voor viersporig gebruik.

Minister **Eurlings**: Ik kom nog te spreken over de spoortunnel.

Mevrouw Vermeij vroeg over de Stedenbaan of die ook elders in Nederland kan worden aangelegd. Bij de Stedenbaan en de Zuidvleugel wordt op een goede manier een combinatie gemaakt van verbetering van het vervoer per spoor, RO en inrichting van de omgeving van stations. Ook bij RandstadSpoor en RegioNet zie ik een vergelijkbare aanpak. Ik vind dat inderdaad een goede aanpak. Waar andere decentrale overheden vergelijkbare plannen als Stedenbaan hebben, zal ik zeker stimuleren.

De heer Roemer vroeg of ik op de hoogte ben van het plan Vierhavensstrip. Ja, dat ben ik. Spooreplacement en spoor worden verwijderd. In plaats daarvan realiseert de gemeente Rotterdam onder andere vastgoed. Hiervoor is een eenmalige bijdrage van 3 mln. gegeven. Het spoor werd niet meer gebruikt, en daarom kon ik hiermee instemmen. Er was nog een aantal bedrijven aangesloten op het spoor, welke bedrijven door de gemeente zijn afgekocht.

De heer Koopmans vroeg naar het pakket Zuiderzeelijn. Hij vroeg of er al meer informatie is over de Noordoostpolder, en of er snel een akkoord kan worden bereikt om ruzies tussen regionale bestuurders te voorkomen. Zit de Eemshaven erin, vroeg hij verder. De regio zou de

Eemshaven nadrukkelijk kunnen voorstellen voor het Mobiliteitsfonds. Er moet zoveel mogelijk vrijheid zijn voor de regio – ik heb de Kamer goed gehoord – en daarin past dit volledig. Op dit moment is er geen nieuwe informatie beschikbaar. Zoals eerder aangegeven, maakt de brug Ramspol-N50 onderdeel uit van het pakket van de Noordoostpolder.

De heer Koopmans en ikzelf zijn afkomstig uit een regio waarin niet alleen de fanfare wordt geëerd, maar ook de harmonie. Wij zijn dus tegen ruziën, en voor harmonisch optrekken. Ik ben er daarom zeer voor om snel een akkoord te bereiken. De planning is om binnen enkele weken te komen tot een principeakkoord, maar natuurlijk wacht eenieder de afronding in deze Kamer af van moties et cetera.

De heer Duyvendak vroeg wat de groeiambitie voor het spoor na 2012 is. Uit het Imca-spoor is gebleken dat de groeiverwachtingen tot 2020 uitkomen op 18 tot 20 miljard reizigerskilometers volgens het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) en 21 tot 23 miljard volgens NS. Het is nu 16 miljard, en wij willen dus doortoten naar 19 miljard aan het eind van deze periode. Alle verwachtingen voor 2020 zijn fors hoger dan aangenomen in de Nota Mobiliteit. Het is de vraag, hoe het zich verder ontwikkelt, maar wij willen in elk geval volgens de meest ambitieuze verwachting het spoor ook na deze periode klaar maken voor de toekomst. Binnen de uitbreidingsplannen voor het spoor, de bekende 4,5 mld., is overigens nog wel een verdere groei mogelijk dan die genoemde prognoses. De verdere ontwikkeling zal moeten worden afgewacht, wij maken het spoor klaar voor 5% groei binnen deze periode, en breiden de capaciteit uit, zodat ook na deze periode volgens de meest positieve marktverwachtingen kan worden verder gegroeid, dit alles in samenspraak met NS.

Vele sprekers hebben vragen gesteld over de tunnel in Delft. Wordt de 40 mln. extra die nodig is voor de aanleg van de spoortunnel Delft gedekt door de 4,5 mld. van de Imca-spoor? Kan worden toegezegd dat overleg zal worden gevoerd met de gemeente Delft over afdekking van de risico's van het project? Is het niet een heel ander project geworden? Wordt het niet het opvangen van de groei? In de uitvoeringsovereenkomst van oktober 2005 zijn afspraken gemaakt over risicoverdeling en is afgesproken dat Delft de risico's van de tunnel draagt. Delft heeft zeer onlangs in mijn richting aangegeven, overleg te willen voeren over risicoverdeling. Daarbij gaat het onder andere om prijsinflatie, waarmee je overigens altijd te maken hebt, en dat zal altijd zo blijven. Delft stelt voor om net als bij een gewoon project risico's weer bij Verkeer en Waterstaat neer te leggen. In de uitvoeringsovereenkomst zijn echter andere afspraken gemaakt, omdat het geen gewoon project is. Het ging om een integrale ontwikkeling van onder andere 1500 woningen, 50.000 vierkante meter kantoor en een stadspark, waarvan de spoortunnel onderdeel uitmaakt. Het overleg met Delft is gestart, maar het is nog niet duidelijk om welke risico's en welke bedragen het gaat. Ik vraag hiervoor uitdrukkelijk het begrip van de Kamer. Recent kreeg ik dat signaal. Om nu te stellen dat door de recente aanpassing van het ontwerp de hele risicoverdeling moet worden aangepast, gaat mij wel erg snel. Wij moeten nog uitzoeken wat de extra risico's zijn. Ik kom daarop nog terug. Ik heb aangegeven, in totaal 60 mln. extra te zoeken voor voorbereiding op een viersporige tunnel. Ik sta hier nog steeds achter, en

verwacht de dekking voor de aanbesteding van de tunnel in februari definitief te hebben. Wij willen dus, vooruitlopend op de afronding van de kandidaat-planstudie, de tunnel al toekomstvast maken. Ik geef daarmee aan dat ik zeer gevoelig ben voor de geluiden uit het Delftse dat wij meerkosten later moeten voorkomen, door nu al te doen wat nu moet worden gedaan. Tegelijkertijd zou ik het prettig vinden als die extra uitgaven leiden tot voorbereiding van de viersporigheid. Het financiële gat waarvan nu ineens sprake is, vind ik een ander verhaal. Ik ga in principe uit van de gemaakte afspraken – daarom maak je die afspraken immers – maar wij zullen nader “uitharden” wat de situatie is, hoe groot de gaten zijn en of ze veroorzaakt worden door het plan als zodanig, of door de uitbreiding van de tunnel. Nogmaals, het is een zeer recent signaal, waarop ik nog geen definitief zicht heb.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): U hebt er net van gehoord. Zegt u nu toe dat u hier serieus naar wilt kijken en dat het geen taboe is om daarbij ook te kijken naar de risicoverdeling die is afgesproken? Zegt u vervolgens toe dat u de Kamer daarover binnen drie maanden informeert, zodat wij daarop eventueel terug kunnen komen?

Minister **Eurlings**: Het laatste zeg ik u sowieso toe. Ik ben geen minister van taboes: ik wil praktisch zijn. Maar wij moeten niet te snel afstappen van wat ooit is afgesproken. Anders ga je wel erg snel op je gezicht. In goed overleg met Delft moet helder worden wat precies de reden is voor Delft om terug te komen op die risicoverdeling, zoals in 2005 is overeengekomen. Verder wil ik weten of voor 60 mln. de viersporigheid van de tunnel kan worden voorbereid. In februari 2008 zullen de resultaten van de aanbesteding beschikbaar zijn, en dan weten wij meer over de precieze kosten en risico's van het project. In februari/maart 2008 zal het overleg met Delft vervolgens worden afgerond. Daarbij zal de keuze worden gemaakt, hoe wij verder gaan. Voorshands hecht ik wel aan de gemaakte afspraken. Het gaat om de waterscheiding tussen risico's die onlosmakelijk zijn verbonden met de bouw van de tunnel, en risico's die verband houden met de wens om viersporig te bouwen. Die vraag zal dus moeten worden beantwoord. De heer Roemer vroeg of ik al heb nagedacht over de motie, ingediend bij het VAO Zuiderzeelijn, over de spooraansluiting tussen Almere en Utrecht. Ja, dat heb ik. Ik heb de heer Roemer gevraagd de motie aan te houden. Reden hiervoor is dat het voorstel voor een afsnijding via het Naardermeer wordt bekeken bij de planstudie OV SAAL. Over de resultaten van de eerste fase OV SAAL voer ik nog overleg met de regio, ook op verzoek van de regio zelf. Na het besluit om 1,35 mld. daarvoor te reserveren, vind ik het goed dat wij de tijd nog even nemen. Ik heb eerder al aangegeven dat ik begin volgend jaar daarop terug zal komen. Op dat moment zal ook worden ingegaan op het voorstel van de heer Roemer voor een korte spoorverbinding tussen Almere en Utrecht.

De heer Cramer vroeg naar de spoorzone Zwolle. Transport en stedelijke ontwikkeling gaan hand in hand. Hij dient hierover mogelijk een motie in. Zoals blijkt uit het antwoord op de gestelde MIRT-vraag 59 is de verwachte realisatie van het vierde perron te Zwolle in 2012 te verwachten. Ook ligt er een belangrijke relatie met de realisatie en de indienststelling van de Hanzelijn,

en met de aanleg van een nieuwe hoge vaste brug over de IJssel en de aansluiting ervan op de bestaande sporen. Daarom ligt 2012 voor de hand, want dat is het moment dat het klaar moet zijn. De heer Cramer heeft gelijk als hij zegt dat het hard nodig is, want de druk op Zwolle zal heel stevig worden.

De Deltalijn ambieert snelheden tot 200 km/u. Hiermee lijkt het initiatief van onder andere de provincie Gelderland op de eerder onderzochte hsl-Oost, na veel onderzoek niet nuttig en noodzakelijk bevonden, hiermee in lijn. De Deltalijn beslaat mede een van de vier corridors die onderdeel zijn van de kandidaat-planstudies die ik laat uitvoeren, namelijk de corridor Utrecht-Arnhem. Hierin zal nogmaals het initiatief voor hogere snelheden worden bekeken, en de investeringen die hiermee gemoeid zijn. Bij de behandeling van de Mobiliteitsvisie kan worden besloten wat wij ervan vinden. Ik wil de verwachtingen wel enigszins temperen: uit het eerdere onderzoek bleek dat de kosten erg hoog zijn, te weten vele honderden miljoenen euro's, en de reistijdwinst destijds slechts twee tot drie minuten. Die verhouding werd destijds nogal scheef geacht. Maar goed, wij gaan het serieus bekijken.

Met de regio is afgesproken dat zij voor het Kerstreces met een bestuurlijk gedekt voorstel komt voor de verplaatsing van station Nijverdal in de richting van het centrum. Natuurlijk ben ik bereid mee te werken aan het verplaatsen van dit station, maar wel onder de voorwaarde dat de regio zelf het leeuwendeel van de kosten voor dit regionale plan voor haar rekening neemt en kan garanderen dat de verplaatsing geen vertraging oplevert voor de realisatie van de combitunnel. Anders zouden wij immers in onze eigen vingers snijden. Ik wacht nu het voorstel van de regio af, voordat ik het over bedragen ga hebben. Maar als een bijdrage van V&W nodig is, gaat het wel om een beduidend kleiner bedrag dan de net door mij genoemde bedragen, omdat het om een regionaal project gaat. In de regio zelf heb ik toen ik daar op bezoek was gezegd dat ik het op zich een heel mooi plan vind.

Twee extra aansluitingen op de Betuweroute bij Heteren en de Sloeboom zullen worden bekeken in de kandidaat-planstudie over de toekomstvast routing van het spoorgoederenvervoer. Dit heeft ook een relatie met de kandidaat-planstudie voor de corridor Utrecht-Den Bosch, en zal dus ook daarin aan de orde komen. Op de uitkomst van deze kandidaat-planstudies wil en kan ik nog niet vooruitlopen. De bestaande spoorlijn tussen Rotterdam en België heeft, zo blijkt uit onderzoek, nog vele jaren lang voldoende capaciteit, mede omdat er nogal wat extra ruimte kan komen op het bestaande spoor. Dat hangt weer af van de eindafweging rond de Benelux.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Het gaat niet zozeer om de capaciteit, als wel om het feit dat je daar vervoer van gevaarlijke stoffen hebt, waar je eigenlijk vanaf wilt, omdat dat door bewoond gebied gaat.

Minister **Eurlings**: U hebt een punt. Bij de Brabantroute kun je makkelijker afleiden dan de Betuweroute, maar dan nog blijft er vraag vanuit diverse locaties. Wij moeten proberen het bedrijfsleven zover te krijgen, de gevaarlijkste transporten niet meer aldaar te vervoer, of op een andere manier. Wij zitten ook met het basisnet, waarop wij volgens afspraken met de regio nu vaart

gaan maken. Daarbij is belangrijk de vraag wat wel kan, en vooral wat niet meer kan aan gevaarlijke stoffen. Dat zou de eerste beschermingslinie moeten zijn voor de bevolking aldaar. Ik ben daar zeer gevoelig voor, maar het gaat wat voor om direct een heel nieuwe spoorlijn alleen voor gevaarlijke stoffen aan te gaan leggen. Ik zie bij de Brabantroute de eerste signalen dat die eerste beschermingslinie zijn eerste vruchten kan afwerpen. Ik ben zeer gemotiveerd om in die richting verder te gaan. Ik zeg bij dezen toe dat ik rond de Sloeboom het vervoer van gevaarlijke stoffen nadrukkelijk meeneem in de heroriëntering van het vervoer van gevaarlijke stoffen, in het kader van de uitwerking van de Imca.

Over de mogelijke verplaatsing van het spooreplacement Venlo het volgende. Het emplacement beschikt over een vigerende milieuvergunning. Er loopt een evaluatie door de gemeente Venlo, samen met V&W en VROM, over de externe veiligheid rond het emplacement. Daarbij is gebleken dat er geen problemen zijn met de externe veiligheid die buiten de geldende normstelling zou komen. De evaluatie wordt binnenkort afgerond. Naar verwachting is er geen reden om over te gaan tot over uitplaatsing. In Venlo geldt natuurlijk de discussie rond het basisnet: Venlo hecht zeer aan de logistiek. Het is ook vertegenwoordigd in het overleg over de gevaarlijke stoffen dat wij recent mochten hebben.

Over het aanpassen van de kunstwerken langs de N280 merk ik het volgende op. De provincie heeft plannen om de N280 aan te pakken. Op deze verbinding bevinden zich twee rijkskunstwerken, de Maasbrug en de brug bij Nederweert. De provincie heeft de wens hier rijstroken te verbreden. Dit kan echter niet zonder meer. Een mogelijkheid hiervoor kan ontstaan als voor deze kunstwerken groot onderhoud plaatsvindt. Als wij dat niet gecombineerd zouden doen, wordt het een zeer kostbaar verhaal. Rijkswaterstaat zal bekijken of hier samen met de regio een oplossing kan worden gevonden. De Kamer hoort hier nadrukkelijk van.

In de kandidaat-planstudie Utrecht-Arnhem nemen wij het traject Nijmegen-Arnhem nadrukkelijk mee, vanwege de samenhang. Zoals wij het op basis van de Imca zien, ligt hier nog geen groot knelpunt. Mocht dit nog blijken uit de kandidaat-planstudie, dan kan dat worden meegenomen. Ik zeg toe, voor de bespreking van het betreffende Imca een reactie te geven op de drie A4'tjes over het ov in Gelderland. Driebergen-Zeist en Utrecht-Amersfoort zijn onderdeel van de lopende planstudie van ProRail, voortkomend uit traject-oost. De resultaten van de planstudie komen nog. Uit de Imca is gebleken dat op het traject Utrecht-Amersfoort nog geen capaciteitsknelpunten. Daarnaast is ervan uitgegaan dat hier minder goederentreinen gaan rijden, omdat deze via de Hanzelijn naar Noord-Nederland kunnen gaan rijden, en daarmee dat bestaande stuk spoor kunnen ontlasten. Ik ben op de hoogte van het nieuwe plan voor spoordoorsnijdingen bij Ede, waarvoor de gemeente Ede een bijdrage van 40 mln. vraagt. Momenteel beoordeelt het ministerie dit plan, dat uitgaat van een totale investering van zo'n 109 mln.: een tunnel onder het spoor en een ondergrondse station. In februari zal een vervolgesprek met de gemeente Ede plaatsvinden. Het onderzoek naar station Hoevelaken is waarschijnlijk in 2008 gereed. Uit eerder onderzoek is gebleken dat daar niet erg veel instappers zijn te verwachten. Hier wordt de normale procedure doorlopen, waarbij nadrukkelijk wordt gekeken naar criteria als het aantal instappers, inpasbaarheid in

de dienstregeling en de vraag of het door NS kan en zal worden bediend. Het feit dat het eerste beeld is dat het aantal instappers kan tegenvallen, wil niet zeggen dat wij dit niet heel zorgvuldig oppakken. Wordt vervolgd!

De heer **Cramer** (ChristenUnie): In sommige gevallen zien regionale vervoerders ergens wel brood in en NS niet. Hoevelaken is daar een voorbeeld van.

Minister **Eurlings**: Daar heeft u gelijk in. Als wij een goede casus hebben waarin NS niet veel trek heeft, is het niet zo dat dat project geen doorgang kan vinden. Als er mogelijkheden zijn, zijn wij zeer voor nieuwe stations.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Dit is een voorbeeld van niet al te grote reizigersaantallen op dit moment, maar wel met groeipotentie. Misschien moet je daarin wel voorinvesteren door het bouwen van een station.

Minister **Eurlings**: Ik zie dat punt. Maar wij hebben natuurlijk wel bepaalde criteria waaraan moet worden voldaan. Ik weet hoe een eerste perceptie van het aantal instappers kan veranderen als mensen in de regio gaan voor behoud van een station. Het taakstellend budget voor het emplacement Venlo was 90 mln., en is met 10 mln. verlaagd, omdat er minder maatregelen nodig zijn dan vooraf werd aangenomen. Wat nu wel blijkt, is dat dit bedrag niet meer vrij is, omdat het bedrag reeds meerjarig zou zijn toegezegd aan buitengewone opsporingsambtenaren van ProRail. Ik laat dit nog eens verifiëren.

De heer **Koopmans** (CDA): Ik heb uit overleggen tussen uw diensten en allerlei provincies begrepen dat daar de volgende vraag is gesteld. Er is nog 10 mln. voor emplacementen, voor Oldenzaal is 2,75 mln. besteed, dus er is nog 7,25 mln. Zou het niet aangelegen zijn om de oplossing die uzelf al in antwoord op Kamervragen hebt genoemd uit te voeren en het geld dat over is te investeren in de problemen aan het eind van de A67, althans het Nederlandse deel daarvan?

Minister **Eurlings**: Ik zou u graag bedienen, want ik zie het belang daarvan. Ik haperde even bij de beantwoording, maar ik kom daar later vanavond op terug. Ik kom toe aan het amendement van de heer De Krom over het spoor Delft. Dit amendement dient ter dekking van amendement A24, waarin 10 mln. wordt vrijgemaakt voor de ongefaseerde aanleg van een vierspoortunnelbak in Delft. Het zoeken van dekking bij gratis ov voor de spoortunnel in Delft past niet in het beleid van de coalitie. De experimenten met gratis ov zijn namelijk onderdeel van het regeerakkoord, en vormen een beleidsprioriteit van het kabinet. Ik heb zojuist toegezegd dat het benodigde geld voor de voorinvesteringen ten behoeve van het viersporig maken van de spoortunnel extra ter beschikking te willen stellen, onder voorbehoud dat de financiering rond komt. Daarbij heb ik februari genoemd. De gelden ten behoeve van de proeven met gratis ov hebben in deze kabinetsperiode een duidelijke bestemming, en dat is niet de spoortunnel in Delft. Dit wordt in de regio's positief bejegend. De heer Madlener vroeg wat er in deze kabinetsperiode echt aan de bestrijding van files wordt gedaan. Er gebeurt veel. Afgelopen zaterdag is de omleiding Halsteren-A4 geopend. Alle procedures die moeten

worden doorlopen, moeten leiden tot openstelling van veel meer nieuwe weggedeeltes. De achterstand in beheer en onderhoud wordt weggewerkt. Straks hebben wij die inhaalslag voor een groot deel achter ons. Achterstallig beheer en onderhoud kost niet alleen veel geld, maar leidt ook tot extra files. Laten wij blij zijn als die slag straks grotendeels is gemaakt. Naar aanleiding van netwerkanalyses zijn afspraken over beheer en onderhoud met de regio's gemaakt, en zijn besluiten genomen over het anders betalen van mobiliteit. Daarover heeft de heer Madlener een andere opvatting dan deze regering.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Ik begrijp dat de heer De Krom zijn amendement handhaaft. Ik heb begrepen dat op dit moment niet het gevaar is te duchten dat de spoortunnel in Delft niet wordt gerealiseerd. Ik krijg daar graag een duidelijker antwoord op.

Minister **Eurlings**: Wij vinden die tunnel heel belangrijk, maar wij vinden het ook heel belangrijk dat die tunnel wordt voorbereid op viersporigheid. Alle investeringen die als ze nu niet worden gedaan later tot meerkosten leiden, willen wij nu doen. Daarom wordt de tunnelbak langer gemaakt, en willen wij voorbereiden op viersporigheid. Dat wij niet direct ook de rails gaan betalen voor die viersporigheid, lijkt mij evident. Dat zou penny wise, pound foolish zijn. Op de beslissing hoe en wanneer die vier sporen worden aangelegd, komen wij terug als de kandidaat-planstudie is doorlopen.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): De minister vindt het amendement van de heer De Krom dus overbodig?

Minister **Eurlings**: Dat klopt. Ik deel de intentie, maar vindt het amendement overbodig. Ik heb gezegd dat ik ervoor ga om die extra financiering te vinden. Een ander punt is het signaal dat ik recent kreeg rond kostenoverschrijdingen, inflatie et cetera. Dat vind ik een ander traject, waarvoor ik de marsroute net heb aangegeven. Er is hard gewerkt aan de nieuwe systematiek van afbakening van het luchtonderzoek. Die systematiek is er, wat betekent dat de luchtonderzoeken worden hervat. Gerekend vanaf 1 december kost het drie maanden, waarna weer besluiten zullen worden genomen. De gevolgen voor de planning van projecten zijn nog niet in detail duidelijk; dit zal bekend worden gemaakt in het voorjaar van 2008, als duidelijk is welke projecten wij gelukkig niet meer verder hoeven te berekenen, maar die wel door kunnen gaan. Niet alle projecten zullen nader moeten worden berekend; de projecten waar dat wel moet gebeuren, zullen dan ook kunnen worden gepland.

De heer **Koopmans** (CDA): Ik ga ervan uit dat wij daarover een brief krijgen. U noemt het voorjaar van 2008, maar kan dat wat preciezer? Elke regio zit met smart te wachten op het precieze oordeel.

Minister **Eurlings**: Dat kan in de Voorjaarsnota worden aangegeven. De Floriade is met eer genoemd, wat ik als Limburger graag hoor. De Floriade zal niet worden gehinderd door een niet opgeleverde A74.

De heer **Koopmans** (CDA): Chapeau voor het tweede deel van het antwoord. Maar de Voorjaarsnota komt hier

begin juni in behandeling, en dat vind ik wel een heel laat voorjaar!

Minister **Eurlings**: Wat ik voor dat moment weet, zal ik met de Kamer communiceren. Als bij een aantal projecten blijkt dat daar niets extra's voor nodig is, zal ik dat de Kamer zo snel mogelijk berichten. In de Voorjaarsnota staat het totaalbeeld.

De heer Duyvendak vroeg of ik de mening van oud-minister Netelenbos deel dat iedere burger oneindig veel recht heeft op mobiliteit. Ik ben geen minister die burgers rechten wil ontnemen, en zeker niet het recht op mobiliteit, want daar wil ik juist voor knokken. Maar oneindig heeft wel iets apocalyptisch: niets in het leven is oneindig. Maar zo heeft mevrouw Netelenbos het nooit bedoeld. Wij willen mobiliteit mogelijk maken, zij het wel op een verantwoorde manier. Je probeert de inwoners van Nederland mobiliteitsmogelijkheden te bieden, zowel op de weg als via het ov, maar je probeert ze wel daarvan op een zo efficiënt mogelijke manier gebruik te laten maken. Een dichtbevolkt land als Nederland is erbij gebaat dat wij dat zo doen. Ik ben zeker niet voor allerlei afknijperoperaties als doel op zich: het gaat om het bewust gebruiken van de mobiliteit. De heer Madlener stelt voor, het recht op mobiliteit wettelijk te verankeren. Daar zie ik niet veel in, want het heeft ook iets symboolachtigs. Hoe kun je dat verankeren en is er rechtspraak op mogelijk? Uiteraard moet iedereen mobiel kunnen zijn, maar dat is niet bij wet vast te leggen. Wij moeten de verantwoordelijken erop aanspreken als wij vinden dat die mobiliteitsbehoefte onvoldoende wordt geaccommodeerd.

De heer De Krom vroeg of ik het onderzoek van de TU Delft ken. Ja, dat onderzoek ken ik. Op basis van de vraag naar wegcapaciteit wordt de wegenkaart geheel opnieuw getekend. De conclusie van het onderzoek is dat er ongeveer 5000 km bij zou moeten. Als wij het MIRT 2008 en de planstudies uitvoeren, komt er tot 2020 een krappe 2000 km bij. Nieuwe projecten waarvoor nog geen planstudies zijn gestart, komen daar ook nog bij. Bouwen is nodig, en dat is ook kabinetsbeleid. Met het MIRT zijn wij een behoorlijk eind op streek. Met elkaar hebben wij afgesproken dat de reistijden in de spits langer mogen zijn dan in het dal. Wij bouwen dus zoveel wegen dat die ambities in 2020 kunnen worden gehaald. Ik vind zo'n onderzoek een eye-opener: je moet niet in de val trappen om te zeggen dat je mobiliteit niet nodig vindt. Mobiliteit gaat hand in hand met economische groei, en op de weg, en in het ov. Maar het is wel erg idealistisch om Nederland even opnieuw te ontwikkelen. Wij moeten vanuit het heden zo goed mogelijk vooruit. De visie op de verkeersveiligheid voor de langere termijn komt in het voorjaar. Op dit moment bespreek ik de conceptvisie met de maatschappelijke partners. Bij een eventuele volgende tranche quick-wins zal worden overwogen of verkeersveiligheid hierbij een apart aandachtspunt moet zijn.

Ik ben altijd bereid om te onderzoeken of werk met werk kan worden gemaakt, wat ook geldt voor het gebruik van infra als waterkering, dus voor combigebied. Wel zijn de mogelijkheden om infra als waterkering te gebruiken zeer afhankelijk van de specifieke situatie, zodat ze niet altijd hanteerbaar zijn. Bovendien bestaat de neiging, infra juist weg te werken in bakken en tunnels, en juist niet op dijken. Maar waar het kan, ben ik zeer voor gecombi-

neerd gebruik. Wie weet kan dat ook op andere vlakken gebeuren. Ik ga daar graag voor.

