

Vergaderjaar 2013–2014

**33 750 A**

## **Vaststelling van de begrotingsstaat van het Infrastructuurfonds voor het jaar 2014**

**Nr. 94**

### **VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG**

Vastgesteld 17 augustus 2014

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu heeft op 18 juni 2014 overleg gevoerd met Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus van Infrastructuur en Milieu en Staatssecretaris Mansveld van Infrastructuur en Milieu over **MIRT**.

**(De volledige agenda is opgenomen aan het einde van het verslag.)**

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

De waarnemend voorzitter van de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu,  
Van Dekken

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

**Voorzitter: Kuiken**  
**Griffier: Jansma**

Aanwezig zijn elf leden der Kamer, te weten: Dik-Faber, Hoogland, Jacobi, Kuiken, Madlener, Ouwehand, De Rouwe, Smaling, Van Tongeren, Van Veldhoven en Visser,

en Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus en Staatssecretaris Mansveld van Infrastructuur en Milieu.

Aanvang 14.00 uur.

De **voorzitter**: Welkom bij het algemeen overleg over het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT). 18.00 uur is onze harde deadline. We spannen ons in om die deadline te halen. We zijn met veel sprekers. We beginnen met mevrouw Jacobi, rapporteur van het project RRAAM. Zij legt uit wat de afkorting RRAAM betekent en wat het behelst. Daarna gaan we over naar de MIRT-agenda met alle sprekers. Ik hanteer een spreektijd van maximaal zeven minuten per fractie. Dat mag korter, maar ik verwacht niet dat dat het geval zal zijn. Ik sta twee interrupties per fractie toe in de eerste termijn, want anders redden we het niet qua tijd.

Mevrouw **Jacobi** (PvdA): Voorzitter. RRAAM staat voor het Rijk-Regioprogramma Amsterdam–Almere–Markermeer. Het is sinds 2009 een groot project en dat leidt tot eisen aan de informatievoorziening aan de Kamer. RRAAM vraagt veel gezamenlijke sturing van zowel het Rijk als de regio's Noord-Holland, Flevoland, Amsterdam en Almere. Voor degenen die hierover nog nooit wat hebben gehoord: we zitten nu in de fase van visie naar uitvoering.

Mijn dank dat ik mijn woord mag richten tot de Minister en deze commissie. Recentelijk heeft deze commissie besloten om de grootprojectstatus van RRAAM te handhaven en een herziene uitgangsnote aan de Minister voor te leggen. De reactie op de herziene uitgangspuntennotitie is 12 juni jl. tot ons gekomen, waarvoor dank aan de commissie. De commissie heeft mij eerder gevraagd om, als die reactie er zou zijn, de commissie van advies te dienen in het algemeen overleg. We kunnen het vandaag kort houden. Ik heb een aantal waarnemingen vanuit mijn positie als rapporteur. In haar reactie geeft de Minister aan dat ze zich op hoofdlijnen kan vinden in de invalshoek die in de herziene uitgangspuntennotitie is verwoord. We hebben gezegd dat de Kamer moet kunnen monitoren en desgewenst moet kunnen ingrijpen op het doel. Als doel hebben wij gesteld: het versterken van de internationale concurrentiepositie van de Noordvleugel middels interventies op het gebied van ruimtelijke, fysieke, sociale en economische structuur. Het verheugt mij dat de Minister zich hierin kan vinden, maar ik heb wel een paar kritische opmerkingen. De Minister geeft aan dat het grote project verschuift van de fase van visie naar de fase van uitvoering en dat we gaan werken middels een programmatische aanpak en dat dat gevolgen heeft voor de informatievoorziening. Voor zover geen zorgen. Ik heb echter als rapporteur de reactie van de Minister zo gelezen, dat zij de Kamer adviseert de grootprojectstatus niet te hanteren. De Minister stelt namelijk voor om middels de reguliere begrotingscyclus en het MIRT Projectenboek de Kamer te informeren over de voortgang van dit project. Het wordt niet met zo veel woorden gezegd, maar het is toch wel anders dan wat wij ons in deze commissie bij de grootprojectstatus hadden voorgesteld, namelijk: coördinatie en een integrale benadering. Het is niet voor niets een groot project. De inhoud van het project lijkt een beetje te divers om alleen maar via het MIRT te werken. Het is altijd onze angst geweest dat het allemaal losse MIRT-stukjes worden: een stukje spoor, een stukje

brug, wat huizenbouw. Dat is precies wat we met deze ontwikkeling niet hebben beoogd. Ik voorzie dat de doelen van dit project, de bestuurlijke complexiteit en de samenhang en de afhankelijkheid van al deze stappen in de realisatiefase versnipperd tot ons zullen komen. Ik maak me zorgen daarover. We hebben in de Kamer uitgebreid gediscussieerd over de vraag of het een groot project moest blijven. Dat is het en dat moet niet opnieuw ter discussie worden gesteld.

Ik neem ook waar dat het Rijk alles bij de regio probeert te leggen en aan de verantwoordelijkheid niet echt vorm en uiting geeft. Als die waarneming niet helemaal is wat de Minister heeft beoogd, dan horen we dat zo meteen wel.

De financiële dekking van de uitvoeringsmaatregel moet nog worden geregeld. Het Rijk en de regionale partners moeten nog afspraken maken over de inkomsten en uitgaven van het Fonds Verstedelijking Almere. Ik acht het daarom raadzaam dat de commissie, de Kamer, dit project nauwgezet integraal blijft volgen. Mijn advies is om de Minister te vragen de Kamer een integrale reactie te sturen in de vorm van een actualisatie van de basisrapportage van 2011, Kamerstuk 31 098, nr. 83, waarin zij ingaat op elk van de herziene uitgangspunten. Dat is wat wij nu nodig hebben, een echt goed, integraal beeld van hoe het er precies voorstaat met het project.

De heer **De Rouwe** (CDA): Voorzitter. Ik dank de rapporteur voor haar informatie over RRAAM. Het CDA heeft gezegd dat de grootprojectstatus van dit project gestopt kan worden. We vinden het een boel poeha. Heel veel ambtenaren besteden hier tijd aan, terwijl de grote beslissingen achter ons liggen. Wij respecteren uiteraard de keuze van met name het linkerdeel van de Kamer om veel ambtelijke energie in dit project te steken. Ik wil echter benadrukken dat het via het MIRT netjes en ordentelijk afgerond kan worden. Desalniettemin heb ik zeer veel waardering voor mijn collega en het standpunt dat zij voert. Het is alleen niet ons standpunt.

Het MIRT wordt een klike-overleg, zoals we dat hier weleens noemen. Ik zit er al een beetje klaar voor. We maken een rondje door Nederland. Ik denk dat al mijn collega's dat doen. De meeste keren dut iedereen wat in, behalve als zijn of haar weggetje aan de orde is. Ik zal goed opletten, want dan weet ik of ik iedereen heb weten mee te nemen in mijn inbreng. We gaan er in rap tempo doorheen.

De **voorzitter**: Het blijkt handig te zijn om eerst in te gaan op de opmerkingen over de rapportage RRAAM van mevrouw Jacobi. Het is mijn fout; ik val in als voorzitter. We ronden het onderwerp RRAAM dan af en dan kan mevrouw Jacobi de zaal verlaten. Daarna gaan we verder met de onderwerpen van het MIRT. Mijn excuus, dat had ik beter moeten doen.

#### **Voorzitter: De Rouwe**

Mevrouw **Kuiken** (PvdA): Voorzitter. We moeten RRAAM als integraal project blijven behandelen en het moet een groot project blijven. Ik verwacht dat we goed op de hoogte worden gehouden over de ontwikkelingen.

#### **Voorzitter: Kuiken**

De heer **De Rouwe** (CDA): Voorzitter. We moeten RRAAM integraal blijven behandelen, maar daar gaat de discussie niet over. De discussie gaat over de grootprojectstatus. We weten allemaal dat de grootprojectstatus extra ambtelijke ondersteuning betekent. Gezien het feit dat deze overheid roept dat ze kleiner wil worden, gezien het feit dat de overheid

flink moet bezuinigen, vinden wij het niet reëel om vanuit de Kamer te roepen dat er zes fte aan ambtenaren op gezet moeten worden, terwijl we het ook prima integraal via het MIRT kunnen bespreken. Inhoudelijk doe ik niets af aan de plannen; dat laat ik me ook niet aanpraten. Maar om weer een heel blik ambtenaren open te trekken om te rapporteren, daar zijn we klaar mee. Ik heb gewoon vertrouwen in deze Minister.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Voorzitter. Alle dank voor de rapporteur, die er veel werk in steekt en zulk goed werk doet dat dat een hoop vragen wegneemt bij de collega's. Ik ben zelf rapporteur bij het Groot Project Ecologische Hoofd Structuur (EHS). Daarbij hebben we bekeken of er een aanpak mogelijk is in de geest van een groot project, maar waarbij niet aan allerlei accountancy-eisen hoeft te worden voldaan. Het is aan de Kamer om daar in de procedurevergadering een nader besluit over te nemen.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Voorzitter. Ik probeerde een handreiking aan de commissie te doen, omdat een deel van de commissie had gezegd de grootprojectstatus te willen. Ik heb aangegeven dat het RRAAM in een andere fase komt, waarbij het van project naar programma gaat. Het kan best zo zijn dat in de komende jaren relatief weinig gebeurt. Heel veel is afhankelijk van de groei van de woningmarkt. Een grootprojectstatus betekent dat je alles op een bepaalde manier moet vastleggen. Ik heb voorgesteld om een integrale monitor te maken en dat als apart stuk aan te leveren, maar dit wel tegelijkertijd met het MIRT bij de begrotingsbehandeling aan te leveren. Ik heb geprobeerd om, een beetje in de geest van wat D66 zegt, integraal inzicht te geven, zonder de administratieve rompslomp die bij een groot project hoort. Daarom hebben we het zo opgeschreven in de brief. Het project blijft wel integraal, niet versnipperd, al heeft het misschien een andere vorm dan een groot project. De verantwoordelijkheid leggen we niet volledig bij de regio, maar de regio heeft gezegd dat ze aan de beurt is voor een trekkende rol in de uitvoering. Het Rijk zit echter nog steeds aan tafel en er zitten ook Rijksprojecten bij. We trekken ons niet terug, maar kiezen voor een wat gemakkelijker manier om inzicht te geven, zonder dat daarbij heel veel administratieve rompslomp komt kijken.

Mevrouw **Jacobi** (PvdA): Het was natuurlijk te verwachten dat die discussie opnieuw zou oplaaien. De Kamer heeft besloten, met alle argumenten die nu uitgewisseld worden, tot een groot project. Dan is het dat ook. In de discussies daarover werd nadrukkelijk vermeld dat het wat betreft de informatievoorziening een groot project light is. Daaraan wordt voldaan. De wijze waarop de Minister antwoordde in haar brief, gaf niet de indruk dat de volle integraliteit een plek zou krijgen. Het leek alsof het losse MIRT-projecten zouden worden. Dan zouden we een probleem krijgen, omdat we het in totale samenhang willen bekijken. Niet voor niets is dat besluit genomen. Nu de Minister zegt dat het goed integraal blijft, kan ik er wel mee leven als het een groot project light blijft en niet heel veel extra ambtenaren behoeft. Ik heb de Minister gevraagd of zij een integrale reactie kan sturen, een actualisatie van de basisrapportage 2011. Daarop heb ik geen antwoord gekregen en dat zou ik wel graag willen.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Het lijkt mij prima als we dat doen als start van de integrale monitor. Dan is iedereen op de hoogte van de laatste stand van zaken en kunnen we van daaruit verder werken.

Mevrouw **Jacobi** (PvdA): Het lijkt me handig als we dat in het najaar ontvangen, wanneer we op orde zijn met het RRAAM, want dat heeft een dikke dip gehad door de gemeenteraadsverkiezingen.

De **voorzitter**: Hiermee ronden we het onderwerp RRAAM af. Het komt terug bij het MIRT-overleg in oktober. We gaan voor een light versie, waarmee voldaan wordt aan de behoefte van integraliteit en serieuheid, zonder daarmee onnodig te belasten. Ik dank mevrouw Jacobi voor haar rapporteurschap.

Mevrouw **Jacobi** (PvdA): Graag gedaan. Ik wens de commissie een goed MIRT-overleg.

De **voorzitter**: We gaan door met de heer De Rouwe. Die was al begonnen met zijn MIRT-bijdrage, maar ik geef hem de mogelijkheid opnieuw te starten.

De heer **De Rouwe** (CDA): Voorzitter. Het is goed dat de zware status nu van het RRAAM af is.

De kasschuif van 250 miljoen is onverklaarbaar. Hoe ziet die eruit na 2016, 2017? Wat houdt dit precies in? We hebben al zo ontzettend weinig geld voor het MIRT. We hebben al zulke pittige debatten daarover gehad. Met name de VVD-fractie heeft het deze periode terecht moeten ontgelden, want de VVD ging de verkiezingen in met allerlei beloftes voor infra, maar heeft in acht maanden tijd 8 miljard bezuinigd op het MIRT tot 2028. Niet eerder is er zo'n groot gat geslagen in infra. Ik zeg het nog één keer en misschien nog een paar keer: juist nu moeten we investeren in infra. De wegen zijn nu relatief rustig. Bouwbedrijven schreeuwen om werk. Zij hebben de sociale projecten van Asscher niet nodig. Zij hebben echte banen nodig. Het is een gemiste kans. We weten dat vanaf 2015, 2016 de files in dit land weer toenemen. In 2018, 2019 is iedereen boos omdat we niet eerder hebben geïnvesteerd in infra. Het is dood- en doodzonde van die banen en het is dood- en doodzonde voor de economie, die nu rustig oprabbelt en straks een tik krijgt door deze bezuinigingen. Kennelijk is het even niet anders. Het CDA blijft zich ertegen verzetten en heeft in de afgelopen tegenbegroting ruim 4 miljard euro vrijgemaakt voor infra, die gedekt is. Wie weet wat daar ooit nog van komt. Inhoudelijk staan we aan de zijde van de Minister, want ik kan me niet voorstellen dat zij er gelukkig mee is. Wellicht breken er nog betere tijden aan.

Dan kom ik op het MIRT zelf. Ik dank de Minister voor de reactie op het burgerinitiatief. Het CDA heeft eerder een motie over burgerparticipatie ingediend. Het is een goede ontwikkeling. Neem burgers zo veel mogelijk mee aan de voorkant. «Right to Challenge» is een term die we uit het buitenland kennen. Het geeft mensen de mogelijkheid om echt initiatief te nemen aan de voorkant. Hoe eerder hoe beter. We blijven de Minister daarop bevragen, ook in dit debat.

Ik begin het rondje in de Randstad. Er is een nieuw college in Amsterdam en wat schetst mijn positieve verbazing: men vraagt om te bekijken of we meer kunnen doen met het doortrekken van de metrolijn naar Schiphol. Het CDA heeft daar eerder een pleidooi voor gehouden. Ik heb daar hele debatten over gehad met de toenmalige lijsttrekker van de VVD, die nu Staatssecretaris is. Hij was er toen op tegen, maar sinds hij weg is, is Amsterdam in één keer voor. Heeft de Minister dit onderdeel van het coalitieakkoord in Amsterdam gezien? Is zij bereid om met Amsterdam nader te spreken over het doortrekken van de Noord/Zuidlijn?

Er is een burgerinitiatief ten aanzien van de A13/16 en Rodenrijs-West en vliegveld Zestienhoven. Het alternatieve plan van de bewoners is om de A13/A16 ter hoogte van Vlinderstrik verdiept aan te leggen. Daar wordt op dit moment onderzoek naar gedaan. Het is met horten en stoten gestart, maar dit burgerinitiatief wordt op dit moment doorgerekend door ARCADIS. Op 7 juli, twee weken nadat het rapport verschenen is, moet er een reactie van de burgers komen. Met alle respect, als een gemeente binnen twee weken moet reageren is het eigenlijk al te kort dag en hier betreft het bewoners. Geef de omwonenden meer tijd om hier redelijk op

te reageren. Neem hen serieus, ook in dit soort procedures. Het zijn geen gemeenten, ze kunnen niet in twee weken reageren.

Er is al veel gezegd over de Ring Utrecht. Het CDA is altijd voor de uitbreiding van de Ring geweest. Wij denken oprecht dat het nodig is voor de flessenhals die daar ontstaat. Ook de natuurvoorzieningen kunnen er met de voorliggende plannen beter op worden. We steunen de Minister in het doorzetten van deze plannen. We vinden het ook prima als de PvdA-fractie daar vandaag haar steun aan verleent.

Rijkswaterstaat is volgens onze gegevens gronden aan het verkopen. Soms is dat logisch, maar klopt het dat bij de A4 Zuid ook gronden worden verkocht? Is dat wel handig met de toekomstige ontwikkelingen? Ik ga door naar het Zuiden, naar het Zeelandse deel van de N59. Wij krijgen signalen dat de gemeente Schouwen-Duiveland bijna 1 miljoen moet uitgeven omdat ze een landbouwroute wil omleggen. Daar is Rijkswaterstaat mee bezig. Wat is daar precies aan de hand? Kan er met de snelheidsverhoging voor landbouwverkeer een betere oplossing komen, waardoor deze gemeente niet fors hoeft te betalen?

De N59 is een gevaarlijke N-weg met veel ongelukken. Alleen het Zuid-Hollandse deel van de N59 is volgens ons nu nog een probleem. Het Rijk beweegt niet. Is het verstandig om met de regio te kijken naar een aantal quick wins om de verkeersveiligheid te vergroten?

Ik bedank Staatssecretaris Mansveld voor de inzet ten aanzien van de dieseltreinen op de Maaslijn. In het vorige debat hebben we met knipogen, glimlachjes en het aanbieden van muziek de Staatssecretaris verleid om een stap te zetten. Dat heeft zij gedaan en dat vinden wij fantastisch. Wij bedanken haar daarvoor. We zijn erg benieuwd hoe dat verder loopt.

Nu ik toch bij mevrouw Mansveld ben, ga ik verder met goederenvervoer. Eerder heeft de Staatssecretaris, met het oog op de gemeenteraadsverkiezingen, het moeilijke en gevoelige besluit uitgesteld. Dat doet ze opnieuw tot 2020. De stelling is dat er pas vanaf 2030 substantieel wat nodig is. Dat verwachten wij ook en wij onderkennen dat er tijd is. Het beeld van treinen die door duizend dorpen doordenderen komt echter toch weer naar voren. Doorgaan op bestaande voet is niet zonder consequenties. Het lijkt ons verstandig om hier op een nader moment over door te spreken, want ik heb de brieven, die pas sinds gisteren bij ons liggen, nog niet kunnen lezen.

De tweede sluisolk bij Eefde ligt gevoelig in het gebied. Dat weet ik. Ik heb ook de motie gezien die in de gemeenteraad is aangenomen. Toch vinden wij het belangrijk voor de Port of Twente dat het wel doorgaat. Zet alstublieft door, Minister. De Minister moet met de gemeente bekijken wat zij kan doen, maar uitstel vinden wij niet verstandig. Wij hebben al lange wachttijden.

Ik heb geen tijd om alles te benoemen. Helaas voor de mensen die daarop zitten te wachten.

Ik ga verder met de A1/A30. De A1 is een belangrijke schakel in het Trans-Europese Netwerk voor Transport (TEN-T). Vanwege de groei van het autonome verkeer vindt hier groei plaats. De verkeersdruk neemt toe. Er moet echter nog wel wat gebeuren. Het knooppunt Hoevelaken moet bijvoorbeeld op de schop. Wij pleiten voor een eerste tranche van no-regretmaatregelen om aan de zuidzijde van het knooppunt een vloeiende boog te maken. De regio is hier erg actief mee bezig en vraagt hiervoor aandacht.

Dan de sluis bij Kornwerderzand.

De **voorzitter**: Dat is uw laatste punt.

De heer **De Rouwe** (CDA): Dan moet ik de binnenvaart en de fietsen op een ander moment bespreken.

Er ligt een heel goed alternatief om de sluis bij Kornwerderzand te verbreden en te verdiepen. Dat is heel goed voor de werkgelegenheid in dat gebied. Ik vraag de Minister om samen met de regio tot een regiovariant te komen. Reken die variant door en kijk of de benodigde 35 miljoen te vinden is. Anders wil ik hier een Kameruitspraak over. Ik heb niet al mijn punten genoemd, maar die komen misschien in de tweede termijn.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Voorzitter. Een aantal van de brieven ontvingen wij redelijk laat. Het lijkt me belangrijk om samen met de collega's vast te stellen dat we een aantal brieven, bijvoorbeeld die over het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS), op een ander moment willen behandelen.

Ik begin mijn rondje met alle belangrijke projecten in het hele land met de Ring Utrecht. Afgelopen vrijdag publiceerde het Centraalplan Bureau een second opinion over de maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) van de Ring Utrecht. De conclusie is dat het project pas rendeert wanneer het fileprobleem rondom Utrecht aanzienlijk verergert. Een aantal jaren uitstel kost weinig als er toch ineens groei ontstaat, maar behoedt ons voor veel verlies bij lage groei. De kans daarop is helaas groter dan op veel groei. Dat zijn toch stevige conclusies? Welk gevolg geeft de Minister aan deze conclusies van het CPB? Dit rapport toont aan dat er geen noodzaak is om de bak van Amelisweerd te verbreden voor de doorstroming op de Ring Utrecht. Dat is goed nieuws voor de omwonenden, de natuur en de schatkist. D66 wil niet dat we honderden miljoenen uitgeven aan een project dat negatief scoort. Eigenlijk kan ik me niet voorstellen dat de Minister het geld wel over de balk wil smijten. Kijk maar naar de bezuinigingsoperatie van vorig jaar, dat was lastig. We hebben wegprojecten op basis van de MKBA geprioriteerd. Met deze nieuwe inzichten daalt de A27 toch stevig op deze lijst? Wat betekent dit bijvoorbeeld voor de aanleg van de Noordelijke Randweg Utrecht (NRU), die tien jaar werd vertraagd? Deze randweg is van groot belang voor de doorstroming aan de noordkant van Utrecht en heeft echt draagvlak, ook in de stad. Kan de Minister met het uitstellen van de A27, de Ring Utrecht, het project van de Noordelijke Randweg Utrecht naar voren halen? Dan kunnen we prioriteit geven aan hetgeen sneller een positievere MKBA-opbrengst biedt.

Ik ga verder met de sluis bij Eefde. In de omgeving is hiervoor brede steun, maar niet voor de variant die de Minister wil. Die gaat ten koste van de natuur en zorgt voor meer overlast. We hebben er net een mooie, beeldende petitie over aangeboden gekregen. De gemeente wil ook bijdragen. Staat de Minister open voor heroverweging van haar keuze? Ik raad haar dat van harte aan.