Voor elk project wordt een kostenraming opgesteld op basis van een gedetailleerde beschrijving van de daadwerkelijke kenmerken van dat project, de zogenaamde scoop. Die kosten worden niet geraamd met een eenvoudige vuistregel van zoveel euro per kilometer, maar met een specifieke ramingsmethode. Inpassingsmaatregelen maken daarvan deel uit. Indien nog niet is gekozen voor de inpassingswijze maken de kosten van deze inpassingsmaatregelen deel uit van de te overwegen alternatieven, waarmee wij heel veel maatwerk bieden. Ik vind dit een betere benadering dan uit te gaan van een prijs per kilometer weg, omdat dat zo locatie-specifiek is.

Op dit moment is geen betrouwbaar beeld van de aanbestedingsresultaten voor 2007 te geven. Met de Kamer is bij de Voorjaarsnota 2005 afgesproken dat periodiek wordt gekeken naar de omvang van de aanbestedingsresultaten. Het is een omvangrijke operatie om daarop zicht te krijgen. Tot en met 2010 wordt op twee momenten ten behoeve van de ontwerpbegroting 2007 en ten behoeve van de ontwerpbegroting 2009 beoordeeld, in hoeverre het verwerkte aanbestedingsresultaat moet worden bijgesteld.

Ik heb geen kant-en-klaar overzicht van de besteding van de provinciale opcenten aan wegen. Uitgangspunt in dit land is immers dat de besteding van provinciale opcenten aan de provincies is. In theorie kunnen provincies deze inkomsten ook aan andere doeleinden besteden. Dat laat onverlet dat ik wel een indicatie heb van 2007. In 2007 hebben provincies 1176 mln. aan provinciale opcenten ontvangen. De uitgaven van de provincie over hetzelfde jaar zijn geraamd op 970 mln., te weten 417 mln. voor aanleg en 533 mln. voor beheer. Zoals bekend kunnen planstudies alleen worden gestart als er zicht is op financiering. Zo niet, dan leidt dat tot veel vertraging en bestuurlijke ellende op een later tijdstip. Er is nu dus ook geen sprake van een tekort voor de in uitvoering zijnde planstudies. De aanname voorafgaand aan de planstudie gaat echter gepaard met een onzekerheidsmarge. Bij de nadere uitwerking van de planstudie kunnen de uiteindelijke projectkosten hoger, maar ook lager uitvallen. Ten aanzien van de onderhoudskosten wordt hard gewerkt aan de weg. In lijn met de plannen van aanpak wordt de komende jaren het achterstallig onderhoud ingelopen. Het is dus een positieve constatering dat de uitgaven voor onderhoud over een paar jaar omlaag kunnen.

Alle infra wordt ingepast, maar de vraag is hoe. Voor een deel zijn de voorwaarden die aan inpassing worden gesteld vastgelegd in regelgeving, zoals geluid en lucht. Over de maatregelen die nodig zijn om aan deze voorwaarden te voldoen, ontstaat wel vaak discussie. Voor een ander deel is de inpassing niet wettelijk bepaald, maar is er wel een helder beleid, waarbij ik verwijs naar maatregelen om de ecologische hoofdstructuur te versterken. Dan resteert een deel waarover onderhandeld moet worden, waarbij ik denk aan het aquaduct bij Steenbergen, dat vandaag al nadrukkelijk aan de orde is geweest. In de huidige plannen wordt het toegangswater gekruist via een lage brug. Dat is geheel conform het beleid, maar vanuit de positie van de gemeente bezien is het begrijpelijk dat voor een aquaduct wordt gepleit. Met alle begrip dat ik daarvoor heb, moet ik scherp letten op de precedentwerking die

daarvan uitgaat, waardoor een onderhandelings situatie ontstaat.

Met het vervangen van het MIT door het MIRT wordt onder meer beoogd om eerder en beter dan tot nu toe gebruikelijk ruimtelijke en infraplannen beter op elkaar af te stemmen, waardoor mogelijk onderlinge versterking kan optreden.

Mevrouw **Vermeij** (PvdA): De minister is klip en klaar over de planstudies, die gefinancierd in het MIRT terecht moeten komen. Maar er zit er nog één in, waarbij staat dat er thans geen financiële dekking is. Hoe verklaart de minister dat?

Minister **Eurlings**: Dat is exact waarom ik de doctrine wil houden zoals die nu is. Er was vroeger een categorie drie, waarin wel planstudies werden gedaan als er geen zicht was op financiering. Dan zie je dat je schijnzekerheid biedt, want iedereen gaat lustig plannen, zonder dat er financiering is. Zolang ik minister ben, heb ik veel liever dat je aan het begin van het proces er heel stevig in gaat. Als je dan aan een planstudie begint, weet je ook dat dat project er komt. Het is zo gemakkelijk, zeker vlak voor verkiezingen, om planstudies te verrichten. Soms stuur je mensen daarmee met een kluitje in het riet, welke benadering niet past bij een versnelling van besluitvorming en uitvoering.

Mevrouw **Vermeij** (PvdA): Hoe wordt met die vroegere categorie drie omgegaan in het huidige MIRT?

Minister **Eurlings**: Daar zullen wij een oplossing voor moeten vinden. Ik had veel liever gezien dat was besloten geen planstudie te doen, of was besloten om dat wel te doen, plus de gewenste financiering. Wij zullen van geval tot geval nut en noodzaak moeten bekijken. Maar zoals bekend: veel beloven en weinig geven, doet slechts een bepaalde categorie mensen in vreugde leven.

De heer **Koopmans** (CDA): Mijn fractie hecht eraan dat de Kamer hierin een rol houdt. Het laten verrichten van een planstudie is immers geen voorrecht van de minister. Verder zei over het aquaduct dat er een onderhandelings situatie ontstaat. Ik heb gezegd dat dat aquaduct 30 mln. kost. Mogelijk dat Rijk, provincie en gemeenten dat tekort kunnen dichten.

Minister **Eurlings**: Binnenkort zal de regio zelf uitsluitel geven; ik wacht dat af. In principe hoeft dat aquaduct niet, maar wij zijn niet ongevoelig voor wat dat voor de havenactiviteiten aldaar kan betekenen. Wij hebben als een van de voorwaarden gesteld dat de totale planning niet in gevaar komt, dus er moet vaart worden gemaakt. Het enige wat ik over de planstudie zeg, is dat het beter is om als je daaraan begint ook zicht te hebben op de financiering daarvan.

De heer **Madlener** (PVV): Ik heb wat problemen met het idee dat wij gaan onderhandelen met lokale partijen over een rijksweg. Wethouders zeggen al snel dat ze zo'n weg niet willen zien, horen of ruiken, wat natuurlijk in hun positie logisch is. Wij kunnen daarnaar luisteren als Kamer en er zelf een afweging maken, maar wij moeten niet in een gelijkwaardige positie verkeren. Wij moeten,

omdat het een rijksweg is, die weg erdoorheen kunnen drukken. Hoe ligt dat?

Minister **Eurlings**: Daar heeft u ten principale gelijk in. Zoals bekend zijn wij bepaald niet bangig. Als er sprake is van misplaatste tegenwerking van een decentrale overheid, zal niet worden gearzeld om bestuurlijke doorzettingsmacht te gebruiken. Maar dat gezegd hebbend, moeten wij natuurlijk wel naar elkaar luisteren en er proberen met elkaar uit te komen. Daarbij moet de balans uiteraard niet doorslaan. Bij de A4 Midden-Delfland hebben vriend en vijand zich verenigd in de manier waarop die weg moet worden aangelegd. Het charmante daarvan is dat je het draaglijker maakt voor mensen die niet zitten te wachten op die weg. De Kamer heeft daar altijd het laatste woord in.

Ik wijs in antwoord op een vraag van de heer De Krom over ontkoppelen wijs ik erop dat wij tot 2015 werken met het huidige stelsel. De commissie-Elverding is gevraagd, hierover rapport uit te brengen. Het inzetten van buitenlandse bureaus bij het onderzoek van de luchtkwaliteit is voor de heel korte termijn een moeilijke optie. Zij werken namelijk met andere, niet-geprognosticeerde modellen, waardoor zij geen Nederlands luchtonderzoek kunnen uitvoeren. Daarnaast wijs ik op de beschikbaarheid van luchtdeskundigen die in staat zijn de resultaten van deze modellen te interpreteren en in een goed Nederlands onderzoeksrapport te kunnen vastleggen. Een voortvarende uitvoering van luchtonderzoeken zal in de komende periode een maximale inzet van Nederlandse bureaus vergen. Een tiental daarvan heeft nu een TNO-certificaat. Ik zal nog eens bezien of er mogelijkheden zijn om alsnog buitenlandse bureaus in te schakelen. Als die mogelijkheden er zijn, ben ik de eerste om ervoor te gaan.

Ik heb zojuist aangegeven dat wij nu weten welke projecten worden doorberekend, waarbij ik de Voorjaarsnota heb genoemd. Wat ik van te voren kan melden, zal ik de Kamer melden. Medio 2008 worden voor circa 25 natuurgebieden langs de wegen bruine borden geplaatst. Rijkswaterstaat bereidt deze plaatsing momenteel voor, samen met VROM, LNV, de landschappen en de ANWB. Ik sta zeer achter deze lijn, aangezien het de beleving van de omgeving vergroot. Rijkswaterstaat onderzoekt in het kader van het innovatieprogramma Wegen naar de toekomst onder meer de mogelijkheden om wegfuncties te combineren met energiewinning. Er zijn al enkele praktijkproeven geweest. De kosten en de baten zullen wel tegen elkaar moeten worden afgewogen. Bij wegwitbreidingen wordt bezien, of het zinvol is om voor doelgroepen aparte stroken aan te leggen, wat niet altijd het geval is. Er moeten dan wel voldoende vrachtauto's zijn om één strook geheel te vullen. Is dat niet het geval, dan is het vaak efficiënter om de extra strook voor alle verkeer open te stellen. In de Mobiliteitsvisie die ik volgend jaar bij de Kamer wil indienen, ga ik hier nader op in. Er zal worden gelet op het voorkomen van spoorvorming. Ik zie het Vlaamse initiatief Antwerpen mobiel als een goed pps-model. Hierin werken onder andere samen de Vlaamse overheid en de stad Antwerpen. Er wordt gewerkt aan alternatieve financiering, tolheffing, en technieken van pps. De financiering mag geen effect hebben op het vorderingssaldo: minimaal 50% van de kostprijs moet worden terugverdiend uit eigen opbrengsten. Het merendeel van de projecten wordt uitgevoerd volgens het principe van Design, Build,

Finance en Maintaining (DBFM). Het totale budget is 3,5 mld., waarvan 2,3 mld. voor wegen, 0,3 mld. voor waterwegen en 330 mln. voor ov, gefinancierd door Lijninvest, een dochter van De Lijn.

De vergadering wordt van 19.20 uur tot 20.30 uur geschorst.

Minister **Eurlings**: Voorzitter. Op basis van het CPB-advies Zeetoegang IJmuiden, tussentijdse visie is tijdens een bestuurlijk overleg op 10 juli 2007 met de regio afgesproken dat door Rijkswaterstaat een verkenning naar de zeezijdige congestieproblematiek bij IJmuiden en de achterlandverbindingen zal worden gestart. Verder zal de regio mede op basis van het alsnog ontbreken van uitzicht op rijksfinanciering een verkenning doen naar alternatieve financieringsconstructies van een eventuele tweede sluis. Daarbij kan worden gedacht aan pps, verzelfstandiging havenbedrijf et cetera. Deze activiteiten worden vanuit de eigen verantwoordelijkheid van de betrokken partijen uitgevoerd in nauwe samenwerking met Rijkswaterstaat en de regio. Ik deel de mening van de sprekers dat voor de financiering nadrukkelijk moet worden gekeken naar het Amsterdamse. Dit is helder weergegeven in de bestuurlijke afspraken. Ik heb begrepen dat de regio het onderzoek naar financieringsmogelijkheden voortvarend heeft opgepakt. De resultaten van dat onderzoek zullen moeten worden afgewacht; ze zullen worden betrokken bij het genoemde besluitvormingstraject. De MIRT-verkenning is begin november gestart. Op dit moment wordt de benodigde informatie geanalyseerd en verwerkt, teneinde een adequate kosten-batenanalyse te kunnen uitvoeren. Alles is erop gericht om de resultaten van de verkenning voor de zomer van 2008 gereed te hebben. Daarna zal besluitvorming plaatsvinden over het vervoltraject. Dit is een zorgvuldig proces, dat ordentelijk moet worden uitgevoerd.

De veiligingsroute en de Oranjetunnel, in de door mevrouw Roefs genoemde studie de A54 genoemd, is in de eerste fase van de TNMER voor de A4 Midden Delfland onderzocht. Dit alternatief is voor de doelstelling van deze studie – het verbeteren van de bereikbaarheid tussen Rotterdam en Den Haag – en de ontlasting van de A13 onvoldoende probleemoplossend gebleken, en daarom is het geen realistisch alternatief voor de A4. De Imca-wegen toont aan dat er in de regio Rotterdam problemen blijven, ook nadat er een oplossing is gekozen voor de A4. Daarom heb ik in oktober met de regio afgesproken komend jaar een verkenning te starten naar de ruit Rotterdam en de omliggende wegen. Een veiligingsroute kan in dat bredere perspectief worden gezien. Specifiek voor de tweede oeververbinding hebben de leden De Krom en Madlener gevraagd om een kabinetsreactie op de initiatieven op dit punt. Ook deze verbinding zal in de brede MIRT-verkenning van de regio worden meegenomen, in lijn met de vervolgstap die op 29 oktober jongstleden in de Ridderzaal is overeengekomen.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Hoe verhouden die twee studies zich in de tijd tot elkaar? Lopen zij gelijk op, of is het verhaal van de A4 Midden Delfland veel eerder aan de orde dan de Oranjetunnel?

Minister **Eurlings**: Dat zal in de verkennende fase

moeten blijken. Die oeververbinding is erg belangrijk, en wij willen zien of het private deel van de aanleg substantieel is en blijft. Op basis van een en ander moeten wij de vraag beantwoorden wat er in een post-A4-traject gaat gebeuren.

De heer **De Krom** (VVD): Wordt de A13/A16 daarin ook meegenomen?

Minister **Eurlings**: Daar kom ik nog op. De A13/A16 heeft vooral de functie de A20 en het onderliggende wegennet te ontlasten. De A14 kan de A13 niet ontlasten, wat blijkt uit verkeersonderzoek. Dit zal in de TNMER voor de A4 Delft-Schiedam nadrukkelijk worden onderbouwd. In het contract over de A13/A16/A20 zijn de volgende mijlpalen opgenomen. Het traject-Noord MER in 2009, het Tracébesluit in 2010 en openstelling in 2015. Op dit moment wordt het traject-Noord MER voor de A13/A16/A20 uitgevoerd. In de eerste fase van deze studie worden de diverse mogelijke alternatieven op een rij gezet. Deze fase wordt afgesloten met een alternatievennota, waarbij de meest kansrijke alternatieven worden gekozen, om vervolgens de vervolgstudie uit te werken in de TNMER. Een besluit hierover wordt begin 2008 genomen; ik zal de Kamer daarover te zijner tijd informeren. De MER staat gepland voor 2009. Een geboorde tunnel is een van de alternatieven die tegen het licht worden gehouden. De asfaltlaag van de Moerdijkbrug was versleten, en is vervangen. Daarna bleek dat de stalen constructie van de brug scheuren vertoonde. Deze worden nu gelast, wat steeds vaker moet gebeuren. Er is gezocht naar een andere oplossing van dit probleem, en die ligt in een ander verhardingstype, een soort gewapend beton dat beter bestand is tegen zware belasting. Hierbij moet in ogenschouw worden genomen dat het vrachtverkeer gigantisch is toegenomen, waarmee de belasting van de kunstwerken enorm is gestegen.

De heer **Madlener** (PVV): Ongeveer een jaar lang is de Moerdijkbrug onder handen genomen door technuten. Nog geen jaar nadat die brug weer openging, ging de brug weer dicht. Was het niet mogelijk geweest om de nieuwe problemen in de eerste fase te onderkennen?

Minister **Eurlings**: Naar het schijnt niet, en dat is vervelend! Ik rij er vaak genoeg zelf langs om er ook mijn eigen emoties bij te hebben. Laten wij hopen dat het op deze manier goed komt. Al doende leren wij natuurlijk, dan kunnen wij hopelijk in volgende gevallen problemen sneller oplossen. Maar het verdient geen schoonheidsprijs dat mensen zo lang overlast hebben gehad. De A14 is verkeerskundig geen alternatief voor de A4 Delft-Schiedam. De A13 wordt namelijk onvoldoende ontlast. Daarnaast loopt deze verbinding door de dichtbebouwde B-driehoek, zodat de inpassing zeer kostbaar zal zijn. In de planstudie A4 Delft-Schiedam zal dit als vanzelfsprekend worden onderbouwd. Het project A4-zuid heeft als doel het versterken van de verbinding tussen Rotterdam en Antwerpen. Dit is nu nog een ontbrekende schakel in deze A4-corridor. In het voorjaar van 2008 zal worden besloten hoe wij verder gaan met dit project. Daarbij zal ook de relatie met andere projecten worden bekeken. Ter geruststelling zeg

ik dat bij eerste aanblik het mooie van dit project is dat er een heel stuk gebiedsontwikkeling plaatsvindt.

De heer **Koopmans** (CDA): Onderschrijft de regering de stelling "hoe minder hectares industrieterrein bij de Hoeksche Waard, hoe meer noodzaak voor de A4-zuid"?

Minister **Eurlings**: U legt het verband precies andersom dan de heer Duyvendak!

De heer **Koopmans** (CDA): Hij vergeet om daar die relatie te leggen! Vandaar mijn serieuze vraag.

Minister **Eurlings**: Of dat bedrijventerrein er nu komt of niet, er is heel wat voor te zeggen om heel serieus te kijken naar deze A4-zuid-corridor, dus naar de verbinding tussen Rotterdam en Antwerpen. Dan kom je op uitdagingen als het steeds verder toenemende goederenvervoer over de weg, en de robuustheid van het netwerk. Er hoeft maar iets te gebeuren, en tussen de twee grote economische polen Rotterdam en Antwerpen is geen verkeer meer mogelijk. Maar goed, ik loop niet vooruit op de komende besluitvorming. Gebiedsontwikkeling was bedoeld om er voor de omgeving iets bij te winnen. De projecten in het kader van de Rijnlandroute zijn vooral projecten waarin investeringen in infra en ov samengaan met de ruimtelijke opgave. Het is nog niet gelukt om tussen Rijk en regio afspraken te maken voor een integrale ruimtelijke ontwikkeling in de Leidse regio, daar is meer tijd voor nodig. Voorwaarde voor succes is dat de inzet van de regio eensgezind en duidelijk is. Vorige week heb ik met de gedeputeerde van Zuid-Holland afspraken gemaakt over het vervolgproces van de Rijnlandroute. Samen met de provincie heb ik afgesproken dat de verkeerskundige effecten goed in kaart zullen worden gebracht. Daarbij gaat het met name om de effecten op de A44 en de A4, als ruggengraat van de Randstad. Die tijd zal worden benut om interdepartementaal de financieringsmogelijkheden te bezien, niet alleen vanuit V&W, maar ook vanuit VROM, EZ en LNV. De Rijnlandroute wordt gezien als een geheel, maar een gefaseerde uitvoering behoort ook tot de mogelijkheden. In de zomer van 2008 zal samen met de provincie worden gekeken hoe wij verder gaan. Voor de RijnGouwelijk-oost is 140 mln. aan rijksmiddelen beschikbaar. De provincie is aan zet voor realisatie van het project. Ik heb begrepen dat de provincie zich inzet om met deze rijksbijdrage en de regionale bijdragen de gehele RijnGouwelijk gefaseerd aan te leggen.

De heer **Koopmans** (CDA): De financiën horen daar ook bij, vanwege de ontwikkeling van voormalig vliegveld Valkenburg. Verder willen wij wel dat het project Rijnlandroute wordt opgenomen in het MIRT-projectenboek.

Minister **Eurlings**: Wat het eerste betreft: ja, de financiën horen er zeer zeker bij. Wat het tweede betreft: wij gaan het gesprek met de regio heel intensief aan, en wij komen daar volgend jaar op terug. Wel zullen wij dan een financiering moeten vinden. Maar het gaat niet alleen om geld, maar ook om de uitvoeringsvorm.

Mevrouw **Vermeij** (PvdA): Dit is een majeur project, waarbij vooral de ontsluiting erg belangrijk is. Dit is nu typisch een gebied dat te maken heeft met vijf à zes

projecten, waarvoor het MIRT is bedoeld. Ik ben bereid om geen voorschot op een en ander te nemen, omdat de minister net in overleg is getreden met de regio, maar dit is een project dat vroeg of laat met al zijn facetten in het MIRT terecht moet komen. Is de minister dat met mij eens?

Minister **Eurlings**: Uw mening is duidelijk. Wij gaan dat proces serieus in, maar u moet mijn positie ook inzien: ik moet financieel solide zijn. Ik kan pas zeggen dat dat project in het MIRT komt als het gefinancierd is. Dat proberen wij voortvarend te doen. Als de Kamer zegt dat woningbouw en ontsluiting bij elkaar horen, verwijs ik naar de motie van de heer Van Bochove over de Nota Ruimte daarover. Als ik toezeggingen doe die niet solide zijn, zou ik een slecht minister zijn. Het gaat ook om de vraag of wij die weg redelijk goedkoop kunnen aanleggen.

Op 23 mei heeft het stadsgewest Haaglanden een voorkeur uitgesproken voor een geboorde tunnel ten noordoosten van het Trekvliettracé. In de komende maanden wordt een aantal onderzoeken uitgevoerd waarin kosten en baten tegen elkaar worden gezet. Ik acht het van groot belang dat in het definitieve financieringsplan nadrukkelijk baten uit gebiedsontwikkeling en/of private medefinanciering worden meegenomen. Het definitieve besluit over het al dan niet toekennen van de financiële middelen wordt bij de begroting 2009 genomen, gekoppeld aan de Mobiliteitsvisie die wij eerder dit jaar bespraken. Is dat voldoende? Als wij tot overeenstemming kunnen komen, mag het maximaal 225 mln. kosten. Het Trekvliettracé is een van de prioriteiten uit het Programma Randstad Urgent, en is belangrijk voor de ontsluiting van de stad, maar dat wil niet zeggen dat direct voor de meest luxe variant wordt gekozen. Wij hebben de regio opgeroepen om de tering naar de nering te zetten, dus de bal ligt daar voor een gedeelte. De Kamer zal daarvan horen zodra er iets nieuws is te melden. Het is niet genoeg voor de meest luxe variant, maar dat kan ook leiden tot heel veel creativiteit in de regio

De heer **De Krom** (VVD): Dat kan ik mij voorstellen. Is het juist dat er nog een gat van 400 mln. is?

Minister **Eurlings**: Alleen als wordt gekozen voor een peperdure oplossing. In heel veel andere varianten is het gat veel kleiner.

Het Masterplan N201 voorziet niet in een betere aansluiting van de N201 op de A2. Het Masterplan voorziet in een betere aansluiting van de N201, en daarmee van de veiling Aalsmeer, op de A4 en op de A9. Daarnaast wordt de N201 omgelegd uit de kernen van Aalsmeer en Uithoorn, waardoor de leefbaarheid in deze plaatsen zal verbeteren. Het is nog te vroeg om een uitspraak te doen over de uitbreiding van de noordelijke ring om Utrecht. De ring Utrecht maakt deel uit van de pakketstudies Utrecht. Regio en Rijk staan op de lat voor deze studies, wat in goed overleg is gebeurd. Over de ring kan ik nu aangeven dat de variant met een opgewaardeerde en/of doorgetrokken noordelijke ringweg nog extra analyse vergt, voordat wij conclusies kunnen trekken. Een doorgetrokken en/of opgewaardeerde noordelijke ring Utrecht wordt naast andere mogelijke oplossingen voor de problemen op de ring meegenomen in de pakketstudies.

Voor de korte termijn zijn enkele verbeteringen voorzien op het knooppunt Hoevelaken, in het ZSM-pakket (zichtbaar, slim en meetbaar). Het gaat om spitsstroken, al dan niet in combinatie met een sobere reguliere verbreding. Voor de langere termijn vormen de A28 en het knooppunt Hoevelaken onderdeel van de pakketstudies Utrecht. Verder worden door de provincie Gelderland in samenwerking met de provincie Utrecht en Rijkswaterstaat alternatieven ontwikkeld om de doorstroming op het knooppunt Hoevelaken te bevorderen. In februari 2007 is een tracébesluit genomen voor de tweede Coentunnel. Reeds enige tijd loopt de beroepsprocedure bij de Raad van State. In de uitspraken van de Raad van State over de A4 Burgerveen-Leiden heb ik aanleiding gezien, het luchtkwaliteitsonderzoek van de tweede Coentunnel opnieuw te beoordelen. Daarom heb ik de Raad van State ruimte gevraagd om voor 15 maart 2008 een wijzigingsbesluit in de lopende procedure in te brengen.

De N23 is een project waarvoor de regio zelf primair verantwoordelijk is. Voor een aantal elementen, met name de A7 bij Hoorn en Roggebotsluis, ben ik direct verantwoordelijk. Ik heb met de provincies Noord-Holland en Flevoland afgesproken dat zij mij de nodige aanvullende informatie over het project zullen toesturen. Daarbij moet worden gedacht aan verkeersprognoses, kosten-batenanalyses, informatie over het ruimtelijke en economische belang van projecten et cetera. Binnenkort verwacht ik de aanvullende informatie te ontvangen. Op basis hiervan zal medio 2008 het besluit worden genomen over het eventueel opnemen van de N23 in de planstudiefase van het MIRT. Dit vereist in ieder geval duidelijkheid over een voorkeursalternatief, en over de financiering ingevolge onze doctrine. Ik vind het wel belangrijk de verwachtingen enigszins te temperen. De N23 kan weliswaar een rol spelen in de ontsluiting van de kop van Noord-Holland, maar in het totaal van de problemen in de noordvleugel is tot nu toe het beeld dat de N23 niet te hoog scoort. Dit is onder andere gebleken in de constatering dat niet of nauwelijks sprake zal zijn van ontlasting van wegen naar Amsterdam, bijvoorbeeld de A7/A9, en van de ringweg A10. Dat wil overigens niet zeggen dat wij het proces niet ingaan, maar dit is het beeld tot nu toe.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Een van de redenen dat dit wordt opgevoerd, is de helikopterview voor het hele gebied. Normaal gesproken kijken wij alleen naar de verkeerscapaciteit op de betreffende weg, en de verwachte verkeerscapaciteit in de toekomst. In dit geval is uitdrukkelijk door de drie partijen uitdrukkelijk gevraagd of deze weg geen rol kan spelen in het totaalplaatje. Kunt u ervoor zorgen dat wordt ingegaan op de vraag of het al dan niet een oplossing is voor de problemen in de noordvleugel?

Minister **Eurlings**: Dat wordt bekeken. Ik heb alleen gezegd dat het beeld tot nu toe inhoudt dat de ontlasting van de andere, bestaande wegen, niet al te groot is. Wij gaan dat proces met de regio aan, en de Kamer krijgt alle benodigde informatie. Natuurlijk kijken wij hierbij breder dan de weg alleen.

Op 5 juli 2007 heeft de Raad van State vanwege een vormfout het tracébesluit voor de N9 Koedijk-De Stolpen vernietigd. Ik heb daar met succes verweer tegen gevoerd: de uitspraak van de Raad is vervallen. De zitting

is voorzien op 18 februari 2008. Ik verwacht dat de Raad in april uitspraak zal gaan doen. Als het tracébesluit onherroepelijk wordt, zal meteen met de realisering worden gestart. Ik ga ervan dat de voorgenoemde omleggingen bij Schoorlham en De Stolpen in 2010 worden opgeleverd.

Voor de A9 tussen Alkmaar en Uitgeest is een planstudie gestart voor de aanleg van spitsstroken. Daarbij wordt een nieuwe aansluiting bij Heiloo nadrukkelijk als variant meegenomen. Er is dekking aanwezig. Wel ga ik ervan uit dat de mogelijke nieuwe aansluiting ook financieel wordt gesteund door de regio. Ik heb begrepen dat de regio daartoe bereid is.

Wat de driehoek Utrecht-Hilversum-Amersfoort betreft, gaan wij toewerken naar een planstudie, conform de UPR-planning. Medio 2008 zal de eerste startnotitie worden gepubliceerd. Wat de A27 Lunetten-Hoopolder betreft, merk ik op dat de planning strak wordt bewaakt. De uitvoering moet daadwerkelijk plaatsvinden in 2011-2014 voor het deeltraject Scheiwijk-Werkendam en het knooppunt Gorinchem-Merwedeburg. In 2013-2018 moeten de overige trajectdelen zijn afgerond. De planning hangt ook samen met eventuele invoering van de kilometerbeprijzing, in relatie tot het eventueel heffen van tol. De uitvoering van het project Lunetten-Hoopolder is voorzien in de periode 2013-2018. De mogelijkheden voor een versnelde oplossing van het knelpunt Gorinchem, waaronder de brug over de Merwede, zullen worden bezien in relatie met tol en de mogelijkheden van de markt, dus pps.

De heer **Koopmans** (CDA): Kunt u ingaan op mijn suggestie voor het wetsvoorstel Versneld beprizen, en de mogelijke extra ruimte die daarin kan zitten? Wij hebben het in het MIRT over 1,8 mld. tot 2020, en ik heb de suggestie gedaan om dat in dat wetsvoorstel op te rekken, zij het wel onder een aantal voorwaarden: er moet wat te kiezen zijn voor burgers, en het kan niet ongelimiteerd.

Minister **Eurlings**: Het laatste ben ik zeer met u eens. In de Nota Mobiliteit was 1 mld. ingeboekt aan extra inkomsten uit tol. Maar ik ben het eens dat je wel degelijk naar mogelijkheden moet blijven kijken, als dat extra financiering oplevert. Deze vraag zullen wij moeten bekijken in relatie tot de conclusies van de commissie-Ruding, die volgend voorjaar bekend zullen worden gemaakt. Die conclusies kunnen dan worden verwerkt in het wetgevingstraject, waarbij ook kan worden bekeken of onder voorwaarden iets extra's mogelijk is.

De heer **Koopmans** (CDA): Prima, maar is het juist als ik stel dat de minister van V&W geen principiële bezwaren heeft tegen die aanpak, en het wetsvoorstel dus wil doorzetten, mits het voldoet aan de voorwaarden en mits het aansluit bij de systematiek van de kilometerheffing? Misschien zou dat straks bij het oordeel van de minister over deze of gene motie of amendement die spelen voor 2009 en later, kunnen meespelen.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Ik zou de minister willen vragen om ons op de hoogte te houden van het project A4 Steenbergen Aquaduct. Hij zal wel begrepen hebben dat de fractie van de PvdA vraagtekens zet bij het principe. Hij zegt daar wel over mee te willen denken, maar dan moet de gemeente ook een bijdrage leveren. Die

gemeente gaat vervolgens een leuke wijk plannen om daar geld vandaan te kunnen halen en haar aquaduct voor elkaar te krijgen. Dat wordt dan een autonome ontwikkeling die in geen streekplan en in geen gebiedsvisie staat. Ik wil graag op de hoogte gehouden worden van het hele verhaal en ook van het denken daarover op de ministeries van V en W en van VROM.

Minister **Eurlings**: De plannen rond de waterwijk spelen al langer. Dat is er echt niet zo even bij gehaald. Die planvorming speelt al heel wat langer. Ik vind dat aquaduct belangrijk. Het is van belang om de toekomstige ontwikkeling niet tegen te gaan. Zoals wij de weg echter normaal aanleggen, hoort een aquaduct daar absoluut niet bij. Wij moeten voorkomen dat er precedentes komen en dat vervolgens eenieder altijd alles opplust, met de verwijzing: ja, maar toen deden jullie dat ook, toen hebben jullie het wel gefinancierd! Ik vind het goed om de bal eerst bij de regio en de gemeente te leggen, dan kunnen zij laten zien dat het hen echt wat waard is. Daarop krijg ik binnenkort een reactie. De gemeente was destijds zeer ingenomen met het feit dat wij ze die ruimte en tijd hebben gegeven; men was blij met deze afspraken. Ik zeg u toe dat ik u zo snel mogelijk zal inlichten, zodra de nieuwe inzichten en resultaten mij bekend zijn gemaakt.

De heer **Koopmans** (CDA): Ik begrijp de toelichting van de minister op het amendement en met name de dekking als volgt: de heer De Krom pakt geen geld uit de aardgasberg, maar schept een soort aardgasgat. Er is immers helemaal geen geld. Er is zelfs een tekort. Dit is dus in tegenstelling tot wat de heer De Krom daarnet zei absoluut niet Zalm-proof.

Minister **Eurlings**: Ik heb het de heer Zalm zelf niet gevraagd, maar ik heb zeer zeker mijn bedenkingen bij deze dekking, omdat het is zoals u zegt. Het is ook ons beeld dat dit niet Zalm-proof is. Daar komt nog bij dat de 184 mln. waarvan sprake was, slechts in 2007 voor een positieve bijstelling van het EMU-saldo zorgt. Als wij hadden besloten om die 184 mln. in te zetten ter dekking van allemaal amendementen, dan leidt dat tot extra uitgaven in 2008 en latere jaren die op dat moment gedekt moeten worden. Deze uitgaven zullen op dat moment ook het EMU-saldo belasten en dat is nog een extra reden om deze dekking te ontraden. De hoofdreden is echter dat het beeld niet klopt dat er een pot extra geld zou zijn, door de tegenvallers van ruim 1 mld. die daar tegenover stonden.

De heer **De Krom** (VVD): Ik laat dit niet zomaar passeren. Een opmerking vooraf. Het bedrag van 5 mln. waar de minister het over heeft, is al gevonden binnen de regio. Zo is mijn informatie, maar kennelijk weet de minister dat nog niet. Ik zou verificatie daarvan wel op prijs stellen. Door de Najaarsnota ben ik behoorlijk op het verkeerde been gezet, als ik goed naar de minister luister. Er staat toch echt bij niet-belastingontvangsten: ontvangsten uit aardgasbaten 184 mln. in 2007. Op dezelfde pagina staat vervolgens: alle niet-opgevraagde of niet-uitgegeven middelen worden doorgeschoven naar 2008 en latere jaren. Zo heb ik het althans verstaan. Graag hoor ik nog een keer uitgelegd waarom die redenering niet klopt. Voor mij is dat geen enkel probleem, want als deze dekking niet aanvaardbaar is,

dan schakel ik heel eenvoudig over op andere dekkingen. U weet dat wij in de tegenbegroting 500 mln. voor volgend jaar hadden gereserveerd voor extra investeringen in wegen en spoor. Ik kan het halen uit de algemene beleidsreserve. Ik weet dat de coalitie daar een andere invulling aan wil geven.

De heer **Koopmans** (CDA): Die is ook al leeg. Die is leeg!

De heer **De Krom** (VVD): Nu komt dus de principiële discussie: waar geeft u prioriteit aan, mijnheer Koopmans? U geeft dus geen prioriteit aan dit soort projecten, en wij wel. Ik kan het daaruit halen, al weet ik dat dit wordt afgestemd, omdat u dat geld daar niet voor over hebt. Ik kan het ook financieren uit onze tegenbegroting, met het risico, alweer, dat dit wordt afgestemd omdat u andere prioriteiten hebt dan de VVD-fractie. Het is voor mij geen enkel probleem. Graag hoor ik uitleg hierover. Als het voor het kabinet niet aanvaardbaar is en ook niet voor de coalitiepartijen, dan probeer ik het gewoon nog op een andere manier. Rechtsom, niet linksom. Gewoon uit gezond tegenbegrotingsgeld.

Minister **Eurlings**: Wij hebben een proces met de regio afgesproken en die afspraak moeten wij ordentelijk nakomen. Wat dat betreft, komt dit dekkingsvoorstel sowieso te vroeg. Om antwoord te geven op uw vraag: ik kreeg zojuist van de aanwezigen in de zaal de notificatie dat de gemeenteraad op 29 november heeft ingestemd met een dekking van de 5 mln. Officieel heeft mij dat via de daartoe gebruikelijke kanalen nog niet bereikt, maar ik zal de Kamer zo snel mogelijk nader informeren, zodra ik alle bescheiden officieel heb ontvangen. Dan komt een moment dat wij gaan kijken hoe wij tot elkaar kunnen komen.

Wat de dekking betreft, heb ik u gezegd dat het beeld als zou er 184 mln. te verdelen zijn, om twee redenen niet klopt. Een reden is dat dit tegenover grote tegenvallers van een jaar daarvoor staat, die veel groter waren. De tweede reden is het EMU-saldo. Dat is toch een probleem. Aangezien wij niet mogen dekken uit de middelen na 2020, zit ik met de middelen die ik nu heb. Wij zullen dus heel creatief moeten zijn, maar alles op zijn plaats en alles op zijn tijd. Eerst is nu de regio aan zet en dan zullen wij bij u terugkomen. Dat lijkt mij de ordentelijke gang van zaken.

De heer **De Krom** (VVD): Dan heb ik ook daar een oplossing voor. Een van de redenen waarom ik vroeg naar dat BAM-project bij Antwerpen, is dat het, als je het op die manier financiert, niet meetelt voor het EMU-saldo. Ook daarom is dat project zo interessant. Als dat het probleem is, kunnen wij dat ook hier – de minister roept op tot creativiteit – op een creatieve manier oplossen. Als dat het probleem is, dan doen wij het gewoon op dezelfde manier. Dan zijn wij daar ook uit.

Minister **Eurlings**: U zegt dat het project interessant is. Het project is interessant omdat die regio veel baat heeft bij een aquaduct. Dat maakt het project interessant. Het tweede is de financiering. First things first. Wij moeten nu kijken of en hoe wij met de regio aan het einde van dat proces tot elkaar komen. Vervolgens komt de vraag van de financiering. Het hoofdprobleem met de financiering was nog niet eens zozeer het EMU-saldo, maar het feit dat die 184 mln. plus stond tegenover

1 mld. min en dat dus het beeld als zouden wij extra geld kunnen uitgeven daardoor niet klopt. Laten wij het zo afspreken, mijnheer De Krom. U hebt onze grondhouding gehoord. Die is zeker niet negatief. Ik hoor die ook in de Kamer. Ik heb niet voor niets extra uitstel, ruimte en tijd gegeven aan de gemeente om met een voorstel te komen. Dat deed ik juist omdat ik het van belang vind. Laten wij nu afspreken dat ik het, zodra alles helder is, naar u communiceer en dat wij dan met elkaar gaan kijken hoe wij daarmee ook in financiële zin verder komen. Dan kunnen wij met zijn allen heel creatief zijn, maar laten wij nu eerst gewoon dit proces afronden. Er is niet voor niets ook gevraagd om een bijdrage van de regio zelf. Wat ik hier zojuist aangereikt krijg, ziet er positief uit, maar ik kom daar graag op basis van een officieel schrijven op terug.

De heer **De Krom** (VVD): De minister en ik verschillen van opvatting over die 184 mln. en ik hecht eraan om daar volstrekte duidelijkheid over te hebben. Ik heb immers uit dezelfde pot ook een aantal andere amendementen gefinancierd. Als de minister dus zegt dat de dekking van dit amendement niet klopt, niet deugt en niet mag – wat ik bestrijd – dan heeft dat ook consequenties voor die andere amendementen en dan schakel ik gewoon over op scenario nummer twee.

Minister **Eurlings**: Dat is uw vrijheid en uw keuze. Ik kan niet anders dan u zeggen waar het volgens ons in financieel opzicht op staat. Ik zou willen dat ik een boel ongeteld geld had, een zak vol met duiten. Die heb ik volgens u wel, maar ongeteld is het niet en onbepert al helemaal niet. De totale tegenvaller van 1 mld. vorig jaar is opgevangen binnen het FES. Die 184 mln. komt daar nu bij. Daarom kun je niet iedere keer dat het een beetje meevalt, zeggen: dat beetje romen wij af. Anders kom je echt op de blaren te zitten. Ik kan het verhaal niet anders maken dan het is. Wordt vervolgd. Het papier dat ik net aangereikt kreeg, is positief.

Mevrouw Roefs had het over de A58. De LMCA ziet alleen een probleem tussen Breda en Tilburg. Hoe zit het met de rest? Voor de A58 is een verkenning afgesproken vanaf het knelpunt, pardon: knooppunt Markiezaat onder Bergen op Zoom tot aan Eindhoven. Een knelpunt is het natuurlijk ook wel een beetje, anders waren wij er niet mee bezig. De heer Koopmans en mevrouw Roefs vroegen naar het snelheidsregime op de A59. Ik zit daar een beetje moeilijk in. Ik ben er op zichzelf voor om een weg zoveel mogelijk één snelheidsregime te geven. Dat is goed voor de doorstroming en het is goed voor de verkeersveiligheid. Tussen Waalwijk en Heusden is de maximale snelheid op 120 km/u gesteld. Het probleem zit bij het viaduct over het afwateringskanaal Drongelen-Den Bosch, aan de oostzijde van Waalwijk. Hier is de maximale snelheid slechts 70 km/u. De reden is dat het viaduct erg smal is, geen vluchtstrook en een minimale redresseerruimte heeft. Technisch is het viaduct bovendien verouderd; het wordt sinds enkele jaren met een steunconstructie versterkt. Dit viaduct maakt onderdeel uit van de inventarisatie waarover ik de Kamer per brief van 3 oktober heb geïnformeerd. In het kader van deze inventarisatie zal worden bepaald wanneer het viaduct vervangen wordt en welke maximumsnelheid daarna zal gelden. Mijn inzet is, om die te stellen op 120 km/u. Ik ben er namelijk niet voor, het hoofdwegennet toch een stukje te degraderen als dat niet nodig is. Als

het enigszins gaat en als het viaduct vernieuwd is, wil ik er graag over het hele traject een 120 km/u-weg van maken, in plaats van elders de snelheid terug te brengen. Daarover kom ik bij de Kamer terug.
De heer De Krom vroeg hoe de N56 verkeersveiliger wordt gemaakt.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Wat de minister nu aan argumentatie naar voren brengt, is anders dan wat er in de brief staat. Daar staat dat de minister wil voorkomen dat er sprake is van precedentwerking. Ik heb in mijn bijdrage twee redenen genoemd waarom er volgens mij geen sprake is van precedentwerking. De minister zegt op het hele stuk 120 km/u te willen hebben, maar ik wijs erop dat het limiet op het vervolg van de A59, bij Rosmalen in de buurt bijvoorbeeld, ook 100 km/u is. Eerlijk gezegd overtuigt zijn argumentatie mij dus niet.

Minister **Eurlings**: De vraag is wat er tegen zou kunnen zijn om de hele weg uniform op 120 te krijgen als dat mogelijk is. Ik zeg daar met nadruk bij dat juist rond dat A59-traject het Innovatieprogramma Geluid (IPG) zijn neerslag zal krijgen. Wij gaan dus kijken naar innovatieve manieren om geluid extra te kunnen opvangen. Natuurlijk moet het allemaal binnen de normen blijven, laat daar geen twijfel over bestaan, maar waarom zouden wij niet proberen om – met het nieuwe viaduct – de hele weg op 120 te brengen, in plaats van het grootste gedeelte van de weg een lagere maximum snelheid te geven? Ik vind het in elk geval de moeite waard. Dan hebben wij die gelijkmatige doorstroming waarover wij het eerder hadden en voorkomen wij een stuk degradatie van het hoofdsnelwegennet. Als het kan. Ik zou het graag proberen. Mocht het ondanks het IPG niet kunnen, dan hebben wij een andere situatie. Maar mijn eerste lijn zou zijn om het wel te proberen met een nieuw viaduct. Dan hebben wij ook qua doorstroming het maximale bereikt.

De heer **Koopmans** (CDA): Nu bespeur ik bij de minister toch een soort Rijkswaterstaatse eigenwijsheid en hardnekkigheid. Wat is het probleem daar bij die mensen? Ik vind dat de minister daar een beetje voor wegloopt in zijn antwoorden. Er is te veel lawaai en er is te veel overlast. Dat vinden die actiegroepen en de gemeentebesturen al vijf jaar of nog langer, maar in elk geval zo lang als ik hier zit. Zij zeggen: doe iets! Er wordt fors geïnvesteerd in een aantal zaken. Daarbovenop zou één snelheid – van 100 km/u – een oplossing kunnen bieden. Als de minister zegt dat een stukje van een brug een beetje gammel is – dit zijn niet zijn woorden – dan zou ik zeggen dat je er in dat geval dus juist een beetje harder overheen moet rijden! Ik weet het niet, maar het klinkt mij iets te eigenwijs en iets te hardnekkig in de oren. Gemeentebesturen en bewoners zijn er al zo lang mee bezig en willen een stap gezet zien door de minister, al is het maar tijdelijk, totdat hij de eindoplossingen heeft.

De heer **Roemer** (SP): Ik ondersteun dat van harte. Ik zou een motie van die strekking ook medeondertekenen als die definitief wordt ingediend. Wij hebben het hier over de leefbaarheid in een woonomgeving. Dat moet alle redenen zijn om hier een verkeersmaatregel te nemen, waarbij wij weten – dat heeft de heer Koopmans terecht

gezegd – dat die maatregel draagvlak heeft in de directe omgeving. Daar moeten wij zeker niet voor weglomen.

De heer **Madlener** (PVV): Zoals ik de Brabanders heb leren kennen, wordt daar zo hard gereden dat je, als je er 100 km/u instelt, blij mag zijn als ze slechts 120 rijden. Ik vind wat hier wordt betoogd echt totaal onrealistisch.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Het zijn net Rotterdammers.

De heer **De Krom** (VVD): Ik heb ook contacten gehad met de regio en ik heb begrepen dat er in het afgelopen jaar een aantal malen over dit onderwerp met Rijkswaterstaat is gesproken, ook over geluidsschermen en dat soort zaken. Kunt u ons even invullen over wat er nu precies is besproken en waarom het nu nog niet geregeld is?

Minister **Eurlings**: Dat doen wij juist omdat wij niet eigenwijs willen zijn. De feiten zijn heel duidelijk. Allereerst: de weg voldoet bij 120 km/u aan de Wet geluidshinder. Het kan dus gewoon wettelijk. Ik zeg dat – en het is nogal van belang – omdat wij niet een precedent willen dat je zomaar overal in het land de snelheid naar beneden gaat brengen. De wet wordt gehaald, het kan binnen de normen. Omdat wij juist niet eigenwijs zijn, willen wij ons iets aantrekken van wat de mensen daar ervan vinden. Als daar immers de perceptie is dat het leidt tot heel veel overlast, dan hebben wij met zijn alleen een probleem. Juist daarom willen wij extra voorzieningen aanbrengen middels het IPG. Alhoewel het dus wettelijk niet nodig is, willen wij met innovatie kijken hoe wij het geluidsniveau kunnen terugbrengen. Dat vind ik een betere benadering dan de snelheid terugbrengen. Ik kan nog wel wat andere snelwegen noemen waar anders heel snel ook die weg wordt ingezet, en ik moet er toch ook voor staan dat het hoofdsnelwegennet een hoofdsnelwegennet blijft. Laten wij dat aangaan. Laten wij kijken hoe de regio op deze extra maatregelen reageert en of wij vaart kunnen maken met een vernieuwd viaduct. Waarom kun je niet snel onder het viaduct door? Dat heeft niet eens zozeer te maken met de verouderde staat, maar gewoon met het feit dat het viaduct heel smal is en er geen vluchtstrook is. Als er iets gebeurt, kun je geen kant op. Dat laat gewoon geen hogere snelheid toe. Dat is nu een bottleneck en die moet weg. Ik herhaal dat ik het een betere benadering vind om bovenwettelijke voorzieningen te treffen, al is dat volgens de wet niet nodig, en om bovenwettelijk te kijken wat wij extra tegen de overlast kunnen doen met het IPG, dan om spoorslags de maximumsnelheid terug te brengen. Als wij het laatste doen, kan ik u verzekeren dat uw brievenbus binnenkort vol raakt met tientallen andere verzoeken op dit punt.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Ik zou heel graag willen dat de minister ingaat op de twee redenen die ik heb genoemd om aan te geven waarom er in mijn ogen geen sprake is van een precedent. En om het maar heel duidelijk te zeggen: de minister zegt voor de eerste lijn te gaan, maar het blijkt heel duidelijk dat de Kamerleden die hier zitten, voor de tweede lijn gaan.

De heer **Koopmans** (CDA): De minister zegt "spoor-slags". Dat is nu net ons probleem en dat is ook het

probleem van dat gebied. De mensen daar zijn er al jaren mee bezig, wij zijn een jaar geleden begonnen met deze actie rondom de A59. Wij zijn niet bezig iets spoorwegs te doen, maar vinden het nu, na een jaar voor ons en na jaren voor de regio, tijd dat er concrete dingen gaan gebeuren. Als de minister zegt te willen bezien hoe daar binnen het IPG iets aan gedaan kan worden, dan denk ik dat wij dat stadium voorbij zijn, en de regio helemaal.

Minister Eurlings: Toch vraag ik uw begrip voor het feit dat wij extra dingen willen doen daar waar dit wettelijk niet nodig is. Ik ken heel veel gebieden in Nederland waar gevraagd wordt om geluidsschermen terwijl die niet nodig zijn, en zij krijgen ze niet. Heel veel mensen willen schermen en daar zegt ook uw Kamer tegen: u krijgt ze niet, want wettelijk is het niet nodig. De A79 is hier vandaag de mooiste autosnelweg in het land genoemd. Daar vragen ze in Houthem en Sint Gerlach om een geluidsvoorziening, maar krijgen die niet, omdat er sinds jaar en dag wordt gezegd: het is wettelijk niet nodig. Dan zijn er nog wel heel wat meer mensen in het land die ook graag een geluidsvoorziening willen. Wij kunnen daar met ze over discussiëren. Hier is nu gezegd: wij willen meer doen. Ik ben er net mee bezig om iets extra's te doen, samen met VROM. Wij komen voor de zomer met plannen hoe wij het IPG hier willen doen neerslaan. Dat betekent extra voorzieningen, het betekent meer doen. Laten wij dat afwachten en laten wij kijken of dat soelaas kan bieden. Tegen mevrouw Roefs zeg ik: uw Kamer kan natuurlijk alles beslissen. Dat recht hebt u. Maar ik zit hier als minister van V en W en ik vind het zelf nogal een precedent – daar kunt u anders over denken – als je de snelheid zomaar gaat terugbrengen, terwijl een autosnelweg geheel aan de wettelijke normen voldoet. Dat vind ik nogal wat. Dan heb ik liever dat wij eerst proberen of wij het niet op een andere manier kunnen terugbrengen, als het daadwerkelijk het gevoel van de mensen daar is – daar ben ik heel gevoelig voor – dat er te veel geluid is, ondanks het feit dat het geluid binnen de normen van de wet blijft. Met een verlaging van de snelheid degraderen wij die autosnelweg toch een stuk. Dat is voor mij de volgorde. Als het echt niet gaat op een andere manier, dan kun je tot een andere conclusie komen, maar dit gaat volgens mij echt wat toevoegen. Als u mij laat begaan, dan kom ik binnen een halfjaar bij u terug met concrete plannen voor extra geluidsvoorzieningen. Er zijn gevoeligheden, maar wij moeten ook bezien wat wettelijk nodig is en wat je extra kunt doen. Dat doen wij hier. Wij zijn dus niet apathisch, wij zijn niet technocratisch, wij zijn juist heel actief en gaan veel meer doen dan noodzakelijk is. De heer De Krom heeft gevraagd hoe de N65 verkeersveiliger wordt gemaakt. Uit "Impuls voor de verbetering van verkeersveiligheid op Rijkswegen" heb ik hiervoor middelen vrijgemaakt. Enkele aansluitingen worden aangepast en er wordt een fietstunnel aangelegd. Van de zomer zijn hierover tussen Rijkswaterstaat en de betrokken gemeenten, waaronder Vught, afspraken gemaakt. De heer Koopmans vroeg naar de A67 Venlo-Eindhoven. Op dit traject is niet alleen de doorstroming een probleem, zei hij, maar ook het hoge percentage vrachtverkeer en de verkeersonveiligheid. De CDA-fractie vraagt hier aandacht voor. Ik heb met de provincies Noord-Brabant en Limburg afgesproken om in overleg met hen een verkenning te doen van de problematiek

tussen Eindhoven en Venlo. Afgesproken is om in het najaar van 2008 een besluit te nemen over de opzet van de verkenning. In de verkenning zal de gebiedsontwikkeling Greenpoort en Klavertje 4 Venlo worden betrokken. Naar het vrachtverkeer zal in het bijzonder worden gekeken. De verkeersveiligheid wordt daarin sowieso meegenomen.