Een halfjaar geleden is de motie-Dik Faber/Van Veldhoven aangenomen waarin werd gevraagd om herprioritering van de middelen voor de Ruit Eindhoven. Dat geld kunnen we beter inzetten voor andere projecten die de doorstroming in de regio beter bevorderen, zoals de verbreding van de A67. Ook in de nieuwe collegeprogramma's van onder andere de gemeenten Eindhoven en Helmond staat deze oproep. De Minister schrijft in haar brief dat de Ruit Eindhoven breed gedragen is. Dit is zeker niet meer het geval. Erkent zij dit? Hoe zorgt zij ervoor dat het voorkeursalternatief waarover na de zomer wordt besloten, past binnen de gestelde eisen van de motie? De regio neemt de motie serieus, maar de Minister doet dat niet.

Al vaker hebben we hier gesproken over blauw-gele muren, waarbij er zo veel treinen door een dorp rijden dat het dorp de facto in tweeën wordt gesplitst, zoals in Castricum en Naarden-Bussum het geval is. Er zijn echter niet alleen blauw-gele muren. Met de groei van goederenvervoer, lopen dorpen, zoals Oudenbosch, het risico op een rood-bruine muur door toenemend goederenvervoer vanuit de haven. Hoe worden knelpunten in



overleg met bewoners opgelost en welke normen worden hierbij gehanteerd?

Op de A12 komt een nieuwe op- en afrit bij Zevenaar-Oost. De oude aansluiting Griethse Poort gaat sluiten. Er zouden namelijk veel woningen bijkomen, maar die zijn vertraagd en staan ter discussie. Wil de Minister nog eens goed kijken naar het besluit over de aansluiting bij Zevenaar? De Minister weet dat D66 groot voorstander is van het programma Beter Benutten. In plaats van meer asfalt, moeten we asfalt efficiënter gebruiken. Dat vindt voornamelijk plaats via regionale projecten, samenwerking met bedrijven om spitsmijden te stimuleren en kleine aanpassingen in de infrastructuur. We moeten innovatie daarin een prominentere plek geven. Denk aan een slim distributiesysteem om pakketjes in de stedelijke omgeving af te leveren. Gezien de toenemende e-commerce is daar veel te winnen, ook voor de luchtkwaliteit. Of denk aan het terugdringen van het parkeerzoekverkeer, door een app die in samenwerking met het navigatiesysteem dat we meestal toch al in de auto hebben vrije parkeerplaatsen aangeeft. Is de Minister bereid om innovatie een prominentere plek te geven in het Beter Benutten-pakket? Is zij bereid om te streven naar een paar pilots met brede uitrolpotentie? Dan kunnen we ervaringen opdoen die ook voor andere steden of regio's interessant kunnen zijn.

We krijgen veel mail over de Noordtak van ongeruste bewoners en ik kan me hun zorgen goed voorstellen. Het is nogal wat, een grote toename van goederenvervoer door, op sommige plekken zelfs letterlijk, je achtertuin. Dat moet je echt zo veel mogelijk voorkomen. Als het echt nodig is, dan moet je laten zien waarom het echt nodig is en laten zien dat je alles hebt gedaan om alternatieven, als vervoer over water, te benutten en je alle varianten goed hebt onderzocht en vergeleken. Gisteren ontvingen wij een brief met het besluit van de Staatssecretaris. Het lijkt me een van de stukken waarover we op een later moment nog uitgebreider spreken, want er zijn veel vragen. Toch wil ik de Staatssecretaris nu al iets meegeven. In de brief staat dat de Noordtak-variant in beeld blijft. Als we alle opties goed en gelijkwaardig willen afwegen, is meer dan dit in beeld nodig. Voordat een definitief besluit valt, moet er een vergelijking worden uitgevoerd, zodat we de twee varianten, de Noordtak en het kopmaken in Deventer, echt kunnen vergelijken.

Vergroening van de diesellijnen is heel erg mooi. Mijn fractie heeft gezegd: laten we nu het besluit nemen dat we gaan vergroenen en laten we met de regio bekijken op welke manier en in welk tempo, etc. De Maaslijn is het eerste bewijs dat we dat gaan uitvoeren. Dat is hartstikke mooi. Mijn complimenten voor de Staatssecretaris.

De fracties van D66, de ChristenUnie en het CDA hebben zich in het verleden hard gemaakt voor de Code Publieksparticipatie. Mooi dat deze versterkt is op basis van een aantal moties. We zullen de ervaringen zien. Het punt dat de CDA-fractie net noemt over A13/A16 lijkt me een mooie showcase voor de Minister. Hiermee kan zij laten zien dat zij niet alleen naar de letter maar ook naar de geest van de code handelt en zorgt voor werkelijke ruimte voor publieksparticipatie.

Rijkswaterstaat is een van de grootste bouwers van Nederland. We zeggen in een aantal beleidsstukken dat het belangrijk is dat we meer natuurinclusief bouwen. Laat een extern adviseur toetsen of het Rijk daadwerkelijk voldoende aan de slag gaat met het natuurinclusief bouwen en of er wellicht mogelijkheden zijn om meer te doen. De Rijksadviseur voor het Landschap heeft gezegd dat hij dat best wil doen. Is de Staatssecretaris bereid dat onderzoek te laten doen?

Voor geluidsoverlast zijn normen vastgelegd, voor trillingshinder niet. Dat maakt het lastig om zekerheid te bieden aan bewoners. Wordt hier nog aan gewerkt? Wanneer wordt het bekend en kunnen we dat nog meenemen in besluitvorming?



Mevrouw **Ouwehand** (PvdD): Voorzitter. Vanmorgen ontving de Kamer de nieuwe Wet Natuurbescherming van de Staatssecretaris van Economische Zaken. Ik wil daar kort iets over zeggen, want het wordt gepresenteerd alsof we nu eindelijk goed werk gaan maken van natuurbescherming. De wet was echter allang duidelijk. We moeten die wet respecteren en goed kijken naar het verlies van biodiversiteit en natuurwaarden, voordat we besluiten nog verder te versnipperen, nog meer bomen te kappen, noem maar op. Het is tekenend dat de bevoegdheid om Nederland te asfalteren op het niveau van de Minister ligt en de bevoegdheid om te zorgen voor natuur en milieu op het niveau van Staatssecretaris. Dit staat los van de waardering die mijn fractie zeker heeft voor de inzet van de Staatssecretarissen.

Als er plannen zijn voor de aanleg van een weg, wordt altijd keurig natuurcompensatie beloofd. Dit betekent niet dat we daarmee ons huiswerk gedaan hebben en voldoen aan de wettelijke verplichtingen in de nu al geldende Natuurbeschermingswet. Laat staan dat we de afgelopen vijf, tien, vijftien, twintig jaar voldaan hebben aan onze grondwettelijke verplichting conform artikel 21. Ik denk dat ik die niet hoeft te herhalen, maar de overheid is grondwettelijk verplicht om te zorgen voor een gezond leefmilieu.

De Minister is ook teruggefloten op haar aanpak bij de verbreding van de A2. Ik weet dat die zaak onder de rechter ligt, maar ik wil deze hier inbrengen om duidelijk te maken dat we misschien wat bescheidener moeten zijn in het voorstellen van zaken. We zeggen dat we het wel eventjes regelen met natuurcompensatie en dat de beslissingen die we tot nu toe genomen hebben in het kader van asfalt en snelheidsverhogingen goede, gewogen beslissingen zijn geweest. In dat licht ben ik ook zeer verbaasd over de reactie van de Minister op het rapport van het CPB over de verbreding van de A27 bij Utrecht, die ten koste zal gaan van Amelisweerd, een ontzettend belangrijk laatste restje natuur voor alle mensen die wonen in het dichtbevolkte gebied rond Utrecht. De Minister zegt: het CPB zegt wel dat het economisch onverantwoord is en dat uitstel beter is, maar ik geloof daar eigenlijk niet zo in. Wat geeft de Minister het vertrouwen dat ze, gelet op de uitspraken van de rechter over de A2 en de snelheidsverhogingen, in dit geval wel goed heeft gewogen wat de belasting voor de luchtkwaliteit en de effecten op de natuur zullen zijn? Waarom veegt de Minister een in de ogen van het kabinet gezaghebbend instituut zo van tafel? Ik begrijp het niet goed. Ik ben in dit verband ook zeer benieuwd naar de inbreng van de PvdA-fractie, die voordat men in deze coalitie stapte toch zij aan zij stond met de partijen die Amelisweerd wilden behouden en zei: we hebben niet per se een bredere bak, maar eerder een bredere blik nodig.

Een ander risico lopen we in Groningen. Vorige week waarschuwden het Longfonds en een kinderarts van de universiteit Groningen in een open brief voor de plannen van de Zuidelijke Ringweg Groningen. De waarschuwing is heel concreet: kinderen krijgen ernstige longziekten door de luchtkwaliteit, want die is nu al slecht en de plannen voor de aanleg van die weg maken dat alleen maar erger. Wat doet de Minister met die oproep? Ik mag hopen dat ze die serieus neemt. Dit speelt in Groningen, maar we zien het op meerdere plekken in het land. In welke mate haalt Nederland de normen van de Wereldgezondheidsorganisatie wat betreft het beschermen van kinderen tegen slechte luchtkwaliteit? Is de Minister bereid om te inventariseren welke scholen in gebieden liggen die niet aan het gezondheidsadvies van de Wereldgezondheidsorganisatie voldoen? Dan weten we waarover we het hebben. Misschien moet ik het aan de Staatssecretaris vragen. Ons lijkt de waarschuwing stevig genoeg om in elk geval een pas op de plaats te maken.

Ik heb al kort iets gezegd over de snelheidsverhogingen. Waarom gaan we niet terug naar het oude systeem van 80 km/u, 100 km/u en 120 km/u om veranderende normen in de toekomst voor te zijn? De Minister is

teruggefloten. Ze gaat weliswaar in hoger beroep, maar ze zou ook kunnen kiezen voor het oude systeem, want dat was zo slecht nog niet. Iedereen wist waar hij aan toe was. We zouden zelfs de 80-kilometerzones standaard kunnen toepassen op alle ringwegen in de buurt van plekken waar mensen wonen. Dan zitten we veilig. Waarom wil de Minister voortdurend getouwtrek uitlokken, terwijl ze ook de voorzorgsmarge iets ruimer kan maken?

Tot slot, de Rijnlandroute. We hebben begrepen dat de Minister is opgeroepen om ook hier te kijken naar de gevolgen van de weg voor de potentiële natuurwaarden van de EHS. Een second opinion zou wellicht verstandig zijn, met zowel het hoge- als het lagegroeiscenario op basis van actuele verkeersprognoses, net zoals bij de plannen voor de verbreding van de A27 is gedaan. Laten we geen dingen doen waar we later spijt van krijgen. Dit gebied kan niet veel meer verkeer hebben. Bezint eer ge begint.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Voorzitter. We hebben inderdaad een flinke stapel brieven over het spoor ontvangen. Ik ondersteun de suggestie van mijn collega van D66 om dit onderwerp in een ander AO nogmaals op de agenda te zetten, zodat we het echt goed kunnen behandelen.

Ik wil wel twee korte dingen zeggen over het goederenvervoer. GroenLinks heeft steeds gepleit voor het volledig benutten van de Betuweroute, want die is met publiek geld en heel veel moeite aangelegd en wordt te weinig gebruikt. Straks komt het voorstel van GroenLinks voor de A27. Mocht er daardoor sprake zijn van vrijval, zet dat dan in op het verbeteren van de overgang naar Duitsland, zodat de Betuweroute veel beter benut kan worden.

Als goederenvervoer door steden gaat, moet het aan strikte normen voldoen. Het kan niet zo zijn dat steden door tweeën gesneden worden, dat overgangen volledig uitvallen en dat mensen een enorm eind moeten omlopen of omfietsen om van de ene kant van de woonkern naar de andere kant te komen. Daarover later meer in een specifiek AO over het spoor, als we alle informatie tot ons hebben kunnen nemen.

Dan kom ik onvermijdelijk bij de verbreding van de Ring Utrecht A27. Dat is een onderwerp waarvoor ik in een heel grijs verleden nog in een bos in Amelisweerd heb gestaan en dat steeds weer op de agenda komt. Het ministerie heeft zelf het CPB gevraagd om de verbreding door te rekenen. De eigen adviseur zegt dat het alleen bij heel hoge economische groei positieve waarde voor de maatschappij heeft. Deze Minister kan niet in haar glazen bol kijken, maar ze kan wel voorspellen dat wij in de komende twee, drie jaar geen heel hoge economische groei krijgen. Niemand voorspelt dat voor Nederland. Wij doen een dringend beroep op de Minister om het advies van het CPB op te volgen en de verbreding uit te stellen. Er zijn wel files op de Noordelijke Randweg, maar een groot deel van het verkeer op die ringweg gaat de stad in. Als je het toch doorzet en de bak verbreedt en daardoor meer verkeer aantrekt, dan kan het verkeer de stad nog steeds niet in. Kan de Minister met de gemeente en de provincie werken aan een integrale visie op al het verkeer? Hoeveel verkeer moet langs Utrecht? Hoeveel verkeer moet de stad in en kan dat wel? Hoeveel verkeer moet ergens anders heen? Dan kom je hoogstwaarschijnlijk tot de conclusie dat het geld veel beter besteed is als de plannen voor de Noordelijke Randweg vooruit getrokken worden. Ik sluit me op dat punt aan bij de collega van D66. Op die manier kun je het verkeer en het milieu helpen en geld besparen. In de tussentijd kan, zoals ook het CPB adviseert, bekeken worden of verbreding binnen de bestaande bak kan. Dan hoeft er geen bos gekapt te worden. Het is al erg genoeg dat die weg erdoorheen ligt. Als er nog eens een flink stuk van de natuur af moet, is het zowel voor de bewoners qua geluidsoverlast en luchtvervuiling, als voor de natuurbeleving van de Utrechters geen goed plan.

Werkt het prejudiciële advies van het Europese Hof ook door op andere plekken? Als iets niet strikt door de rechter verboden is, doet deze Minister het weleens. In dit geval hoop ik dat er op het ministerie gedacht wordt: dit advies zou voor andere wegen ook weleens kunnen gelden. Graag een update van het denken op het ministerie in plaats van af te wachten tot er weer een gerechtelijke uitspraak komt. Een snelheidsverhoging kun je terugdraaien, maar als je eenmaal bomen gekapt hebt en je vervolgens terechtgewezen wordt, dan ziet de aanplant er toch echt anders uit dan de oorspronkelijke natuur.

Ik kom op de snelheidsverhogingen. De Minister heeft de houding dat als een arts zegt dat je maximaal vier gram aspirine per dag mag slikken, er dan ook iedere dag vier gram aspirine geslikt kan worden. Omwonenden kunnen de maximale hoeveelheid fijnstof en andere vervuilende stoffen die volgens de normen toegestaan zijn, accepteren. Zou het beleid niet veel meer gericht moeten zijn op het zo veel mogelijk terugbrengen van luchtvervuiling, zo ver mogelijk onder de norm als mogelijk is? Ook de fractie van GroenLinks pleit er niet onverwacht voor om in overleg met de grote steden terug te gaan naar 80 km/u op de ring. Er wordt heel veel gedelegeerd aan de grote steden, dus dat kan hier ook. Dit is in lijn met een aangenomen motie, volgens mij uit de vorige kabinetsperiode, ingediend met onder andere D66 en met steun van het CDA. De miljoenen die nodig zijn om bordjes te veranderen in 80 en 100, zouden veel beter aangewend kunnen worden voor zinnige projecten, zoals het fietsparkeren in de gemeentes. Als mensen meer gaan fietsen, bevordert dat de gezondheid van de bevolking in de grote steden.

Ik ben blij met het elektrificeren van het spoor en de laatste spoorlijnen. GroenLinks heeft al gezegd dat er in de regio geen volledige steun is voor de Ruit Eindhoven en dat het stukje steun dat er was aan het afbrokkelen is. Ook daar kan veel beter geïntegreerd gekeken worden naar alle vervoersopties, in plaats van het doorzetten van de Ruit. Is de Minister bereid om de beschikbare budgetten in te zetten voor betere maatwerkoplossingen?

Wat betreft de nieuwe sluis bij Eefde, sluit ik me aan bij de D66-fractie. Omdat er een commercieel vliegveld, luchthaven Twente, zou komen, moest er een afslag komen. Ik hoor graag van de Minister dat die afslag niet meer doorgaat nu is besloten dat daar geen commercieel vliegveld komt.

Ik heb een vraag over Beter Benutten. Wij lazen tot onze verbazing in het Algemeen Dagblad dat busjes tegen betaling op de vluchtstrook mogen rijden. Ik kan me haast niet aan de indruk onttrekken dat dit een foutje is, maar er stond echt in het Algemeen Dagblad: de Minister wil met onmiddellijke ingang mogelijk maken dat busjes voor personenvervoer met minimaal acht inzittenden tegen betaling gebruik mogen maken van de vluchtstrook. Als dat zo is, vinden we dat buitengewoon merkwaardig. Als dat niet klopt, dan moet de Minister in het AD rectificeren.

De **voorzitter**: U zit over uw tijd heen.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Dan wil ik nog een reactie op het Meerjarenprogramma Ontsnippering en op de verlenging van de A15 bij Groessen en Helhoek. Kan de Minister uitleggen wat het maaiveld is? Is dat de grond of anderhalve meter daarboven? Dat is in de regio Helhoek een discussiepunt wanneer er gesproken wordt over de verdieping van de weg. Bedankt voor de coulance.

De **voorzitter**: Ik sla de heer Hoogland over, omdat hij ook van de Partij van de Arbeid is en wij gezamenlijk onze inbreng doen.

Mevrouw **Visser** (VVD): Voorzitter. Op de agenda staat vandaag MIRT, maar wat ons betreft is het hoofdonderwerp de economie. We vergeten

namelijk nog weleens waarom we mobiliteit hebben. Dat is vanwege de economie en om van A naar B te komen. Daarvoor is het nodig dat je infrastructuur in Nederland hebt. Het is ook mogelijk dat je dat makkelijk kunt aanleggen. In Nederland leven we in een dichtbevolkt land en willen we tot de top 5 van de economieën horen. We willen met zijn allen, sommigen niet, wonen en werken in stedelijke gebieden. Alles moet passen in dat kleine, dichtbevolkte land. Dan loop je soms tegen problemen aan, omdat je het op een goede manier wilt ordenen. Ik vind het belangrijk om dat te zeggen, omdat sommige linkse partijen lijken te denken dat je alles kunt oplossen met openbaar vervoer. Dat hoorde ik net in een aantal bijdrages. Dat is niet zo. In de Publieksrapportage Rijkswegen zie je dat asfaltverbreding en asfalt erbij helpt. Ik heb het dan niet alleen over de hoofdinfrastructuur, maar ook over de onderliggende netwerken.

De heer **De Rouwe** (CDA): Misschien spreek ik wel namens de heer Madlener en hij straks namens mij, maar wij moesten ons even vasthouden bij dit pleidooi. De VVD-fractie houdt een heel verhaal over het blijven investeren in infra op wat voor manier dan ook, terwijl de VVD-fractie 8 miljard bezuinigt op het programma tot 2028. Hoe geloofwaardig ben je dan?

Mevrouw **Visser** (VVD): De heer De Rouwe doet net alsof er niets meer wordt geïnvesteerd in infrastructuur. We moeten helaas een aantal bezuinigen doorvoeren. De VVD zou dat ook anders willen. Maar er gaat nog steeds geld naar infrastructuur. Ik vind het opmerkelijk dat de heer De Rouwe vergeet dat er een Lenteakkoord is gesloten, waarbij ook de CDA-fractie heeft ingestemd met bezuinigingen op infrastructuur. Helaas moeten we deze maatregelen nemen, maar als je aan de VVD vraagt wat de prioriteiten zijn, dan is het infrastructuur, juist omdat we daarmee de economie kunnen versterken. Als we weten welke mogelijkheden er zijn om die uit te breiden, dan kan de heer De Rouwe eropaan dat de VVD zich daarvoor zal inzetten.

De heer **De Rouwe** (CDA): Het CDA is akkoord gegaan met een bezuiniging van ongeveer 1 miljard op infra. Dat konden en willen wij verantwoordwoorden, omdat we zien dat er meevallers zijn, juist omdat er zo weinig werk is. Dat is echter iets heel anders dan de 8 miljard die de VVD door het putje spoelt. Als de VVD-fractie hier zegt dat infrastructuur prioriteit heeft, dan moet ik daar een beetje om lachen, maar eigenlijk zou ik erom moeten huilen. Heel veel geplande infraprojecten gaan niet door. Heel veel mensen raken hun baan kwijt, omdat er even geen ruimte is. Zij krijgen straks van Minister Asscher een sociaal project aangeboden: kijk eens hoe goed wij zijn als overheid, u mag scholing gaan volgen. Die mensen willen echt werk en dat ontnemt de VVD hen. Het pleidooi dat de VVD prioriteit geeft aan infra, slaat werkelijk nergens op als je het hele infradeel kaalvreet en 8 miljard bezuinigt. Dit is volstrekt ongeloofwaardig.

De **voorzitter**: Dit was uw laatste interruptie.

Mevrouw **Visser** (VVD): De heer De Rouwe gaat over zijn eigen woorden en over zijn interpretatie van mijn woorden. Mijn pleidooi betrof het belang van infrastructuur en dan met name de wegen. Ik vind de bijdrage van de heer De Rouwe ook een heel bijzondere, want hij goochelt ook met cijfers. In het Lenteakkoord is er gewoon 2,6 miljard van afgegaan en het CDA heeft daarmee ingestemd. We kunnen bakkeleien over de cijfers, over de plussen en de minnen, en dat gaan we de komende periode vast nog doen. Bij de begrotingsgesprekken 2014 is er een duidelijk overzicht gegeven van wat er de afgelopen vijftien jaar bijgekomen en afgegaan is. Wat ons betreft komt er de komende periode absoluut nog iets bij, omdat

de groei van de economie noodzakelijk is. Gelukkig gaat er nog steeds geld naar infrastructuur. Gezien de economie blijft het noodzakelijk om daarin te investeren. We zouden blij moeten zijn met deze oproep vanuit de VVD om hierin te blijven investeren.

De heer **Madlener** (PVV): Mevrouw Visser heeft hier een grote mond over economie, maar zojuist is een rapport verschenen waarin staat dat Nederland verder afzakt op de Europese lijst van welvaart. Onze burgers hebben het slecht, dankzij het kabinet en dankzij de belastingverhogingen. De VVD heeft inderdaad de pot die bedoeld is voor meerjarige infrastructuur leeg gegraaid. Het enige geld dat ik er nu bij zie komen is voor ontwikkelingshulp. De VVD is natuurlijk compleet gekaapt door de Partij van de Arbeid en de VVD-fractie zou een heel veel kleinere mond moeten hebben over de economie, want de VVD doet precies het tegenovergestelde en zadelt de burger op met kosten en lasten en belastingverhogingen en het resultaat is voor iedereen zichtbaar. Nederland is het slechtste jongetje in de Europese klas en Europa doet het al heel slecht.