Ten aanzien van de grensoverschrijdende aspecten heb ik met de provincie Limburg afgesproken, een verkenning te doen van de problematiek tussen Eindhoven en Venlo. Daarbij zal nadrukkelijk het belang van de A67 voor het grensoverschrijdend verkeer met Duitsland worden betrokken. Dat speelt dus een rol in die analyse.

Mevrouw Roefs (PvdA): U hebt het over grensoverschrijdend verkeer, maar ik heb gevraagd om een grensoverschrijdende netwerkanalyse. Dat betekent dat je ook de verkeersstromen in Duitsland erbij betreft. Is dat ook de bedoeling?

Minister Eurlings: Dat doen wij absoluut. Natuurlijk moet het wel modelmatig mogelijk zijn, dus er zit wel een begrenzing aan wat je kunt. Maar dat doen wij absoluut, zeker.

Mevrouw Roefs (PvdA): Dat is dus een heel nieuw fenomeen in Nederland?

Minister Eurlings: Niet zo heel erg nieuw, hoor. Ook bij de A74-benadering is nadrukkelijk gekeken wat over de grens gebeurde en wat daar de te verwachten verkeersintensiteiten waren. Ik heb u gezegd dat juist de perceptie van het vrachtverkeer in Duitsland en bij ons noopte tot een actualisering. Ik zeg hier nadrukkelijk toe dat wij dus bij de A67 het grensoverschrijdende karakter meenemen. U hebt helemaal gelijk: een autosnelweg als de A67 is met name zo belast en maakt met name zo'n groei van het verkeer door, omdat het voor het transport een grensoverschrijdende corridor is. Dan heb ik nog niet gesproken over de vrachtauto's op zondag, maar daarover hebben wij elkaar al vaker verstaan. Er is nog het nodige te doen aan de A67.

Dan kom ik op de strategie rond de N69. Ik ben daarover in overleg met de regio. In het voorjaar spreek ik daar opnieuw met de regio over, mede in relatie tot de overige in Brabant spelende projecten. De N69 is belangrijk voor de leefbaarheid. Nu gaat de weg door verschillende kernen heen. Vervolgens is uit de LMCA gebleken dat er wel degelijk ook een probleem is op het vlak van de verkeersafhandeling. Wij zijn met de regio in gesprek. Ik heb met de regio afgesproken dat de verkenning van de N69 die nu gaat plaatsvinden, onderdeel uitmaakt van de verkenning van Zuidoost-Brabant die eind 2008 of begin 2009 helemaal gereed zal zijn. Ik vind het van belang dat wij het ordentelijk doen. U weet dat wij een openingsbod hadden gedaan aan de regio van 16 mln., bestaande uit een part van 10 mln. en een part van 6 mln. Ik heb goed gehoord dat het belang van deze weg vanuit de Kamer is onderstreept. Wij zijn nu met de verkenning begonnen en dat is voor mij als minister de gebruikelijke marsroute om het nieuwe tracé van de N69 verder te verkennen. Dan komen wij daar bij uw Kamer op terug.

De heer De Krom (VVD): Over de N69 had ik ook een amendement ingediend. De aanneming daarvan zult u

vanwege de dekking ook wel ontraden. Ik heb u al gezegd dat ik dan een alternatieve dekking daarvoor zal aangeven die waarschijnlijk ook wordt afgestemd. Dat helpt uiteindelijk allemaal niet. Ik zou willen dat de coalitie zover was dat zij andere keuzes zou gaan maken, maar goed. Wanneer wordt het probleem in het scenario van de minister dan wel opgelost? In de regio is er allang overeenstemming over een alternatief tracé voor die N69. Ik ben daar drie of vier weken geleden zelf geweest op een zaterdagmorgen en men liep massaal uit voor dat probleem. Het is echt een groot probleem dat op korte termijn moet worden opgelost en wij kunnen gewoon niet vijf jaar wachten!

Minister **Eurlings**: Nee, maar vijf jaar wachten is ook wel heel stevig. Als wij een verkenning gaan starten, moet dat serieus, omdat wij het probleem zien. Dan is het wel ordentelijk dat die verkenning wordt gedaan. Daarover gaan wij nu met de regio praten. Het wordt ook gezien in het totale netwerk Zuidoost-Brabant, het netwerk rond Eindhoven. Eind volgend jaar zal de verkenning klaar zijn en dan gaat het om de financiering, als men ermee door wil en als het in de prioriteitsstelling binnen de regio inderdaad zo beleefd wordt als hier gesteld is.

De heer **Koopmans** (CDA): Ik begrijp dat de minister zegt dat het allemaal via een verkenning moet. Laten wij daar nu gewoon eerlijk over zijn. De regio zelf en alle inwoners daar kennen het probleem. Zij beleven het probleem elke dag. De CDA-fractie zegt – en dat geldt volgens mij ook voor andere fracties hier aan tafel – dat er nu zekerheid over moet komen dat die 70 mln. er gewoon is, gepaard aan de 70 mln. die de provincie Noord-Brabant al aangeboden heeft. Dat moet in het MIRT gebeuren dan wel in dat van 2009, dat maakt mij niet zoveel uit, als die zekerheid er maar komt. Dat is wat wij willen. Of het jaartal 2008 is of 2009 of 2010, maakt ons niet zoveel uit, als de zekerheid er maar is.

Minister **Eurlings**: Daarover kan de Kamer zich natuurlijk altijd zelf positioneren. Ik heb zelf – dat heb ik ook tegen de regio gezegd – echt gevoel voor deze weg. Ik ken niet alleen de burgemeester van Valkenswaard al heel lang persoonlijk, maar ik heb die weg vanuit Eindhoven als student heel vaak gereden. Alles wurmt zich door die centra heen. Uit de LMCA blijkt verder dat er nu ook verkeerskundig een probleem is, en dat is nieuw. Ten derde kun je het Nederlandse netwerk van autosnelwegen op een makkelijke manier aankoppelen aan het Belgische. Ook dat is een grote meerwaarde. Ik zie dat. Alleen ben ik als minister ook gehouden aan een ordentelijke gang der dingen. Dat is eerst een verkenning en dan besluitvorming over een mogelijke planstudie op basis van die verkenning. Dat zijn bij ons de stappen. Een verkenning doe je niet voor niets, daar wil je ook gegevens uithalen. Ik ben gehouden – dat heb ik ook tegen de regio gezegd – aan de stappen waar iedere minister ordentelijk toe gehouden is. Als de Kamer zich daarin anders positioneert, nu al vindt dat het er op een gegeven moment van moet komen en de minister ergens toe oproept, dan is dat een positie die de Kamer kan innemen. Laat er echter geen twijfel over bestaan dat ik zaken doe op de procedureel ordentelijke manier waar ik aan gehouden ben. Ik moet ook alles in de regio tegen elkaar afwegen. De verkenning moet dus gewoon

geschieden, maar het belang van die weg zie ik heel erg nadrukkelijk en dat zijn geen loze woorden.

De heer **De Krom** (VVD): De beste manier om die verkenning uit te voeren, is om er gewoon heen te gaan en te kijken hoe groot het probleem wel niet is. Dit is echt een regionaal probleem. Die situatie kan echt niet nog een aantal jaren zo duren. Dat kan gewoon niet.

De **voorzitter**: De minister heeft het woord. En dan wil ik eigenlijk wel door naar een volgende weg. Anders zitten wij hier lang na twaalf uur nog.

Minister **Eurlings**: Dat kan inderdaad niet meer jaren zo blijven. Vandaar dat hier nu een minister zit die het belang van deze weg uitspreekt. Dat is misschien ook iets nieuws. Ik mag dan nog een vrij jonge minister zijn, maar de jaren dat ik studeerde liggen toch al heel ver achter ons en toen was dat probleem ook al laaiend groot. Ik zeg: wij gaan een verkenning starten. Wij gaan serieus kijken naar die weg, want – dat zeg ik met iedereen hier – het is een probleem op het vlak van de leefbaarheid, maar ook op het vlak van de verkeersafhandeling. Alleen ben ik wel gehouden aan een ordentelijke gang van zaken, te beginnen met een verkenning, zodat daarna met de regio de afweging kan worden gemaakt binnen het totale netwerkconcept. Ik denk dat ik heel duidelijk ben: ik vind het een belangrijke weg, verkeerskundig en ook qua leefbaarheid.

Ik wil daarbij nog wel het volgende zeggen. Er zijn bedragen genoemd van 70 mln. Ik neem aan dat de bruidsschat, de 16 mln. die ik noemde, daar ook in zit, evenals de overdracht van het beheer et cetera. Dat is het financiële beeld dat tot nu toe bestond. Ik blijf echter zeggen: first things first. Eerst moet er een verkenning zijn en ook een ordentelijke dekking. Er zijn prioriteitsafwegingen te maken. Het is heel gratis als ik als minister zomaar door die procedures heen stap en zeg: het komt er. Ik zeg als minister: het is een belangrijke weg en dat is volgens mij nog niet vaak door een minister op deze manier uitgesproken, waarschijnlijk zelfs nog helemaal nooit.

Ik kom op de A73 en de laatste stand van zaken ten aanzien van de openstelling in 2008. Partiële openstelling is mogelijk vanaf medio februari 2008. Die partiële openstelling houdt in dat er tijdens de openstelling maximaal 70 km/u wordt gereden; per tunnel is overdag één rijstrook beschikbaar; 's nachts zal er in totaal één rijstrook beschikbaar zijn in afwisselende richtingen. In de weekeinden zullen de tunnels in principe gesloten zijn voor het verkeer. In verband met ombouwwerkzaamheden zullen de tunnels twee weken voor de definitieve openstelling gesloten zijn voor alle verkeer. Daarbij merk ik ten aanzien van het nieuwe bedrijventerrein in het Roermondse op dat met de regio is afgesproken dat er vanaf eind maart 2008 daar waar dat mogelijk is ook in de weekeinden verkeer zal worden toegelaten. Er vindt overleg met de regio plaats. Er is een aantal tegenvallers geweest sinds wij eerder hierover spraken. Ik heb in elk geval nu het idee dat de regio, Rijkswaterstaat, maar ook de aannemer alles op alles zetten om eventuele vertragingen zo snel mogelijk weg te werken, teneinde die partiële openstelling snel mogelijk te maken. Dat constateer ik met tevredenheid. Wij blijven hands-on managen waar dat nodig is en ik hoop dat wij begin 2008 de eerste auto's door de tunnels zien gaan. U

begrijpt dat ik de hele opening liever eind dit jaar al had gezien.

De heer **De Krom** (VVD): Zou de minister kunnen toezeggen dat de Kamer nog voor het einde van deze week een brief ontvangt met daarin de gehele planning en alle data?

Minister **Eurlings**: Zo u dat wilt, kunt u de laatste planning krijgen. Dat is geen probleem.

De **voorzitter**: Het is nu kwart voor tien. Wij wisten dat wij tien uur niet zouden halen, met de verlening van de schorsing, maar ik zou de leden toch willen vragen om hun interrupties vanaf nu in te dammen. De minister wil ik vragen om redelijk staccato door ons wegennet heen te gaan, zodat daarna het vaarwegennet ook nog aan bod kan komen. Dan kunnen wij wellicht nog op deze kalenderdag de kaart van Nederland verlaten, althans figuurlijk. De minister heeft het woord.

Minister **Eurlings**: De heer Koopmans vroeg naar de quick wins in Venlo. De regio Venlo voert in samenwerking met Rijkswaterstaat een studie uit naar een optimale benutting van het wegennet. Mochten daaruit extra wensen naar voren komen, dan kan de regio deze inbrengen in de bestuurlijke MIRT-overleggen die ik twee keer per jaar met de provincie Limburg heb. In de regio Venlo wordt daar al het nodige aan gedaan. Daarnaast heb ik naar aanleiding van uw vragen over de problematiek bij de A67 aangegeven dat ik met de regio in het najaar 2008 een besluit zal nemen over een verkenning van de A67 in relatie met de gebiedsontwikkeling Greenport/Klavertje 4. Tot slot heb ik in het overleg dat wij op 6 september hadden, aangegeven dat ik bij het nemen van een OTB voor de A74 tevens zal aangeven wat ik kan doen voor een gewenst weefvak op de Zuiderbrug, en wat ik kan doen om tegemoet te komen aan de wens van geluidsschermen voor de bebouwing aldaar.

Voor mij ligt het amendement van de heer De Krom op stuk nr. 42 met daarin een verzoek om in artikel 12 hoofdwegennet het verplichtingen- en het uitgavenbedrag met 15 mln. te verhogen, en om in artikel 19 bijdrage andere begrotingen Rijk het ontvangstenbedrag te verhogen met 15 mln. Met dit amendement wordt 15 mln. vrijgemaakt voor de Greenportlane. Ik heb hierover zojuist niet voor niets zo nadrukkelijk gesproken. Ik moet de aanneming van dit amendement ontraden vanwege de dekking. Dat is eigenlijk weer in lijn met waar wij het eerder over hadden. Ik kan daar vrij kort over zijn. Er is veel te zeggen over de MIRT-aanvraag, maar conform het verzoek om staccato te antwoorden, houd ik het hierbij.

De heer **Koopmans** (CDA): Wij kunnen het staccato doen, maar het is wel van belang. Laten wij even kijken naar de uitgavenkant, die 15 mln. Ik begreep uit eerdere gesprekken die ik met de provincie heb gehad, dat er al een soort van toezegging is dat het geld er komt. Ik ben zelf een beetje aan het zoeken of het noodzakelijk is om aandacht te geven aan het punt van de heer De Krom of dat dit al door de minister of door het kabinet is toegezegd.

Minister **Eurlings**: Ons beeld is dat de Greenportlane een belangrijke functie heeft in de ontsluiting van

Greenport Venlo/Klavertje 4, dat het plan door de provincie zou worden ontwikkeld en dat Rijkswaterstaat bij die planontwikkeling betrokken is en waar nodig medewerking zal verlenen bij de uitvoering. Het betreft een provinciale verbinding die in principe gefinancierd zal worden in het kader van het GDU. Dat is de lijn die er nu ligt.

Ik kom op de N57. De vraag was of ik bereid ben om op korte termijn verkeersveiligheidsmaatregelen te nemen door twee fietstunnels te realiseren. Ik ben met de gemeente in overleg om na te gaan of kleine maatregelen voor de verkeersveiligheid mogelijk zijn. Dat is heel belangrijk op dat traject. Of dat fietsbruggen, tunnels of andere maatregelen zullen zijn, kan ik nu nog niet bepalen, maar natuurlijk is er geen taboe. Als dat de uitkomst is, dan is dat bespreekbaar.

Er ligt een amendement op stuk nr. 21 van de heer De Krom over de gehele N57. Verhoging artikel 12 hoofdwegennet met 17,7 mln. in 2008 en 2,3 mln. in 2009. Verhoging artikel 19 ontvangsten andere begrotingen Rijk 17,7 mln. in 2008 en 2,3 mln. in 2009. In totaal gaat het om 20 mln. en de dekking ligt deels in het amendement op stuk nr. 153 ten laste van LNV. In de voorbereiding hebben V en W en de regio ieder 7,5 mln. voor dit project vrijgemaakt. Met deze extra 15 mln. was er alleen voldoende geld voor de realisatie van het Middelburgse deel. Velen hebben daarover gesproken. Het tekort is dus niet ontstaan door een verkeerde raming. Het tekort was al langer bekend en het project is verder versoberd. Een paar jaar geleden is intern binnen V en W afgesproken dat de dekking uit een aanbestedingsmeevaller zou moeten komen. Bij de aanbesteding bleek de raming echter vrijwel gelijk te zijn aan de aanbesteding van de laagstbiedende aannemer. Met de regio is daarom het volgende afgesproken: alleen het Middelburgse deel wordt nu uitgevoerd, V en W stelt 2 mln. beschikbaar voor aantakking van de rondweg Middelburg op de bestaande weg. Nagegaan zal worden in hoeverre kleine, kosteneffectieve verkeersveiligheidsmaatregelen mogelijk zijn en er blijft perspectief op een structurele oplossing voor het Veerse deel op de langere termijn.

Ik moet de aanneming van dit amendement ontraden. Allereerst kan ik nooit zelfstandig akkoord gaan met een dekking ten laste van een andere rijksbegroting. Dat zou overleg vergen bij de algemene financiële beschouwingen, bij de algemene politieke beschouwingen of met andere collega's. De gemeente hecht aan uitvoering van het Veerse deel. Het overleg met de gemeente over de uitvoering van de tijdens het MIRT gemaakte afspraak loopt al. Afgesproken is om in februari varianten te bespreken van de aantakking op het bestaande wegennet en voor kleine maatregelen. Ik adviseer om vast te houden aan deze lijn vanwege het risico dat anders de 20 mln. alsnog geheel ten laste van de begroting komt. De heer Madlener vroeg om de N57 te verdubbelen naar twee keer twee bij Hellevoetsluis. De wenselijkheid hiervan is mij niet bekend en dit voorstel is mij ook vanuit de regio nog niet gemeld. Wie weet moet ik dit zien als het eerste signaal, maar ik heb het nog niet eerder gehoord.

De heer Koopmans vroeg in verband met de N61 of ik bereid ben om met de provincie te spreken over een versnelling van de uitvoering van de N61, bijvoorbeeld door de uitvoering over te dragen. Dit project heeft veel last gehad van de luchtoproblematiek. Nu de berekenings-

wijze bepaald is – zie de recente brief aan de Kamer – kan na verwerking van de nieuwe luchtcijfers, die in maart verschijnen, het OTB worden gepubliceerd. Ik wil gaarne met de regio in gesprek, maar ik weet niet of dat de zaak echt zou versnellen. Ik denk dat wij het samen met gezwinde spoed zouden kunnen realiseren als wij de luchtproblematiek achter ons hebben gelaten. Ik denk dat wij het snel moeten kunnen doen. Mocht dat niet kunnen en anderen zouden het daadwerkelijk sneller kunnen, dan ben ik natuurlijk bereid om daarnaar te kijken. Ik hoop dat ik het voorstel van de heer Koopmans op die manier constructief kan meenemen.

De heer **De Krom** (VVD): Nog even over het vorige puntje van die N57 bij Hellevoetsluis. Ik heb het ook gehoord. Ik heb dat op een politieke avond zelfs uit meerdere kelen gehoord. Mijn vraag is alleen wat het zou kosten als je dat deed, als je het stuk op de Zuid-Hollandse eilanden tot Hellevoetsluis twee maal twee zou maken. Enig idee?

Minister **Eurlings**: Nee, daar heb ik nu echt geen idee van. En nogmaals, het is ook voor het eerst dat ik ervan hoor. Dus vergeeft u mij dat ik daar op dit moment niet in meer detail op kan reageren dan ik nu gedaan heb. De heer Koopmans vroeg naar de stand van zaken rondom de tunnelsluis Kiel. Bepalend van de snelheid van dit project is het rondkomen van het financieringsplan. De provincie is in overleg met de medeaandeelhouder, het ministerie van Financiën, om de nog resterende financiering via de NV Westerscheldetunnel te laten lopen. Wordt dat snel afgerond, dan kan het tracébesluit als het een beetje meezit eind 2008 zijn vastgesteld.

Vindt de minister verkoop van aandelen van de NV Westerscheldetunnel aan de provincie Zeeland wenselijk, vroeg mevrouw Roefs. Het rijksaandeelhouderschap van de NV Westerscheldetunnel is een verantwoordelijkheid van de minister van Financiën. Het is aan hem om daar namens het kabinet over te oordelen. Dat zeg ik enigszins formeel, maar zo liggen de zaken nu eenmaal en ik kan daar nu niet verder namens het kabinet over spreken.

Houden wij voldoende rekening met grensoverschrijdend vrachtverkeer? Door mevrouw Roefs is ook gevraagd of wij de A1 desnoods niet als kandidaat-planstudie moeten opgeven. In de LMCA-Wegen wordt rekening gehouden met grensoverschrijdend verkeer, zowel van vracht als van personen. Natuurlijk houden onze analyses niet op bij de grens. Wij nemen het grensoverschrijdende aspect mee. Dat geldt niet alleen voor de A67, maar ook voor andere wegen.

Op snelwegen is specifiek gekeken naar vrachtverkeer, met name naar de kolonnevorming op de rechterstrook. Dat geeft een extra beperking van de capaciteit.

Personenauto's willen zich daar namelijk niet tussen wringen, zelfs al zou dat kunnen. Het voelt niet prettig om dat te doen. Dat effect is meegenomen in het onderzoek LMCA-Wegen. Op deze wijze werd in het LMCA-Wegen voldoende rekening gehouden met vrachtverkeer en met grensoverschrijdend verkeer.

Op de A1 kom ik nu verder terug, want daar heeft niet alleen mevrouw Roefs vragen over gesteld, maar ook de heren Koopmans, De Krom en Cramer. Ook ik vind de A1 een van de belangrijkste verbindingen van Nederland. Recent heb ik dan ook een plusstrook geopend op het

traject Beekbergen-Deventer Oost. Daar zijn nu dus tijdens de spits twee maal drie rijstroken beschikbaar. Verder zijn in het kader van het project FileProof maatregelen genomen waardoor een dagelijkse file op de A1 bij Apeldoorn Zuid is opgelost. Op basis van de Nota Mobiliteit en de LMCA-Wegen constateren wij dat er op dit moment geen zicht is op een knelpunt tot 2020, maar ik zeg daarmee niet dat er geen files zijn op die trajecten. Ik ontken ook niet dat de toename van het vrachtverkeer omvangrijk is. Bij de begrotingsbehandeling is daarover een motie ingediend. Ik heb gezegd dat ik kan instemmen met die motie als ik haar op de volgende manier zou mogen interpreteren. Ik begin met het uitwerken van de benuttingsmaatregelen. Ik heb met de regio afgesproken dat ik eerst pakketmaatregelen nader ga uitwerken om de infrastructuur beter te benutten, zodat voor de zomer hierover concrete afspraken kunnen worden vastgelegd. Dan moet er duidelijkheid zijn over de effectiviteit en de kosten, maar ook over de financiële dekking. Een eerste uitwerking ziet er als volgt uit. In het kader van FileProof en overleg met de regio zal worden nagegaan hoe zeer het succes bij Apeldoorn Zuid ook toepasbaar is op andere delen van het traject Beekbergen-Deventer Oost. Ten tweede de benutting van het knooppunt Beekbergen, kosten zo'n 12,5 mln. Ten derde de verruiming van de openingstijden van de spitsstroken A1 Beekbergen-Deventer. Ten vierde de verlenging van de plusstrook A1 Deventer-Lochem; de kosten daarvan kunnen om en nabij de 55 mln. bedragen. Ten vijfde weefstroken A1 Apeldoorn Zuid-Beekbergen; kosten zo'n 10 mln. Ten zesde de toeritdoseringsinstallaties binnen het beheersgebied stedendriehoek. Ik moet hierbij overigens wel melden dat de eerste kostenramingen van bovengenoemd pakket zo rond de 80 mln. liggen en daar moet eerst nog maar een deugdelijke dekking voor gevonden worden. De financiële deugdelijkheid staat bij ons natuurlijk voorop. Wij zijn dus echt bereid om dit op korte termijn met de regio te gaan bezien.

Dan kom ik op de afspraken over de benuttingsmaatregelen en het effect op lange termijn. Voor de zomer worden concrete afspraken gemaakt over welke van de bovengenoemde maatregelen daadwerkelijk worden uitgevoerd. Er zal geconcludeerd worden of en voor welke periode bovengenoemde maatregelen voldoende perspectief bieden om de bereikbaarheid over de A1 te kunnen garanderen. Ik meld u hierover in de zomer meer. Een eventuele vervolgstap is dan de planstudie. Als helderheid bestaat over de problematiek op langere termijn na uitvoering van de bovengenoemde maatregelen, kan indien nodig de planstudie worden hervat. Hiervoor moet dan tevens een nadere selectie zijn gemaakt van de oplossingsalternatieven en zal er in overleg met de regio nagegaan moeten worden of er zicht is op financiële dekking. De bereikbaarheid is namelijk niet alleen een rijksaangelegenheid, maar een gedeelde verantwoordelijkheid. Ik heb tevens begrepen dat er woningbouwplannen zijn waar ook investeringen voor de ontsluiting mee zijn gemoeid. Het staat de regio natuurlijk vrij om al eerder een regionale oplossing uit te werken, bijvoorbeeld door een extra regionale brug over de IJssel, maar mij lijkt bovengenoemd stappenplan een effectieve procesbenadering om de problemen aan te pakken.

Voorzitter. Als ik de ingediende motie zo mag interpreteren dat deze getrapte benadering eraan voldoet, dan kan ik daarmee instemmen. Ik vraag de indiener in de eigen afweging nog eens te overdenken wat ik hier gezegd heb. Het lijkt mij niet niets wat de regio wil gaan bezien. Wij nemen dat serieus, maar het moet ook wel allemaal deugdelijk en ordentelijk zijn.

Ik kom op het tracé A12 Veenendaal-Ede. De heer De Krom wil weten of de besluitvorming niet kan worden versneld voor het traject tot aan de grens. Naast Veenendaal-Ede lopen nu de procedures voor het traject A12 Ede-Grijsoord en Waterberg Velperbroek. Het traject van de A12 vanaf Grijsoord tot aan de Duitse grens wordt betrokken bij de planstudie doortrekking A15 die momenteel loopt. De start van de uitvoering is gepland voor 2012. Dit is echt een heel erg krappe planning voor een planstudie waarbij een nieuw tracé is betrokken, en wij zullen pootaan moeten spelen om de planning te halen. Ik zou willen dat wij de zaak konden versnellen, maar ik ben al heel blij als wij de huidige planning halen. Het is voor ons de meest krappe planning en er zit geen lucht meer in.

De heer Koopmans vroeg naar de A15, de planning voor het doortrekken van de A15 naar de A12, de relatie met kilometerbeprijzing, versnellingsprijs et cetera. De doortrekking van de A15 naar de A12 staat momenteel aan het begin van de planstudieprocedure. De planning is dat als alles voorspoedig verloopt, einde 2015 de doortrekking gerealiseerd zal zijn. Dit past prima in de planning die in het kader van de kilometerheffing met het kabinet is afgesproken: 2016 voor vracht en voor personenauto's. Het gaat hierbij overigens niet om de versnellingsprijs, maar om een tolheffing, noodzakelijk om een deel van de kosten te kunnen dekken. Over de technologie heb ik al gesproken.

De heer De Krom vroeg ook naar de doortrekking van de A15. Er ontbreekt 262 mln. In relatie met het antwoord dat ik zojuist aan de heer Koopmans gaf over de tolheffing, wijs ik erop dat daar dus mogelijkheden zouden kunnen zijn.

De N18 Varsseveld-Enschede. Gelderland en Overijssel willen een robuuste 100 km-weg, met ongelijkvloerse kruisingen tussen Enschede en Varsseveld. Er loopt momenteel een planstudie voor de N18 op het traject Varsseveld-Enschede. Daarvoor is 261 mln. beschikbaar, van het Rijk 144 mln. en van de regio zelf 117 mln. Met dit bedrag kunnen de huidige leefbaarheidsproblemen in onder andere Eibergen en Usselo op het traject Groenlo-Enschede worden opgelost. Ik wil deze problemen zo spoedig mogelijk aanpakken met concrete maatregelen. Ik wil dan ook voor de zomer met de regio tot een gedragen plan van aanpak komen. Zoals bekend, zijn wij bezig met de mobiliteitsvisie, onder andere op de N-wegen. Die N-wegenvisie komt er in de zomer 2008. Op basis van de genoemde mobiliteitsvisie wil ik voor de zomer tot een realistisch plan voor de N18 komen, in gezamenlijkheid met de provincie en de regio's, met zicht op de financiering en besluitvorming. Ik zou daarbij de wens van Gelderland en Overijssel voor een robuuste 100 km-weg met ongelijkvloerse kruisingen tussen Enschede en Varsseveld betrekken. Die wens zal daarin afgewogen worden.

De heer De Krom vroeg wanneer het project A28 Hattemberbroek weer verder gaat in verband met de luchtproblematiek. Zoals ik in mijn brief over de luchtkwaliteit heb aangegeven, zal ik in de komende

Voortgangsrapportage Tracéwet- en Spoedwettrajecten de exacte planning aangeven van alle projecten die door deze problematiek zijn vertraagd. Op dit moment kan ik die planning nog niet geven, helaas ook niet voor de A28 Hattemberbroek. Die planning komt in het voorjaar, zo snel als mogelijk.

Ten aanzien van de N35 zei de heer Koopmans dat ik heb toegezegd, zo spoedig mogelijk een planstudie te starten voor de opwaardering van het traject tussen Zwolle en Raalte. Hiervoor is van rijkszijde 6 mln. beschikbaar via het amendement-Van Hijum/Hofstra uit 2006. De provincie stelt 30 mln. beschikbaar. Wanneer komt er duidelijkheid over de aanpak van die hele N35, dus inclusief het gedeelte tussen Nijverdal en Wierden? Ik heb recent de A35 tussen Wierden en Almelo mogen openen. Dat was een project van 93 mln. Binnenkort gaat de traverse Nijverdal in uitvoering. Dit kost 228 mln. Verder heb ik verkeersveiligheidsmaatregelen getroffen op onder andere het traject Wierden-Nijverdal; tevens wordt momenteel door mijn dienst nagegaan waar nog meer verkeersveiligheidsmaatregelen noodzakelijk zijn. Voor de nabije toekomst heb ik inderdaad toegezegd dat zo spoedig mogelijk een planstudie zal worden gestart voor het traject Zwolle-Wijthmen-Heino. Voor het overige deel van de N35 wordt nu nog geen verkenning gestart, omdat het belangrijkste knelpunt, Zwolle-Wijthmen, nu wordt aangepakt. De bereikbaarheidsproblematiek voor het overige deel speelt naar verwachting niet voor 2020. Wij houden wel de vinger aan de pols. Als er andere inzichten komen, kan het zijn dat er alsnog een verkenning zal worden gestart.

De resultaten van de Mobiliteitsvisie tot 2030 op N-wegen van medio 2008 wordt bij de toekomstvisie voor de gehele N35 betrokken. Dat zeg ik uw Kamer bij dezen toe. Vervolgens stel ik mij voor dat er een aanpak op maat wordt opgesteld, waarbij besluitvorming over maatregelen gefaseerd in de tijd plaatsvindt. De verwachting is dat op het traject Wierden-Nijverdal zich pas op de langere termijn een bereikbaarheidsprobleem voordoet. Na de recente opening van de N35 zullen verkeerskundige ontwikkelingen – verkeersveiligheid, toename intensiteit et cetera – op dit wegvlak goed in de gaten worden gehouden. Ik zeg nogmaals dat wij dat integraal nog een keer bezien, los van wat ik van de mobiliteitsvisie heb gezegd. Mocht de actualisatie in het algemeen aanleiding geven tot maatregelen, dan zal daar op dat moment toe worden besloten.

De heer **Koopmans** (CDA): letwat meer zekerheid over het traject tussen Nijverdal en Wierden is ook noodzakelijk, omdat er ter plekke grondposities aan de orde zijn die interessant zijn. De minister mag er best nog even over nadenken, maar wij kunnen misschien beter nu zekerheid geven, zodat de gemeente daar aan de slag kan, dan over vijf jaar de zaak te moeten onteigenen van een nieuwe eigenaar.

Minister **Eurlings**: Grondposities kunnen natuurlijk niet de aanleiding zijn om verkenningen naar wegen te starten. Los daarvan is het beeld dat er nu is, dat daar sowieso tot 2020 niets zal zijn. Dat inzicht kan veranderen, maar op dit moment is dat het beeld. Daarom zei ik ook dat wij bij de resultaten van de mobiliteitsvisie tot 2030 op N-wegen verder naar voren kijken. De mobiliteitsvisie van medio 2008 is er al bijna. Daar betrekken wij de toekomstvisie bij van de hele N35. Dan

hebben wij dat doorkijkje. Dat kan dan ook afgeleide effecten hebben. Er kan meer zicht komen op wat er in een regio op termijn kan gebeuren. Als wij nu weggaan omdat er een grondpositie is – dat leidt volgens de analyses tot 2020 niet tot een probleem – dan hebben wij daar niets aan, los van het feit dat het een rare figuur is. Die wegen worden immers tot 2020 toch niet aangepakt. Ik denk dat de mobiliteitsvisie voor N-wegen, die wat verder vooruitkijkt, het moment zal zijn om daar nader naar te kijken.

De heer Koopmans had vragen over de N48 en de N348 Hoogeveen-Raalte. Op het gedeelte Hoogeveen-Ommen gebeuren regelmatig ongelukken, zo stelde hij. Bovendien zal de N48 als gevolg van de geplande omleiding bij Ommen drukker worden. Een vierbaansuitvoering zou soelaas kunnen bieden en kan tevens de A28 ontlasten. Is dit onderzocht of wordt het onderzocht? Op het gedeelte Raalte-Ommen is de maximaal toegestane snelheid teruggebracht naar 80 km/u. Bovendien is dat weggedeelte nu duurzaam veilig ingericht. Het gedeelte bij Zuidwolde zal in 2010/2011 zijn gereconstrueerd. Een vierbaansuitvoering van de N48 wordt niet onderzocht. Weliswaar wordt de weg bij Ommen door de omleiding wel drukker, maar de N48 en de daarop aangesloten A28 hebben hiervoor, zo blijkt uit de analyse, voldoende capaciteit. Dat is tenminste het beeld dat nu bestaat. De N50 Ramspol-Ens. De CDA-fractie heeft met vreugde kennis genomen van de brief van 5 oktober 2007. Ik heb daarin geprobeerd, tegemoet te komen aan hetgeen waarvoor de CDA-fractie en andere fracties gepleit hebben. Ik dank voor de steun die uitgesproken is voor dat standpunt. Wanneer ik het ontwerp-tracébesluit kan nemen, kan ik pas melden nadat er duidelijkheid is ontstaan over de gevolgen van de nieuwe methodiek van het luchtonderzoek voor dit project. Dat wordt vervolgd in het komende voorjaar.

Alternatief Zuiderzeelijnpakket: dat was inderdaad geen sigaar uit eigen doos. Het geld van de verhoging van de brug kan elders worden besteed, zo luidt een stelling uit de Kamer. Genoemd is de N50. Ik wil daarop zeggen dat er op de N50 inderdaad nog veel problemen bestaan. Als de Kamer van mening is dat het geld moet worden besteed, dan zou ik mij kunnen voorstellen dat het met name daar wordt besteed. Op de N50 zijn op verschillende wegvakken investeringen nodig om de doorstroming te verbeteren en de weg veiliger te maken. Waar het geld het beste besteed kan worden, zal nog moeten worden gezien. Men kan denken aan de optimalisatie van het wegvak tussen Kampen Zuid en Kampen, het drukste gedeelte van de N50, de verbreding van het viaduct bij Kampen Zuid en/of de verdubbeling van het wegvak tussen Ens en Emmeloord, waar een verkenning voor loopt. De heer Koopmans staat bekend als een scherp Kamerlid en hij was hier ook scherp in het anders lezen van de brief dan menigeen zou hebben gedaan. Ik kan hem niet geheel ongelijk geven in zijn creatieve manier van lezen.

De heer **Koopmans** (CDA): Voorzitter. De sigaar is nu weer uit de doos en dat is prima.

Minister **Eurlings**: De heer De Krom heeft rond het knooppunt Joure een amendement ingediend voor 25 mln.

De heer **De Krom** (VVD): Dat betrof niet Joure, maar de centrale as.

Minister **Eurlings**: Dan kom ik daar over enkele minuten op terug.

Ten aanzien van de zuidelijke ringweg Groningen vroeg de heer Koopmans naar de stand van zaken met betrekking tot de start planstudie. Voordat er een planstudie aan de orde is, moet er een sluitend financieringsplan zijn. In januari 2008 gaan Rijk en regio zich hierover beraden. De middelen van het Rijk zijn afhankelijk van de vervolgstappen in het kader van de Zuiderzeelijn. In het vorige bestuurlijke overleg is wel de verkenning vastgesteld en aanvullend wordt nog gekeken naar de verschillende varianten. Nu al worden voorbereidende werkzaamheden uitgevoerd om alternatieven voor de planstudie en de startnotitie scherp te krijgen. Het mooie van het feit dat wij nu zo'n stevig regiospecifiek pakket hebben, is dat er snel veel kan gaan gebeuren. Dit toont dus aan dat je hierdoor in staat bent, zo'n planstudie op korte termijn op te pakken. Dat is het mooie voor de regio in het Noorden van het land: er kan veel en er zal veel gebeuren. Ik hoop dat wij met de bestuurders in het Noorden snel tot een definitief pakket komen.

De heer Koopmans vraagt naar Friesland, Leeuwarden, rijksweg 31 en de stand van zaken ten aanzien van het tracébesluit 2008. Het project verloopt conform planning en het tracébesluit wordt voor eind 2008 genomen.

De heer De Krom doet het verzoek tot een verkenning van de N33 vanaf Zuidbroek tot aan Delfzijl. Op dit moment ligt de prioriteit op het traject Assen-zuid tot Zuidbroek vanwege de problematiek van de verkeersveiligheid. Op dit traject wordt de weg verdubbeld; uitvoering geschiedt vanaf 2010. Aan het traject Zuidbroek-Delfzijl-Eemshaven wordt evenwel ook aandacht besteed. Op dit traject zijn de laatste tijd al veel maatregelen getroffen in het kader van de veiligheid en de bereikbaarheid. Rijkswaterstaat heeft kortgeleden grote onderhoudsmaatregelen op de N33 van Zuidbroek tot Laskwerd uitgevoerd. Ten behoeve van de veiligheid en de bereikbaarheid is het asfalt vervangen en is de rijbaan verbreed. Tevens zijn nieuwe markeringen aangebracht en is de vangrail op diverse plaatsen vervangen. Eind vorig jaar hebben grootschalige asfalteringswerkzaamheden plaatsgehad van Spijk tot Eemshaven, in beide richtingen. Gelet op het aantal verkeersbewegingen zijn de getroffen maatregelen afdoende. Ter vergelijking geef ik aan dat op het traject Muntendam-Zuidbroek sprake is van een intensiteit van 19.500 motorvoertuigen per etmaal. Op het traject Spijk-Eemshaven is sprake van een intensiteit van 1100 motorvoertuigen per etmaal. Eind 2006 zijn alle verkeersveiligheidsmaatregelen getroffen op de N33 tot Eemshaven. De ontwikkelingen worden gevolgd. Gelet op de maatregelen die worden genomen, zijn er geen directe maatregelen voorzien om voor het traject Zuidbroek-Delfzijl een verkenning te starten.

De heer Koopmans heeft vragen gesteld over Drenthe en de relatie met de kruising met de N34: wanneer komt het OTB/MER? Het OTB/MER N33 Assen-zuid-Zuidbroek wordt voorzien voor het tweede kwartaal 2009. Uitvoering is voorzien voor 2010.

Ik kom te spreken over de centrale as Dokkum-Nijega, richting Drachten. Een mooi gevolg van het besluit van de regering om niet de Zuiderzeelijn aan te leggen maar

een regiospecifiek pakket aan te bieden, is dat de studie kan worden betaald uit de middelen voor dat pakket. Dat volgt naar mijn idee de lijn der dingen. Hierover is eerder gesproken en op basis daarvan moet ik het aannemen van het amendement dat op dit punt is ingediend, ontraden. Verder wordt mij toegefluisterd dat er in de regio middelen hiervoor aanwezig zijn. Ik heb geprobeerd om snel door de vragen te gaan. Het was heel veel. Sorry als ik te uitvoerig ben geweest op momenten. Ik hoop dat ik de Kamer van een goed antwoord heb voorzien.

De **voorzitter**: Het ging om heel veel wegen. Het woord is aan de staatssecretaris voor de beantwoording van de vragen over de vaarwegen en al wat dies meer zij.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Voorzitter. Ik wil mijn beantwoording in twee blokjes verdelen: het actieplan regionaal ov en de vaarwegen. De doelstelling in de Nota Mobiliteit van gemiddeld 2,1% groei per jaar tot 2020 is haalbaar. Dat is de resultante van een aantal ontwikkelingen die ik bij de begroting al heb genoemd: de economische groei van Nederland, de maatregelen die concessieverleners treffen, verbetering op het gebied van ketenmobiliteit en de afgeleide vraag naar regionaal openbaar vervoer mede als gevolg van de groei op het spoor. In alle regio's is groeipotentie aanwezig voor het regionaal ov in de stedelijke netwerken. Het ov-gebruik lijkt in stedelijke netwerken in de komende jaren met gemiddeld 3% tot 4% extra te kunnen groeien in de spits. Dat biedt perspectieven. Maatregelen om deze groeipotentie in te lossen, worden nader uitgewerkt. Ik stel daarvoor met de decentrale overheden een aantal concrete, regiospecifieke maatregelenpakketten samen. Ik ben buitengewoon benieuwd naar de plannen van de regionale overheden op basis van de nieuwe inzichten die door mijn LMCA zijn ontstaan. De resultaten worden in de mobiliteitsvisie opgenomen en gekoppeld aan de BDU-evaluatie in 2008. Er zijn kortom voldoende uitdagingen en kansen voor het regionaal ov. De Kamer kan erop rekenen dat ik mij daar, met de regionale overheden, voor inzet.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Dit is natuurlijk een interessante exercitie, maar ik wil niet dat u bij voorbaat tegen de vervoersautoriteiten zegt: dit zijn de keiharde financiële randvoorwaarden. Dan worden er namelijk geen plannen gemaakt. Ik zie liever dat in relatie tot de financiering van plannen een volwassen discussie wordt gevoerd over of wij daar zoveel geld voor over hebben.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Dat is precies de bedoeling. Uit de LMCA blijkt dat er mogelijkheden zijn. Ik heb de regionale overheden gevraagd om met goede plannen te komen. Ik heb ook gezegd dat er geen oude plannen uit de kast moeten worden gehaald. Ik heb hun gevraagd om te kijken naar de mogelijkheden. Eerst komen de plannen en dan komt het geld. Er worden niet vooraf kaders aangegeven waarbinnen men moet blijven. De heer Cramer vraagt om een visie op hoogwaardig regionaal ov als onderdeel van de mobiliteitsvisie. Dat past uitstekend in hetgeen ik mij voorstel voor het komende jaar. Ik kan dat dus met een gerust hart toezeggen.

De heer Roemer vraagt of ik bereid ben om de regio's te helpen met de lightrailplannen, die er bijvoorbeeld zijn in

Groningen, Utrecht en Nijmegen. Ik geef net aan dat ik de stedelijke netwerken vraag om plannen op te stellen. Het is goed mogelijk dat daarin lightrail aan de orde komt. Er moet worden bekeken met welke plannen stedelijke netwerken komen.

De heer Duyvendak stelde vragen over de BDU en de groei van de BDU. Ik zal het nog eens proberen uit te leggen. De beperking van de groei van 2,1% naar 1,1% betekent in geld een verlaging van de groei van ongeveer 16 mln. per jaar. De BDU is gebaseerd op de vroegere GDU en de ov-subsidies en bedraagt ruim 1,7 mld. Dit groeit jaarlijks met ruim 17 mln., ruim 1,1%. Wij letten er scherp op dat dat bedrag gehaald wordt. Op de BDU wordt jaarlijks wel gemuteerd, wat blijkt uit de begroting. In 2007 is extra geld toegevoegd voor de ov-chipkaart en het Verenfonds. Die eenmalige storting mag niet worden meegenomen in de beoordeling van de groei van de BDU. Het is best een lastig verhaal. Ik heb geprobeerd om het inzichtelijk te maken. Ik dacht ook dat een brief naar de Kamer is gestuurd waarin het is uitgelegd. In het komende jaar wordt de BDU geëvalueerd en wordt er een mobiliteitsvisie opgesteld. Ik grijp dat moment graag aan om nogmaals helderheid te geven over de wijze waarop de BDU in elkaar steekt. Ik verzeker de heer Duyvendak dat de groei van de BDU 1,1% is. Het beeld wordt vertekend door bedragen die bij de BDU zijn opgeteld maar eenmalig zijn uitgekeerd, wat ook op die manier in de begroting is opgenomen. Het bedrag dat bij 2007 staat, is niet het bedrag van de BDU. Het is het bedrag van de BDU aangevuld met andere, eenmalige uitkeringen. Dat vertroebelt de zaak.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): In die brief zijn een staatje opgenomen dat gelijk is aan de begroting en een staatje waarin de bedragen gecorrigeerd zijn op incidentele factoren. Uit dat staatje blijkt een groei van slechts 58 mln. terwijl een groei van 1,1% een bedrag van 255 mln. zou moeten opleveren. Die 1,1% is er dus niet. Volgend jaar wil ik graag precies in de begroting zien hoe die 1,1% reëel wordt bereikt. Er rest mij niets anders, gelet op het gebrek aan steun in de Kamer, om er volgend jaar maar weer op terug te komen.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Dat lijkt mij een uitstekend voorstel. Ik bied dat ook aan. Ik verzeker nogmaals dat er scherp op wordt toegezien dat die groei inderdaad 1,1% bedraagt. Ik geef toe dat het buitengewoon lastig uit de begroting is af te leiden. Deze afspraak lijkt mij heel goed.

Ik ga graag in op een vraag van mevrouw Vermeij en de heer Cramer. Zij vragen of het niet tijd wordt voor een LMCA voor de fiets. Misschien vroeg mevrouw Roefs ernaar, ik weet het niet meer. Het beleid voor de fiets als zelfstandig vervoermiddel voor allerhande verplaatsingen waaronder van werk naar station, is buitengewoon belangrijk. In het kader van het actieplan spoor heb ik 20 mln. gereserveerd voor extra ruimte voor de fiets in het zogenoemde "voor- en natransport". De Fietsersbond vraagt niet expliciet om een LMCA maar vraagt om meer aandacht voor de fiets dan er in de huidige LMCA's aan wordt besteed. Ik zal in het kader van de Mobiliteitsvisie spreken met de Fietsersbond en kijken op welke manier aan de wensen tegemoet kan worden gekomen zonder een aparte LMCA voor de fiets op te stellen. In "Met de fiets minder files" wordt gewerkt met fietssnelwegen. De heer Cramer vroeg daarnaar. Gekeken wordt of een en

ander projecten oplevert die bij het MIRT kunnen worden ondergebracht. Overigens wordt in de quick wins netwerkaanpak voorzien in twee fietssnelwegen, namelijk in Amsterdam-Zaanstad en in Twente.

Ik kom op de vragen van de heer Cramer over de omlegging A9 Badhoevedorp. Hij vraagt of werk kan worden gemaakt van een vrije busbaan. Momenteel loopt een planstudie naar de omlegging van de A9 bij Badhoevedorp. In deze planstudie wordt geen rekening gehouden met de aanleg van een vrije busbaan. Parallel aan de planstudie wordt onder verantwoordelijkheid van de gemeente Haarlemmermeer wel gewerkt aan een masterplan voor de ontwikkeling van het centrum van Badhoevedorp. In dat kader wordt onderzocht hoe het centrum van Badhoevedorp kan worden ontsloten met bestaande busverbindingen. Als er regionale wensen zijn voor vrije busbanen op dit traject, dan ben ik bereid om daar heel serieus naar te kijken. De hiervoor benodigde ruimte is aanwezig omdat in de planstudie een ruimtelijke reservering is opgenomen voor de mogelijke aanleg van een extra rijstrook in beide richtingen. Ik maak hierbij de kanttekening dat in de in oktober 2005 tussen Rijk en regio afgesloten bestuursovereenkomst geen afspraken zijn opgenomen over een vrije busbaan. Het zou dus gaan om een scopewijziging met extra geldbeslag. Ik ben evenwel bereid om er serieus naar te kijken.

De heer De Krom heeft gevraagd naar de stand van zaken bij de RijnGouwelijn. Er is 140 mln. aan rijksmiddelen beschikbaar gesteld voor de RijnGouwelijn-oost. Ik merk dat ik de vragen verkeerd adresseer.

De **voorzitter**: De vraag is goed dus die kunt u gewoon beantwoorden.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Ik ga graag verder met mijn antwoord maar nu in de richting van mevrouw Vermeij. Er is 140 mln. aan rijksmiddelen beschikbaar gesteld voor de RijnGouwelijn-oost. De provincie is aanzet voor de realisatie van dat project. Ik heb vernomen dat de provincie zich inzet om met deze rijksbijdrage plus regionale bijdragen de hele RijnGouwelijn gefaseerd aan te leggen.

Ik durf het haast niet te zeggen maar ik heb hier op papier staan dat de volgende vraag gesteld is door de heer De Krom. Hij heeft gevraagd of wij te porren zijn voor overname van de spoorlijn Emmen-Zwolle met inzet van een bruidsschat. De verantwoordelijkheid voor de exploitatie van de trein tussen Zwolle en Emmen is gedecentraliseerd en ligt vanaf 9 december 2007 bij de provincies Drenthe en Overijssel. Het zou wat snel zijn om dat decentralisatiebesluit terug te draaien. Afspraken over de financiën maken onderdeel uit van dat besluit. De provincies ontvangen een structurele bijdrage voor onder andere de exploitatiekosten. Daarnaast heb ik afspraken gemaakt over een extra financiële bijdrage voor het oplossen van het capaciteitstekort op het baanvak. Onderdeel van de decentralisatieafspraken is dat na decentralisatie minimaal de huidige dienstregeling gereden moet kunnen worden. Op Zwolle-Emmen is daarvan geen sprake. Om het capaciteitsvraagstuk op te lossen, is uitbreiding van de capaciteit nodig. Rijk en provincies betalen allebei de helft van de benodigde investering. In afwachting van aanpassing van de infrastructuur hebben de provincies de treindienst voor drie jaar onderhands gegund aan de NS, de zittende

vervoerder. Dit is een buitengewoon uitgebreid antwoord dat er per saldo op neerkomt dat wij de spoorlijn Zwolle-Emmen niet terugnemen.

Ik ben gekomen aan het einde van het blokje over het regionaal openbaar vervoer. Ik ga graag over op de vaarwegen. Het kabinet heeft in het coalitieakkoord afgesproken het goederenvervoer over vaarwegen, met name de binnenvaart, te stimuleren. Deze afspraak is uitgewerkt in de beleidsbrief Varen voor een vitale economie. De heer Roemer vroeg ernaar en ik kan hem zeggen dat de beleidsbrief klaar is en enkele weken geleden gepresenteerd is. Ik zal daarover met de Kamer overleg voeren; de afspraak daarvoor is zelfs al gemaakt. Op het gebied van infrastructuur is mijn ambitie gericht op een toekomstvast en goed bereikbaar netwerk van vaarwegen en havens. In de komende jaren ga ik dat samen met de decentrale overheden en met de sector verwezenlijken. Belangrijke voorwaarde daarvoor is dat de bestaande vaarwegen op orde zijn. In dat kader wordt geprobeerd om het onderhoud naar voren te halen. In elk geval zal tussen 2018 en 2020 de onderhoudsachterstand worden weggewerkt; dat is twee jaar eerder dan in de Nota Mobiliteit is aangekondigd. Ik heb gezegd dat ik probeer om die achterstand nog verder in te lopen, tot 2016. Ik zal hierop terugkomen bij de begroting voor 2009.

De LMCA voor vaarwegen is in 2007 afgerond. Deze analyse heeft veel informatie opgeleverd over marktwerking en de effectiviteit van infrastructuurmaatregelen. Een belangrijke uitkomst is dat transport per binnenvaart goedkoper kan door aanpassingen aan de vaarwegen. In het MIRT vaarwegenprogramma zijn de projecten opgenomen die leiden tot deze aanpassingen voor de periode tot en met 2020. De rentabiliteit van dergelijke aanpassingen zal stapsgewijs en per situatie bekeken worden, net zoals dat bij andere MIRT-projecten gebeurt. Uit de LMCA vaarwegen blijkt dat niet alleen gekeken moet worden naar een goed netwerk van vaarwegen. Het gaat ook om de blijvende beschikbaarheid van mogelijkheden van opslag en overslag van goederen aan het water. In dat verband heeft het kabinet 55 mln. beschikbaar gesteld in deze kabinetsperiode. De inzet is gericht op het halen van quick wins zodat de bereikbaarheid van de binnenhavens verbetert. Bij de begrotingsbehandeling is daar al over gesproken. Ik heb aangegeven het amendement van de heer Anker van de fractie van de ChristenUnie over te willen nemen; met dat amendement wordt beoogd, het in 2008 beschikbare bedrag met 7 mln. te verhogen. Ik heb de provincies uitgedaagd om in het voorjaar 2008 met plannen te komen voor quick wins. Voorwaarde is dat de regionale beheerders minimaal 50% bijdragen aan de kosten. Dit zijn de belangrijkste accenten. Over de beleidsbrief komen wij verder te spreken.