De **voorzitter**: Uw vraag is?

De heer **Madlener** (PVV): Wil de VVD niet meer over de economie of aanpak van de files spreken? Het is volstrekt ongeloofwaardig.

Mevrouw **Visser** (VVD): Ik zal er absoluut over blijven praten. Ik benadruk dat er 80 miljard in infrastructuur geïnvesteerd wordt. De heer Madlener moet de feiten duidelijk weergeven. Wat ons betreft blijven we ook in infrastructuur investeren en gaat onze prioriteit daarnaar uit, juist omdat we de economie moeten versterken. Als je bekijkt wat er nodig is om die economie te versterken, de heer Madlener zal daar ook vast naar hebben gekeken, dan zijn het hervormingen: ingrepen in de financiële sector zodat ons mkb weer krediet kan krijgen, hervormingen van de zorg en hervormingen van de sociale zekerheid. Dan zijn we weer concurrerend met het buitenland, zullen ondernemers weer investeren en komt er weer werkgelegenheid. De export zal dan toenemen, de bedrijfsinvesteringen zullen toenemen, consumentenvertrouwen zal toenemen en er zal meer werkgelegenheid komen. Dat is inderdaad noodzakelijk en daarin is infrastructuur ontzettend belangrijk. Gelukkig blijven wij ook daarin investeren. Mag het een onsje meer? Absoluut en als daar kansen toe zijn zal de VVD zich daarvoor inzetten.

De heer **Madlener** (PVV): Dan zie ik graag de voorstellen van de VVD tegemoet. Ik neem aan dat dat nog in de termijn van mevrouw Visser komt, want ik heb nog niets gezien. Ik heb alleen gezien dat er meer geld naar ontwikkelingshulp gaat. De zorg en de infrastructuur lijden onder VVD-beleid, lees: PvdA-beleid.

Mevrouw **Visser** (VVD): Investerings bespreken we maar één keer per jaar en dat is bij de begrotingen. Dit gesprek zullen we dus dan voeren. We hebben deze gesprekken de afgelopen periode ook al gevoerd. Infrastructuur is een ontzettend belangrijke randvoorwaarde voor de economie. Niet als doel op zich, maar omdat we de economie willen versterken. Ik kom daar inhoudelijk in mijn bijdrage op terug. We kunnen heel veel geld hebben, maar als we vervolgens door onze eigen wet- en regelgeving niet in staat zijn om te investeren, dan hebben we ook een probleem. Net werd het voorbeeld van de A2 genoemd. Het feit dat we mogelijk straks een groot rood kruis op de A2 moeten zetten, is onbestaanbaar. We vinden dat er opnieuw gekeken moet worden naar de vraag of we Nederland niet dichtgeregeld hebben met onze natuurwetgeving. Mijn collega mevrouw Lodders heeft hier bij de wetgeving voor de Programmatische Aanpak Stikstof (PAS) ook aandacht voor gevraagd.

Wij vragen de Minister nogmaals om te bekijken hoe de natuurwetgeving ons belemmert bij het aanleggen van wegen. Willen we met elkaar wonen, werken en recreëren in Nederland, dan is infrastructuur gewoon noodzakelijk.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Ik werd even geprikkeld door dat grote rode kruis en de PAS-wetgeving. Die prejudiciële beslissing betreft de natuurcompensatie bij de A2. Wat stelt de VVD-fractie precies voor? Wij treden uit Europa? Wij zeggen de afspraken die wij, onze regeringsleiders, bewust zelf gemaakt hebben in Europa op? Wat is dit grote rode kruis?

Mevrouw **Visser** (VVD): Het was een beeldend voorstel, want mevrouw Van Tongeren weet ook dat op de snelweg een rood kruis gezet kan worden. We hebben in Nederland te maken met wet- en regelgeving, deels Europees, maar deels vertaald naar eigen nationale wet- en regelgeving. Ik doe hier nadrukkelijk de oproep om, in het belang van de economie, nog eens te kijken of die ons belemmert in de aanleg van de infrastructuur. Dit is voor een aantal voorbeelden die ook in de bijdrage van mevrouw Van Tongeren naar voren zijn gekomen, het geval, bijvoorbeeld voor de A27. Het duurt gemiddeld 40 jaar voordat we in Nederland een snelweg hebben aangelegd. Dat duurt veel te lang. We moeten bekijken of dat niet sneller kan. De Minister heeft in het verleden, in het kader van de Crisis- en herstelwet en nu met de Omgevingswet, allerlei versnellingsmaatregelen toegepast. We zien bij de PAS-wetgeving het gevaar dat het ons straks belemmert bij de infrastructuur. Dan hebben we wel het geld – we verschillen erover van mening of dat voldoende is – maar kunnen we niet investeren, omdat het niet mag op basis van wet- en regelgeving die we zelf hebben ingesteld. Dat is een zorgelijke ontwikkeling. Wat ons betreft doen we dat niet en kijken we er opnieuw naar. Die vraag stelde ik aan de Minister.

De **voorzitter**: Kunnen de vragen en antwoorden iets korter en bondiger zijn, want anders gaan we voetbaltijd niet halen.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Ik heb een punt van orde. Ik erger me er wezenloos aan dat de democratie minder belangrijk is dan een sportwedstrijd. Dat er vanavond gevoetbald wordt, vind ik geen reden om een belangrijk debat over de toekomst van Nederland kort te houden.

De **voorzitter**: Daar hebt u helemaal gelijk in, maar ik maak een grapje. 18.00 uur is echter de eindtijd van deze vergadering en dat is wel mijn democratische verantwoordelijkheid. Ik zal mijn voetbalterm niet meer gebruiken, maar ik wil wel om 18.00 uur klaar zijn.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Dit is een prejudiciële uitspraak van het Europees Hof. Hecht de VVD-fractie nog steeds aan uitspraken van het Europees Hof of wil de VVD daar liever uittreden? Ik hoor de collega van de VVD alleen maar zeggen dat wij daar andere wet- en regelgeving op moeten maken. Wat is het nou? Gaan we in Europa met zijn allen onze natuurwaarden beschermen? Als alleen de economie belangrijk is: natuur heeft ook een hoge economische waarde. Of willen we beslissen dat we ons daar niets meer van aantrekken?

Mevrouw **Visser** (VVD): De natuur heeft er niets aan als we met zijn allen vaststaan en op die manier het milieu vervuilen. De Raad van State heeft advies gevraagd aan het Europees Hof, dat uitspraak heeft gedaan. We moeten afwachten wat daarmee gedaan zal worden. Wij wachten dat netjes af. Naar aanleiding van die uitspraak, maar ook naar aanleiding van de discussie over de PAS-wetgeving, vragen wij wat dit betekent.



Nederland is namelijk een dichtbevolkt land – ik begon mijn bijdrage daar ook mee – waar we proberen wonen, werken en recreëren met elkaar te combineren. Moeten we daarom niet opnieuw naar onze wet- en regelgeving kijken? We willen het allemaal. We willen alle drie de waardes met elkaar realiseren. Wat de GroenLinks-fractie betreft misschien niet, maar wat de VVD-fractie betreft wel. We vinden dat je eerst geld moet verdienen voordat je het kunt uitgeven. Wij vragen opnieuw daarnaar te kijken. Wij respecteren uiteraard gerechtelijke uitspraken.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Dat de VVD niets geeft om de natuur, dat weten we allemaal al lang. Waar geeft de VVD prioriteit aan? Aan werk of mobiliteit?

Mevrouw **Visser** (VVD): Ik begon mijn betoog al met te zeggen dat mobiliteit geen doel op zich is, maar dient ter bevordering van de economie. Daarom zei ik dat dit debat eigenlijk over economie gaat. Iemand pakt de auto, de trein of de fiets om van A naar B te komen. Dat kan voor een bezoek of voor het werk zijn. Infra is ter ondersteuning daarvan. Ik snap de vraag van mevrouw Van Veldhoven niet.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Dan zal ik mijn vraag toelichten. In de context van de PAS-wetgeving is wel degelijk een keuze te maken voor werk of mobiliteit. De VVD stemt bijvoorbeeld in met het feit dat de rijksoverheid met het 130 km/u rijden ongebreideld inteert op de ruimte voor extra werkgelegenheid. Vandaar mijn vraag: kiest de VVD voor werk of voor mobiliteit? Als ik nu hoor dat de VVD-fractie voor werk kiest, dan is dat mooi. We kunnen dan op een andere manier omgaan met de blanco cheque die het Rijk neemt op het gebied van mobiliteit, in de context van de PAS.

Mevrouw **Visser** (VVD): Dat is een wel heel simpele vertaling van mijn woorden. Gebleken is dat 130 km/u rijden leidt tot betere doorstroming en daarom in het belang van de economie is. Het leidt tevens tot minder files. Wat ons betreft gaan we daarmee door. We zitten nu op 48%. De Minister heeft een aantal dingen on hold gezet. Maar wanneer kunnen wij doorgroeien naar de beoogde 70% als het 130 km/u rijden betreft? Wij zien de ambities op het gebied van wonen, werken en recreëren, wij zien het belang van de Rotterdamse haven, wij zien het belang van de agrarische ondernemers en wij zien het belang van de infrastructuur daarbij. Daarom hebben wij kanttekeningen bij de PAS-wetgeving. Die wetgeving is bedoeld om ontwikkelingen in Nederland mogelijk te maken, maar het zet juist een aantal zaken op slot. We hebben daarom gevraagd om een aantal zaken nader te onderzoeken, zodat we daarin een goede keuze kunnen maken. Daar horen deze drie dingen absoluut bij.

Mevrouw **Ouwehand** (PvdD): De VVD-fractie kan ook gewoon haar huiswerk doen in plaats van loze oproepen te doen om eens beter te kijken naar die regels. Dat maak ik nu al jaren mee. We hebben in internationaal verband afspraken gemaakt om de achteruitgang van onze natuur te stoppen. Klaar. Daar staat onze handtekening onder, niet alleen in Europa, maar ook in VN-verband. De PAS is een methode om daaraan handen en voeten te geven. De VVD-fractie kan wel roepen dat we daar kritisch naar moeten kijken, maar we hebben er gewoon mee ingestemd. We kunnen nog maar een beperkte druk op de natuur uitoefenen. Waar kiest de VVD voor? Ik hoorde de verkeerswoordvoerder spreken over geen belemmeringen voor mobiliteit. Prima. Betekent dat dat de VVD zegt: wegen voor de vee-industrie?

Mevrouw **Visser** (VVD): De PAS-wetgeving is de Nederlandse vertaling van een aantal Europese doelen. Dat is de manier waarop wij het gaan



vormgeven. Duitsland en Frankrijk werken met andere normen omdat het andere, grotere landen zijn die meer kunnen compenseren. Hierdoor zien wij mogelijkheden om daar op een andere manier mee om te gaan. We leggen ons zelf die wetten en regels op. Ik zeg hiermee niet dat we een aantal Europese doelen aan de kant moeten schuiven. Ik vraag aandacht voor de vertaling, die wij op een heel complexe manier hebben gedaan voor het dichtstbevolkte stukje van de wereld waar we een aantal ambities met elkaar willen realiseren. In het kader van de EU 2020-strategie hebben we met elkaar afgesproken dat we meer werkgelegenheid in Nederland willen. Daar vragen we aandacht voor. Als je én én én wilt, moet je bereid zijn er op een andere manier naar te kijken. Wet- en regelgeving die ons belemmert, moeten we niet continueren. We moeten bekijken hoe het op een andere manier kan.

Mevrouw **Ouwehand** (PvdD): De VVD-fractie weigert voortdurend een keuze te maken. Je kunt wel wijzen naar Duitsland, Frankrijk of andere landen die op een andere manier aan hun verplichtingen voldoen, maar de natuur is daar in een andere staat. Wij hebben een verplichting, net als Duitsland en Frankrijk, om de natuurgebieden te beschermen en in elk geval de achteruitgang te stoppen. In Nederland hebben we misschien wel een grotere taak, omdat we het te ver hebben laten komen en we het stikstofafvoerputje van Europa zijn. Dan moeten er keuzes gemaakt worden. Ik vraag de VVD-fractie daarom of het de mobiliteit of de vee-industrie wordt. Het wordt tijd dat de VVD-fractie daar een keer helder over is.

Mevrouw **Visser** (VVD): Het is typerend dat de Partij voor de Dieren de Rotterdamse haven in deze discussie vergeet, want die speelt ook een belangrijke rol in de PAS-wet- en regelgeving. Mevrouw Ouwehand probeert het heel klein en plat te slaan en dat mag natuurlijk. Helaas is het niet zo makkelijk plat te slaan, want we hebben het heel complex gemaakt. Dit is niet het antwoord dat mevrouw Ouwehand wil horen, maar ik heb al eerder aangegeven dat mobiliteit onderdeel is van de economie. De D66-fractie zegt in haar bijdrage: innovatie, innovatie, innovatie. Als het om dit soort dingen gaat, vergeet D66 ook in die woorden de innovatiekant. Wij vragen om er op een andere manier naar te kijken. We hebben zelf de Natura 2000-gebieden aangewezen en op deze manier de wet- en regelgeving ingericht. Andere landen gaan er anders mee om. Waarom kan het in andere Europese landen wel en in Nederland niet? Dat is een terechte vraag voor een land dat zo dichtbevolkt is en waarin we alles willen realiseren.

De **voorzitter**: Mevrouw Van Veldhoven krijgt haar tweede en tevens laatste interruptie.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Nee, ik werd aangesproken op iets wat ik gezegd zou hebben en dat is een foute interpretatie. De VVD-fractie gaat volledig voorbij ...

De **voorzitter**: U maakte even een persoonlijke opmerking. Dat mag, maar dan sta ik geen interruptie toe. Ik dacht dat u een tweede interruptie wilde.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Nee, die gebruik ik liever voor de Minister.

Mevrouw **Visser** (VVD): Een aantal zaken die ik in mijn bijdrage had staan, hebben we met de interruptiedebatjes al benadrukt. Ik maak een rondje Nederland, de collega's gaven het ook al aan. We hebben eerder

gesproken over zaken die voor de VVD prioriteit hebben. Wij gaan ervan uit dat die allemaal op koers liggen.

Wij vragen aandacht voor de doortrekking A12/A15. Ik ben samen met mevrouw Kuiken op bezoek geweest bij de bewoners van Helhoek. Wij snappen hun vragen wat betreft de inpassing, maar wij zien ook een regio die continu met elkaar overhoop ligt over de wensen en de eisen. Een aantal zaken ligt bij Zevenaar en een aantal andere zaken bij Duiven. Wat is de status van de doortrekking A12/A15 en dan met name ten aanzien van de vragen van de bewoners van Helhoek?

Recent kwam in het nieuws dat de A4 bij Leiderdorp niet de capaciteit heeft om het verkeer voldoende af te wikkelen, terwijl deze weg net is aangepakt. Is dit een permanent probleem? Dat werd in de media aangegeven. Welke oplossingsrichtingen zijn daarvoor?

Ik kom op Beter Benutten. Volgens mij is niemand tegen Beter Benutten, of het nu in het openbaar vervoer is of op de weg. We willen benadrukken dat het én-én blijft. We moeten investeren in infrastructuur en bekijken hoe we beter kunnen benutten. De D66-fractie gaf net ook al aan dat innovatie daarin een heel belangrijke rol speelt. Het beeld naar buiten toe heeft een heel erg hoog «ditjes en datjes»-gehalte, maar de mogelijkheden tot innovatie zitten er absoluut in. De regio Helmond zorgt er bijvoorbeeld samen met de brandweer voor dat de brandweer haar aanrijdtijden kan halen. Er zijn transportondernemingen die door Intelligente Transportsystemen (ITS) in staat zijn in de zwarte cijfers in plaats van in de rode cijfers te rijden. Dat ziet er toch anders uit dan het beeld waar de NOS recentelijk mee opende: een sportcoach die mensen een hardlooptraining gaf van Rotterdam Centraal naar hun werk toe. Dat is niet het beeld dat de VVD uit wil stralen als het Beter Benutten betreft. Het beeld moet zijn dat je weet te realiseren dat er doorgestroomd wordt. Ik roep de Minister op om van dat beeld van ditjes en datjes af te komen, de doelstelling van Beter Benutten meer aandacht te geven en meer aandacht te hebben voor de innovatie.

Gisteren is het AO over de concessies geweest, waarin mevrouw De Boer aandacht heeft gevraagd voor het goederenvervoer over het spoor. Wij staan in deze Kamer vaak stil bij het personenvervoer, maar goederenvervoer heeft ook prioriteit, want daar verdienen we ons geld mee. We moeten zorgen dat we ook op de langere termijn een goed perspectief weten te bieden, zodat Nederland als doorvoerland aantrekkelijk blijft voor bedrijven.

We zijn blij dat de problemen zoals bij Vught opgelost zijn. Complimenten voor de oplossing die de Staatssecretaris met de regio heeft weten te vinden. We vragen ook aandacht voor het goederenvervoer, met name in Oost-Nederland. Het is goed dat op korte termijn wordt begonnen met het kopmaken bij Deventer. Dat is de goedkoopste en meest praktische oplossing. We moeten echter niet stilstaan om alleen maar na te denken over de toekomst. We weten dat een nieuwe spoorlijn er niet van vandaag op morgen ligt. Wij vragen aandacht van de Staatssecretaris voor de Noordtak. Hoe verhoudt zich dat tot deze praktische oplossing? Is het mogelijk om het denken niet stil te zetten, maar met de regio te bekijken wat er in de toekomst mogelijk is?

Wij blijven benadrukken dat het grensoverschrijdend vervoer met Duitsland van belang is. Ik doel dan op lijnen als Groningen–Bremen en Eindhoven–Düsseldorf. Het lijkt alsof dit geen prioriteit heeft. Wat is er nodig om daadwerkelijk stappen te kunnen zetten? Welke stappen zet de Staatssecretaris?

Bij de bezuinigingen vorig jaar werd gezegd dat er een herijking van de spoorprojecten zou komen. Dat zou plaatsvinden in combinatie met de Lange Termijn Spooragenda, die er nu ligt. Ik heb de herijking daarin niet gezien. Kan de Staatssecretaris voor het MIRT Projectenboek 2015 met een overzicht komen van de projecten en programma's en aangeven op welke wijze en met welke criteria zij die projecten wil toetsen? Wat ons

betreft moet daarbij nadrukkelijk aandacht zijn voor economie, economie en economie.

De heer **Smaling** (SP): Voorzitter. Het is interessant, dit overleg met een vergrootglas over dit volle land dat ook nog wel wat lege plekken heeft, dat af en toe chagrijnig is en af en toe weer vrolijk en waarin een heleboel wegen, spoorlijnen en kanalen ooit in een hoog tempo zijn aangelegd. Mevrouw Visser zei dat het 40 jaar duurt voordat een weg is aangelegd, maar ik zag laatst een landkaart van Nederland van 1960 en het is wel een groot verschil met nu. Er is wel een heleboel veranderd.

Ik begin in Utrecht. Mijn fractie is blij dat de Minister heeft besloten om een second opinion over de verbreding van de A27 te vragen. Complimenten daarvoor. Wat gaat zij doen met het advies van het CPB? Het is duidelijk dat het een heleboel geld scheelt als we de A27 niet verbreden. Het gemiddelde gevoel in Utrecht is dat men niet erg enthousiast is over de verbreding van de A27, maar wel over de Noordelijke Randweg Utrecht. Kan die naar voren gehaald worden? Mevrouw Van Veldhoven vroeg dat al eerder en ik sluit me daarbij aan.

Het voornemen is geuit om de A27 te verbreden tot Breda. Mevrouw Van Tongeren en ik hebben daar eerder de schriftelijke vraag aan gekoppeld of de spoorlijn Utrecht–Breda een optie is. Het antwoord was dat die spoorlijn een te lage MKBA oplevert. Mocht die verbreding plaatsvinden, is er dan toch een no-regretoptie mogelijk, zodat het spoor in een later stadium aangelegd kan worden?

De regio Hoevelaken, Barneveld, Ede, Arnhem heeft onze aandacht. Sinds de A30 is doorgetrokken is het drukker bij Ede. Ede-Grijsoord is een MIRT-project. We hebben een debat gehad over de Valleilijn, dat mevrouw Dik-Faber op de agenda heeft gezet. Zij zal ongetwijfeld nog op dit onderwerp komen. Het zou goed zijn om integraal te bekijken wat je met die regio kan, zowel over de weg als over het spoor. We hebben gepleit voor een dubbelperron bij station Barneveld Noord. De Staatssecretaris was er toen nog niet geweest. Ze is door de heer Geurts uitgenodigd om daar te gaan kijken. Ik weet niet of het gebeurd is. Ik heb het eerder een «gespreide benen»-station genoemd, zoals Amsterdam Muiderpoort. Het perron naar Barneveld ligt er al en we zouden mogelijk in Stroe en Apeldoorn West een stopstation kunnen plaatsen. Die regio, die een beetje bij de Randstad gaat horen, kun je aanzienlijk ontlasten door slim met weg- en spoorvervoer om te gaan.

De Ruit bij Eindhoven is een beetje uit beeld geraakt door gemeentelijke standpunten. De provincie wil het nog steeds graag. Graag krijg ik een update van de positie van de Minister ten aanzien van de Ruit bij Eindhoven.

We hebben gisteren de PHS-brief gehad, die we hier niet uitvoerig behandelen. Ik wil er een paar dingen over zeggen. Wat het reizigersvervoer betreft zijn wij blij. Op dat punt is onze enige vraag aan de Staatssecretaris of er niet te veel overwogen tussen Amsterdam en Eindhoven lang dicht zijn. Heeft de Staatssecretaris al bedacht wat ze daar eventueel aan kan doen?

Wat het goederenvervoer betreft, hebben we nogal wat noten op onze zang. Dat zal de Staatssecretaris niet verbazen, want in eerdere debatten hebben we het daar uitvoerig over gehad. Gisteren had ik nog een prachtig opiniestuk in de Gelderlander met onze Statenfracties in Overijssel en Gelderland: stel jezelf de goede vragen ten aanzien van de keuzes die je straks maakt voor het goederenvervoer in Oost-Nederland, begin bij het perspectief van het goederenvervoer vanuit de Rotterdamse haven naar het achterland en redeneer dan terug naar de bestemmingen van die goederen naar het soort vervoer en de tracés die je daarbij nodig hebt en de keuzes tussen spoor, water en weg. Het verbaast me dat er een soort dubbelbesluit ligt. We gaan kopmaken bij Deventer, maar we doen voorlopig niets. Die twee dingen kan ik slecht met elkaar rijmen. Als er

uitstel is omdat de beoogde groei niet gerealiseerd kan worden en je weet dat de Duitsers in 2020 de aansluiting op de Betuweroute vanaf Zevenaar klaar hebben, kun je dan niet tot een conclusie komen die wat beter aansluit op de verwachte ontwikkeling? Het is een schizofrene conclusie, als ik het zo oneerbiedig mag zeggen.

Ik heb al eerder vragen gesteld over de Spoorverbinding Zeeland–Antwerpen (VEZA-boog). Die boog zou vanuit Zeeland bij Bergen op Zoom naar Antwerpen gaan. De VEZA-boog heeft ook een te lage MKBA. Het betreft goederentreinen met gevaarlijke stoffen, die nu moeten kopmaken boven Dordrecht. Dat is een enorme omweg. Ik geef meteen toe dat het weinig treinen betreft, maar er is veel onrust in Oudenbosch en omstreken. Mensen maken zich zorgen, omdat die treinen twee keer langskomen. Het is gek dat treinen tot boven Dordrecht moeten rijden om daar te keren. Heeft de Staatssecretaris slimme alternatieven achter de hand? Kan dat goederenvervoer vanuit Zeeland misschien met een schip? Zijn er mogelijkheden om via buisleidingen de zaken te regelen? Graag hoor ik creatieve ideeën van de kant van de Staatssecretaris.

Net als de heer De Rouwe bedank ik de Staatssecretaris voor de inspanningen ten aanzien van de Maaslijn. Ik heb vernomen dat het in de toekomst de Wilmaaslijn zal gaan heten en dat is te danken aan de welwillendheid van deze Staatssecretaris.

Ik kom op de binnenvaart. Er is onderzoek gedaan naar de hoogtes van containervaart. We zijn blij dat dit gebeurd is. Heeft de Minister er al gedachten over wat we daarmee kunnen doen? Het is niet zo makkelijk om in twee tellen alle bruggen te verhogen omdat we schepen met vier lagen containers willen varen. Ik woon in Weesp. Ik was vorig jaar getuige van de spectaculaire wisseling van de oude brug over het Amsterdam-Rijnkanaal naar de nieuwe in één nacht. Dat was erg mooi. De binnenvaart moet wel blijven meekomen en daar is adequate infrastructuur voor nodig. Heeft de Minister ideeën om internationaal te bevorderen dat er een nieuwe Rijnvaarthoogtenorm komt?

Wat de sluisen bij Eefde betreft sluiten wij ons aan bij wat daar eerder over is gezegd. Er ligt een mooi alternatief. Kan dat nog eens goed bekeken worden?

Is het Budget Investeringen Ruimtelijke Kwaliteit (BIRK) op een gegeven moment op of is het hervulbaar? Ik was bij het Renkumse Beekdal en dat is echt een schoonheid van een gebiedje geworden. Met een relatief kleine investering is het riviertje nu weer aangesloten op de Nederrijn. We zouden graag zien dat dat soort relatief kleine projecten, waar de omgeving heel veel baat bij heeft, gefinancierd kunnen blijven worden.

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie): Voorzitter. De Staatssecretaris heeft een aantal belangrijke besluiten genomen over de aanpak van het spoornetwerk. We hebben gisteren honderden pagina's hierover ontvangen. Ik sluit me aan bij eenieder die daar een apart AO over wil. Een aantal zaken moet vandaag wel besproken worden.

Allereerst ben ik heel blij met de elektrificatie van de Maaslijn, de spoorboog bij Meteren en de spoortunnel in Vught, waar ik op werkbezoek ben geweest. Hoe zit het met het spoor in Naarden-Bussum? Is de Staatssecretaris bereid om ook met deze regio in gesprek te gaan over verdiepte ligging? De situatie is hier namelijk zeer vergelijkbaar. Het is mooi dat de Staatssecretaris een besluit over het goederenvervoer in Oost-Nederland uitstelt en er definitief geen spoorbogen bij Bathmen komen. De Noordtak van de Betuweroute is echter veel beter dan de variant waarbij alle goederentreinen in Deventer moeten keren. De ChristenUnie wil daarom dat de Noordtak meegenomen wordt in de tweede fase MER-onderzoek. Volgens de Staatssecretaris zou een deel van het onderzoek uit de eerste fase opnieuw moeten, maar nu de tweede fase MER pas in 2020 start, is daar genoeg tijd voor. De Staatssecretaris kan beter nu al met haar huiswerk beginnen en de Noordtak verder uitwerken,

zodat alle gegevens beschikbaar zijn mocht het goederenvervoer toch sneller groeien dan verwacht. Kan de Staatssecretaris daarover het gesprek aangaan met provincies, het Havenbedrijf Rotterdam en de goederenvervoerders en daarbij een financiële bijdrage aan de orde stellen?

Dan ga ik naar Utrecht. Ik daag de Minister uit om het goede voorbeeld van de Staatssecretaris te volgen en te luisteren naar de grote maatschappelijke weerstand tegen de verbreding van de A27 bij Amelisweerd. Zelfs het CPB zegt dat het niet rendabel is en dat het proces niet goed is verlopen. Kan de Minister met de regio zoeken naar goedkopere oplossingen om maatschappelijk rendement te realiseren dat meer draagvlak heeft? Het kan toch niet zo zijn dat we een snelweg onrendabel en voor meer dan 1 miljard euro verbreden, terwijl het belangrijkste gevolg is dat er meer opstoppingen in de stad komen door de verkeersaantrekkende werking. We moeten de R uit het MIRT heel serieus nemen en werken aan een integraal plan voor de bereikbaarheid van Utrecht. Daarbij hoort in ieder geval het met voorrang uitvoeren van de NRU.

Ik vraag ook aandacht voor het ov en de snelfietsroutes. De Fietsersbond heeft afgelopen week nog een plan hierover gepresenteerd. In een rapport van Witteveen+Bos staat een heel aantal kritische kanttekeningen bij de bouwrisico's. Het is echter opvallend dat de Minister daar helemaal niet over rept en het rapport ook niet naar de Kamer heeft gestuurd. Ik wil daar een reactie op.

In een schriftelijk overleg zei de Minister dat de realisatie A27 Houten-Hoopolder zou kunnen starten in 2018, maar in het voorkeursalternatief spreekt de Minister over 2019. Hoe komt dat?

Voor de spoorlijn Breda-Utrecht blijft de Minister verwijzen naar de slechte MKBA-score, maar er zijn inmiddels twee andere MKBA's die tot een veel hogere score komen. Is de Minister bereid de markt uit te dagen om bij de aanpak van de Merwedeburg deze ook geschikt te maken voor spoor of in ieder geval voorbereidingen te treffen voor een toekomstige spoorlijn, zodat deze dan niet onnodig duur wordt? Ik roep de Minister op hier een gunningscriterium voor te maken bij de aanbesteding en met de provincie in overleg te gaan over een financiële bijdrage.

Ik kom op de binnenvaart. De ChristenUnie is blij dat er eindelijk meer ligplaatsen voor de binnenvaart komen bij Tiel en Lemmer. Gaat de Minister ook snel overnachtingshavens bij Lobith en de Gelderse IJssel en ligplaatsen langs de Twentekanalen realiseren?

Er is een akkoord over de bedieningstijden van sluizen en bruggen op de Maas. Wanneer komt er een akkoord voor de Twentekanalen? Behoudt de Minister bij alle bezuinigingen de loopbruggen? De Minister gaat internationaal het draagvlak polsen voor hogere normen voor doorvaarhoogtes, want deze blijken te laag te zijn. Van de ChristenUnie mag dat nog wat steviger en doet de Minister concrete voorstellen om de hoogtenormen aan te passen. We kunnen, zeker op korte termijn, niet alle bestaande bruggen verhogen. Ik wijs de Minister wel op de locaties met de grootste problemen: de Twentekanalen en de spoorbrug bij Ravenstein. Over die laatste heb ik een keer een motie ingediend. Wanneer wordt deze brug, die van belang is voor de waterveiligheid en een knelpunt is in het spoorwegnet, aangepakt?

Het is mooi dat de Staatssecretaris binnenkort op werkbezoek gaat om te spreken over een stoptrein richting Apeldoorn via Barneveld. Komt zij uiterlijk die dag ook met een besluit over de kwartierdienst op de Valleilijn en het doorrijden naar Arnhem conform mijn motie?

Er is nog steeds een knelpunt bij de knoop A1/A30. Is de Minister bereid bij te dragen aan een eerste tranche no-regretmaatregelen aan de zuidzijde van het knooppunt, zodat de hinder tijdens de grote reconstructie van knooppunt Hoevelaken kan worden beperkt?

Ik ben blij met de aanscherpingen van de Code Maatschappelijke Participatie naar aanleiding van mijn motie. De D66-fractie heeft daarover

ook moties ingediend. Bewoners kunnen voortaan vragen naar een beoordeling door een onafhankelijke expert als zij zich niet kunnen vinden in het besluit om hun initiatief geheel of gedeeltelijk terzijde te schuiven. Het wordt echter geen recht. De Code blijft een erg vrijblijvend karakter houden. De Minister is te optimistisch dat het voortaan allemaal wel goed zal gaan met de omgang met initiatieven. Om dat te borgen lijkt me een goede stok achter de deur heel erg welkom. Waarom past de Minister deze Code alleen toe bij infraprojecten? Waarom kan de Code niet toegepast worden bij lokale projecten? Moeten we dit niet in de Omgevingswet verankeren?

De ChristenUnie sluit zich helemaal aan bij de vragen over de verbreding van de sluisen bij Kornwerderzand. Met name de CDA-fractie heeft daarop gewezen. Het regionale alternatief is robuuster en sluit beter aan bij de behoeften van onder meer de scheepsbouw. Het bedrijfsleven wil zelfs 20 miljoen euro bijdragen en ook gemeenten en de provincie willen bijdragen. Is de Minister bereid om het regionale alternatief over te nemen? Ik hoorde de CDA-fractie al wijzen op een eventuele Kameruitspraak en daar doe ik graag aan mee als we vandaag niet tot afspraken kunnen komen.

Vanwege de tijd sluit ik me aan bij opmerkingen over de verkeersveiligheid N59.

Ik sluit me ook aan bij de opmerkingen over natuurinclusief bouwen in relatie tot de Omgevingswet. Ik weet niet of het vandaag aan de orde moet komen of bij de behandeling van de Omgevingswet, maar het is een onderwerp dat ik heel erg belangrijk vind.

Ik sluit me ook aan bij opmerkingen over de sluis bij Eefde.

Over de Ruit bij Eindhoven is een motie aangenomen. In die motie wordt overigens ook gesproken over het reserveren van ruimte voor de spoorlijn Utrecht–Breda. Er is een schriftelijke ronde over geweest, maar de D66-fractie heeft daar zojuist vragen over gesteld en ik sluit me daarbij aan.

De heer **Madlener** (PVV): Voorzitter. Ik ben nieuw in deze commissie, dus ik zal niet van ieder dossier weten hoe het er precies mee staat. Ik doe mijn best om in de voetstappen van mijn voorganger Machiel de Graaf te treden.

Ik heb vroeger ooit in deze commissie gezeten en het viel me op dat er weer een discussie lijkt te ontstaan over wegen versus natuur. Dat is een valse tegenstelling, want we hebben natuurlijk beide nodig. Met de natuur in Nederland gaat het gelukkig helemaal niet zo slecht. Als Nederland niet zo volgebouwd zou worden met windmolens, dan zou het misschien nog beter gesteld zijn met ons nationale landschap. Dit is gelijk een oproep. Het is altijd links dat het op deze manier met elkaar weet te vergelijken. Maar het één staat bij ander niet altijd in de weg. Ik kom zelf uit de regio Rotterdam, waar misschien op sommige plekken te weinig natuur is, maar bij de Rotterdamse haven is ook heel veel natuur te bewonderen. Het ligt daar heel dicht bij elkaar. Velen hebben een baan te danken aan de haven en we kunnen er ook nog wandelen in de natuur. Dat is toch prachtig! Dit debat gaat over het MIRT. Het is zorgelijk dat dit kabinet dat fonds grotendeels heeft leeggehaald. De VVD heeft echt verkeerde vrienden gekozen met links, want er is ongeveer 10 miljard uit dit fonds gehaald. Regeren is vooruitzien. Het mag nu slecht gaan met de economie, mede door deze regering, maar we hopen dat dat ooit goed komt. Misschien komen er straks wel verkiezingen en gaat Nederland weer met ambitie de toekomst in. Dan moeten we niet opnieuw worden geconfronteerd met al die files. Ik kijk prettig terug op de tijd van Minister Eurlings en de samenwerking tussen de PVV en de VVD om eindelijk de schop in de grond te zetten en te werken aan een ambitieuze toekomst voor Nederland. Dat is een beetje uit het zicht geraakt en dat vind ik jammer. Mijn oproep aan de VVD is: kom over de brug met die langetermijnmid-



delen. Economie is toch echt meer dan overheidsfinanciën, economie is ook de koopkracht van de burger. We moeten de burger niet opzadelen met accijnsverhogingen en benzineprijsstijgingen, terwijl tegelijkertijd het geld wegstroomt naar Brussel en naar ontwikkelingssamenwerking, want dat is een bodemloze put. Ik hoop dat de VVD de weg vooruit weer weet te vinden. Dat is ook een oproep aan Minister Schultz. Ik hoop dat zij zich sterk kan maken voor infrastructuur in Nederland, want we hebben gezien dat de Nederlandse economie nog in de krimp zit, al worden er kleine plusjes voorspeld. Een paar procent economische groei en Nederland staat weer compleet vast. We moeten aan de slag. Het is ook goed als de Nederlandse bouwsector daardoor banen krijgt. Dan is er dubbele winst. Ik maak ook een klein rondje. Het zal niemand verbazen dat ik begin bij Rotterdam. De Tweede Maasvlakte is in gebruik genomen. Het vrachtverkeer neemt enorm toe en we hebben nog steeds een groot probleem met de treinen. Gelukkig wordt de A15 verbreed. Hoe staat het daarmee? Ligt de verbreding op schema? Worden er geen budgetten overschreden? Het ziet er wel goed uit. Gelukkig zit de Blankenburgtunnel nog steeds in de pen en is die nog steeds veiliggesteld. De A4 Midden-Delfland is natuurlijk zeer belangrijk. Daarna moeten we wel door. Ik ben alleen bang voor de plannen A4 Zuid, die ideaal is als de A4 Midden-Delfland is gerealiseerd. Ik hoor net dat daar grond verkocht wordt. De A4 Zuid is natuurlijk erg belangrijk, net als de verbreding van de N57. We hebben een verontrustend rapport van de Erasmus Universiteit gekregen, waarin staat dat de Rotterdamse haven krimpt, omdat ons achterland Duitsland moeilijker bereikbaar wordt. Een van de redenen die genoemd worden is dat de Hamburgse haven de Betuwelijnverbinding met Duitsland frustreert. Er is een actieve lobby tegen de spoorverbinding met Duitsland om de Rotterdamse haven dwars te zitten. Dat kan natuurlijk niet. Kan Minister Schultz met spoed contact opnemen met haar Duitse collega om zo snel mogelijk de Betuwelijn door te trekken naar Duitsland, want dat was natuurlijk ooit de bedoeling. Dat duurt al veel te lang.

Ik vraag aandacht voor de A13/A16 en het bewonersinitiatief in de Vlinderstrik.

Ook in België loopt het verkeer enorm vast. Ik rijd vaak naar Brussel en ik zie daar een gigantische rij met Nederlandse vrachtauto's stilstaan. Het gaat daar echt mis. Wij zijn wel de Westerschelde voor de Antwerpse haven aan het uitdiepen, maar de Nederlandse chauffeurs staan massaal in de file op de Belgische wegen. We moeten op dat punt meer samenwerken met de Belgen. Dat hoeft niet altijd in Europees verband, we kunnen ook gewoon met België samenwerken. Het gaat vooral mis in Vlaanderen. Kan de Minister naar Vlaanderen gaan om te bekijken op welke wijze wij de situatie voor Nederlandse transporteurs kunnen verbeteren? Tot zover Rotterdam.

De Ruit Eindhoven lijkt hard nodig en daar zijn wij voor. Ik complimenteer de Minister omdat zij voet bij stuk houdt. Ik moedig haar aan om dat te blijven doen.

Ik kom op de regio Utrecht. Ik heb een plaatje gezien van de files in Nederland. We zien een enorme rode vlek rond Utrecht. Het is dus heel belangrijk dat de Ring Utrecht wordt aangepakt. Gooi niet te snel plannen in de vertraging. Ik weet hoe dat gaat, dan heb je straks niets meer en dan zitten we over vijf jaar met de gebakken peren van links milieubeleid. Ga zo door.

In Groningen is een alternatief plan dat niet alleen goedkoper lijkt, maar ook net zo goed is voor de bereikbaarheid. Kan de Minister daar naar kijken?

De **voorzitter**: Afronden graag.



De heer **Madlener** (PVV): Dan heb ik nog een laatste vraag. Ik zie dat er met veel tamtam is aangekondigd dat er 1,1 miljard extra naar het spoor gaat. Het infrastructuurfonds is natuurlijk leeggehaald. Wat is de dekking van die 1,1 miljard? Waar komt dat geld vandaan? Of is het toch stiekem geld verschuiven van wegen naar spoor? Dat zou niet goed zijn.

De heer **Hoogland** (PvdA): Voorzitter. Met één minuutje over het spoor doe ik een soort rondje De Rouwe. Allereerst heb ik een aantal complimenten: uiteraard voor de elektrificatie van de Maaslijn, de verdieping bij Vught, het station Bleizo en de investeringen in Amsterdam. We zijn daar ronduit blij mee. Dat mag ook weleens gezegd worden. We vergeten vaak om in de Kamer het feestje te vieren.

Wat is de status van station Eindhoven Airport? Kan de Minister die meenemen in de rapportage over nieuwe stations in Nederland waar mevrouw Dik-Faber gisteren naar vroeg?

Ik heb een aantal vragen over de goede routing Oost-Nederland.

Omwille van de tijd som ik ze op. Zijn de bogen van Bathmen nu voorgoed van de agenda? Wat zijn de consequenties van het besluit van de Minister voor de omwonenden van de IJssellijn en de bewoners van Deventer? Zijn er op dit moment maatregelen nodig, gezien het besluit van de Minister? Is er budget beschikbaar om eventueel noodzakelijke maatregelen te nemen? Wat is de status van de Noordtak? Gezien de bijdragen van de anderen ga ik ervan uit dat we daar nog op terugkomen.

De **voorzitter**: U bent wel van timemanagement, want de bijdrage was binnen de minuut. U had wat meer tijd gekregen. Niet meer dan zeven minuten, maar we hadden de zeven minuten gelijk kunnen verdelen.

#### **Voorzitter: De Rouwe**

De **voorzitter**: Nou heeft u de minuut van de heer Hoogland toch gevuld.

Mevrouw **Kuiken** (PvdA): Voorzitter. Ik begin met de R van ruimte. Is het misschien verstandig om krimp als problematiek op de agenda te zetten? We spreken over woningbouw, zorg en demografie in relatie tot krimp en dat hangt ook samen met infrastructuur.

Ik kom op de wegen met als eerste de A15 en Helhoek. Op verzoek van de regio en de provincie is het tracé verlegd van Groessen naar Helhoek. Daarmee komt het tracé ongeveer in de achtertuin van deze mensen terecht. De regio is niet eensluidend in haar prioriteiten. De provincie geeft aan geen bijdrage te willen leveren, maar wel een probleem te zien. Heeft de Minister contact gehad met de regio? Komt men tot een eensluidend oordeel over de prioriteiten? Kiest men dan ook voor Helhoek? Als er een oplossing denkbaar zou zijn, wat zou dat dan kosten? Waar moeten we dan aan denken?

Er is destijds om allerlei redenen gekozen voor de noordvariant van de sluis bij Eefde. Dat had toen bestuurlijke steun. Inmiddels heeft de gemeenteraad gezegd niet akkoord te gaan en meer te geloven in de middenvariant. De gemeente is ook bereid om eventueel financieel bij te dragen. Ik begrijp dat daar bestuurlijke steun voor is. Is het gelet op deze nieuwe feiten de overweging waard om de beslissing te heroverwegen? Wat zijn de meerkosten indien we kiezen voor de middenvariant in plaats van de noordvariant?

Ons standpunt ten aanzien van de Ruit Eindhoven is helder. Wij geloven er niet in en denken dat andere trajecten in de regio Zuid, rondom Eindhoven, Brabant, meer opleveren voor de Nederlandse economie. Wij hopen dan ook dat de regio met een alternatief kan komen. We kunnen dat in het najaar bespreken.

Het is fijn dat de A27 knooppunt Houten-Hooipolder wordt aangepakt. Ik heb vanuit de regio nadrukkelijk het verzoek gekregen om dat tot een

innovatieproject te maken. Men wil graag met de TU Delft experimenteren met het gebruik van composieten. Ik begrijp dat daar wat inhoudelijke bezwaren tegen zijn of dat het wat moeizaam loopt. Kan dit een experimentproject worden?

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Ik ben heel erg benieuwd naar de reactie van de PvdA-fractie op het rapport van het CPB. Is de PvdA-fractie, die altijd tegen de verbreding van de A27 bij Amelisweerd was, door het CPB overtuigd dat we niet een project met een negatieve MKBA moeten uitvoeren? Als je het niet in één keer wilt afschieten, dan kun je de priorisering omdraaien met die van de Noordelijke Randweg. Dat zouden we eerst kunnen doen, want daar is echt draagvlak voor in de regio. De verbreding temporiseren we en dan hebben we de tijd om te bekijken of we naar het hogegroei-scenario toe gaan. Vervolgens kunnen we bekijken of we het doen. Wat vindt de PvdA-fractie van dat voorstel?

Mevrouw **Kuiken** (PvdA): We hebben in het regeerakkoord afgesproken dat we de besluitvorming over de A27 afmaken. De commissie-Schoof is in het leven geroepen om te onderzoeken of er nog alternatieven mogelijk waren in de bak, omdat we daarvan het belang ook inzagen. Schoof heeft geconcludeerd dat dat niet mogelijk is. De Minister en ik zijn er open minded ingegaan. We hebben gezegd dat we de conclusie volgen en dat doe ik dus ook. Alles overwegende steun ik de Minister in haar voornemen om de verbreding van de A27 bij Amelisweerd door te zetten. We moeten nu zorgen voor duidelijkheid en twee jaar extra levert niet meer duidelijkheid op.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Mevrouw Kuiken interpreteert het rapport van de commissie-Schoof als dat het niet mogelijk is. Het CPB zegt echter dat de verbreding niet nodig is. Als het niet nodig is, waarom zou je het dan doen? De A27 en de Blankenburgtunnel zijn zo ongeveer de enige twee punten uit het regeerakkoord die nog overeind staan, want de rest is veranderd. Dat het in het regeerakkoord stond, kan niet meer aangevoerd worden als argument om het te doen. Blijft mijn vraag: wat is wel het argument om het te doen?