De heer Roemer heeft met betrekking tot de binnenvaart een aantal punten genoemd. Eén punt betreft het tekort aan ligplaatsen. Het is mij bekend dat op verschillende vaarwegcorridors sprake is van ligplaatstekorten. Op de corridors Amsterdam-Rijnkanaal, Rotterdam, Antwerpen en de IJssel worden daarom verkenningen uitgevoerd om de precieze problemen in kaart te brengen. Op de corridor Amsterdam-Lemmer en op de Waal tussen Gorinchem en Lobith lopen bovendien planstudies om de ligplaatstekorten op te lossen. Ook in de zeehavens Rotterdam en Amsterdam zijn de havenbedrijven zich bewust van de ligplaatsproblemen. Zij ontwikkelen daar

beleid voor. Er is dus op veel terreinen en op veel plaatsen in het land volop aandacht voor deze problematiek. Er wordt gewerkt aan het oplossen daarvan. De heer Roemer noemde ook drie vaarwegprojecten waar zich problemen voordoen. Allereerst gaat het dan over de overnachtingshaven Lobith. Mijn voorganger heeft al jaren geleden besloten om deze overnachtingshaven aan te leggen. De beoogde snelle uitvoering was door de bezuiniging in 2001 niet mogelijk. Door aangescherpte wetgeving in de laatste jaren op het gebied van luchtkwaliteit en door de natuurbeschermingswet was actualisatie van de projectnota MER noodzakelijk. Deze actualisatie blijkt buitengewoon complex te zijn en duurt langer dan voorzien. De huidige planning is dat de geactualiseerde MER voor de zomer van 2008 gelijk met de benodigde bestemmingsplanwijziging ter inzage wordt gelegd. Er wordt nog steeds gestreefd naar operationele oplevering in 2012. Ik kom te spreken over de keersluis Zwartsluis. Ik heb eerder dit jaar in antwoord op Kamervragen aangegeven dat de projectnota naar verwachting eind 2007 wordt afgerond. De afronding richt zich vooral op het optimaliseren van de oplossingsvarianten. Begin 2008 volgen bestuurlijke gesprekken met de regio om zeker te weten dat ook de decentrale overheden in voldoende mate achter de gekozen oplossing staan en hun verantwoordelijkheid nemen bij het oplossen van eventuele andere logistieke problemen op deze corridor. Het heeft natuurlijk weinig zin om slechts één probleem op te lossen en andere te laten bestaan. Medio 2008 neemt de Kamer een projectbesluit. Daarmee is enige vertraging opgetreden in de oorspronkelijke planning van het besluit maar alles is erop gericht om de vertraging in de uitvoeringsfase te compenseren. Onder meer door de heer Cramer is gevraagd naar de derde kolk Beatrixsluis. Het taakstellend budget voor het oplossen van het knelpunt Beatrixsluis is onvoldoende voor de bestudeerde oplossing. Om tot de keuze voor een alternatief te komen, worden versoberingen voor de voorgestane oplossing onderzocht. Het is mijn bedoeling om de Kamer begin 2008 te informeren over de uiteindelijke uitkomst en een eventueel daarmee samenhangende herprioritering binnen het MIRT. Ik kan de Kamer dan ook informeren over de effecten voor de verdere planning. Er is ook gevraagd naar het Julianakanaal. Het project verbreding Julianakanaal verloopt volgens planning. Het ontwerptractébesluit is nagenoeg gereed en zal op korte termijn door de minister van VROM en mij worden ondertekend. Dat project loopt dus goed.

De heer **Roemer** (SP): Het ging mij niet zozeer om de vertraging maar om het feit dat na de verbreding problemen kunnen ontstaan als de vaarweg wordt opengesteld voor bredere schepen. Gelet op het tijdstip zal ik over dit punt schriftelijke vragen stellen.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Dat lijkt mij een uitstekend idee.

Mevrouw Roefs heeft gevraagd naar het containertransferrum voor de binnenvaart in Rotterdam. Zij wil graag dat daar vaart achter wordt gezet. Zoals bekend, is in het programma Randstad Urgent het project Containertransferrum Rotterdam opgenomen, juist omdat daar vaart achter gezet moet worden. Het project is een initiatief van het Havenbedrijf Rotterdam. Het is in het UPR

opgenomen om het initiatief bestuurlijk te ondersteunen en om de belangen van de binnenvaart en de binnenhavens zeker te stellen. Een advies is gereed in het eerste kwartaal van 2008. Realisatie is voorzien voor 2011, dus nog in deze kabinetsperiode. Het project is een privaat initiatief. Uitgangspunt is daarom dat het door private financiering gerealiseerd wordt. Zo lang er nog geen duidelijkheid is over de voorkeurslocatie kunnen er geen uitspraken worden gedaan over eventueel extra benodigde ontsluitende infrastructuur. Wij komen daar later nog op terug. Er wordt in elk geval alle mogelijke haast gemaakt om er zo snel mogelijk mee aan de slag te kunnen.

De heer Roemer heeft gevraagd of het niet nodig is om een heel netwerk van containertransferia neer te leggen. In feite is er al een netwerk van containerterminals af. In het verleden zijn daarvoor subsidies toegekend. Ik zie op dit moment geen belangrijke knelpunten in de capaciteit of de spreiding van deze terminals. Er zijn weliswaar problemen in Rotterdam, maar die worden via het Veerproject aangepakt.

De heer **Roemer** (SP): Ik sprak niet over knelpunten bij overslagpunten, maar over kansen. Blijkbaar wordt bij de binnenvaart net als bij het spoor geredeneerd: het zijn geen knelpunten dus er wordt niets mee gedaan. Ik vind echter dat daar zo verschrikkelijk veel kansen liggen dat er juist wel wat mee moet worden gedaan.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Ik begrijp uw insteek, maar er is naar gekeken en er bestaat een landelijk dekkend netwerk van containerterminals. Ik zeg dat er geen knelpunten zijn en dat is negatief geformuleerd. Ik kan ook zeggen: het werkt goed. Op dit moment zie ik geen reden om daar energie in te steken. Er moet wel energie gestoken worden in Rotterdam want daar gaat het echt niet goed.

De heer Cramer heeft gevraagd of er voldoende binnenvaartkaders zijn op de Tweede Maasvlakte. Bij de aanleg van de Tweede Maasvlakte wordt specifiek rekening gehouden met de binnenvaartkaders. Bij de beoordelingsprocedure van de terminaloperators heeft het Havenbedrijf Rotterdam de eis gesteld dat maximaal 35% van de goederen over de weg aan en af wordt gevoerd. In het masterplan voor het ontwerp van de Tweede Maasvlakte en in de MER is uitgegaan van voldoende ruimte voor binnenvaartkaders.

De heer Koopmans heeft een vraag gesteld over de preverkenning naar de zeesluis bij Delfzijl: wat is de stand van zaken? De preverkenning door de provincie is vrijwel klaar maar nog niet aan mij aangeboden. Zoals bekend, zie ik vanuit het Rijk tot 2020 geen noodzaak om de capaciteit van de zeesluis Delfzijl uit te breiden. Uit de preverkenning moet blijken of er aanleiding is om mijn standpunt te herzien. De kosten en baten van een dergelijke investering spelen daarbij een grote rol. Mevrouw Roefs en de heer Cramer hebben vragen gesteld over de Seine-Noord. Zij vragen of het mogelijk is dat Nederland bijdraagt aan de voorbereidingskosten van dat project. Nederland levert een bijdrage aan het Seine-Noord-project door de deelname van Rijkswaterstaat aan de internationale expertisegroep. De Nederlandse kennis en ervaring met de aanleg van natte infrastructuur wordt op die manier beschikbaar gesteld aan de organisatie van het Seine-Noord-project. Nederland heeft samen met België het voorstel gesteund

om de Europese Commissie een TENS-subsidie ter beschikking te laten stellen. Van het totaal benodigde bedrag van 4 mld. voor de Seine-Noord wordt 20% betaald met Europees geld. Dat is mede te danken aan de steun die Nederland daaraan heeft gegeven. De totale investeringskosten van het project Seine-Noord bedragen ruim 4 mld. Vergelijken met het budget voor de Nederlandse vaarwegen is dat een buitengewoon groot bedrag. Het lijkt mij beter om goed te zorgen voor de Nederlandse vaarwegen die op termijn aansluiten op de aan te leggen Seine-Noord. De binnenvaart kan, als die verbinding gereed is, daar dan volledig de vruchten van plukken. Nederland ondersteunt op alle mogelijke manieren het project Seine-Noord, dat voor de Nederlandse binnenvaartsector van groot belang is. Ik zeg toe, te onderzoeken hoe de kennis op dat gebied meer kan worden ingezet voor de projectorganisatie. Die toezegging doe ik graag.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Ik vraag de staatssecretaris of het waar is dat een verzoek is gedaan om een bijdrage van 10 mln. Het is natuurlijk goed mogelijk dat wij daarover fout geïnformeerd zijn.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Ik heb dat nagezocht. In een gesprek met mij is daarover gesproken. Ik kan mij geen bedrag van 10 mln. herinneren, maar ik heb wel gezegd dat ik zou kijken of Nederland daaraan kan bijdragen. Vervolgens ben ik tot de slotsom gekomen dat een geldelijke bijdrage mij niet verstandig zou lijken, niet alleen vanwege de precedentwerking maar ook vanwege de dekkingsvraag; waar zou een bijdrage vandaan moeten komen en zou die ten koste van het onderhoud of de aanleg in vaarwegen in Nederland moeten worden gedaan? Omdat het een belangrijk project is, wil ik kijken hoe Nederland dat met kennis zoveel mogelijk kan ondersteunen.

De heer Koopmans heeft een vraag gesteld over de vaargeul Eemshaven-Noordzee. Zit deze haven in het MIRT en in het alternatieve pakket voor de Zuiderzeelijn? De voorgenomen verdieping van de vaargeul van de Eemshaven naar de Noordzee is als verkenning opgenomen in het MIRT. Door Rijkswaterstaat wordt op dit moment gewerkt aan de milieueffectrapportage. De verwachting is dat deze begin 2008 wordt afgerond. De uitkomsten van de verkenning zijn bepalend voor de vraag of het Rijk gaat investeren. Investerings in en rond de Eemshaven kunnen mogelijk uit het alternatieve pakket voor de Zuiderzeelijn worden gefinancierd. Het ruimtelijk economisch programma en het Mobiliteitsfonds bieden daartoe mogelijkheden. In de komende periode zal worden overlegd tussen het Rijk en de regionale bestuurders van Noord-Nederland over het alternatieve pakket. De suggestie van de heer Koopmans zal in dat overleg zeker worden ingebracht. Het initiatief voor de invulling ligt vooral bij de regio.

Ik kom op een vraag van de heer Roemer over de centralisatie van de bediening van de sluisen. Onderzoek vooraf en ervaringen tot dusverre hebben geen veiligheidsrisico's getoond. Ik ben het met de heer Roemer eens dat het van belang is om de vinger aan de pols te houden. Ik ben van plan om op het punt van het op afstand besturen van grote sluiscomplexen met Schuttevaer te gaan overleggen. Schuttevaer heeft juist daarover zorgen. De sluisen worden niet allemaal tegelijk aangepakt. Zij worden stapsgewijs aangepakt. Er wordt

gestart met één grote sluis en dan wordt gekeken hoe dat gaat. Het is de bedoeling om te monitoren en te leren van de ervaringen. Daarbij zal steeds overleg worden gevoerd met Schuttevaer. Mochten zich onveilige situaties of problemen voordoen, dan kan direct worden ingegrepen en de aanpak worden aangepast.

De heer **Roemer** (SP): U maakt weliswaar een ommezwaai waar ik blij mee ben, maar het is maar een heel kleine. U zegt: wij doen het toch maar wel wat voorzichtiger. Gebruik ik de goede bewoordingen?

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Wij doen het zoals wij het van plan waren: voorzichtig.

De heer **Roemer** (SP): U maakt dus geen ommezwaai. Ik weet genoeg voor mijn tweede termijn.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Een ommezwaai of een ommezwaaitje; wij doen het op een verantwoorde manier, waarbij wij goed monitoren en in gesprek blijven met het veld en met Schuttevaer, zodat wij geen onverantwoorde dingen doen. Dat waren wij steeds van plan en op die manier zullen wij te werk gaan.

De heer **Roemer** (SP): Voor mijn gevoel staat een en ander haaks op elkaar. Ik ben een groot voorstander van het vergroten van de capaciteitsruimte door ICT-verbeteringen. Met het weghalen van de bemensing en het preventief toezicht wordt echter een groot probleem gecreëerd. Ik heb links en rechts wat journaals gelezen en daaruit blijkt dat betrokkenen ontzettend veel aan preventieve zaken hebben geregeld. Dat is op afstand gewoon niet te doen. Er worden ruimtes gemaakt die zeker op grote complexen fors moeten worden omheind met hekwerken vanwege het potentiële gevaar voor de omgeving. Zeker in sluisen waar binnenvaart en plezierjachten bij elkaar komen, moeten sluismeesters vaak ingrijpen omdat mensen niet weten wat zij moeten doen. Dat wordt allemaal aan de kant gegooid en op een monitor op 20 km of 30 km afstand wordt bekeken wat er gebeurt. Ik vind het echt onverantwoord en zal in tweede termijn hierover een motie indienen.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Kleinere sluisen, met name in Limburg, worden al een aantal jaren op afstand bediend. Dat heeft niet geleid tot onveilige situaties of klachten. Er wordt hier dus al een paar jaar mee gewerkt. Het idee is om op deze manier ook bij grotere sluisen te werken. Daarbij wordt goed in het oog gehouden dat een stapsgewijze benadering wordt gevolgd. Er wordt begonnen met één grote sluis. De ontwikkelingen daaromtrent worden goed gevolgd en het overleg met het veld en Schuttevaer wordt blijvend gevoerd. Zodra blijkt dat er problemen of onveilige situaties ontstaan, worden plannen aangepast. Mogelijk wordt er zelfs op teruggekomen, in het geval dat de heer Roemer gelijk heeft. De manier waarop het op afstand bedienen wordt ingezet, is verantwoord en voorzichtig. Ik zou zeggen: geef ons de kans om op die manier te werk te gaan. Er wordt niet onverantwoord mee omgegaan; het wordt goed gemonitord. Voorzichtig en stapsgewijs wordt ertoe overgegaan. Als blijkt dat het geen verstandig besluit was, wordt het teruggedraaid of zodanig veranderd dat het wel verstandig wordt.

De heer Koopmans heeft vragen gesteld over de verbreding van het Wilhelminakanaal. Kan er volgend jaar daadwerkelijk gestart worden met de uitvoering? Mijn antwoord daarop is: ja, dat kan. Met het ondertekenen van het convenant tussen het Rijk, de provincie Noord-Brabant en de gemeente Tilburg zijn noodzakelijke afspraken gemaakt over de werken, de verdeling van de financiën en de verdeling van de risico's. In 2007 is Rijkswaterstaat begonnen met de noodzakelijke voorbereidingen zodat in 2008 begonnen kan worden met de uitvoering.

De heer De Krom heeft gevraagd naar de stand van zaken ten aanzien van de motie-Waterman. Ik heb enige tijd geleden de Deltacommissie ingesteld. Die staat onder leiding van oud-minister Veerman. Die commissie is al een paar maanden bezig met de opdracht om medio 2008 advies uit te brengen over de toekomst van de kust. Deze commissie neemt alle mogelijke innovatieve maatregelen om de kust te versterken en te beschermen mee in haar advies, waaronder de optie van de beruchte eilandjes voor de kust. Het lid Atsma heeft bij de behandeling van de LNV-begroting een motie ingediend over het in beeld brengen van de mogelijkheden en onmogelijkheden van een eiland in zee. In feite is hij op zijn wenken bediend want die motie werd al uitgevoerd. Het Innovatieplatform doet onderzoek naar de haalbaarheid van een eiland in zee. De resultaten van het onderzoek worden in januari aan mij aangeboden en vervolgens door de Deltacommissie meegenomen. Er werd gesproken over de motie-Waterman maar ik denk dat werd bedoeld op eerdere moties van de heer Geluk. Hij heeft bij de begroting 2004 en de Nota Ruimte twee keer een motie met een soortgelijke strekking ingediend. Daar zijn onderzoeken uit voortgevloeid, waaronder Is Geluk haalbaar? De uiteindelijke uitkomst van de motie is het experiment van de zandmotor dat in deze kabinetsperiode wordt gehouden. Dat hangt nauw samen met de visie van de heer Waterman, die gericht is op bouwen met de natuur. De zandmotor houdt rekening met en benut de natuurlijke zandstroom van de Zuid-Hollandse kust voor aanwas en ophoging van strand en duin. Dat staat bekend als de zandmotor. Met dit experiment wordt voortgebouwd op het inzicht dat landaanwinning en waterveiligheid goed te combineren zijn. De zandmotor is de uiteindelijke uitkomst van de onderzoeken die zijn gehouden naar aanleiding van de moties van de heer Geluk uit 2004 en de Nota Ruimte.

De heer **De Krom** (VVD): Als ik het goed begrijp, zijn de moties-Geluk dus in uitvoering?

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: In de moties-Geluk werd gevraagd om onderzoek. Dat onderzoek is verricht en heeft opgeleverd dat kustuitbreiding alleen financieel haalbaar is in combinatie met woningbouw. Daar was geen bestuurlijk draagvlak voor te vinden. Er is toen vervolgonderzoek verricht wat geleid heeft tot het experiment van de zandmotor. Dat kan worden beschouwd als een gevolg van de moties van de heer Geluk.

De heer **Koopmans** (CDA): Nu wordt het mij een beetje dol. De staatssecretaris zegt net dat een motie van het lid Atsma is aangenomen door de Kamer. Succes heeft altijd veel vaders en moeders, en dat maakt allemaal niets uit, maar tot het moment van indiening van die motie is

door niemand in Nederland gemeld dat daaraan zou worden gewerkt. De staatssecretaris zegt echter dat het eigenlijk een gevolg is van de uitvoering van de motie-Geluk. Zo gaan wij niet om met de motie-Atsma. Het kabinet heeft bij monde van minister Verburg gezegd dat een en ander ter hand wordt genomen. De minister-president heeft gezegd dat het flink onderzocht wordt; de Deltacommissie gaat ermee aan de slag. Op 17 december worden niet even om vijf voor elf 's avonds die motie en de toezegging van het kabinet teruggebracht naar een hoopje zand met de woorden: wij hebben erover nagedacht en het wordt niets.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Ik gaf antwoord op de vraag van de heer De Krom naar wat er is gebeurd met de moties van de heer Geluk in 2004 bij de begroting en de Nota Ruimte. Ik heb daar een overzicht van gegeven. Men kan zeggen dat die zandmotor daaruit voort is gekomen. Ik strooi geen zand in de motor wat de uitvoering van de motie-Atsma betreft. Die wordt meegenomen door het Innovatieplatform. De uitkomsten daarvan worden meegenomen door de Deltacommissie; die kijkt daarnaar. Wees dus niet bang dat die motie niet op de juiste manier en met alle egards die de motie verdient, behandeld wordt.

Ik kom hiermee aan het einde van mijn beantwoording.

De **voorzitter**: Bijna, want de heren De Krom en Cramer hebben nog vragen.

De heer **De Krom** (VVD): Ik ben wel tevreden met het antwoord van de staatssecretaris dat de motie-Geluk wordt uitgevoerd. Over 200 jaar ziet de wereld er weer heel anders uit en dan wordt misschien de motie-Atsma uitgevoerd.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Als de motie-Geluk niet wordt uitgevoerd, dan spreken wij over 200 jaar over de kustverdediging bij Drenthe. Ik heb nog een vraag gesteld en het kan zijn dat ik het antwoord van de staatssecretaris daarop heb gemist. Het gaat over het onderzoeken of gesloten regionale spoorlijnen heropend kunnen worden. Ik heb specifiek Emmen-Groningen genoemd. Als de staatssecretaris daarop een reactie heeft gegeven, dan heb ik die gemist.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Ik reageer daar graag in tweede termijn op, want ik heb het antwoord niet hier bij de hand. In reactie op uw eerste opmerking geef ik aan dat wij over 200 jaar niet willen spreken over de kustverdediging bij Drenthe. Daarom is de Deltacommissie ingesteld. Die zorgt ervoor dat Nederland goed wordt verdedigd, ook over 100 jaar en 200 jaar. Dat is te danken aan allerhande moties, zowel van de heer Atsma als de heer Geluk. En wie weet wat voor goede Kamerleden wij in de toekomst nog krijgen.

De **voorzitter**: Met deze optimistische kijk op het land dank ik de vertegenwoordiging van het kabinet van harte voor de buitengewoon uitgebreide eerste termijn. Ik ga onmiddellijk door naar de tweede termijn van de Kamer. Er is veel ruimte geweest voor interrupties. Ik heb begrepen dat de leden hun bijdragen zeer kort kunnen houden en kunnen concentreren rond in te dienen moties. Het woord is allereerst aan de heer Koopmans van de CDA-fractie.

De heer **Koopmans** (CDA): Voorzitter. Ik heb wat kritiek geuit op procedurele punten met betrekking tot de informatievoorziening. Die kritiek kan absoluut niet gelden voor de wijze van beantwoorden door de bewindslieden. Ik maak zelden mee dat in het overleg alle vragen successievelijk worden beantwoord. Ik dank de bewindslieden daarvoor. Er is nog een aantal punten waarop ik graag terugkom. Ik heb nog 21 minuten spreektijd over maar die heb ik lang niet allemaal nodig. Ik ga meteen over tot het indienen van de volgende moties.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de situatie op de N69 (Eindhoven-Belgische grens) qua bereikbaarheid en leefbaarheid zodanig is dat ingrijpen op korte termijn noodzakelijk is;

verzoekt de regering, afspraken te maken met de regio over het overdragen van de N69 aan de provincie Noord-Brabant onder gelijktijdige betaling aan de provincie van een "bruidsschat" voor afkoop van het onderhoud en een bijdrage voor de aanpassing van de weg en hiervoor 70 mln. te reserveren in het MIRT-projectenboek 2009,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Koopmans, Roefs, Cramer, De Krom en Roemer. Zij krijgt nr. 43 (31200-A).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat zich op de N35 knelpunten voordoen met betrekking tot doorstroming en verkeersveiligheid;

overwegende dat de minister in het bestuurlijk overleg heeft toegezegd om zo spoedig mogelijk een planstudie te starten voor de opwaardering van het traject tussen Zwolle en Raalte;

overwegende dat hiervoor van rijkszijde 16 mln. beschikbaar is via het amendement-Van Hijum/Hofstra (30800-A, nr. 43) en de provincie 30 mln. beschikbaar stelt;

verzoekt de regering, in overleg met de provincie tot een eindplan te komen voor opwaardering van de gehele N35, inclusief een versnelde aanpak van het gedeelte tussen Nijverdalen en Wierden, en de Kamer hierover uiterlijk bij de verschijning van het MIRT-projectenboek 2009 te informeren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Koopmans, De Krom, Cramer en Roefs. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund. Zij krijgt nr. 44 (31200-A).

De heer **Koopmans** (CDA): Voorzitter. De minister is uitgebreid ingegaan op de Rijnlandroute. Het kan wat mijn fractie betreft echter een slag scherper. Ik dien daarom de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de verkeersafwikkeling over de weg op de as Katwijk-Leiden nu al te wensen overlaat;

overwegende dat het voormalige marinevliegkamp Valkenburg in de komende jaren wordt getransformeerd tot woongebied;

voorts overwegende dat een goede bereikbaarheid van cruciaal belang is voor de greenport Duin- en Bollenstreek en het bioscience-cluster Leiden;

overwegende dat de bereikbaarheid per ov en over de weg van deze projecten en van de regio Holland-Rijnland een voorwaarde voor verdere ruimtelijke en economische ontwikkeling is;

overwegende dat de RijnGouwelijn en de Rijnlandroute juist de genoemde ontwikkelingsgebieden kunnen gaan ontsluiten;

overwegende dat er over de inpassing van de tracé-variant van de Rijnlandroute nog regionaal overleg moet plaatsvinden en overeenstemming moet worden bereikt;

verzoekt de regering, in samenwerking tussen de departementen Verkeer en Waterstaat, VROM, Economische Zaken, LNV en Financiën en in overleg met de regio het geheel van projecten in de regio Holland-Rijnland (Rijnlandroute, RijnGouwelijn, woningbouwlocatie vliegkamp Valkenburg, greenport Duin- en Bollenstreek en bioscience-cluster Leiden) als één project op te nemen in het MIRT-projectenboek,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Koopmans, Vermeij en Cramer. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund. Zij krijgt nr. 45 (31200-A).

De heer **Koopmans** (CDA): Voorzitter. Dit lijkt mij de eerste MIRT-motie waarin de "R" echt is meegenomen. Wij zijn net 18 mln. tegengekomen in het amendement-Van Hijum/Hofstra. Wij hebben nog geen brief van het kabinet gekregen, ondanks ons verzoek, over vliegveld Twente. Ik zal daarom morgenvroeg, mede namens de collega's Roefs, Cramer en De Krom, een amendement indienen waarmee wordt beoogd om uit dat potje 3 mln. te halen om Twente te financieren. Daarin staat een heel

goede toelichting die volgens deskundigen "staatssteun-proof" is.

Omdat in eerste termijn geen volledige duidelijkheid is gegeven over de grensemplacementen, ga ik ervan uit dat de minister daarop terugkomt.

Van het bedrag van 18 mln. is nu 3 mln. bestemd. Ik deed eerst de suggestie om een deel van de rest van het bedrag te besteden aan de N50 Emmeloord-Ens. Ik heb daar echter onderzoek naar laten doen en ik begrijp inmiddels dat dat in het alternatieve Zuiderzeelijnpakket zit. Ik geef de minister daarom in overweging om het geld beschikbaar te stellen voor de N50 Kampen-zuid-Ramspolbrug. Het betreft dezelfde regio als waarvoor het amendement destijds bedoeld is. De N50 bij Hattemerbroek-Kampen-zuid is drie stroken breed, wisselend twee en een. Als die situatie wordt doorgetrokken, dan bestaat het hele N50-traject uit drie banen. Dat zou 18 mln. tot 20 mln. kosten.

Mijn fractie streeft naar opening van de Atsma-polder, uiterlijk te openen door Hare Majesteit Koningin Amalia.

Mevrouw **Vermeij** (PvdA): Als het maar niet in de vorm van een tulp is want dat lijkt mij erg onpraktisch. Maar goed, dat terzijde.

Voorzitter. Ik dank de bewindslieden van harte. Ik dank de staatssecretaris voor haar geduld. Je moet veel uithoudingsvermogen hebben om hier tien uur te zitten voordat je aan de beantwoording van de vragen kunt beginnen. Ik heb grote bewondering voor de minister die zo nauwgezet al onze vragen heeft beantwoord en vrij veel toezeggingen heeft gedaan. Ik kan daardoor kort zijn.