Mevrouw **Kuiken** (PvdA): Dat zijn drie vragen in één. Dat is heel erg knap. Ten eerste hebben we in het regeerakkoord afgesproken dat we de besluitvorming afmaken. Ik heb me gecommitteerd, samen met de Minister, aan de uitkomsten van het onderzoek van de commissie-Schoof. Die commissie heeft gezegd dat de variant binnen de bak niet mogelijk is en dat je moet gaan voor de variant buiten de bak. Daarmee kiezen we voor verbreding. Het CPB zegt niet dat we het niet moeten doen, maar zegt dat we moeten bekijken of we het twee jaar kunnen uitstellen. Alles overwegende heb ik gezegd dat twee jaar niet meer zekerheid biedt, dus dat we nu de besluitvorming moeten afronden en niet moeten temporiseren. Daar zullen mevrouw Van Veldhoven en ik het nooit over eens worden, maar gelet op het feit dat je nu zekerheid moet bieden, kies ik daarvoor.

Mevrouw **Ouwehand** (PvdD): Het is prachtig om je te houden aan gemaakte afspraken, maar de PvdA-fractie heeft ook de second opinion en de doorrekening door het CPB gesteund. Het lijkt me gek dat je die zo makkelijk van tafel veegt. De besluitvorming hierover afsluiten kan ook betekenen dat we besluiten om de definitieve beslissing uit te stellen. Ik begrijp niet dat de PvdA-fractie een groter risico wil nemen op het weggooien van geld, iets dat duidelijk uit de CPB-rapportage blijkt en dat mevrouw Kuiken zich zo duidelijk in het pak, of in de bak, laat naaien door de coalitiepartner. Er is nu ruimte om iets anders te kiezen.

De **voorzitter**: Dat is een constatering. Ik heb geen vraag gehoord. Wilt u erop reageren?

Mevrouw **Kuiken** (PvdA): Nee, want dan moet ik mezelf herhalen. Ik heb mevrouw Van Veldhoven aangegeven wat mijn overweging is geweest en datzelfde antwoord geef ik aan mevrouw Ouwehand.

De **voorzitter**: Dat vermoeden had ik al.

Mevrouw **Ouwehand** (PvdD): Ik begrijp gewoon niet dat je niet binnen de gemaakte afspraken op basis van het CPB-rapport kunt besluiten dat het doorzetten van de verbreding onverstandig is. Dat is ook een afronding van de besluitvorming. Als de PvdA-fractie de druk nog niet hoog genoeg vond, dan moeten we daar met een motie een Kameruitspraak over vragen. Mevrouw Kuiken heeft niet zo'n geloofwaardig verhaal.

De **voorzitter**: De interruptie is bedoeld om een vraag te stellen, maar ik snap dat u stoom moest afblazen.

Mevrouw **Ouwehand** (PvdD): Ik wil mevrouw Kuiken de gelegenheid geven om steviger te onderbouwen waarom ze vindt dat ze de Minister moet blijven steunen.

De **voorzitter**: Dat is prima, maar dan ronden we deze interruptie daarmee af.

Mevrouw **Ouwehand** (PvdD): En we dienen een motie in.

Mevrouw **Kuiken** (PvdA): Ik heb geen vraag gehoord. Mevrouw Ouwehand kan een motie indienen. Ik zal die niet steunen. Dan weet ze dat vast.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Ik heb een andere vraag. Het regeerakkoord is een uitruilakkoord geweest. De PvdA-fractie blijft nu halsstarrig, ondanks het advies van het CPB, steunen dat de A27 verbreed wordt en Amelisweerd gekapt wordt. Wat krijgt de PvdA hier van de VVD voor terug?

De **voorzitter**: Dat was een duidelijke vraag.

Mevrouw **Kuiken** (PvdA): Ik heb mijn woord gegeven dat ik mij zou committeren aan de uitkomsten van de commissie-Schoof. Vervolgens heb ik afgewogen of er in twee jaar iets kan veranderen dat de besluitvorming nu anders maakt dan besluitvorming over twee jaar. Ik ben tot de conclusie gekomen dat dat niet het geval is. De Utrechters moeten duidelijkheid hebben. Dat mensen daar boos of verdrietig over worden en dat niet met me eens zijn, dat begrijp ik heel goed. Dat is ook hun goed recht. Dat is ook het goed recht van de Kamerleden, maar dat is mijn afweging geweest.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Als de commissie-Schoof hetzelfde advies had gegeven als het CPB nu, was de PvdA-fractie wel omgegaan en had gezegd dat het niet moest gebeuren. Het CPB zegt dit op uitdrukkelijk verzoek van I en M en vervolgens zegt de PvdA-fractie we close ranks, want we hebben wat afgesproken met de VVD; we weten dat het onzin is, maar we drukken toch door met de snelweg. De PvdA krijgt daar iets onduidelijks van de VVD voor terug. Klopt mijn aanname dat als de commissie-Schoof had geadviseerd wat het CPB nu adviseert, de PvdA wel had gezegd dat ze de weg zouden stoppen?

Mevrouw **Kuiken** (PvdA): Als mevrouw Van Tongeren aan wetenschappelijk onderzoek had gedaan, dan had zij de verkeerde oorzaak-gevolgrelatie gelegd. De commissie-Schoof heeft onderzoek gedaan naar alle varianten. Het CPB zegt: stel niet af, maar stel eventueel uit zodat je meer zekerheden hebt. Aan mij is dan de vraag of ik verwacht dat we over twee jaar meer zekerheden hebben. Mijn antwoord daarop is nee. Denk ik dat de economie gaat groeien? Op termijn wel. Daarom kies ik voor zekerheid voor de Utrechters en houd ik me aan mijn afspraak.

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie): Er is al heel veel gewisseld over de verbreding van de A27. Ik wil meer inzoomen op de Noordelijke Randweg. Ik heb voor me de brief van de provincie Utrecht. De provincie Utrecht heeft een ander standpunt over de verbreding van de A27 dan de gemeente. Waar de gemeente en de provincie Utrecht het wel over eens zijn, is dat de Noordelijke Randweg echt aangepast moet worden. Die moet niet alleen aangepast worden voor de leefbaarheid nu en in de toekomst, maar moet ook met voorrang aangepast worden, want als we dat niet gedaan hebben als we aan de slag gaan met de verbreding van de A27, dan ontstaan er enorme knelpunten. Ook verkeerstechisch is het heel belangrijk om de Noordelijke Randweg eerst aan te pakken. Is de PvdA-fractie dat bekend? Is de PvdA-fractie bereid een motie op dit punt te steunen?

Mevrouw **Kuiken** (PvdA): Ik ben ermee bekend dat de provincie Utrecht pleit voor de aanleg en de verbreding van de A27. Ik ben ermee bekend dat men liever prioriteit geeft aan de Noordelijke Randweg. In het Bestuurlijk Overleg (BO) is besloten om dat niet te doen. Het lijkt me handig dat de Minister daar eerst antwoord op geeft, voordat ik daar verder dingen over zeg.

Ik was bij de 300 miljoen euro voor Beter Benutten. Mevrouw Visser zei daar ook al wat over. We moeten vooral zorgen dat het een impuls wordt voor innovatie. Er zijn een aantal bedrijven bij mij langs geweest die er niet zozeer voor hebben gepleit dat we dingen voor ze regelen, maar vooral dat we ervoor zorgen dat ze aan tafel komen met de regio's om gezamenlijk te bekijken waar welke innovaties het meest nodig zijn. In sommige regio's gaat dat goed, zoals in de regio's Brabant, Amsterdam en Arnhem-Nijmegen. In andere regio's zit men helemaal niet aan tafel. Dat lijkt mij een gemiste kans. Kunnen we dit op een of andere manier waarborgen?

We zijn allemaal afhankelijk van onze navigatieapparatuur. Laat ik in ieder geval voor mezelf spreken. Bij wisselende snelheden is het ook handig dat die apparaten meedenken. Er zit vaak een halfjaar tussen de aanpassing van een maximumsnelheid en de aanpassing in de apparatuur. Kan die versneld worden? Kunnen we zorgen dat dit helpt bij het goed navigeren? Ik heb in een vorig AO al een vraag gesteld over omleidingsroutes. Ik zie weinig resultaat op dit vlak. Als we in de file staan, dan is het goed dat we een snelle signalering krijgen, zowel via de navigatie als via de radio, over waar we naartoe kunnen. We moeten er dan ook voor zorgen dat die omleidingsroutes daarvoor geëquipeerd zijn. Dat is nu nog niet overal het geval.

Ik denk dat ik een aantal zaken vergeet, maar ik laat het hierbij.

De **voorzitter**: De Afsluitdijk?

Mevrouw **Kuiken** (PvdA): Nee.

**Voorzitter: Kuiken**

De vergadering wordt van 15.44 uur tot 16.01 uur geschorst.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Voorzitter. Ik zal de regio's langslopen: Utrecht, Oost-Nederland, Noord-Nederland, Zuid-Nederland, Zuid-Holland, Zeeland en dan de algemene vragen die zijn gesteld.

Ik begin met Utrecht omdat daar afgelopen week de meeste discussie over is geweest. Ik heb duidelijk en helder aangegeven in mijn brief aan de Kamer waarom ik met dit traject wil doorgaan. Er ligt geen formeel besluit voor, omdat het gaat om de voorkeursvariant. Tegelijkertijd weet ik dat we in zo'n MIRT-overleg alle projecten kunnen behandelen en dat de Kamer de mogelijkheid heeft om aan te geven hoe zij ten opzichte van die projecten staat.

Sommigen vroegen mij hoe ik ga reageren op het CPB-rapport. Ik wil dat best herhalen. Eerst een stapje terug. We hebben een MKBA laten maken, omdat het Ring Utrecht-project onder het oude regime viel. Het projectplan was in het verleden opgesteld. Toen we de commissie-Schoof hadden gevraagd nog eens te kijken naar de variant en tevens te bekijken of er nog meer varianten waren dan de door het kabinet voorgestelde variant, zei de heer Schoof dat het goed zou zijn om een MKBA te maken, zoals ook voor nieuwe projecten geldt. Het vorige project was alleen op het middenscenario beoordeeld en zo breng je ook het lagegroei- en het hogegroei-scenario in beeld. Als we zo'n MKBA maken, laten we standaard een second opinion uitvoeren door het CPB, want over rapporten wordt altijd gediscussieerd. Soms ben je voor, soms ben je tegen en het helpt als een andere partij er ook een oordeel over geeft. Het CPB zegt dat de MKBA goed is opgesteld. Daarnaast heeft het CPB de vrijheid genomen zelf twee conclusies te trekken. De eerste was dat we het beter een paar jaar kunnen uitstellen aangezien in het lagegroei-scenario sprake is van een niet-rendabele variant. De tweede conclusie van het CPB is: als u dan toch een aantal jaar hebt, kunt u kijken naar de verschillende varianten. Mijn reactie is geweest om het niet uit te stellen omdat ik niet geloof dat we in het lagegroei-scenario blijven zitten. Dan zou ik ook weinig vertrouwen hebben in ons kabinet. Ik zag de afgelopen periode langzaam herstel intreden. Zo'n weg wordt niet voor de komende twee à drie jaar aangelegd, maar voor de komende tientallen jaren. Ik mag hopen dat we niet voor eeuwig in het lagegroei-scenario blijven zitten. Het is moeilijk om te voorspellen waar je dan wel uitkomt, of dat midden of hoog zal zijn of een beetje onder het midden of een beetje erboven. De middenvariant is zowel in deze berekening als in de berekening onder het voorgaande regime een variabele variant. Het beleid van het kabinet en de landen om ons heen is gericht op herstel en duurzame groei van de economie. Ik verwacht ook nog eens dat de groei van de economie en de groei van de bevolking zich vooral voordoet in bepaalde gebieden. We zien namelijk verstedelijking in het land. 60% van de groei van de bevolking zal plaatsvinden in de stedelijke gebieden en Utrecht is een gebied waar dat juist plaats zal vinden. Als er al sprake is van economische groei, dan komt die ook nog eens meer terecht in dit gebied. Het is dus redelijk om te veronderstellen dat we meer groeien dan volgens het lagegroei-scenario.

De **voorzitter**: Ik wil de Minister eerst het blokje over de A27 af laten maken en daarna mogen er interrupties.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Over het brede pakket hebben we al eerder discussie gehad met de commissie-Schoof. Het CPB stelt voor dat we naar meerdere varianten moeten kijken, maar dat hebben we vorig jaar al gedaan. De commissie-Schoof heeft naar aanleiding van de vragen van de Kamer aan ons gevraagd of we niet meer varianten mee moeten nemen. Uiteindelijk heeft de commissie-Schoof geconcludeerd dat er geen andere variant op een veilige manier afwikkelaar was. De commissie raadde ons aan deze variant als uitgangspunt te nemen voor het MKBA. We hebben dat onderzoek gedaan en hebben

daar met de Kamer uitgebreid over gediscussieerd. Om dat nou nog een keer te doen ...

Het pakket voor Utrecht bevat niet alleen de verbreding van de A27. Het is een heel breed pakket van maatregelen. Het betreft ook het bevorderen van de doorstroming van het ov, het verbeteren van de overstap naar het ov, fietsvoorzieningen, mobiliteitsmaatregelen en verbetering van de infrastructuur. Het is een integraal pakket. Sommige Kamerleden vragen om een integrale studie te doen, maar die hebben we in het verleden al gedaan. We hebben in het totaalplaatje laten zien dat er verschillende maatregelen genomen worden.

Ik heb er in mijn brief al op gewezen dat als het CPB sec kijkt naar de Ring, men er ook rekening mee moet houden dat er inmiddels andere onderdelen van dat totaalpakket worden aangelegd. De A2 tussen Amsterdam en Utrecht is verbreed, net als de A2 tussen Utrecht en Den Bosch, de A12 tussen Gouda en Utrecht en tussen Utrecht en Veenendaal en de A28 tussen Amersfoort en Utrecht. We gaan aan het werk met de A27 tussen Utrecht en Eemnes, met de A27 tussen Houten en Hooipolder, waar we het hier ook over gehad hebben. De verbreding van knooppunt Hoevelaken zit inmiddels in de aanbestedingsfase. De Ring Utrecht is een soort sluitstuk op al die verbredingen. Het zou natuurlijk zonde van het geld zijn als er uiteindelijk een flessenhals ontstaat bij dat stukje, omdat dat niet gerealiseerd wordt of pas later. Uitstel van de aanpak van de Ring creëert een flessenhals op de draaischijf van Nederland. Dat is een stuk van Nederland waarin we echt moeten investeren.

Bijna iedereen heeft de NRU erbij betrokken. Kan ik de verbreding naar achteren schuiven en de NRU naar voren? We hebben in het verleden gezegd dat het wenselijk zou zijn als de NRU ook snel gerealiseerd wordt. In het kader van de bezuinigingen hebben we de NRU twee jaar naar achteren gebracht. In principe is het niet nodig dat de NRU gerealiseerd wordt voor de verbreding A27 bij Amelisweerd, maar ik ben wel bereid om te kijken tijdens de behandeling van het MIRT in het najaar of er projecten zijn die vertraagd zijn, waardoor we het NRU naar voren kunnen trekken. Dan kunnen we én én doen, want ik begrijp dat dat een van de wensen van de regio is. Andere zaken moeten dan wel getemporeerd worden.

Er is mij gevraagd waarom ik het rapport van Witteveen+Bos niet naar de Kamer heb gestuurd. Dat rapport is het vervolg op het eerdere rapport over de Foliepolder, waarover we in de Kamer uitgebreid hebben gesproken. Dit is een van de zeventien achtergrondrapporten bij de voorkeursvariant. Al die rapporten staan sinds vrijdag op [www.ikgaverder.nl](http://www.ikgaverder.nl). Ik heb eerder aangegeven dat ik in alle fasen aandacht besteed aan de risico's van het bouwen in de Foliepolder. Dit is een vervolgonderzoek waarbij meerdere bouwmethoden naast elkaar zijn gezet, inclusief alle risico's, kansen en beheersmaatregelen.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): De argumenten voor verstedelijking en groei, die de Minister aandraagt als argument voor de Ring Utrecht, gelden natuurlijk ook voor de Noordelijke Randweg Utrecht. Bij verdere verstedelijking in de regio komen er ook meer mensen over die weg. Dat rendeert nu al. Waarom draaien we het niet om? Ik waardeer dat de Minister inspanning wil plegen om dit te doen, maar dan gaat dat ten koste van andere projecten. Waarom zouden we de besluitvorming hierover niet twee jaar op mogen schuiven? We weten dan immers meer over de groeiscenario's.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Het aanpakken van de NRU lost niet het probleem van de A27 en de rest van de Ring Utrecht op, zelfs niet als je er een volwaardige snelweg van zou maken. Ik weet dat het én én is, maar ik heb net aangegeven dat ik geen behoefte heb om de verbreding van de A27 bij Amelisweerd te vertragen. De A27 is een



belangrijker onderdeel van het totaalplaatje dan de NRU. Ik heb ook aangegeven dat ik bereid ben om te bekijken of ik de NRU naar voren kan trekken.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): De Minister heeft mij niet horen zeggen dat het een alternatief is. Het is niet het een voor het ander. De Minister hanteert alleen een aantal argumenten om de omdraaiing niet te willen: verstedelijking en groei van de bevolking in de steden. Die argumenten gelden echter ook voor de NRU. Ik ben blij dat de Minister ernaar wil kijken, maar zij geeft meteen aan dat er dan iets anders getemporeerd moet worden. Dan resteert de vraag: waarom mag de A27 niet het project zijn dat getemporeerd wordt? We hebben namelijk volgens het CPB geen duidelijkheid over de vraag of het rendeert.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Bij het vorige MIRT-overleg hebben we de temporiseringsen met elkaar vastgesteld. We hebben gezegd dat de NRU naar achteren gaat en niet de A27 bij Amelisweerd. Ik zie ook geen reden, omdat ik niet uitga van het laagste-groei-scenario. Het zijn twee onvergelykbare projecten. In 2024 zijn al de andere projecten opgeleverd en dan ontstaat die flessenhalssituatie. Dat is voor mij een reden om te beginnen met de A27 bij Amelisweerd en dan pas de NRU aan te pakken. Als het lukt wil ik de NRU ook verder naar voren trekken.

Mevrouw **Ouwehand** (PvdD): Ik begrijp niet dat de Minister hoopgevende signalen zo makkelijk onderuit schoffelt. Voordat de crisis aanbrak wisten wij al uit de studie van CE Delft dat het aantal automobilisten daalde. Autorijden is voor 40-plussers en dat aantal neemt af. Ik begin een beetje het gevoel te krijgen dat de Minister, of eigenlijk het hele kabinet, halsstarrig blijft roepen dat de economische groei wel zal aantrekken vanuit het aloude economische lesje, de selffulfilling prophecy, dat als je maar zegt dat het goed komt, het ook goed komt. De prijs die we daarvoor moeten betalen, met name de mensen in de regio Utrecht, is wel heel erg hoog. Ik heb het gevoel dat de Minister, samen met de rest van het kabinet de selffulfilling prophecy in het leven wil houden en dus zegt dat de groei er wel komt. We bereiden ons dus daarop voor, terwijl die hoge economische groei, het enige scenario waaronder die weg rendabel zou zijn, zeer zeer zeer onwaarschijnlijk is. Is die prijs niet wat hoog, zowel in termen van het weggooien van geld als van het spelen met de gezondheid van de inwoners?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik ben de Minister van Infrastructuur en Milieu. Ik kijk graag breed. Groei betekent niet meteen achteruitgang voor anderen. Groei moet je altijd op een verstandige wijze koppelen met groene groei, een goede inbedding in de natuur. Daar zullen we het straks nog over hebben. We moeten de auto niet als een vies ding blijven zien. Auto's worden in een rap tempo schoner. Het moet uiteindelijk niet zo zeer gaan om de auto en de weg versus de rest van de mensheid, want dat proef ik een beetje in het betoog van mevrouw Ouwehand. Het gaat er veel meer om hoe we die verschillende zaken met elkaar kunnen combineren. Niet voor niets gaat 20% van het budget voor de verbreding bij Amelisweerd naar inpassingsmaatregelen. Dat is een enorm deel van het budget. We hadden ook kunnen kiezen voor een kale variant, maar wij vinden het belangrijk om, als we het doen, het gebied op een goede manier achter te laten. Ik beseft dat er mensen zijn die die weg liever niet hebben en liever bomen hebben. We leggen de weg aan, we verbreden «hem en we maken een overkapping. We maken daardoor een betere groene verbinding met de stad en we ontlasten het onderliggend wegennet, want dat is ook weer goed voor mensen die eromheen wonen. Er is voor beide kanten wat te



zeggen, maar de keuze die ik maak is nooit zwart-wit, is altijd goed ingebed, houdt ook rekening met andere gevoelens en andere wensen, maar gaat niet volledig ten nadele van het een of volledig ten voordele van het ander. Mevrouw Ouwehand heeft het over een hoge prijs. Ik denk dat het over een evenwichtige prijs gaat. Mensen willen van A naar B kunnen komen, maar tegelijkertijd een prettige leefomgeving hebben. Wij nemen een afgewogen besluit.

Mevrouw **Ouwehand** (PvdD): Ik vind de Minister nogal hardleers. Dat is nogal wat voor iemand die teruggefloten is door de rechter, omdat de snelheidsverhogingen gebaseerd waren op verkeerde modellen. De Minister probeert als waarheid te presenteren dat auto's schoner worden. De rechter is daar niet per se van overtuigd als het luchtkwaliteit betreft. Als de Minister zegt dat ze breed kijkt, dan wil ik van haar wel een toekomstvisie over de luchtkwaliteit en de aanscherping van normen. Die kunnen we toch zeker verwachten de komende jaren? Als de Minister de natuur die met het plan van de verbreding van de A27 gepaard gaat zo fantastisch vindt, wat let haar dan om dat gewoon te doen zonder de weg te verbreden? Dat kan gewoon. We kunnen meer natuur maken in Nederland. Sterker nog, dat is een heel goed plan. Ik vind het onbestaanbaar dat de Minister zulke financiële risico's en risico's met de gezondheid van mensen neemt en de natuur inperkt en dat hier probeert te verkopen als goed voor het land en goed voor iedereen. Dat is gewoon niet waar.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Mevrouw Ouwehand heeft een heleboel vragen gesteld in haar interruptie en ook veel op een hoop gegooid als een soort van waarheid. Ik wil toch een paar dingen uit elkaar halen. De rechter heeft uitspraak gedaan over het snelheidsbeleid op twee plekken en heeft daarmee niet gezegd dat de auto niet schoner is geworden. Ik heb in deze commissie altijd aangegeven dat ik harder ga waar het kan, omdat ik zie dat de auto's steeds schoner worden, de wegen breder zijn en er meer mogelijkheden zijn. Waar het niet kan, draai ik het terug. Ik heb het ook teruggedraaid op deze twee plekken, omdat de rechter heeft aangegeven dat op deze twee plekken aanvullende eisen, namelijk een directe meting, mee moeten wegen. Dat heb ik ook gedaan, juist omdat ik geen discussie met de Kamer wil over de vraag of het op de plekken waar het wordt ingevoerd ook een terechte invoering is. Mevrouw Ouwehand zegt dat als ik zo voor de natuur ben, ik alleen een natuurplan voor de regio Utrecht moet uitvoeren. Dat is het betoog dat ik hier probeer te houden. We willen én én in dit land. Mensen willen van A naar B, of dat nou om economische redenen is of om privéredenen, en ze willen ook in een schone omgeving wonen. Ik vind het heel erg goed dat wij dat tegenwoordig combineren in één ministerie en dat we proberen om rekening te houden met beide aspecten. We leggen de weg aan, we zetten daarmee het land en de regio Utrecht niet op slot. Tegelijkertijd proberen we dit zo goed mogelijk in te passen.

De **voorzitter**: Ik snap dat dit een gevoelig onderwerp is, maar wilt u zich tot één interruptie beperken? Dan kunnen we twee interrupties doen, wellicht ook op andere onderwerpen. Ik vraag beide kanten zich te matigen, zodat we ook echt tijd hebben voor de interrupties.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): De Minister baseert haar besluit om toch gewoon door te gaan met de A27 op twee argumenten: 1. hoge economische groei komt er gewoon en 2. anders komt er een flessenhals. Het CPB heeft ongetwijfeld naar beide argumenten gekeken. Het CPB heeft gezegd dat we bij hoge economische groei waarschijnlijk een positief maatschappelijk rendement krijgen en bij lage economische groei

niet. Het CPB houdt dus de mogelijkheid open dat we lage economische groei krijgen. Overigens zegt het CPB, net als andere planbureaus, dat er de komende jaren matige economische groei komt. Wat betreft de flessenhals, weet het CPB ook dat er in Nederland andere ontwikkelingen zijn dan alleen de verbreding van de A27. Dat is door het CPB ook meegenomen. Het CPB heeft gekeken naar beide argumenten van de Minister, zowel de economische groei als de flessenhals.

**Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:** In het rapport van het CPB staat dat we het in het crisis-RC niet gaan redden. Ik ga daar niet in mee. Ik verwacht niet dat wij in het crisis-RC blijven zitten, omdat wij nu al een stijging van onze economische activiteiten zien. Wij hebben de laatste cijfers meegenomen in het onderzoek en we hebben de afgelopen, slechte jaren daarin een plek gegeven. Ik verwacht dat er een stijgende lijn zal zijn. Ik verwacht niet dat het hogegroei-scenario wordt, dat heb ik net betoogd. We kunnen in het midden uitkomen, misschien iets onder het midden, misschien boven het midden, maar het kan ook hoog worden. We weten het niet. Ik verwacht echter niet dat we de komende tien, twintig jaar in dit crisisscenario zullen blijven zitten. Wat betreft de flessenhals houdt het CPB natuurlijk ook rekening met aanpalende investeringen, maar wij hebben een bredere afweging gemaakt. We willen de draaischijf van Nederland van het slot halen, we vinden het belangrijk dat in deze regio nieuwe woningbouw komt en dat er economische activiteiten komen. De investeringen in de wegen die we al hebben gedaan leiden uiteindelijk tot een min als je die investeringen niet ten volle benut, omdat je pas twee, drie jaar later, of misschien wel nooit als het aan sommige leden van de Kamer ligt, met de verbreding van het deel van Amelisweerd begint. Het flessenhalsaspect is wat mij betreft onvoldoende meegenomen.

**Mevrouw Van Tongeren (GroenLinks):** We hadden even collegiaal overleg. Het middenscenario staat niet in het scenario waar de Minister het over heeft. Het is een afweging tussen het hoge en het lage scenario. In het lage scenario rendeert de verbreding niet en in het hoge scenario rendeert deze weg alleen als we consistent hoge economische groei hebben. Het flessenhalsargument is gewoon meegenomen door het CPB, want die heeft gekeken naar het totaalpakket. Het CPB heeft echt niet alleen naar dat kleine stukje A27 gekeken. Het CPB, het eigen adviesorgaan van dit kabinet, zegt dat alleen in het hoge scenario die weg op termijn rendeert. Hoe weet de Minister zo zeker dat deze voorwaarden zich beide in Nederland voordoen? De Minister is dan echt de enige in heel Nederland die zeker weet dat wij de komende tien, twintig jaar hoge economische groei krijgen.

**Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:** Ik heb gezegd dat ik de toekomst niet kan voorspellen. Ik ga er alleen van uit dat we niet in het crisisscenario blijven zitten. Het laagstegroei-scenario en het hoogstegroei-scenario zijn inderdaad in beeld gebracht. Het laagste zit op 0,5, het hoogste zit op 1,7. In het verleden hebben we steeds in de middenvariant gezeten. De middenvariant is ergens tussen 0,5 en 1,7. Dat kan 1,1 of 1,2 zijn. In het vorige regime zat de middenvariant ook op 1,0 à 1,2. Dat heette toen nog het EC- scenario. Wat dat betreft is het niet gek dat deze berekening hierop uitkomt. Ik weet niet of het net onder of net boven het middenscenario komt te liggen, maar ik ga er niet van uit dat we de komende tien, twintig jaar in dit diepe dal, waarin we de afgelopen jaren hebben gezeten, blijven zitten.

**Mevrouw Dik-Faber (ChristenUnie):** Ik had zojuist een interruptiedebatje met de Partij van de Arbeid over de volgorde. Mijn stelling is dat het verkeerstechnisch niet verstandig is om eerst de verbreding van de A27

op te pakken en daarna pas de Noordelijke Randweg Utrecht. Ik moet bekennen dat ik dit dossier ook behandeld heb als Statenlid van de provincie Utrecht. Eerdere besluitvorming is er altijd van uitgegaan dat de Noordelijke Randweg Utrecht vanwege de verkeerstechnische afwikkeling eerst opgewaardeerd zou worden. Het kan gewoon niet andersom, want dan komt de regio op slot te zitten. Zo heb ik het altijd gehoord en begrepen. Nu is er ineens voor een andere volgorde gekozen. Volgens mij kan het niet. In het interruptiedebatje hebben we deze vraag aan de Minister voorgelegd en ik zou daar graag antwoord op krijgen.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik heb die vraag eerder in het debat beantwoord. Ik heb aangegeven dat het in het verleden altijd de voorkeur had om de NRU eerder aan te leggen, maar dat het niet noodzakelijk was. Het is dus niet verkeerstechnisch noodzakelijk, zoals mevrouw Dik-Faber aangeeft. Die discussie hebben we ook gehad toen we vorig jaar met elkaar de vertraging van de NRU aan de orde hebben gesteld. Het kan dus gewoon op een later moment. Het is wenselijk als de NRU zo veel mogelijk tegelijkertijd of misschien eerder gerealiseerd wordt, daarom ben ik ook bereid om te bekijken of ik de NRU naar voren kan trekken op het moment dat er elders vertragingen zijn.

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie): Ik waardeer de inspanning van de Minister om de opwaardering van de NRU naar voren te trekken. Wat mij betreft zou de A27 getemporeerd kunnen worden en dan kunnen we dat tegen elkaar uitruilen. Ik denk dat we het op dat punt niet eens zullen worden.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Volgens mij ben ik daar helder over geweest. Houden we bij de A27 Houten-Hoopolder rekening met de zijligging van het spoor Breda-Utrecht? Ik heb de Kamer eerder aangegeven dat het aanleggen van een zijligging voor de spoorlijn Breda-Utrecht na invoering van het project A27 Houten-Hoopolder in de toekomst mogelijk blijft. Gezien de lage MKBA van dit project – dat is 0,05, dus van een heel andere orde – heb ik de Kamer eerder medegedeeld dat het niet als eerste investering op onze lijst staat. We willen alleen rekening houden met voorinvestering voor een mogelijke spoorlijn, waaronder het ontwerp van de brug voor de A27, mits de regio bereid is om ook daarvoor budget ter beschikking te stellen. Tot nu toe heeft de regio aangegeven hiertoe niet bereid te zijn. Het is mogelijk, maar financieel gezien nog niet aan de orde. Ik ga door met Oost-Nederland. Ik begin met de sluis bij Eefde, want daar zijn veel mensen voor gekomen. Er is geen nieuw moment in het traject. In aanloop naar de voorkeursbeslissing voor de locatie noord in februari 2012 zijn alle aspecten van zowel de gekozen voorkeurslocatie noord als de locatie midden-noord, wat de wens was van de gemeente, voldoende onderzocht en afgewogen. Dit is destijds besproken met beide provincies en de stadsregio Twente, die de beslissing steunden, en de gemeente Lochem, die het acceptabel vond. Het is nu aan de gemeente om de benodigde bestemmingsplanwijzigingen goed te keuren. Zoals de Kamer en ik hebben begrepen, is er twijfel nu er een nieuwe politieke constellatie is. Laat ik helder zijn: als de Kamer de nieuwe wens van de gemeente steunt om in dit stadium alsnog voor een andere locatie te gaan, de locatie midden-noord, dan kost dit minimaal 13 miljoen extra en minimaal 3 jaar vertraging. Ik begrijp dat de voorkeurslocatie vervelende gevolgen heeft, maar ik vind deze extra kosten, 18% van het hele projectbudget, niet te rechtvaardigen. De vertraging is moeilijk uit te leggen aan de regio Twente en aan Schuttevaer, die mij net als de Kamer meermaals gevraagd hebben voortgang te maken met de tweede sluiscolk bij Eefde. Ik wil dat ook niet uitleggen. Er is brede steun uit de rest van de regio en dat maakt dat ik geen reden zie om het voorkeursbesluit te herzien. Ik snap dat het

complex is, omdat er door politieke wisselingen soms nieuwe schaakstukken op het bord komen te staan. Vanuit mijn verantwoordelijkheid en gezien de Elverding-techniek die wij al jaren voeren en de trechtering die wij tot nu toe hebben gedaan, hecht ik eraan dat de gemeenteraad van Lochem uiteindelijk instemt met het voorstel van het college van B en W om het bestemmingsplan vast te stellen. Omdat ik snap en voel dat de landschappelijke inpassing van groot belang is, zal ik zorgen dat RWS de komende maanden samen met de gemeente, het waterschap en de bewoners verder praat over de manier waarop men dat zo goed mogelijk kan doen. Mijn eerste reactie op de vraag hoe ik ertegen aankijk is dat het vele miljoenen extra en vele jaren vertraging kost. Aangezien we hier meerdere malen besproken hebben hoe noodzakelijk de komst van de tweede sluis is, zal ik geen wijziging in mijn beleid aanbrengen. Ik kom bij de vragen over de A15, de status van Helhoek. Ook dat is een heel complex vraagstuk. Dat is eigenlijk altijd het geval bij infrastructuur. Je raakt altijd wel iemand of iets, of dat nou de natuur is, de mens of een archeologisch monument. In dit geval is in de zomer van 2012 een definitief standpunt ingenomen voor het tracé van de A15. Hiertoe heb ik toen uitvoerig met de Kamer hierover gesproken. Dat tracé liep eerst op een andere plek en is op verzoek van de regio verschoven. Het was toen ook bekend dat dat meer naar Helhoek opschoof. Ik heb dat toen geconstateerd en dacht dat de regio koos tussen een grotere groep ontzien en een kleinere groep ontzien. Je raakt altijd een groep mensen. In het ontwerp Helhoek is een aanvullende inpassing voorzien in de vorm van een verdiepte ligging, deels half verdiept. Binnen het budget is het echter niet mogelijk om extra inpassingsmaatregelen te realiseren. De provincie heeft als onderdeel van haar bijdrage 55 miljoen voor extra inpassing uitgetrokken. De provincie heeft over de invulling van de 55 miljoen ook overleg gevoerd met de gemeente en dat geld is, naar ik begrepen heb, op dit moment volledig verdeeld. De maatregelen die worden genomen, zijn ook opgenomen in de bestuursovereenkomst. Mocht de gemeente een andere invulling van die 55 miljoen wensen, een verdiepte ligging bij de één in plaats van bij de ander, dan moet de gemeente in gesprek gaan met de provincie. Zij hebben afgesproken om het op deze manier te doen. Er is geen eenduidig geluid uit de regio. Nu zeg ik wel dat ze opnieuw om de tafel moeten gaan, maar daar ben ik eigenlijk geen voorstander van. Het nu nog aanpassen van de scope is in strijd met de afspraken die we met elkaar hebben in het kader van sneller beter, dus de Elverding-afspraken, omdat het tot vertraging leidt. Ik kan natuurlijk niemand verbieden om met een nieuwe variant te komen, maar het is niet voor niets dat we met elkaar trechteren om uiteindelijk tot keuzes te komen. Er is geen eenduidige mening binnen de regio en als ze opnieuw de scope aanpassen, zal dat leiden tot vertraging. Ik kan me wel voorstellen dat we goed kijken hoe we de inpassingen op een verstandige manier kunnen doen. Als er extra inpassingen gewenst zijn, die leiden tot extra benodigd budget, dan moet dat uit de regio zelf komen.

#### **Voorzitter: De Rouwe**

Mevrouw **Kuiken** (PvdA): Ik doe mijn twee interrupties kort achter elkaar. Ik wil iets vragen over Helhoek en Eefde. Bij Eefde is sprake van een andere politieke situatie. Dat snap ik. De gemeenteraad heeft nu twijfels bij de financiële onderbouwing van de middenvariant en de noordvariant. Is het mogelijk dat wij beter inzicht krijgen in het verschil in kosten en in de beslissing die is genomen? Kunnen we dat schriftelijk krijgen? Dat helpt bij de afweging die we moeten maken.

Als de regio samen met de provincie niet weet waar de prioriteiten ten aanzien van Helhoek liggen en daarvoor kiest, dan kunnen wij moeilijk iets. Het helpt als inzichtelijk is welke alternatieven er zijn. De Minister zei iets in de trant van: als de één kiest voor een wat minder verdiepte

ligging, dan kan er misschien wat in Helhoek. Kunnen we inzicht krijgen in de scenario's die denkbaar zijn en welk kostenplaatje daarbij hoort?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik kan de Kamer zeker de informatie over de sluis bij Eefde schriftelijk doen toekomen, zodat dit bij een volgend MIRT-overleg betrokken kan worden. We kunnen meer laten zien van de scenario's voor de inpassing van de A15. Dat betekent niet automatisch dat die scenario's draagvlak hebben, want dat is het probleem. Je verschuift de weg naar rechts en dan raakt die de ene gemeenschap, je verschuift de weg naar links en dan raakt die de andere gemeenschap. De weg raakt altijd iemand. Het is belangrijk dat we bekijken hoe we de weg binnen het budget zo goed mogelijk inpassen. Als er extra wensen zijn vanuit de regio, dan ga ik ervan uit dat de regio met extra budget zal komen. Wij zijn namelijk al best ver gegaan met de inpassingsbudgetten.

Mevrouw **Kuiken** (PvdA): Dat laatste ben ik met de Minister eens. De regio weet dat ook. Het helpt als we dat inzichtelijk hebben. Dank voor beide toezeggingen.

#### **Voorzitter: Kuiken**

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: De D66-fractie vroeg naar de aansluiting van Zevenaar op de A12. De gemeente Zevenaar heeft in 2006 besloten tot de realisatie van een nieuwe aansluiting op de A12, met als consequentie dat de bestaande aansluiting Griethse Poort aan de A12 zou komen te vervallen. In 2008 is op uitnodiging van de gemeente een intentieverklaring getekend waardoor dat is vastgelegd. Dit is in 2011 door Rijkswaterstaat per brief aan de gemeente Zevenaar herbevestigd. In 2012 heb ik mijn standpunt ingenomen. Daarin is zowel de komst van de nieuwe aansluiting als het vervallen van de bestaande opgenomen. Ik heb tot nu toe niet gehoord, maar D66 kennelijk wel, dat men de bestaande aansluiting open wil houden. Ook hier is de afgelopen jaren een zorgvuldig besluitvormingsproces geweest. We moeten dit soort besluitvormingsprocessen met elkaar eren, want anders ziet het leven er na elke politieke wisseling weer anders uit. Ook ik als Minister erf zaken van mijn voorgangers en heb die ook uit te voeren. Bij dit soort besluitvormingsprocessen moeten we er goed opletten dat we niet per keer wisselen. Ik geef ook een inhoudelijke motivering. Het openhouden van de bestaande aansluiting is ongunstig omdat je extra weefbewegingen krijgt die ongunstig zijn voor de doorstroming en de veiligheid op de A12. We moeten wel vaker oude aansluitingen weghalen als we nieuwe aansluitingen maken. Aansluitingen op de snelweg moeten niet te dicht op elkaar zitten. De oude aansluiting voldoet ook niet meer aan de eisen van deze tijd, ook omdat we ervan uitgingen dat die weg zou gaan. Mocht mij deze vraag ter ore komen, dan is dit de inhoudelijke reden om te doen wat we eerder hebben afgesproken.

Er werd gevraagd of ik de nieuwe afslag ga aanleggen nu de luchthaven Twente van de baan is. Ik dacht: welke afslag ga ik daar aanleggen? Voor zover mijn informatie reikt, is daar nooit een extra afslag gepland. Het besluit dat de luchthaven Twente niet doorgaat heeft dus ook geen gevolgen voor het schrappen van een afslag. Of het zou iets lokaals moeten zijn, maar dan ga ik er niet over en dan moet het in de regio afgehandeld worden.

Mevrouw Dik-Faber vroeg hoe ik hinder voorkom bij de aanpak van het knooppunt Hoevelaken. Het voorkomen van verkeershinder bij de bouw is deels aan de aannemer. Wij proberen daarover altijd afspraken te maken. In de aanbestedingsprocedure krijgen aannemers betere punten als ze hinder weten te verminderen. Daarnaast maakt RWS altijd afspraken met

de regio over minder hinder, bijvoorbeeld door te bekijken hoe ze extra treinen kunnen inzetten of spijtstijdenmaatregelen kunnen nemen. De CDA-fractie vroeg mij wat ik wil doen aan het knooppunt A1/A30, omdat daar elke dag files staan. De A1/A30 komt niet uit de nationale mobiliteits- en capaciteitsanalyse naar voren als knelpunt. In die analyse is knooppunt Hoevelaken gereed verondersteld en is er dus ook geen knelpunt op dit terrein. Vorig jaar hebben we in het kader van Beter Benutten een doorstromingsmaatregel aan de A1/A30 gerealiseerd. Mocht de A1/A30 uit de komende analyse met nieuwe bereikbaarheidsindicatoren als knelpunt naar voren komen, dan zouden we dit knelpunt op enig moment mee kunnen nemen in het MIRT-onderzoek. Op dit moment is dit echter niet aan de orde. Dat geldt ook voor een no-regret met een vloeiende boog aan de zuidzijde, want dat hangt daarmee samen.

De heer **De Rouwe** (CDA): Op papier kan ik dit antwoord wel begrijpen, omdat dit knelpunt niet uit de analyse naar voren komt. Desalniettemin loopt de regio en het bedrijfsleven hier tegenaan. Ik wil de discussie die we hier vaker hebben over de plussen en de minnen van berekeningen met gemiddelden etc. niet overdoen. Kan de Minister met de regio en het bedrijfsleven om de tafel gaan? Er gaat daar nog wel wat gebeuren. Er vindt daar economische groei plaats, onder andere door de komst van Food Valley. Daar is een heel andere verwachting. Prima dat de analyse meegenomen wordt, maar kijk ook met elkaar naar wat er gaat gebeuren en nu al gebeurt, ook al blijkt dat nu niet uit de Haagse analyse.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik heb twee antwoorden. Ten eerste verander ik de bereikbaarheidsindicatoren. Daar heb ik de Kamer ook van op de hoogte gesteld. Niet alleen zal een hoge overanalyse over grote stukken snelweg deel uitmaken van de capaciteitsanalyse, er zal ook naar kleinere stukken snelweg gekeken worden, vooral naar het economisch effect van een weg, zodat bijvoorbeeld vrachtverkeer, economische groei en meer lokale knelpunten een grotere rol gaan spelen. Ik ga nu echter nog wel uit van het huidige instrumentarium. Alles wat wij met elkaar besluiten moet vergelijkbaar zijn. Ten tweede zit de regio altijd bij mij aan tafel. Daarvoor heb ik eens per jaar het MIRT-overleg, waarin de regio's zelf hun prioriteiten aangeven. Dan maken we een afweging over het hele land, over waar we de euro het beste kunnen inzetten. We bekijken ook per regio waar de prioriteiten liggen. Ik doe dat dus al.

De heer **De Rouwe** (CDA): Dan zal dit punt wel naar voren komen, want de lobby is al een tijdje gaande. A1/A30 wordt echt verwacht en gezien als een knooppunt dat gaat komen. In het najaar hebben we opnieuw een MIRT-overleg. Kan de Minister hierover met gemeentes in gesprek gaan? Die lopen er ook tegenaan. Neem ons als Kamer mee zodat we kunnen bekijken wat het voor dit gebied betekent als de indicatoren veranderen. Ik heb het gevoel dat we een beetje langs elkaar heen praten, omdat de modellen even niet uitkomen. Modellen zijn slechts een hulpmiddel. Niet zelden worden modellen aan de kant gelegd en worden er gewoon besluiten genomen, zoals het hoort in Den Haag.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik ben mij er terdege van bewust dat ratio, emotie en politieke voorkeur door elkaar kunnen lopen en dat er bij sommige besluiten afgeweken wordt van de modellen. Nogmaals, ik heb oog en oor voor het feit dat de modellen af en toe tekortschieten. Daarom ben ik met de regio bezig met een nieuw model. Dat is echter nog niet klaar, dus het is ook niet mogelijk om daarop voort te borduren. Ik ben met de regio in gesprek en ik ben ook bezig met een brede MIRT-verkenning voor de A1-corridor, die eind van het jaar start. Daar heb ik de Kamer ook over bericht. Die signalen laten zien dat ik de



economische groei in dat gebied serieus neem. Tegelijkertijd weten we ook dat er zoveel meer wensen en knelpunten in het land zijn dan wij met elkaar kunnen realiseren. Al hadden we de 250 miljoen per jaar terug – daar kom ik straks nog op – en zelfs het drievoudige erbij, dan nog zouden we het niet allemaal redden. Ik moet het dus afwegen en dat heb ik ook gedaan. Ik doe dat ook ieder jaar in het totaalplaatje dat ik aan de Kamer bij de begroting voorleg.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Ik heb nog een vraag over het onderwerp hiervoor, maar ik moest het even opzoeken. Bevestigt de Minister dat er geen nieuwe afrit komt van de rijksweg A1 tussen afrit 31 en afrit 32? Dat zou de afrit naar vliegveld Twente worden.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Naar ik begrepen heb, hebben wij daar geen nieuwe afslag gepland.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Ik ben heel blij met die bevestiging. Hartelijk dank.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Er zijn vragen gesteld over de ligplaatsen. Naast de ligplaatsbesluiten die ik onlangs heb genomen, pak ik voor 2020 in het MIRT ook een aantal voor de sector belangrijke ligplaatsknelpunten aan. Bij Lobith verwacht ik dit jaar, in afstemming met de regio, een voorkeursbeslissing te nemen. De start van de realisatie is voorzien in 2018. In september vorig jaar heb ik een voorkeursbeslissing genomen voor de aanleg van ligplaatsen in de IJssel, die in de periode 2018–2020 worden gerealiseerd. In oktober vorig jaar is besloten om extra ligplaatsen bij de sluis Hansweert in Zeeland aan te leggen, die naar verwachting in 2015 worden gerealiseerd. Die ligplaatsen liggen in een andere regio, maar ik benoem alle ligplaatsen in één keer. Er is aandacht voor de ligplaatsen bij de Twentekanalen bij de opwaardering van de sluis Eefde en de Twentekanalen. Er is gevraagd wanneer ik een akkoord bereik over de bedieningstijden bij de Twentekanalen. Ik werk met de regio aan een akkoord. Er vinden in deze periode gesprekken over plaats. Ik verwacht binnen een aantal weken tot overeenstemming te komen. Ik ga door naar Noord-Nederland. De antwoorden worden nu een stukje korter, alhoewel de Kamer nadrukkelijk de aandacht heeft gevraagd voor de verruiming van de sluis Kornwerderzand. In het BO MIRT van november 2013 heb ik met de regio afgesproken dat ik tegemoet kom aan de regionale wensen voor een eigen variant, de ruimere sluis bij Kornwerderzand. Toen hebben we afgesproken dat het Rijk de kosten voor de waterveiligheid betaalt en de regio de meerkosten regelt. De nu berekende totale kosten zijn 170 miljoen. De kosten voor de waterveiligheid zijn 50 miljoen, zodat de meerkosten uitkomen op 120 miljoen. Ik begrijp dat in plaats van de meerkosten te regelen, zoals de afspraak was, de regio nu zegt dat er geen meerkosten zijn omdat het Rijk in de toekomst, tot 2100, uitgaven aan onderhoud en vervanging uitspaart. Los van het feit dat ik geen onderhoud en vervanging tot 2100 op mijn begroting heb staan, hoogstens tot 2028, zal het ook niet om zulke grote besparingen gaan. Ik heb in ieder geval met de regio afgesproken om te bekijken wat er aan besparingen gerealiseerd kan worden. Komende week wordt er een financiële opstelling gemaakt van de door het Rijk uit te sparen kosten voor beheer, onderhoud en vervanging. Op basis daarvan vindt nog nader overleg plaats. Mijn uitgangspunt blijft dat de regio de meerkosten van de regiovariant van de sluis regelt. Ik verwacht eigenlijk niet dat de regio 120 miljoen kan overbruggen met alleen besparingen op beheer en onderhoud, maar we zullen het zien. Ik kom erop terug zodra dat overleg heeft plaatsgevonden.