Onze ambitie ten aanzien van het MIRT gaat iets verder dan die van de minister. Dat was al eerder merkbaar in het debat. Wij hadden graag gezien dat nieuwe spelregels, financiering en nieuwe projecten, bijvoorbeeld voor woningbouw, al in 2009 waren opgenomen. Het jaar 2009 krijgt wel een heel ander format. Wij verzoeken de minister om ons op de hoogte te houden van de spelregels en de vorming van een echt MIRT 2009.

Een kleine, stekelige vraag is nog niet beantwoord door de minister van VROM. Van verschillende kanten is de Hoeksche Waard genoemd. Kan die er in 2009 uit? Er is net een persbericht uitgegaan waarin staat dat de minister nog met een reactie komt op die rapporten. Wellicht kan zij dit punt daarin meenemen.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Voorzitter. Ik dank de ministers en staatssecretaris voor hun antwoorden. Wij bevinden ons nu eigenlijk aan het einde van de totale begroting van Verkeer en Waterstaat en het MIRT. Ik kan op zich heel tevreden zijn over de zaken die aangekaart zijn en de reacties die daarop zijn gekomen. Ik ben eigenlijk op slechts één punt teleurgesteld. Ik heb er achteraf spijt van dat ik niet duidelijker heb kunnen maken dat de PvdA heel erg hecht aan gratis openbaar vervoer voor 16- en 17-jarige mbo'ers. Ik heb de staatssecretaris een handreiking gedaan met het voorstel om te beginnen met 16- en 17-jarige mbo'ers die verder dan 10 km van hun school af wonen. Ik heb bekeken wat de staatssecretaris precies gezegd heeft in de beantwoording van de eerste termijn. Zij zegt dat zij een gesprek heeft gevoerd met staatssecretaris Van Bijsterveldt en dat zij het allebei niet zien zitten. Ik vraag de staatssecretaris om samen met staatssecretaris Van Bijsterveldt een brief te sturen

waarin zij hun standpunt nogmaals uiteenzetten en waarin zij aangeven hoe zij daarover hebben overlegd.

De heer **Roemer** (SP): De PvdA-fractie kan natuurlijk ook gewoon de motie steunen die de SP-fractie daarover heeft ingediend.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): In de motie van de SP-fractie wordt uitgegaan van de ov-studentenkaart. In de Voorjaarsnota moet daar een soort van dekking van komen. Ik heb in het debat ook al gezegd dat prioriteit voor de gehele groep voor mijn fractie op dit moment een stap te ver is. Ik hecht er echter aan om wel een kleine stap voorwaarts te zetten. De PvdA-fractie is tenslotte via de initiatiefnota van Sharon Dijksma over gratis ov met het hele verhaal begonnen. Ik zet daarin graag een volgende stap.

De minister mag de motie-Roefs c.s over de A1 uitleggen zoals hij voorstelde, dus met invulling van het voorgestelde stappenplan.

Op het punt van de A59 is mijn fractie het niet eens met de minister. Ik dien daarom de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de A59 langs Drunen en door Vlijmen voor serieuze geluidshinder en luchtverontreiniging zorgt;

overwegende dat de gemeente zich inspant voor de verbetering van de leefbaarheid en veiligheid en veel financiële middelen hiervoor ter beschikking stelt;

van mening dat er geen sprake is van precedentwerking omdat er geen andere plaatsen in Nederland zijn waar een gemeente in verhouding zoveel geld steekt in verbetering van de leefbaarheid en waar in verband met groot onderhoud van de A2 een grote toename van het verkeer zal plaatsvinden;

verzoekt de regering, vooruitlopend op de resultaten van de maatregelen uit het geluidsinnovatieprogramma, om de maximumsnelheid op de A59 langs Drunen en door Vlijmen te verlagen van 120 km/u naar 100 km/u,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Roefs, Koopmans, Roemer en Cramer. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund. Zij krijgt nr. 46 (31200-A).

Mevrouw **Roefs** (PvdA): De minister zegt dat begin juni volgend jaar met de geluidsschermen wordt begonnen, maar ik wil nu al boter bij de vis. Voorzitter. Ik heb het gevoel dat de commissie dit jaar echt doordrongen is geraakt van de urgentie van de aanpak van de files en het openbaar vervoer. Verder is duidelijk welke kant de commissie op wil. Al met al hebben wij een uitermate zware taak op onze schouders genomen door volgend jaar vier capaciteitsanalyses, de

kilometerheffing, de binnenvaart en de visies op mobiliteit en de taxi's te willen behandelen. Niemand kan volgens mij staande houden dat deze commissie niet voortvarend aan het werk is gegaan.

De heer **Roemer** (SP): Voorzitter. Ik houd een vreemd gevoel aan dit debat over, waarschijnlijk omdat mijn fractie niet dezelfde keuzes maakt als de regering. Verder laten wij langzamerhand de Nota Mobiliteit los. Zo spreken wij nu over een kilometerheffing zonder voorfase, een andere ambitie voor het spoor en een andere relatie tussen de groei van het vervoer op het spoor en de groei van het regionaal openbaar vervoer. De SP-fractie was nooit een voorstander van de Nota Mobiliteit. Ik ben dan ook zeker geen tegenstander van veranderingen en aanpassingen. Wel blijf ik het jammer vinden dat wij niet het lef hebben om ook de financiële paragraaf los te laten. Ik heb in eerste termijn mijn uiterste best gedaan voor een meer uitgebalanceerde financiële paragraaf, maar helaas zonder al te veel succes.

Mijn fractie maakt een aantal andere keuzes. Ik denk dan bijvoorbeeld aan de A4 Midden Delfland en het doortrekken van de A15. Wij willen kansen bieden aan automobilisten die nu in de file staan. Dat aspect missen wij in de beantwoording van de minister van de vragen over het openbaar vervoer en de binnenvaart. Mensen staan niet voor hun lol in de file en heel veel van hen zouden graag kiezen voor een alternatief. Helaas zijn er onvoldoende alternatieven, want ook de revolutie op het spoor, waarvoor de PvdA-fractie pleit, staat nog niet in de steigers. Tegen de woordvoerder van de PVV-fractie zeg ik nog maar eens dat automobilisten door de voorstellen van mijn fractie juist kunnen gaan kiezen voor een alternatief.

Voorzitter. Het zal duidelijk zijn waarom ik over het openbaar vervoer een aantal moties wil indienen.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat er vaak vertragingen zijn op de Maaslijn tussen Nijmegen en Roermond;

voorts overwegende dat een belangrijke reden hiervoor is dat er slechts enkel spoor is;

verzoekt de regering, een verkenningsfase te starten voor de verdubbeling van het spoortracé tussen Nijmegen en Roermond,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid Roemer. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.
Zij krijgt nr. 47 (31200-A).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat er vaak vertragingen zijn op het spoor in de kop van Noord-Holland;

voorts overwegende dat een belangrijke reden hiervoor is dat er slechts enkel spoor is;

verzoekt de regering, een verkenningsfase te starten voor de verdubbeling van de spoortracés Enkhuizen-Hoorn en Alkmaar-Den Helder,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid Roemer. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.
Zij krijgt nr. 48 (31200-A).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat een spoorboog tussen Culemborg en Beesd de verbinding tussen Utrecht en Gorinchem flink kan verbeteren;

verzoekt de regering, onderzoek te doen naar de spoorboog tussen Culemborg en Beesd en de Kamer hier uiterlijk bij de begroting 2009 over te informeren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid Roemer. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.
Zij krijgt nr. 49 (31200-A).

De heer **Roemer** (SP): Ik ben blij met de motie over de A59. In de beantwoording is echter onvoldoende ingegaan op de A2 bij Maastricht. Ik verwacht echter dat de minister hiermee voortvarend aan de slag zal gaan. Over de binnenvaart komen wij binnenkort wederom te spreken. Toch wil ik de staatssecretaris twee moties voorleggen.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de binnenvaart een relatief milieuvriendelijke modaliteit voor het goederenvervoer is;

overwegende dat een groot aantal binnenhavens in Nederland grote potentie heeft als overslaglocatie;

verzoekt de regering, de potentie van de Nederlandse binnenhavens als overslaglocaties in kaart te brengen en een plan te maken om deze potentie optimaal te benutten,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Roemer en Roefs. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund. Zij krijgt nr. 50 (31200-A).

De heer **Roemer** (SP): Voorzitter. Ik maak mij grote zorgen over de centrale bediening van bruggen en sluizen. Vandaar de volgende motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de veiligheid en de doorstroming bij bruggen en sluizen lang niet altijd gebaat is bij het op afstand bedienen hiervan;

overwegende dat in snel tempo op steeds meer bruggen en sluizen het personeel verdwijnt;

verzoekt de regering, af te zien van een verdere toename van het op afstand bedienen van sluizen en bruggen, totdat een grondig onderzoek gedaan is naar de gevolgen van het op afstand bedienen van bruggen en sluizen en vervolgens aan de hand van dit onderzoek duidelijke voorwaarden te stellen waaraan voldaan moet worden, voordat men over kan gaan naar het op afstand bedienen van bruggen en sluizen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid Roemer. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund. Zij krijgt nr. 51 (31200-A).

De heer **Roemer** (SP): Voorzitter. De SP-fractie ziet het als een uitdaging om Nederland in beweging te houden, maar wil mensen daarvoor dan wel verschillende mobiliteitsvormen aanbieden. Vooral het openbaar vervoer en de binnenvaart zijn volgens ons uitgelezen mogelijkheden om een belangrijke slag te maken. Ik wens de ministers en de staatssecretaris voor 2008 dan ook veel lef en ambitie toe. Hopelijk kunnen wij daardoor samen veel bereiken.

Voorzitter. De heer Duyvendak heeft een bijzonder lange dag achter de rug en heeft mij daarom verzocht om namens hem de volgende motie in te dienen.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat het Rijk met de gemeente Delft in 2005 een bestuurlijke uitvoeringsovereenkomst heeft gesloten voor de eerste fase van de aanleg van een spoortunnel;

overwegende dat het Rijk in deze overeenkomst het risico bij de gemeente Delft heeft gelegd;

overwegende dat het tracé tussen Rijswijk en Rotterdam thans wordt voorbereid op viersporigheid;

overwegende dat zowel het project als de projectrisico's omvangrijker zijn geworden dan ten tijde van de uitvoeringsovereenkomst was voorzien;

constaterende dat het ongebruikelijk is om in het geval van rijksinfrastructuur het risico eenzijdig bij de gemeente te leggen;

verzoekt de regering, over de risicoverdeling de gesprekken met de gemeente Delft opnieuw aan te gaan en daarbij een herziening van de risicoverdeling niet op voorhand uit te sluiten,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid Duyvendak. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund. Zij krijgt nr. 52 (31200-A).

De heer **Roemer** (SP): Voorzitter. Ik sluit af met de wens dat 2008 een jaar wordt waarin wij majeure projecten bij het openbaar vervoer en de binnenvaart tegemoet mogen zien.

Mevrouw **Vermeij** (PvdA): Ik constateer dat de inhoud van de motie bijna een samenvatting is van het betoog van de minister.

De heer **Roemer** (SP): De heer Duyvendak heeft mij toegefluisterd dat hij zich kan voorstellen dat de minister in tweede termijn expliciet toezegt wat in de motie wordt gevraagd. Als dat gebeurt, zou dat voor de heer Duyvendak redenen kunnen zijn om...

De heer **De Krom** (VVD): Voorzitter. Mijn waardering voor de uitvoerige en volledige beantwoording van de drie bewindslieden! Het was bepaald geen gemakkelijke klus, gelet op de vele vragen die in hun richting zijn afgevuurd.

Ga ik met een tevreden gevoel naar huis? Nee, maar dat kan ook niet anders, omdat de VVD-fractie een aanzienlijk bedrag heeft vrijgespeeld om infrastructuurprojecten versneld van de grond te tillen. Daarvoor blijkt echter geen Kamermeerderheid te vinden te zijn. De prioriteiten van het kabinet en de coalitiefracties zijn blijkbaar andere dan die van de VVD-fractie. Ik ga dus niet met een tevreden gevoel naar huis, want hoe graag had ik niet de N69, de N57, de N18, de centrale as A76/A73, de spoorbrug bij Delft en het viaduct/aquaduct bij Steenberg geregeld gezien!

Ik verschil van mening met de regering over de dekking. Ik kan het daarbij laten of ervoor kiezen om de dekking volledig veranderen, bijvoorbeeld door een dekking te zoeken in de algemene beleidsreserves. Ten slotte kan ik ook nog een keer voorstellen om de dekking uit de tegenbegroting van de VVD-fractie over te nemen. Wat ik ook doe, het wordt afgestemd. De minister heeft immers aangegeven dat dat volgens hem nodig is en dan doen de coalitiefracties dat ook. Het is nu tien voor half twaalf.

Als ik ervoor kies om hierover allemaal moties in te dienen, zijn wij pas om half drie klaar. En wat zal het resultaat zijn? Twaalf uur later liggen al mijn moties in de prullenbak. Ik ga dat dus niet doen. Ik handhaaf echter wel de door mij ingediende amendementen, inclusief de aangegeven dekking en de toelichting dat de dekking ook ergens anders mag worden gevonden.

De heer **Koopmans** (CDA): Je kunt natuurlijk geen moties dekken door te verwijzen naar je tegenbegroting! Ik wil een kleine correctie aanbrengen op hetgeen u zegt over de N69. In uw amendement wordt geen echte dekking aangegeven, want de beleidsreserves zijn reeds verbruikt. Mijn motie, die u ook hebt ondertekend, gaat echter wel over hard geld. Ik denk dat u daarmee tevreden moet kunnen zijn.

De heer **De Krom** (VVD): Liever een half ei, dan een lege dop. Het is inderdaad beter dan niets, maar het had dus ook anders kunnen gaan. Ik kan al die amendementen met een gewijzigde dekking indienen, maar zelfs dan stemt u morgen tegen die amendementen. Voorzitter. Het kabinet zal een aantal van de moties die ik nu ga indienen, wellicht zien als ondersteuning van zijn beleid. Als dat zo is, trek is ze straks weer in. Ik dien ze nu toch allemaal in, omdat ik de zaken even scherp wil neerzetten.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de regio tussen Alkmaar en Zwolle een krachtige ontwikkeling doormaakt;

overwegende dat de infrastructuur tussen met name Alkmaar en Enkhuizen onvoldoende in staat is om deze groei op te vangen;

overwegende dat het daarom wenselijk is, de huidige wegen op te waarderen tot een provinciale weg met eindbeeld twee keer twee rijstroken: de N23;

overwegende dat in Flevoland op verschillende plaatsen al gewerkt wordt aan de uitvoering van het Flevolandse gedeelte van de N23;

overwegende dat er mogelijkheden zijn om werk met werk te maken door de samenhang tussen de opwaardering van de N23 en de ontwikkeling van de IJsseldelta, de N50 alsmede de aanleg van de Hanzelijn;

overwegende dat de regio substantieel kan en wil bijdragen aan de totstandkoming van de N23;

overwegende dat de N23 kan helpen om de Noordvleugel te ontlasten;

verzoekt de regering, in overleg te treden met de regio om te bezien hoe de N23 in de planstudiefase kan worden overgenomen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden De Krom, Roefs en Koopmans. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund. Zij krijgt nr. 53 (31200-A).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat uit de LMCA blijkt dat het spoortraject Rotterdam-Den Haag één van de drie drukste spoortrajecten van Nederland is;

overwegende dat een vergroting van de spoorcapaciteit noodzakelijk is voor het slagen van het project Stedenbaan en het realiseren van spoorboekjesloos rijden in de Randstad;

overwegende dat de Zuidvleugel een ruimtelijke bouwpoging van maximaal 40.000 woningen dient te accommoderen in bestaand stedelijk gebied;

verzoekt de regering om de aanleg van de viersporigheid van het traject Rotterdam-Den Haag zo spoedig mogelijk ter hand te nemen en dit project op te nemen en te financieren in haar nog te ontwikkelen mobiliteitsvisie op het spoor,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid De Krom. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund. Zij krijgt nr. 54 (31200-A).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de vervoersstromen van en naar de Rotterdamse haven door de aanleg van de Tweede Maasvlakte significant zullen groeien;

overwegende dat de A15 niet in staat is deze stromen alleen te verwerken;

overwegende dat een tweede oeververbinding ten westen van Rotterdam de druk op de A15 kan wegnemen en de robuustheid van het wegennetwerk rond Rotterdam aanzienlijk vergroot;

overwegende dat er vanuit het bedrijfsleven voldoende animo is om te participeren in een dergelijke verbinding;

verzoekt de regering, zo snel mogelijk de noodzakelijke stappen te zetten om een planstudie te starten voor een tweede oeververbinding ten westen van Rotterdam en daarbij nadrukkelijk de mogelijkheid van pps mee te nemen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid De Krom. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund. Zij krijgt nr. 55 (31200-A).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de N33 tussen Assen (Zuid) en Zuidbroek zal worden opgewaardeerd tot een autoweg met twee keer twee rijstroken;

overwegende dat de Eemshaven gediend is bij een goede ontsluiting;

overwegende dat de huidige N33 tussen Zuidbroek en de Eemshaven problemen kent met betrekking tot de verkeersveiligheid;

verzoekt de regering, samen met de regio een verkenning uit te voeren naar het opwaarderen van de N33 tussen Zuidbroek en de Eemshaven tot een autoweg met twee keer twee rijstroken,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid De Krom. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund. Zij krijgt nr. 56 (31200-A).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de spoorlijn Emmen-Zwolle de twee grootste bedrijventerreinen van Noord-Nederland met elkaar verbindt en dat deze spoorlijn Emmen aansluit op het nationale spoornet;

overwegende dat in de afgelopen 20 jaar niet geïnvesteerd is in deze spoorlijn, waardoor het zeer moeilijk is om de huidige spoordiensten op dit traject te kunnen voortzetten;

overwegende dat de vervoerspotentie van deze lijn significant zal groeien door het gereedkomen van de Hanzelijn;

verzoekt de regering, met de regio om de tafel te gaan zitten om de overdracht van de spoorlijn Emmen-Zwolle naar de provincie te regelen, waarbij nadrukkelijk aandacht wordt gevraagd voor een te bepalen "bruidsschat" waarmee het traject kan worden gemoderniseerd,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid De Krom. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund. Zij krijgt nr. 57 (31200-A).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat het belang van de Hanzelijn als goede verbinding tussen de Randstad en het Noorden van ons land toeneemt, in het bijzonder door het recente kabinetsbesluit over de Zuiderzeelijn;

overwegende dat de realisatie van de aanleg van de Hanzelijn gepland staat voor 2012/2013;

overwegende dat de toename van de reizigersstroom die de realisatie met zich mee zal brengen niet op een adequate manier kan worden afgehandeld zonder ingrijpende aanpassingen van de stationslocatie en het spoor in Zwolle;

verzoekt de regering, tijdig voldoende middelen te reserveren voor een goede inpassing van de Hanzelijn in Zwolle, zodanig dat de vervoersstroom op een adequate manier kan worden afgehandeld,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid De Krom. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund. Zij krijgt nr. 58 (31200-A).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat het vervoer per spoor in de regio Gelderland met 16% zal groeien;

overwegende dat op enkele baanvakken in de steden-driehoek de restcapaciteit op het spoor zeer laag is, waardoor de verbindingen kwetsbaar worden voor onverwachte problemen en waardoor eventuele groeiambities van de regio op deze trajecten tot knelpunten kunnen leiden;

overwegende dat dit probleem met name speelt op de verbindingen Zutphen-Arnhem en Zutphen-Apeldoorn;

constaterende dat een directe verbinding tussen Apeldoorn en Arnhem ontbreekt;

verzoekt de regering, een directe spoorverbinding tussen Apeldoorn en Arnhem mogelijk te maken door de aanleg van de "Emperbocht" bij Zutphen;

verzoekt de regering, dit project op te nemen en te

financieren in haar nog te ontwikkelen mobiliteitsvisie op het spoor,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid De Krom. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund. Zij krijgt nr. 59 (31200-A).

De heer **Koopmans** (CDA): Kan de heer De Krom de Kameruitspraak "overwegende dat de VVD-fractie in één overleg voor meer dan 10 mld. aan moties indient, spreekt uit dat al het geld van de tegenbegroting van de VVD-fractie nu echt op is" onderschrijven?

De heer **De Krom** (VVD): Was het maar op! Ik heb namelijk maar voor 240 mln. aan amendementen ingediend. U gooit het allemaal in de prullenbak, maar ik had het graag uitgebreid tot 500 mln.

De heer **Madlener** (PVV): Voorzitter. Wij hebben vanavond wederom gesproken over eerst rijden en dan beprijzen. Maar dat is een beetje raar, want als wij weer rijden, is er geen reden meer om te beprijzen! Minder goed is ook dat wij er nu weer heel veel tolwegen bij lijken te krijgen. Tol betalen en beprijzen is dubbelop. Is het al met al niet beter om het idee van het rekeningrijden in de prullenbak te gooien en over te gaan op een tolsysteem per traject? Dat heeft net zo min mijn voorkeur, maar het voorkomt wel alle privacyproblemen van het rekeningrijden en is bovendien goedkoper. Ik ben heel benieuwd naar alternatieven voor de Hoeksche Waard. Ik hoop niet dat de Moerdijk een van de alternatieven is, want daartegen heeft de provincie zich nu juist hard verzet.

Minister Eurlings zegt dat er deze kabinetsperiode nog heel veel gaat gebeuren. Volgens mij zou dat echter wel eens tegen kunnen vallen, want deze kabinetsperiode loopt tot 2011 en in de jaren tot 2011 lijkt er niet zo heel veel afgerond te worden. Kan de minister een overzicht geven van de projecten die deze kabinetsperiode begonnen én afgerond worden?

De coalitiefracties hebben een motie ingediend over de A59. Zij willen dat op de hele A59 maximaal 100 km/u wordt gereden. Ik zal mijn fractie adviseren om tegen deze motie te stemmen, omdat hiervoor maar liefst vijf flitspalen geplaatst zullen moeten worden. Doe je dat niet, dan blijft men gewoon 120 km/u rijden, omdat deze weg daarvoor nu eenmaal heel erg geschikt is. Leuk voor de linkse partijen is natuurlijk wel dat ze het geld van die flitspalen kunnen gebruiken voor iets leuks als gratis schoolboeken!

Voorzitter. Dan nu mijn moties. Mijn eerste motie betreft de Spoedwet Wegverbreding. Die is ooit ingevoerd om met spoed knelpunten aan te pakken. Het gevoel van urgentie dat hieruit spreekt, is echter niet zo groot dat de luchtkwaliteit hieraan ondergeschikt is gemaakt.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de Spoedwet Wegverbreding onvoldoende kan worden toegepast vanwege de eisen voor luchtkwaliteit;

overwegende dat wegen verbreden een snelle en relatief goedkope manier van filebestrijding is;

overwegende dat de spoedwet een urgent probleem moet oplossen door middel van wegverbreding, maar dat het karakter van een spoedwet niet wordt waargemaakt, vanwege het Besluit Luchtkwaliteit;

verzoekt de regering om de Spoedwet Wegverbreding zodanig aan te passen dat het belang van mobiliteit en filebestrijding boven het belang van luchtkwaliteit wordt gesteld en aan het karakter van een spoedwet recht wordt gedaan, en hiertoe het Besluit Luchtkwaliteit te wijzigen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid Madlener. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund. Zij krijgt nr. 60 (31200-A).

De heer **Madlener** (PVV): Het project A13/A16 is belangrijk, maar het leidt niet tot ontlasting van het Prins Clausplein. Vandaar dat ik graag zou zien dat er een alternatief wordt ontwikkeld.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de belangrijkste Nederlandse noord-zuidverbinding "Amsterdam-Rotterdam-Breda" allemaal door het zwaar overbelaste Prins Clausplein bij Den Haag moet rijden;

overwegende dat het project A13/A16/A20 dit knooppunt niet ontlast;

verzoekt de regering, alternatieven te onderzoeken die het Prins Clausplein wel ontlasten en de A14 (Terbrechtseplein-Leidschendam) hierin mee te nemen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid Madlener. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund. Zij krijgt nr. 61 (31200-A).

De heer **Madlener** (PVV): De Nieuwe Waterwegverbinding is eveneens een kansrijk project. Hierover de volgende motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de bereikbaarheid over de weg van de haven van Rotterdam steeds verder verslechtert;

overwegende dat het Rotterdamse Havenbedrijf onlangs plannen heeft gepresenteerd voor een nieuwe Waterweg-verbinding;

overwegende dat deze oeververbinding noodzakelijk is voor de bereikbaarheid, veiligheid en economische ontwikkeling van de regio Rijnmond, het Westland en de Mainport Rotterdam;

verzoekt de regering om het project Nieuwe Waterweg-verbinding op de kortst mogelijke termijn op te nemen in het MIRT en de haalbaarheid van dit project gezamenlijk met Rotterdam en het Westland uit te werken c.q. te onderzoeken,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid Madlener. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund. Zij krijgt nr. 62 (31200-A).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de N57 Europoort-Hellevoetsluis overbelast is vanwege het grote aantal woningen dat in de regio Hellevoetsluis gebouwd is en nog wordt gebouwd om de vele nieuwe werknemers van de Tweede Maasvlakte te huisvesten;

overwegende dat in het verleden toegezegd is om deze verbindingsweg op te waarden tot een twee keer twee autoweg;

overwegende dat de N57 binnenkort op de schop gaat;

verzoekt de regering, te onderzoeken in hoeverre verbreding van de N57 op het traject Europoort-Hellevoetsluis met een volwaardige aansluiting op de A15 (Harmsenbrug) gewenst en haalbaar is en daartoe in overleg te treden met de regio,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Madlener en De Krom. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund. Zij krijgt nr. 63 (31200-A).

De heer **De Krom** (VVD): Ik heb inmiddels gezien dat de heer Cramer een motie gaat indienen over station Zwolle. Ik trek daarom mijn motie op stuk nr. 58 in.

De **voorzitter**: Aangezien de motie-De Krom (31200-A, nr. 58) is ingetrokken, maakt zij geen onderwerp van beraadslaging meer uit.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Voorzitter. Ook ik constateer dat de bewindslieden vandaag een majeure prestatie hebben geleverd. Ik bedank hen dan ook graag voor hun uitgebreide beantwoording.

De staatssecretaris heeft een vraag van mij onbeantwoord gelaten. Ik kom op dit punt terug met de volgende motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat er plannen zijn van de provincies Groningen en Drenthe voor het heropenen van de spoorverbinding Emmen-Groningen;

verzoekt de regering, in de mobiliteitsvisie in te gaan op de mogelijke heropening van gesloten regionale spoorlijnen en te onderzoeken of een MIRT-verkenning voor het spoor Emmen-Groningen kan worden gestart,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Cramer, Roefs en Koopmans. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund. Zij krijgt nr. 64 (31200-A).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat station Schiedam Kethel middels een bestemmingsplan al volledig is voorbereid, dat de woonwijk naast het beoogde station gereed is en komend jaar een tramverbinding wordt gerealiseerd;

overwegende dat dit station mogelijk inpasbaar is in de dienstregeling na de start van de hsl-Zuid, maar dat er in de toekomst capaciteitsproblemen ontstaan welke worden onderzocht in de kandidaat-planstudie Den Haag-Rotterdam;

verzoekt de regering, te onderzoeken of het Stedenbaanstation Schiedam Kethel kan worden gerealiseerd vooruitlopend op de planstudie Den Haag-Rotterdam en indien mogelijk dit direct op te pakken en te financieren vanuit het budget voor nieuwe stations en de Kamer hierover binnen zes maanden te informeren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Cramer, Vermeij en Koopmans. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund. Zij krijgt nr. 65 (31200-A).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de transfercapaciteit op station Zwolle op korte termijn wordt vergroot, waarbij is gekozen voor verbreding van een gedeelte van de reizigerstunnel;

overwegende dat Zwolle, het tweede spoorweg-knooppunt van Nederland, met de komst van de Hanzelijn en het niet doorgaan van de Zuiderzeelijn te maken zal krijgen met een forse groei van het aantal treinreizigers;

overwegende dat de tunnel uiteindelijk moet worden verlengd en verbreed tot aan het plein in het hart van de ontwikkellocatie Hanzestation Zuid;

overwegende dat verlenging van het nieuwe vierde perron kan helpen bij het versnellen van de reistijd naar het noorden;

verzoekt de regering, de verbreding en verlenging van de reizigerstunnel in één keer te realiseren, zodat deze gereed is bij de opening van de Hanzelijn en het nieuwe vierde perron te verlengen en dit project op te nemen in het volgende MIRT,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Cramer, Koopmans, Roefs en De Krom. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund. Zij krijgt nr. 66 (31200-A).

Minister **Cramer**: Voorzitter. Mij is slechts één vraag gesteld. Vindt u het goed dat ik die voor de schorsing beantwoord?

De **voorzitter**: Uiteraard.

Minister **Cramer**: In maart 2008 zullen wij, conform de toezegging in de brief van 26 juni, een standpunt innemen over de locatie Hoeksche Waard en de alternatieven. Deze alternatieven kan men terugvinden in het rapport van het CPB en de RPD. Hierover zal ik in gesprek gaan met de provincies en de regio's.

De heer **Madlener** (PVV): Wordt het uitbreidingsgebied bij Moerdijk hier nu wel of niet bij betrokken? Ik vraag dat, omdat de provincie deze mogelijkheid inmiddels heeft afgeschoten.

Minister **Cramer**: Moerdijk wordt hier inderdaad ook bij betrokken. Dat betekent echter niet dat hierover al een besluit zou zijn genomen.

De vergadering wordt van 23.40 uur tot 0.15 uur geschorst.

Minister **Eurlings**: Voorzitter. Ik bedank de leden van de commissie vriendelijk voor hun bijdrage in tweede termijn. Gezien het late uur zal ik mijn dupliek beperken

tot een reactie op de moties en enkele concrete verzoeken die financiële consequenties hebben. Ik onderschrijf het belang van de N69 voor de leefbaarheid en de verkeersafwikkeling. Daarbij komt dat de N69 het Nederlandse hoofdwegennet van een extra verbinding met het Belgische net voorziet. In de motie op stuk nr. 43 wordt de regering verzocht 70 mln. te reserveren. Het is echter de officiële lijn om de aanneming van een motie die niet is voorzien van een dekking, te ontraden. Ik voer met de regio een verkenning uit naar de N69. Als die een positieve uitkomst heeft, ben ik bereid om deze sympathieke motie over te nemen. Voorwaarde is wel dat de Kamer mij toestaat om voor de financiering van deze motie, dus inclusief de genoemde bruidsschat, eventueel terug te vallen op de 52 mln. aan Bose-middelen.

De heer **Koopmans** (CDA): Deze randvoorwaarde is geen goed idee. De minister weet namelijk net zo goed als ik dat er voor het Bose-project meer geld nodig is dan tot nu toe ter beschikking is gesteld. Uit dit pakket valt dus geen geld te halen. Ik kan met uw voorstel alleen akkoord gaan als het uw bedoeling is om het geld in 2009 bij het Bose-project weg te halen en het in 2010 weer aan te vullen. Eerlijk gezegd zou ik liever zien dat wij regelen dat volgend jaar in het MIRT 70 mln. wordt gereserveerd voor de overdracht van de N69 aan de provincie. Dat is namelijk een definitieve oplossing.

Minister **Eurlings**: Ik denk dat er sprake is van een misverstand. Ik heb namelijk nog niet gezegd hoe het mijns inziens gefinancierd zou moeten worden. Ik wijs er alleen maar op dat ik een terugvaloptie nodig heb. Als ik die niet heb, is er namelijk feitelijk sprake van een ongedekte motie. En in dat geval moet ik aanneming uiteraard ontraden. U vraagt mij namelijk wel om volgend jaar 70 mln. vrij te maken, zonder dat u daarvoor een dekking aangeeft. Overigens sta ik open voor suggesties voor andere terugvalopties.

De heer **Koopmans** (CDA): Als in de motie zou zijn gesproken over het MIRT-projectenboek voor 2008 had ik uw scherpe reactie beter begrepen. Ik heb gekozen voor 2009 en dat is een goede mogelijkheid, want volgend jaar is er nog geen geld nodig. De terugvaloptie die u noemt, vind ik maar een raar idee.

Minister **Eurlings**: Dan zal ik de aanneming van de motie op stuk nr. 43 dus met spijt in mijn hart om formele redenen moeten ontraden. Als de motie wordt aangenomen, zullen wij hierop, vanwege de ontbrekende dekking, bij het volgende MIRT moeten terugkomen. Ik zal proberen om met de regio een oplossing te vinden.

De heer **Koopmans** (CDA): Wij hebben vanavond al eerder gesproken over de vraag wie wat mag toevoegen. Het toevoegen van een project is geen prerogatief van de minister. Als de Kamer vindt dat dit project moet worden uitgevoerd, komt u niet weg met de opmerking dat deze motie niets voorstelt. Dat kan absoluut niet.

Minister **Eurlings**: Dat zeg ik ook helemaal niet. In de motie staat echter dat in het volgende MIRT 70 mln. extra moet worden opgenomen. Daarmee kan ik alleen akkoord gaan als ik beschik over een terugvaloptie. Het Bose-geld is niet de enige mogelijkheid, maar het is wel

vrij geld. Als ik de minister van Financiën kan wijzen op de door mij voorgestelde terugvaloptie, geeft mij dat de ruimte om deze motie over te nemen. Vervolgens kunnen wij gezamenlijk gaan zoeken naar betere mogelijkheden. Als u niet akkoord gaat met mijn voorstel, moet ik de aanneming van deze motie met pijn in het hart ontraden. Ik hoop dat wij desondanks in het komende jaar vorderingen kunnen maken, want mijn ambities voor de N69 zijn zeker niet minder groot dan de uwe. Ik ben niet voor niets een verkenning gestart.

Voorzitter. De aanneming van de motie van mevrouw Roefs op stuk nr. 46 moet ik om beleidsmatige redenen ontraden. Ik kan namelijk geen precedënten toestaan, gezien de problemen bij andere wegen.

In de motie op stuk nr. 45 van de heren Koopmans en Cramer en mevrouw Vermeij vraagt men mij, het geheel van projecten in de regio Holland-Rijnland als één project in het MIRT-projectenboek op te nemen. De indieners vermelden niet hoe en wanneer dit moet gebeuren. Daarmee geven zij mij de ruimte om te proberen er met de regio uit te komen. Om die reden kan ik deze motie overnemen.

In de motie op stuk nr. 44 wordt weliswaar een dekking aangegeven, maar dit geld is al nodig voor het gedeelte Zwolle-Wythmen. Het is bovendien noodzakelijk om eerst dit gedeelte uit te voeren en pas daarna Nijverdal-Wierden. Ik ben bereid om hierover met de regio in gesprek te gaan en de uitkomsten van dit gesprek te vervatten in een eindplan. Als ik de motie zo mag uitleggen, kan ik met deze motie leven.

De heer **Koopmans** (CDA): Omdat de minister mijn motie op stuk nr. 45 overneemt, trek ik haar in.

De **voorzitter**: Aangezien de motie-Koopmans c.s. (31200-A, nr. 45) is ingetrokken, maakt zij geen onderwerp van beraadslaging meer uit.

De heer **Roemer** (SP): Voor de geschiedschrijving: de SP-fractie is hiermee niet blij.

Minister **Eurlings**: Voorzitter. De heer Duyvendak heeft op stuk nr. 52 een motie ingediend over de tunnel in Delft. Ik heb omstandig uitgelegd wat mijn ambitie is en hoe ik de voorbereiding op de viersporigheid wil invullen. Verder heb ik gezegd dat ik een knip wil maken tussen de risico's van het gewone plan voor de tunnel en de risico's die samenhangen met de uitbreiding tot vier sporen. Ik zal hiernaar onderzoek laten doen. Daarbij sluit ik op voorhand niet alles uit, maar ik geef wel het signaal dat ik uit wens te gaan van de afspraken over de risicoverdeling voor de gewone tunnel. Ik begrijp waarom de heer Duyvendak deze motie heeft ingediend, maar ik wil haar aanneming toch ontraden, omdat zij te veel preludeert op mogelijke andere stappen. Ik zeg wel toe dat ik de Kamer uitvoerig zal informeren over meerkosten en risico's.

De heer Roemer heeft op stuk nr. 49 een motie ingediend over de verbinding tussen Utrecht en Gorinchem. Ik wijs hem erop dat de spoorboog door Geldermalsen is gedecentraliseerd naar Arriva. Realisering van de boog zou neerkomen op het doortrekken van de concessie naar het hoofdrailnet. De maatschappelijke meerwaarde van de spoorboog weegt hier wat mij betreft niet tegenop. Dat is de reden dat ik aanneming van deze motie ontraad.

De moties van de heer Roemer zijn mij op zichzelf sympathiek, maar zij hebben wel vaak betrekking op gedecentraliseerde lijnen. De noodzaak van verdubbeling van deze lijnen is bovendien nog niet aangetoond. Sterker nog: het is het beeld dat verdubbeling op de korte termijn zeker niet nodig is. Als ik zijn moties ontraad, is dat dus niet, omdat ik een tegenstander ben van deze lijnen, maar omdat ik mij baseer op de vraag of de gevraagde uitbreiding van de infrastructuur nuttig en noodzakelijk is.

De motie op stuk nr. 47 over de Maaslijn is vergelijkbaar met die op stuk nr. 49. Uit de LMCA Spoor blijkt dat zich op dit baanvak geen capaciteitsproblemen voordoen. Er rijden naast de twee treinen tussen Nijmegen en Roermond ook twee treinen tussen Nijmegen en Boxmeer. Omdat er op de korte termijn geen capaciteitsprobleem is, dien ik de aanneming van deze motie te ontraden.

De heer Roemer vraagt mij in zijn motie op stuk nr. 48 om een verkenning voor enkele spoortracés. Uit de LMCA Spoor blijkt dat zich ook hier geen capaciteitsproblemen voordoen. Gezien de prognoses is er dan ook geen aanleiding voor de verwachting dat een hogere treinfrequentie nodig is. Om die reden dien ik de aanneming van deze motie eveneens te ontraden.

De heer De Krom vraagt in de motie op stuk nr. 56 om een verkenning naar het opwaarderen van de N33. Tussen Assen en Zuidbroek zullen twee maal twee rijstroken worden aangelegd. Verder moeten wij hier de verhoudingen tussen de aantallen voertuigen in het oog houden. Die verhouding is maar liefst ongeveer 19.000 tegenover 1100 voor respectievelijk het traject rond Zuidbroek en de Eemshaven. Ik ben bereid om de gevraagde verkenning uit te voeren, mits de regio hieraan zelf prioriteit geeft. Omdat ik dat vooralsnog niet voorzie, ontraad ik de aanneming van deze motie.

In de motie op stuk nr. 54 vraagt de heer De Krom om de aanleg van viersporigheid van het traject Rotterdam-Den Haag zo spoedig mogelijk ter hand te nemen. Ik heb reeds gezegd dat naar deze corridor een kandidaat-planstudie wordt uitgevoerd. Hieruit blijkt dat wij het belang van deze corridor onderkennen. Een en ander moet wel ordentelijk worden gedaan en dat betekent dat wij eerst moeten bepalen wat op welke manier moet worden gedaan en welke kosten daarmee gepaard gaan. Daarna kunnen wij gaan zoeken naar de benodigde financiën. Omdat deze motie hierop vooruitloopt, dien ik haar aanneming te ontraden.

Conform de bestuurlijke afspraken willen wij eerst het proces met de provincie over de N23 doorlopen. De regio komt binnenkort met nieuwe informatie. Medio 2008 kan er een besluit worden genomen. Mag ik de motie van de heer De Krom op stuk nr. 53 zo uitleggen dat ik ook, nadat er duidelijk is over de financiering en de voorkeursalternatieven, een besluit mag nemen over opname in de planstudietabel?

De heer **De Krom** (VVD): Ik zie dat de heren Roefs en Koopmans hier net als ik geen grote problemen mee hebben. Ik kan dus akkoord gaan met uw voorstel.

Minister **Eurlings**: De financiële systematiek vereist overigens wel dat wij niet alleen inhoudelijk tot overeenstemming komen, maar ook een goede financiering vinden. Als u met deze voorwaarden kunt instemmen, kan ik de motie overnemen.

De heer **De Krom** (VVD): Ik ga met deze voorwaarden akkoord en ik trek bij dezen de motie in.

De **voorzitter**: Aangezien de motie-De Krom c.s. (31200-A, nr. 53) is ingetrokken, maakt zij geen onderwerp van beraadslaging meer uit.

Minister **Eurlings**: De heer Madlener vraagt mij in zijn motie op stuk nr. 62 het project Nieuwe Waterweg-verbinding op de kortst mogelijke termijn op te nemen in het MIRT. Ik ben bereid om hierop in te gaan in de verkenning voor Rotterdam. Met het oog op de manier waarop de motie is geformuleerd, beschouw ik haar als ondersteuning van mijn beleid. Ik neem de motie dan ook over.

De heer **Madlener** (PVV): Dat is fantastisch. Ik trek de motie in.

De **voorzitter**: Aangezien de motie-Madlener (31200-A, nr. 62) is ingetrokken, maakt zij geen onderwerp van beraadslaging meer uit.

Minister **Eurlings**: De heer De Krom heeft een gelijklopende motie ingediend op stuk nr. 55. Deze motie is alleen iets complexer, doordat er gesproken wordt over een planstudie.

De heer **De Krom** (VVD): Ik trek de motie op stuk nr. 55 dan ook in.

De **voorzitter**: Aangezien de motie-De Krom (31200-A, nr. 55) is ingetrokken, maakt zij geen onderwerp van beraadslaging meer uit.

Minister **Eurlings**: Ik moet de aanneming van de motie op stuk nr. 60 van de heer Madlener over de Spoedwet Wegverbreding ontraden. Deze spoedwet maakt namelijk nadrukkelijk onderdeel uit van het onderzoek van de commissie-Elverding. Op basis van het rapport van deze commissie komen wij ongetwijfeld nog te spreken over de wenselijkheid en onwenselijkheid van ont koppeling. Ik wil daarop niet vooruitlopen.

De motie op stuk nr. 61 van de heer Madlener betreft de noord-zuidverbinding Amsterdam-Rotterdam-Breda. Deze motie is overbodig. In de studie naar de A4 wordt namelijk al ingegaan op het vraagstuk dat de A14 een onvoldoende alternatief is. Dat zal beargumenteerd worden in de trajectnota bij de MER, omdat dat ook uit juridisch oogpunt noodzakelijk is.

Op stuk nr. 63 hebben de heren Madlener en De Krom een motie ingediend over de N57 Euro poort-Hellevoetsluis. Het verzoek om de verbreding te onderzoeken is voor mij een verrassing, want dat dit noodzakelijk zou zijn, was mij niet bekend. Het deel bij Middelburg gaat namelijk op de schop en niet het deel bij Hellevoetsluis. Omdat er nog geen argumenten naar voren zijn gebracht voor de verbreding, waar in de motie om wordt gevraagd, kan ik niet meer doen dan goede nota nemen van deze motie. Met het oog hierop zie ik mij echter wel gedwongen om de aanneming van deze motie te ontraden.

De heer **De Krom** (VVD): Als het u niet bekend is, is het minste wat u kunt doen uw licht opsteken in de regio. En daar vraagt de motie nu juist om.

Minister **Eurlings**: Als het slechts uw bedoeling is dat ik de wenselijkheid en haalbaarheid van deze verbreding in kaart breng, kan ik de motie overnemen. Ik doe daarmee echter op geen enkele manier een toezegging over de besluitvorming rond deze verbreding.

De heer **Madlener** (PVV): Wederom fantastisch nieuws! Wij trekken onze motie in.

De **voorzitter**: Aangezien de motie-Madlener (31200-A, nr. 63) is ingetrokken, maakt zij geen onderwerp van beraadslaging meer uit.

Minister **Eurlings**: De heer Cramer heeft op stuk nr. 66 een motie ingediend over de transfercapaciteit op het station Zwolle. De aanleg van het vierde perron maakt onderdeel uit van de tweede fase en komt gereed in 2012. De transferproblematiek en de reizigerstunnel maken onderdeel uit van het plan en zouden in 2010 gereed moeten zijn. Deze motie zie ik dan ook als ondersteuning van mijn beleid. Ik neem haar dan ook graag over.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Dank daarvoor. Ik trek de motie bij dezen in.

De **voorzitter**: Aangezien de motie-Cramer c.s. (31200-A, nr. 66) is ingetrokken, maakt zij geen onderwerp van beraadslaging meer uit.

Minister **Eurlings**: Voorzitter. Volgens mij is de motie op stuk nr. 65 van de heer Cramer c.s. de laatste motie die ik van een oordeel moet voorzien. Deze motie gaat over het station Schiedam Kethel. Ik heb geen bezwaar tegen aanneming van deze motie. Dit station zou eigenlijk in de kandidaat-planstudie Rotterdam-Den Haag meegenomen moeten worden, want de aanleg kan gevolgen hebben voor de benodigde spoorcapaciteit. Ik ben dus bereid om de motie uit te voeren en binnen zes maanden uitsluitel te geven. De kandidaat-planstudie Rotterdam-Den Haag is dan nog niet gereed, maar ik zal de voorlopige resultaten van die studie gebruiken voor een uitspraak over het station Schiedam Kethel.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Ik bedank de minister voor deze toezegging. Ik trek ook deze motie in.

De **voorzitter**: Aangezien de motie-Cramer c.s. (31200-A, nr. 65) is ingetrokken, maakt zij geen onderwerp van beraadslaging meer uit.

Minister **Eurlings**: Voorzitter. De heer Koopmans heeft een opmerking gemaakt over de 18 mln. voor de N50 die vrijvalt, doordat de brug Ramspol wordt gefinancierd uit het specifieke pakket. Ik heb er geen bezwaar tegen om deze 18 mln. te gebruiken voor de N50, omdat dit in lijn is met hetgeen ik hierover in mijn repliek heb gezegd.

De heer **Koopmans** (CDA): Betekent dit dat de 15 mln. die resteert als het amendement wordt aangenomen om 3 mln. voor Twente te bestemmen, beschikbaar komt voor Kampen?

Minister **Eurlings**: Dat zeg ik toe. Voor morgen twaalf uur zal ik u hierover overigens sowieso een brief doen

toekomen. Daarin zal ook worden ingegaan op de luchthaven Twente.

De heer **Roemer** (SP): Er wordt nu opeens gesproken over de subsidiëring van de luchthaven Twente. Dat lijkt mij een beetje kort door de bocht. Ik neem aan dat de brief die de minister aankondigt, afgestemd is met minister Bos en dat de Kamer nog in de gelegenheid wordt gesteld om hierover te spreken. Ik wil namelijk echt niet dat wij op dit late uur nog even besluiten om de luchthaven Twente te gaan subsidiëren. Er zijn namelijk veel betere alternatieven voor de regio.

Minister **Eurlings**: Het enige wat ik toezeg, is dat ik de Kamer voor twaalf uur schriftelijk zal berichten. Er was enige tijd voor deze brief nodig, juist omdat het met het ministerie van Financiën moest worden afgestemd. De heer Koopmans heeft hierover twee amendementen ingediend. Het ene betreft 15 mln. voor de N50 en het andere 3 mln. voor de luchthaven Twente. Ik heb daarop gewezen, maar meer ook niet.

De heer **Koopmans** (CDA): Ik zal inderdaad een amendement over die 3 mln. indienen, maar het amendement over die 15 mln. lijkt mij na uw toezegging niet langer noodzakelijk. Zie ik dat goed?

Minister **Eurlings**: U hebt gelijk. Ik zeg u dat bij dezen toe.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Voorzitter. Mevrouw Roefs vroeg om meer duidelijkheid over de 16- en 17-jarige mbo'ers. Ik zal haar in een brief nogmaals aangeven waarom deze groep mbo'ers, die meer dan 10 km van school woont, zich niet leent voor experimenten. Ik heb verder begrepen dat mevrouw Roefs ook geïnteresseerd is in de precieze cijfers. Zo wil zij weten om hoeveel mbo'ers het precies gaat en hoeveel geld ermee gemoeid zou zijn om hen gratis openbaar vervoer aan te bieden. Ik beschik helaas niet over deze gegevens, maar ik zeg haar toe dat ik deze vraag zal doorgeleiden naar de staatssecretaris van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap. Staatssecretaris Van Bijsterveld kan u deze informatie namelijk wellicht wel verschaffen. In de motie op stuk nr. 50 vragen de heer Roemer en mevrouw Roefs mij om de potentie van de Nederlandse binnenhavens en overslaglocaties in kaart te brengen. In de brief over de binnenvaart is reeds aangekondigd dat ik 55 mln. beschikbaar zal stellen als prikkel om de binnenhavens aan te pakken. Ik zie deze motie dan ook als ondersteuning van mijn beleid. De heer Roemer verzoekt de regering in de motie op stuk nr. 51 af te zien van de verdere toename van het op afstand bedienen van sluizen en bruggen, totdat hiernaar grondig onderzoek is gedaan. In eerste termijn heb ik gezegd dat wij buitengewoon zorgvuldig omgaan met op afstand bediende bruggen en sluizen. Hiermee is in Limburg gedurende een aantal jaren bij enkele kleinere sluizen geëxperimenteerd en dat heeft niet geleid tot onveilige situaties. Wij gaan het nu bij een grote sluis doen. Dat zal goed gemonitord worden. Ik wil de heer Roemer vragen om de uitkomst hiervan af te wachten. Dat kan ook, want het wordt voorzichtig en zorgvuldig aangepakt en er worden zeker geen ondoordachte dingen gedaan. Ik ontraad al met al de aanneming van deze motie.

De heer De Krom wil dat de regering met de regio om de tafel gaat zitten om de overdracht van de spoorlijn Emmen-Zwolle naar de provincie te regelen. Deze spoorlijn is op 7 december 2007 gedecentraliseerd. Hierover zijn financiële afspraken gemaakt. In eerste termijn heb ik daar ook op gewezen. De motie op stuk nr. 57 is dus in feite reeds uitgevoerd.

In zijn motie op stuk nr. 59 verzoekt de heer De Krom de regering een directe spoorverbinding tussen Apeldoorn en Arnhem mogelijk te maken door de aanleg van de Emperbocht bij Zutphen. Deze motie raakt aan een regionaal initiatief dat in 2006 is voorgesteld en onderzocht. Ik ontraad de aanneming van deze motie, omdat het enige voordeel van de Emperbocht is dat reizigers tussen Apeldoorn en Arnhem niet langer in Zutphen hoeven over te stappen. Dat voordeel weegt niet op tegen de kosten die ermee gemoeid zijn. De heer Cramer heeft een motie op stuk nr. 64 ingediend als reactie op een vraag die in eerste termijn is blijven liggen. Bij de begrotingsbehandeling heb ik reeds gezegd dat ik met de decentrale overheden een quick scan zal uitvoeren naar de markt voor en de capaciteit van regionale spoorlijnen. Daarbij kunnen ook te heropenen lijnen aan de orde komen. De heer Cramer vraagt mij in zijn motie om in ieder geval naar het spoor Emmen-Groningen te kijken. Daartoe ben ik bereid. Ik neem zijn motie dan ook over.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Met het oog op het antwoord van de staatssecretaris trek ik mijn motie op stuk nr. 64 in.

De **voorzitter**: Aangezien de motie-Cramer c.s. (31200-A, nr. 64) is ingetrokken, maakt zij geen onderwerp van beraadslaging meer uit.

De heer **De Krom** (VVD): Ik wijs er voor de volledigheid op dat ik de motie op stuk nr. 58 reeds heb ingetrokken. Mijn amendement over de Hondsbossche Zeewering is overigens ook ingetrokken.

De **voorzitter**: Dat is juist. Hiermee zijn wij gekomen aan het einde van de vergadering.

De heer **Koopmans** (CDA): Voorzitter. Ik ga ervan uit dat wij donderdag aanstaande over de moties stemmen. Ik hoop dat dat zo is, omdat ik nog worstel met de reactie van de minister op de motie op stuk nr. 69. Verder zou ik graag nog even kunnen nadenken over de Twenteproblematiek.

De **voorzitter**: U verzoekt dus om uitstel van de stemmingen. Ik zie dat dit verzoek op steun mag rekenen. Ik zal morgen bij de regeling van werkzaamheden om uitstel van de stemmingen tot donderdag verzoeken.

De heer **De Krom** (VVD): Ik wijs erop dat wij dinsdag wel over de amendementen zullen moeten stemmen. Daarover moet immers in één blok worden gestemd. Wij zullen morgen dus ook over de moties moeten stemmen.

De **voorzitter**: Of wij verplaatsen alle stemmingen naar donderdag.

De heer **De Krom** (VVD): Dat betekent dus dat alle stemmingen, ook die over de andere begrotingen, naar donderdag moeten worden verplaatst.

De **voorzitter**: Uw argument lijkt zo te zien de doorslag te geven. Ik zal morgen dus niet verzoeken om uitstel van de stemmingen.

Sluiting 0.55 uur.