Mevrouw **Visser** (VVD): De heer De Rouwe had deze vraag specifiek ingebracht naar aanleiding van de beantwoording door de tijd heen, maar deze vraag stond ook op mijn lijstje. Welke toezegging over de financiën heeft de regio concreet gedaan? De Minister legt uit hoe de berekening is geweest, maar ligt er ook een harde financiële toezegging van de regio? Om welke omvang gaat het?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik heb geen harde toezegging gezien, anders dan dat de regio de meerkosten van de sluis betaalt. Ik heb altijd gezegd dat wat wij doen in het kader van waterveiligheid is en dat als de regio in het kader van scheepvaart of om andere redenen een grotere sluis wil, de regio dat zelf moet betalen. Ik heb met de Kamer steeds fikse discussies over het budget voor waterveiligheid. Dat mag ik niet aan andere dingen besteden. Ik ben dat dus ook niet van plan. De regio heeft weleens mondeling toegezegd dat ze dat willen doen, maar zwart-op-wit heb ik dat niet.

De heer **De Rouwe** (CDA): Als je het heel precies benadert, dan is dit geen waterveiligheid. Maar zijn we zo'n eendimensionale overheid dat we het om die reden maar aan de kant zetten? Inhoudelijk gaat het plan veel verder. De ruimere sluis geeft een economische impuls. Dat heeft te maken met vaarbaarheid van Amsterdam en Oost-Nederland. Kan de Minister breder kijken dan alleen waterveiligheid? Ander valt het balletje heel snel neer en blijft het liggen. Houdt het balletje aan het rollen en bekijk wat je meer en breder kan doen. Ik denk dat de regio best mee wil betalen, maar het heeft ook met de houding van de overheid te maken. Ik vraag daar wat meer aandacht voor.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Juist omdat wij breder willen kijken, hebben we gezegd dat we het mogelijk willen maken. Wij kunnen dat echter niet bekostigen vanuit ons waterveiligheidsbudget. Heb ik dan geen ander potje, bijvoorbeeld in het kader van vaarwegen? Dat heb ik niet op dit moment. Waterveiligheid heeft de prioriteit en daar heb ik budget voor. We vinden het goed als andere partijen zeggen dat ze meerwaarde zien, mee willen doen en andere zaken willen realiseren. Ze staan dan wel zelf aan de lat om een bijdrage te leveren. Die bijdrage is nu berekend en komt uit op 120 miljoen. Ik kan me voorstellen dat dit voor de regio een fors bedrag is, maar de regio wil dit doen en vraagt ons of er wat af kan voor beheer en onderhoud. Daar gaan we de 120 miljoen niet mee redden, maar ik ben bereid om daarover om de tafel te gaan en te bekijken wat we op dit vlak kunnen doen. Er is echter nog steeds een groot bedrag te overbruggen. Als ik al het geld van de wereld had, dan zou ik de mooiste Afsluitdijk met alles erop en eraan achterlaten, maar die discussie is hier al een keer eerder gevoerd onder leiding van de heer Atsma. Uiteindelijk is besloten tot deze variant.

De heer **De Rouwe** (CDA): Toen was onze inzet niet anders. Kijk breder en kijk wat je wel kunt doen. Kijk eventueel ook wat je kunt doen vanuit het MIRT, want dit is niet alleen water. We kunnen ook kijken naar de eventuele aanbestedingsmeevallers uit het Noorden, want daar gaat gelukkig nog wat gebeuren. Dat zijn ook mogelijkheden. Ben je bereid om tot het gaatje te gaan? Als dat uiteindelijk niet lukt, dan is daar wel begrip voor. Dit is een aanmoediging om te bekijken wat mogelijk is en dan te bekijken hoever we komen. Kan de Minister ons in het najaar een update hiervan geven? Dan kunnen we bij het MIRT vervolgslagen maken. De VVD-fractie kondigde zo'n beetje aan dat er weer miljoenen aankomen. Wie weet wat de toekomst ons brengt.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik kijk altijd breed. Ik vind dat ook belangrijk. We moeten bekijken waar meekoppelkansen

liggen. Wat geven we prioriteit? Er zijn meer vraagstukken, zoals de vraag of we zoet-zout bij Volkerak en Grevelingen gaan doen. Daar zijn de wensen ook vele malen groter dan wat we feitelijk moeten doen. Zo zijn er vele projecten in dit land. Als het uitgangspunt was dat we het mooiste willen achterlaten, dan zou er iets anders uitkomen dan wij nu doen. We moeten daarin keuzes maken. Soms gaan we verder, soms blijven we binnen de lijntjes. Daarom hebben we in het najaar het MIRT-overleg over alle projecten tegelijkertijd, want dan kun je zien wat er over is. Aanbestedingsmeevallers in het Noorden gaan niet specifiek naar het Noorden, ze gaan naar iedereen, net als aanbestedingstegenvallers ook door iedereen opgevangen moeten worden.

Ik kom op de Zuidelijke Ringweg Groningen. De PVV-fractie vraagt of ik nog een keer kan kijken naar het alternatieve plan van de PVV voor de Ringweg, het PVV-Bereikbaarheidsplan Regio Groningen-Assen. Ik heb er al twee keer in de Kamer op gereageerd. Ik wijs op de Kamerbrief die ik in januari jongstleden heb gestuurd over dit onderwerp, waarin ik uitvoerig uiteengezet heb waarom ik die oplossing afwijs. Samengevat: het plan lost de problemen bij het Julianaplein niet op en de nieuwe Ringwegen die daarvoor nodig zijn, zijn niet voldoende oplossingsgericht en duurder dan de aanpak van de Ring Zuid die nu in procedure is.

Mevrouw Ouwehand vraagt naar longaandoeningen als gevolg van de luchtkwaliteit. Voor zover ik kan zien, voldoet het ontwerp voor de Zuidelijke Ringweg aan de normen voor de luchtkwaliteit. Het ontwerp zorgt ervoor dat er veranderingen plaatsvinden in de verkeersintensiteit in het stedelijk gebied. In de ene wijk komt er iets meer verkeer, in de andere juist weer minder. Per saldo verandert de intensiteit in het stedelijke gebied niet. Een deel van de weg wordt verdiept aangelegd met deksel en dat zal in de directe omgeving zorgen voor een beter luchtkwaliteit.

Ik ga over naar de regio Zuid-Nederland. Er is gevraagd naar de Ruit om Eindhoven. Ik heb al vaker gezegd dat Eindhoven een van de belangrijkste economische regio's in Nederland is. Investeren in die regio is daarom belangrijk. Dat is ook eerder zo afgesproken. Ik heb eerder aan de regio gevraagd waar de prioriteiten lagen. De regio kwam zelf met investeren in de Ruit om Eindhoven. Ik herken de motie van de Kamer en die heb ik ook doorgegeven aan de regio. Indien de regio andere prioriteiten wenst te leggen en die breed in de regio gedragen worden, zal ik daarover met hen in gesprek gaan. Ik heb dat tot nu toe niet gedaan, omdat de regio een MKBA maakt. De Kamer heeft daar om gevraagd. Die MKBA zal waarschijnlijk in september klaar zijn. De regio heeft toegezegd dat daarin ook de variant wordt meegenomen waar draagvlak voor bestaat. Ik kom in een volgend MIRT-overleg hierop terug.

Er is een paar keer gezegd dat de rechter ons ten aanzien van de A2 Den Bosch-Eindhoven heeft teruggefloten. De rechter heeft ons niet teruggefloten voor de wijze waarop we de compensatie hebben gedaan, maar wel voor de wijze waarop we de procedure hebben doorlopen. De rechter zei dat we eerst verschillende varianten in beeld hadden moeten brengen, voordat we de compensatie deden. Wij wachten de uitspraak van de Raad van State af en dan weten we precies wat die betekent voor de Nederlandse wet- en regelgeving en daarmee ook voor de Nederlandse projecten, want dat was een vraag van mevrouw Van Tongeren.

Mevrouw Kuiken vroeg naar de innovatiestatus van de A27 Houten-Hooipolder in relatie tot composieten. Innoveren is heel belangrijk. Ik sta ook altijd open voor innovaties. De specifieke innovatie met composieten kan ik niet meteen beoordelen op kansrijkheid. Het lijkt me iets dat door een aannemer wordt voorgesteld. Als de aannemer daarmee in de aanbestedingsfase komt, zullen we daar met een open mind naar kijken. Ik ga door naar de regio Zuid-Holland/Zeeeland. Hoe zit het met de veiligheid van het Zuid-Hollandse deel van de N59? Ik investeer 18 miljoen in de verkeersveiligheid, waarmee de N57 en N59 overal op een classificatie van drie sterren EuroRAP komt. Daarmee heb ik voldoende gereser-

veerd om de verkeersveiligheid op de N57 en de N59 te verbeteren. Vooral nog zie ik geen reden om mijn inspanningen te verhogen. Voor de bereikbaarheid doet zich volgens de Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse (NMCA) geen knelpunt voor. De provincie Zuid-Holland heeft ook niet gevraagd om investeringen in deze weg. Daar zie ik dus ook geen inhoudelijke aanleiding toe.

Er werd mij gevraagd of ik een nieuwe MKBA en second opinion wil laten opstellen voor de Rijnlandroute, omdat er rekening gehouden moet worden met EHS. Dit is een provinciaal project. De provincie heeft veel aandacht voor de inpassing van de Rijnlandroute en heeft naar aanleiding van moties allerlei ontwerpoptimalisaties toegepast, met name met het oog op het verminderen van de milieugevolgen van het project. Het project had een MKBA-score van 1,9. Een nieuwe MKBA is gezien het voorgaande niet noodzakelijk, maar het is aan de provincie.

De A4 tussen Burgerveen en Leiden is eerst verbreed naar twee keer drie rijstroken. Recent is het wegtraject omgebouwd naar twee maal twee rijstroken plus een parallelstrook. De nieuwe situatie is op 17 mei ontstaan en is gericht op een betere doorstroming. De aansluiting van de N206 en de N11 op de A4 liggen dicht bij elkaar en daarom is ervoor gekozen om het doorgaande verkeer te scheiden van het verkeer dat gebruik maakt van één van de afslagen. De situatie is heel nieuw. Er moet nog gewenning plaatsvinden bij automobilisten, dat zien we ook bij andere wegen. RWS heeft de indruk dat de problemen nu afnemen. Op 20 en 21 juni wordt de zuidelijke rijbaan nog wat aangepast, waarbij enkele versmallingen worden opgeheven. Wij denken dat de doorstroomcapaciteit daardoor verder zal toenemen. Wij denken dat er sprake is van een tijdelijke situatie, maar we houden het in de gaten.

Hoe staat het met de A15 Maasvlakte, de planning en de budgetten? Volgens de huidige inzichten zal het project binnen planning en budget worden gerealiseerd. De openstelling is voorzien eind 2015. Het is een complex project. Langs allerlei wegen houden we de Kamer op de hoogte. Waarom krijgen bewoners bij het initiatief voor de A13/A16 maar twee weken om te reageren? Ik ben bereid om hen wat meer weken tijd te geven, want ik ben blij met de brede steun van de Kamer voor het burgerinitiatief. Dit soort dingen gebeuren en we moeten het bekijken als zich dat voordoet. Ik hoop dat we dit niet altijd op dit niveau hoeven te bespreken en er verstandig mee omgaan.

De PVV-fractie vroeg wat ik ga doen aan de A4 Zuid. Zoals ik al eerder heb aangegeven, kijk ik naar de Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse om te zien of ik moet investeren. Uit alle analyses blijkt dat na uitvoering van alle projecten zich hier geen knelpunt voordoet in 2030. Ik ben ook niet bereid om daar de komende periode in te investeren.

Mijn excuses voor het snelle praten, maar ik heb een beetje meer tijd genomen voor de projecten waar het merendeel van de mensen over wakker ligt. Ik ga iets sneller door de andere projecten.

Ik ga over naar de algemene vragen. We hebben al vaker gediscussieerd over de 250 miljoen van de heer De Rouwe. Ik wil het beeld rechtzetten. Het betreft niet 8 miljard, maar 1 miljard. Er is eerst 7 miljard bijgekomen en toen weer 8 miljard afgetrokken. Ik benadruk dat het minder meer is, want er zat eerder groei in het infrastructuurfonds. We geven tot 2028 nog steeds 88 miljard uit via het infrastructuurfonds. Dat plaatst die 1 miljard misschien in perspectief. Doet het me geen pijn? Natuurlijk doet dat pijn, want ik had die 1 miljard liever gehouden. Ik geef het liever uit dan dat het in een andere portefeuille geplaatst wordt. Daar hoeven we geen discussie over te hebben. Ik kan het alleen niet terugdraaien zonder het uit een andere portefeuille weg te halen. De Kamer moet bij de begroting daarover de discussie voeren met de Minister van Financiën, die in alle potjes mag graaien, terwijl wij altijd binnen ons eigen budget moeten blijven. Ik vrees dat de Kamer weinig kans heeft.

Het klopt dat er gronden voor de A4 tussen Dinteloord en Bergen op Zoom worden verkocht. De omlegging Steenberghe zou ten tijde van het tracébesluit aan de oostkant worden aangelegd. Op basis daarvan is gestart met de minnelijke verwerving. Uiteindelijk is ervoor gekozen de omlegging aan de westkant aan te leggen en worden de gronden aan de oostkant verkocht. Ik zie geen nieuwe ontwikkelingen waardoor dat geen goed idee zou zijn. We gaan er geen gebruik van maken.

Kan ik de Rijksadviseur voor het Landschap een toets laten doen op milieu en bouwen om te zien of natuur voldoende wordt meegenomen? Ik kan zeggen dat bij alle MIRT-projecten wordt gekeken naar de mogelijkheden om de natuurdoelen zo goed mogelijk mee te nemen. Daarbij gelden met de Kamer afgesproken kaders. Voorbeelden van hoe we dat doen zijn te zien bij Ruimte voor de Rivier en bij vele wegenprojecten. Bij ingrijpende infrastructuurprojecten wordt een milieueffectrapportage opgesteld en wordt een advies aan de Commissie voor de m.e.r. gevraagd. Daarmee is ruimschoots aandacht voor de effecten van infrastructuurprojecten op de leefomgeving. Er wordt ook aandacht besteed aan de optimale inpassing in de leefomgeving door middel van publieksparticipatie. Het toevoegen van een extra toets door de Rijksadviseur lijkt me in dit geval overbodig. Bij het project Ruimte voor de Rivier hebben we gekozen voor een veiligheidsdoelstelling en het mooier achterlaten van het gebied.

Moet krimp ook op de agenda? Ja, want wij hebben inmiddels een breder overleg gemaakt van het MIRT-overleg, waarbij ook ruimtelijke en economische aspecten aan de orde komen. De Minister van BZK zit geregeld aan tafel en zoals de Kamer weet is hij coördinerend voor krimp. Het onderwerp krimp wordt dus ook ingebracht voor de regio's, bijvoorbeeld bij Noord-Nederland, Zeeland of Limburg. Het is dus ook regelmatig onderwerp in het Bestuurlijk Overleg MIRT. Wij kijken breder naar de benodigde ontwikkelingen in zo'n regio. De Kamer kent mijn adagium bij het verdelen van budgetten voor wegen: ik zet het geld in waar het economisch het meeste baat heeft.

Ik kom op de snelheidsverhogingen. Waarom kunnen we niet terug naar 80 km/u, 100 km/u en 120 km/u? Hoe staat het met de uitrol van 130 km/u? Ik zei net al dat auto's steeds schoner worden en wegen steeds breder. Het is mogelijk om sneller te rijden en dat schoner te doen. We hebben bewust gekozen om snelheidsverhoging in te voeren. Daar waar het niet kan, doe ik het niet. Als blijkt dat er iets niet goed is, draai ik het terug, zoals de Kamer heeft kunnen zien. De uitrol van 130 km/u gaat stapsgewijs. We bekijken waar er minder uitstoot is en waar de snelheid dus omhoog kan. Als er aanpassingen zijn geweest in het kader van verkeersveiligheid, bekijken we ook of de snelheid omhoog kan. We gaan stapsgewijs naar 130 km/u op 70% van de snelwegen. Ik kan niet precies zeggen wat wanneer komt, omdat dat een geleidelijk proces is.

Het is heel belangrijk dat in Beter Benutten innovatie een rol speelt. Het is niet zo dat innovatie nu geen rol speelt, want 60 miljoen van de 750 miljoen werd aan ITS besteed. Er ging ook budget naar verkeersmanagement en gedragsverandering. Dat is ook innovatie. Het betreft niet alleen technische innovatie. Het budget is niet alleen maar naar de fysieke infrastructuur gegaan. Er worden wel veel projecten ingediend op het gebied van fysieke infrastructuur, dus we moeten bij de volgende tranche beter kijken naar projecten in de innovatieve sfeer.

Het is heel belangrijk dat het Beter Benutten niet een te hoog «ditjes en datjes»-gehalte krijgt. Ik beoordeel projecten op hun effectiviteit; wat werkt er het beste. Ik zal dat inzichtelijk maken voor de Kamer. Gedragsverandering werkt bijvoorbeeld heel erg goed en heeft een hoge effectiviteit. Ook andere projecten, zoals het verplaatsen van een afslag, kunnen een grote effectiviteit hebben op het beter benutten van het netwerk. Beter Benutten zal wel altijd uit verschillende projecten blijven bestaan, omdat het om maatwerk gaat en daarmee erg regionaal is

ingericht. In de verschillende onderdelen zou je een duidelijke lijn moeten zien. Wat is fysiek? Wat is ITS? Wat is gedragsbeïnvloeding? De bedrijven die aan tafel willen komen, kunnen we goed aan tafel krijgen. We hebben ervoor gekozen om in het begin niet alle ITS-projectjes over de regio's te verdelen, maar een aparte tender te doen, zodat bedrijven een nationaler product kunnen leveren en we niet in elke regio een andere technologie invoeren. Daarnaast vragen de regio's ITS-bedrijven aan tafel. Wij proberen zowel nationaal als regionaal te ondersteunen. Er zijn voorbeelden genoemd als de parkeerapp en de stedelijke distributie. Die zitten er al in. We zijn ook al bezig met verkeersmanagement.

De heer **Madlener** (PVV): Ik rij elke dag op de A13 en die is zwaar overbelast. Daarom is het goed dat de A4 Midden-Delfland eindelijk wordt aangepakt. Ga daar vooral mee door. De A13 staat dus vast. Er zijn initiatieven om mensen uit de spits te krijgen. Een van de alternatieven is de trein. Mensen worden gestimuleerd om de trein te nemen in plaats van de auto. Wat gebeurt er nu? Er zijn plannen om het treinkaartje in de spits duurder te maken. Dat staat natuurlijk haaks op het idee om mensen meer voor de trein te laten kiezen. Wat vindt de Minister vanuit haar file-aanpak van het idee om treinreizen in de spits duurder te maken?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: De Staatssecretaris heeft hier gisteravond een lang debat over gehad. Wij spreken altijd met één mond. Zij heeft aangegeven dat zij dit goed wil bekijken en differentiatie mogelijk wil maken. Ik ben daar voorstander van. Ik maak ook differentiatie mogelijk. Ik doe dat door te prikkelen, bijvoorbeeld door mensen geld te geven om uit de spits te blijven. Dat is ook een variant. Zo kun je verschillende varianten bedenken om ervoor te zorgen dat niet iedereen tegelijk met de auto reist. Het is zo zonde als je de gehele infrastructuur moet aanpassen op een paar uur van de dag. Hoe zorgen we dat niet iedereen tegelijk op de weg, in de bus of in de trein zit?

De heer **Madlener** (PVV): Mensen krijgen geld om uit de file te gaan. Als ze dan met de trein gaan, moeten ze extra geld betalen omdat de treinkaartjes in de spits duurder zijn. Dat staat haaks op elkaar. Het is niet slim. Dan kun je er beter een extra treinwagon aanhangen of extra capaciteit in de spits regelen. Ik vraag het speciaal aan de Minister, want ik heb altijd begrepen dat hoe meer mensen in de spits voor de trein kiezen, hoe beter, want dat helpt tegen de files. Ik vraag het speciaal aan de Minister, omdat zij over de files gaat.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: De afgelopen jaren is gebleken dat mensen het voertuig waarvan zij gebruikmaken bijna niet veranderen. Er is heel weinig mobiliteit tussen auto, spoor en fiets. In het stedelijk gebied zie je wel een verandering, omdat het fysiek bijna onmogelijk is om je traditionele patroon aan te houden, zeker als de steden groeien. Iemand die van ons geld krijgt om uit de spits te blijven, gaat vaak niet met de trein maar op een later of eerder moment met de auto naar het werk. De meeste verschuivingen zitten op dat vlak. We kunnen de discussie van gisteravond over de prijs van het treinkaartje overdoen, maar ik vind het ook goed dat je zowel voor de trein als op de weg kunt differentiëren naar tijden en in prijs. De ene keer kies je voor een hoger tarief en de andere keer kies je voor een beloning. Ik heb gekozen om gebruik te maken van beloning. Daar kun je verschillende varianten voor hanteren.

De laatste vraag ten aanzien van Beter Benutten betreft het versneld aanpassen van navigatieapparatuur en het verstrekken van omleidingsroutes. Een navigatiesysteem is inderdaad een zeer statisch systeem. Het wordt gemaakt door de autofabrikant, die het inbouwt in de auto, behalve als je een navigatiesysteem neemt van een ander merk. Ik mag hier geen



merken noemen, maar de meeste mensen weten welk systeem je op je raam kunt plakken. Daar krijg je wat actuelere informatie op binnen. Ingebouwde systemen werken met een cd. Dat systeem wordt maar eens in de zoveel tijd aangepast als je je auto naar de garage brengt. Ik heb er laatst een autofabrikant op aangesproken dat het wel heel erg ouderwets is. Hij heeft mij uitgenodigd om daar verder over door te praten. Passen de fabrikanten het systeem niet aan, dan worden ze links en rechts ingehaald door allerlei partijen die dat wel kunnen en die actuele verkeersinformatie kunnen leveren. Hierdoor hoeven wij uiteindelijk geen bordjes meer langs de weg te hebben met de snelheid, omdat je altijd op je navigatiesysteem kunt zien hoe hard je mag.

Mevrouw **Visser** (VVD): En straks hebben we zelfsturende auto's die ons er op de juiste snelheid langs laten rijden. Mijn voorstel was af te stappen van het «ditjes en datjes»-gehalte. Dat betreft ook de structurele aard van de maatregelen en de uitkomsten. Als je mensen betaalt om uit de spits te gaan, of dat nu uit de trein of uit de auto is, is dat iets tijdelijks. We gaan mensen niet structureel betalen. Ik ben juist op zoek naar structurele verbeteringen in het kader van Beter Benutten. Dat kan sociale innovatie, procesinnovatie en technische innovatie zijn. Ik ben er voorstander van om innovatie de ruimte te geven en regio's daarin de ruimte te geven, maar ik zie nog te veel innovaties die niet structureel een oplossing bieden. Ik gaf in mijn eerste termijn aan dat Helmond een mooi voorbeeld is van een ITS-project waarbij de auto-industrie en het maatschappelijke vraagstuk met elkaar zijn verbonden. Ik zie daar nog te weinig van terug. Ik ben benieuwd hoe dit zich verhoudt tot de ambitie die is uitgesproken bij Beter Benutten. Het is een fors bedrag dat het Rijk en de regio's hiervoor beschikbaar stellen. We hebben het niet over klein geld.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Het betoog van mevrouw Visser is helder. Er zijn heel veel verschillende projecten, waardoor je je kunt afvragen welke een structureel karakter hebben en wat de rode draad is. Aan het eind van het jaar zal ik de Kamer rapporteren over de stand van zaken van het project. Ik zorg ook dat ik de structurele effecten in beeld breng. Het betalen van mensen om uit de file te blijven heeft ook structureel effect. We hebben dat gemeten en zien jaren daarna nog effect. Ik zal aangeven welke maatregelen het grootste effect hebben en welke lijnen er doorheen lopen: ICT-projecten, gedragsprojecten, etc., zodat er een beeld ontstaat van al die projecten en het succes van die kleine projectjes op hoofdlijnen duidelijker wordt. De omleidingsroutes als er file staat worden doorgegeven via de file-informatie op de radio. Dit is nog wat statisch. Die informatie wordt ook via marktpartijen, zoals TomTom – nu zeg ik het toch – beschikbaar gesteld. Het kan altijd beter. Er wordt overlegd en afgestemd met de wegbeheerders. Beter Benutten ITS-project Data Verbeter Top 5 richt zich op het beter uitwisselen van informatie over het weggebruik. Mevrouw Van Tongeren vroeg zich af of ik busjes voortaan betaald over de vluchtstrook laat rijden. Dat is niet zo. We hebben het Beleidskader bijzonder vluchtstrookgebruik aangepast. Om minder verkeer op de weg te hebben, kunnen ov-bussen voor woon-werkverkeer, die ontheffing hebben gekregen van Rijkswaterstaat, over de vluchtstrook langs de file. Dat is een ov-ondersteunende maatregel. Als er kosten gemaakt moeten worden om de vluchtstrook geschikt of verkeersveilig te maken, dan worden die in rekening gebracht bij de ov-vervoerder. De heer Smaling vroeg of het budget van de BIRK leeg is en of het hervulbaar is. Het budget van in totaal 453,8 miljoen euro is helemaal toebedeeld aan projecten. Het budget was eenmalig en wordt niet bijgevuld. Op is op. We hebben op het totaalbudget van het MIRT geen geld over. Na 2028 kun je de discussie hebben over de vraag of je dit soort

potten wilt hebben. Nu is er geen ruimte om dit soort dingen nog verder te doen.

De heer Smaling heeft gevraagd naar containerhoogtes. Daar heb ik net met de Kamer over gesproken in het overleg over binnenvaart en scheepvaart. Ik ga allereerst bij buurlanden polsen hoe zij tegen de problematiek aankijken, of zij aanpassing van de normen wenselijk vinden. Het is nog allerm minst zeker dat men daarin meegaat, want het leidt tot extra kosten. Los daarvan zal ik nationaal bekijken op welke routes de brughogtes voor de containervaart dramatisch zijn en op welke routes verhoging van bruggen op basis van de kosten-batenanalyse economisch verantwoord is.

De laatste vraag was of ik met de Belgen om de tafel wil gaan om de files op te lossen. Daarbij hoorde een opmerking over investeringen. Ik heb regelmatig overleg met België en Duitsland over grensoverschrijdend verkeer. We hebben in het verleden geregeld dat het derde spoor in Duitsland gerealiseerd gaat worden. We hebben ook standaard contact bij projecten die een grensoverschrijdend karakter hebben. Het mooie is, en daarom mompelde ik net al iets over Europa, dat wij dat vaak in Europees verband doen. Dat noemen we de TEN-T-corridors. Het is goed om niet alleen in eigen land te investeren maar soms ook in Europa. Dat zorgt ervoor dat het wegennet elders in Europa ook op orde is, zodat onze vrachtwagenchauffeurs met hun lading niet bij de grens stil hoeven te blijven staan.

De heer **Madlener** (PVV): Ik zou dat vooral niet in Europees verband doen, want Bulgarije heeft er niet zo veel mee te maken. Het knelpunt in Europa ligt vooral bij Nederland en Vlaanderen. Dit zijn veruit de meest filegevoelige trajecten. Er is onlangs een onderzoek gedaan en daaruit blijkt dat dit Nederland tientallen miljoenen euro's kost. Er komt straks een nieuwe Belgische collega van de Minister. Ik raad haar aan om daar opnieuw mee te praten, want het kan niet zo zijn dat wij de Westerschelde verdiepen voor de Vlamingen en de Vlamingen vervolgens de Nederlandse transporteurs in de file laten staan. Ik had ook een vraag gesteld over de Duitse aanleg van de Betuweroute, die natuurlijk allang klaar had moeten zijn. Dat is te gek voor woorden.

De **voorzitter**: Dat laatste is een vraag voor de Staatssecretaris.

De heer **Madlener** (PVV): Dat is waar. Die vraag zal ik dan straks aan de Staatssecretaris stellen.

De **voorzitter**: Dat kan niet, want u bent door uw interrupties heen. Maar u hebt deze vraag al gesteld en de Staatssecretaris zal die straks beantwoorden.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik gaf net aan dat ik al om tafel zit met de Belgen. Ik ben het niet eens met de analyse dat we alleen een probleem met België hebben. Veel van onze vrachtwagens moeten naar Polen of verder. Allerlei corridors zijn van belang, ook de treincorridors. De heer Madlener had het over het vele geld dat we verliezen en de problemen die we opdoen. Hij noemde eerder een onderzoek waaruit blijkt dat het rampzalig gesteld is met de welvaart van Nederland. Ik kan hem met trots melden dat het World Economic Forum vindt dat Nederland tweede is op het gebied van infrastructuur en zelfs de beste van de wereld op het gebied van haveninfrastructuur. Uit een rapport van twee weken geleden blijkt dat Nederland in Europa na Denemarken of Zweden het hoogste welvaartsniveau heeft. Zo ernstig is het allemaal niet met ons gesteld. Welke politieke samenstelling we de afgelopen jaren ook hebben gehad we hebben gewoon een redelijk

stabiele economie. We doen het goed op infrastructuur en we willen het de komende jaren ook goed blijven doen.

De heer **Madlener** (PVV): Dat moet ik helaas tegenspreken. Er is zojuist een Europees rapport verschenen, waarin staat dat Nederland afzakt op de welvaartslijst. Sterker nog, Frankrijk, Denemarken en het Verenigd Koninkrijk zijn Nederland inmiddels voorbij. De Nederlandse burgers waren vroeger veel welvarender. Daarom zit Nederland in crisis. Nederland doet het echt slechter dan andere Europese landen. Het is schokkend dat de Minister dit niet eens weet. Ik raad de Minister aan om dat rapport vandaag nog te lezen en met haar collega's te praten over beter economisch beleid, want met je alleen richten op de staatsfinanciën, haal je de economie niet uit het slop. Dat wordt door cijfers aangetoond. Nederland doet het slechter dan bijna alle andere landen in Europa. Daar moet het kabinet zich voor schamen.

De **voorzitter**: Wat is uw vraag?

De heer **Madlener** (PVV): Hoe kan het dat de Minister dat niet weet?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Mijn allereerste baan was bij een adviesbureau en daar schreef ik vele rapporten. Je weet dan dat rapporten op allerlei manieren naar buiten kunnen komen. Het rapport van de heer Madlener ken ik niet, maar hij zal mij dat ongetwijfeld doen toekomen. Daar liggen vele andere rapporten naast die de afgelopen periode verschenen zijn en weer andere gegevens laten zien. Het is veel belangrijker om te kijken naar de inhoud en de aannames en daarover discussie te hebben. In deze commissie hebben we het over infrastructuur, dus ik pak dat specifieke stuk eruit. Dit is niet de welvaartcommissie, maar de infrastructuurcommissie. Het World Economic Forum heeft onlangs nog gezegd dat we op dat punt tweede van de wereld zijn en op het punt van de haveninfrastructuur zelfs de beste.

De heer **Madlener** (PVV): Ik heb een punt van orde. Ik heb het over Eurostat, een Europees statistiek bureau. Ik neem aan dat de Minister op de hoogte is van de betrouwbaarheid daarvan.

Staatssecretaris **Mansveld**: Voorzitter. Ik dank de leden voor de bliken van waardering voor Bleizo, de Maaslijn, Meteren–Vught en de overgang bij Boxtel en Haaren. Die zijn tot stand gekomen met de regio en mede dankzij een zeer constructief en voortvarend onderhandeltraject. De heer Madlener vraagt waar de dekking van de 1,1 miljard vandaan komt. De dekkingen zijn binnen het spoorbudget al langere tijd helder. Die zitten in bepaalde budgetten. Dit is geen verschuiving. De 1,1 miljard is geput uit de bestaande middelen voor spoor. De MIRT-dekking bestaat uit PHS-budget, de MIRT-maatregelen Amsterdam Oosttunnel en Transformatorweg, beheer- en instandhoudingsgelden van ProRail en de regionale bijdragen van Noord-Brabant, Boxtel en Haaren voor de aanpak van de verdiepte ligging voor Vught en de overwegen van Boxtel en Haaren. Dit zijn de feiten voor de heer Madlener. Gisterochtend heb ik inderdaad een brief gestuurd over een aantal PHS-projecten. Een aantal Kamerleden heeft aangegeven daar later op terug te willen komen. In relatie tot de Lange Termijn Spooragenda heeft de Kamer laten weten nader met mij te willen spreken over goederenvervoer in een specifiek algemeen overleg. Dat is uitstekend. Ik ga niet over de agenda van de Kamer, dus ik hoor dat graag. Wat het goederenvervoer in Oost-Nederland betreft heb ik na de MER-procedure voor de variant kopmaken bij Deventer gekozen. De andere varianten, de Bathmens en de Twentekanaallijn, zijn dus niet aan de orde. We gaan pas in 2020 verder met de tweede fase MER die gericht

is op inpassing van deze variant. Enkele jaren daarna is de start van het project. Er is een onderzoek voorbijgekomen over de Noordtak. Ik heb daar mijn reflectie op gegeven in de brief. Dat sluit aan bij wat mevrouw Visser hierover heeft gezegd. Voor de korte termijn maak je een keuze op basis van de huidige cijfers, op de lange termijn kunnen die cijfers echter veranderen. Ik laat daarom iedere twee à drie jaar opnieuw een NMCA uitvoeren om vast te stellen wat de prognoses zijn. Op die momenten wordt bekeken of er sprake is van een ander toekomstbeeld. Als de prognose veel hoger is, moeten we bekijken of er opnieuw gekeken moet worden naar de Noordtak. We hebben twee keer eerder met medeweten van de Kamer, die stukken heeft de Kamer gehad, nee gezegd tegen deze variant. Met de huidige prognoses zeg ik gezien de investering versus het aantal treinen ook nee tegen deze variant. Als in de toekomst besloten wordt dat de Noordtak meegenomen wordt, dan zal op dat moment de procedure veranderen. We moeten dan bekijken hoe we daarmee omgaan, want dan moet de MER-procedure eerste fase overgedaan worden. De Kamer kent het proces. Een aantal varianten worden ingebracht op basis van inspraak en besluit en dan moet er opnieuw bekeken worden welke varianten onderzocht moeten worden. Dan begint de procedure opnieuw. Het is belangrijk dat we er elke twee à drie jaar de thermometer insteken om te bezien hoe het goederenvervoer zich ontwikkelt. We kijken dan naar de prognoses en het toekomstbeeld.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): De Staatssecretaris wil er elke paar jaar de thermometer insteken. Het is positief dat ze in de gaten blijft houden hoe zaken zich ontwikkelen voordat we een definitief besluit nemen. We hebben nog even de tijd. Tot zover zijn we het met elkaar eens. Alleen is er in de regio heel veel onrust. Zo lang het beeld bestaat dat er een goede variant is die niet serieus onderzocht is, houden we problemen met het draagvlak in de regio voor een keuze die we moeten maken als de groei wel toeneemt. Kan de Staatssecretaris toezeggen dat voordat het definitieve besluit genomen wordt en de schop in de grond gaat, er een volwaardige vergelijking van de twee varianten plaatsvindt?

Staatssecretaris **Mansveld**: Helaas kan ik dat niet toezeggen. Wanneer dat besloten wordt, gaan we terug naar punt nul en starten we opnieuw een volledige MER-procedure eerste fase. De Kamer kent de procedure. Alle varianten moeten opnieuw bekeken worden en dan wordt afgewogen welke varianten meegenomen worden in de MER. Het vergt ook een nieuw besluit, waarbij budgettaire inpasbaarheid een van de criteria is. Voordat we dat doen, moet er eerst een prognose liggen die dat rechtvaardigt. Op voorhand bekijken wat de Noordtak oplevert is de omgekeerde wereld. Ik kan voorspellen dat er met de huidige prognoses geen gunstige analyse van die variant uit komt.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Er wordt een beetje een karikatuur van dit voorstel gemaakt. De Staatssecretaris zegt dat ze zeker weet dat het met de huidige groeiprognoses niets wordt. Natuurlijk vragen wij niet om dat nu te doen. We hebben nog een aantal jaar voordat we het definitieve besluit moeten nemen. Het is van belang dat we de mensen in de regio, het Havenbedrijf en de provincies, die hier tijd, geld en energie in hebben gestoken, laten weten dat wij hun variant serieus nemen en dat wij, voordat wij een definitief besluit nemen, zorgen voor een goede vergelijking. Het is erg belangrijk om de regio duidelijk te maken dat naar alle zaken voldoende is gekeken. De Staatssecretaris is van drie varianten naar één variant gegaan. Dat is haar voorkeursvariant. Dat weten we. De regio heeft daar iets naast gelegd en dat moeten we serieus nemen voordat het definitieve besluit valt.

Staatssecretaris **Mansveld**: Als we die weg inslaan, moeten we een nieuwe MER-procedure starten. Op basis van dezelfde prognoses worden varianten naast elkaar gelegd. We hebben gekozen voor kopmaken in Deventer. Over twee à drie jaar stoppen we de thermometer erin. Als uit de cijfers blijkt dat er sprake is van een groeioprognose, vindt men dat de Noordtak onderzocht moet worden. We kunnen dan echter niet alleen de Noordtak onderzoeken, want dan vergelijk je appels met peren. Bovendien zal de Raad van State niet akkoord gaan met een MER-procedure van één lijn. De Raad van State zal willen dat alle varianten naast elkaar worden gelegd en het gehele traject weer doorlopen wordt. Wanneer je zo'n besluit neemt, moet er een NMCA aan ten grondslag liggen, waaruit blijkt dat er daadwerkelijk zo'n enorme verschuiving plaatsvindt in de prognose dat die keuze gerechtvaardigd is. Als ik kijk naar de reacties uit de regio ... Ik heb de MER-procedure eerder een halfjaar uitgesteld, vanwege het advies van de Commissie voor de m.e.r. over de toegankelijkheid van de informatie. Toen was een aantal mensen heel boos, omdat er geen duidelijkheid kwam. Ik geef nu duidelijkheid aan de omgeving door voor de variant kopmaken in Deventer te kiezen. In 2020 gaan we verder met de inpassing daarvan en de tweede fase van de MER-procedure. Ondertussen blijf ik de thermometer erin steken door elke twee à drie jaar een NMCA te laten uitvoeren om te kijken naar de groeicijfers.

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie): Ik zie twee pluspunten. Het kopmaken in Deventer is op dit moment de minst slechte variant. Daarmee ontstaat veel goodwill in de regio. Het feit dat de Noordtak van de Betuweroute nu niet afgeschoten wordt, is een groot pluspunt. Waarom zouden we de tijd tussen nu en 2020 niet benutten om de MER-procedure opnieuw te starten en de twee overgebleven varianten af te wegen? Die tijd is er. Er is nu veel goodwill in de regio gecreëerd. Ik ben bang dat als we pas over zes jaar weer vergelijkingen maken, we weerstand organiseren, zoals we dat het afgelopen jaar hebben meegemaakt.

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik begrijp de vraag van mevrouw Dik-Faber. Op het moment dat we zouden zeggen dat we de variant van de Noordtak gaan bezien ontstaat het volgende. Er leven in de regio en het bedrijfsleven meerdere varianten voor deze mogelijk nieuwe spoorlijn. Omdat er dan sprake zou zijn van nieuwe inzichten in de vervoersontwikkeling, kunnen de nu afgevallene varianten weer in beeld komen en alsnog in de studie worden opgenomen. Het is belangrijk dat we volgorde juist werken. We moeten eerst kijken naar de ontwikkeling van de prognoses. Als uit een NMCA blijkt dat er een totaal ander groeibeeld, in positieve zin, te zien is, dan moeten we beslissen of de Noordtak en andere varianten daarbij komen. We moeten niet op voorhand zeggen dat we de hele eerste fase MER opnieuw beginnen, want daar is geen reden voor. Als er sprake is van een positief groeibeeld, is de vraag welke varianten we onderzoeken. De gehele regio zal dan weer in de benen komen voor een aantal varianten. Bovendien vergt dat een nieuw besluit, waarbij budgettaire inpasbaarheid een van de criteria is. Uit eerdere quickscans is gebleken dat de variant 2,7 miljard kost. De quickscan gebaseerd op cijfers van de regio komt op 1,4 miljard. Ik zou op basis van de huidige groeicijfers op dit moment niet weten, of we dat soort stappen moeten nemen. Daarom is het belangrijk dat we tot 2020 drie keer de thermometer erin steken om te bekijken of wat we nu nog niet uitgesloten hebben aan de orde is. Die ruimte wil ik openlaten voor de jaren voor ons.

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie): Ik ben een tijdje geleden met de heer Hoogland bij een bijeenkomst in Goor geweest. Daar hebben we de vertegenwoordiger van de provincie en een vertegenwoordiger van het Havenbedrijf gesproken. Zij hebben niet voor niets de studie naar de

Noordtak gedaan. Kan de Staatssecretaris op een rij zetten waar het verschil zit tussen de visie van de rijksoverheid en de visie van de decentrale overheden en het Havenbedrijf? Dat kan nu, maar dat mag ook schriftelijk. Tijdens die bijeenkomst werd nadrukkelijk gewezen op het belang van de Noordtak van de Betuweroute voor het goederenvervoer. Bij het Havenbedrijf schijnt wel degelijk de verwachting te leven dat het een rendabele lijn wordt, want anders hadden ze deze investering in de vorm van onderzoek niet gedaan. Negatief gezegd dateren de spoorlijnen uit de tijd dat mensen nog met paard en wagen reden.

De **voorzitter**: Wilt u uw vraag stellen.

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie): Wil je toekomstgericht zijn, dan moet de Noordtak van de Betuweroute echt serieus een kans krijgen.

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik kan niet spreken voor de beide partijen die mevrouw Dik-Faber noemde. Ik heb wel met ze gesproken. Die partijen begrijpen dat op dit moment, op basis van de huidige prognose, een nieuwe MER niet aan de orde is. Misschien wel op de lange termijn, daarom vond ik de nuance die mevrouw Visser aanbracht in deze discussie zo goed. Ik wil elke twee à drie jaar monitoren, om te bekijken wat de prognoses zijn. We kunnen daarmee bezien of we op een dusdanig langetermijnsce­nario, voor 2030, uitkomen dat we een andere investering kunnen heroverwegen en een procedure daarvoor kunnen starten. In dat kader wil ik de Noordtak niet afschrijven.

De heer **Smaling** (SP): Ik ben nog steeds erg verbaasd dat er wordt gekozen voor het kopmaken in Deventer, terwijl in de MER de IJssellijn nog niet betrokken is geweest. Dat achterland heeft een MER gehad, dat was een heel brakke MER, want er moest nog een aanvullende MER gedaan worden. Nu neemt de Staatssecretaris een deelbesluit voor Deventer, terwijl de echte bottleneck, het gebied tussen Arnhem en Zutphen, nog helemaal niet aan een MER onderhevig is geweest. Het is wel fijn dat er nu niet besloten wordt dat die goederentrein daar gaat rijden, maar zo laat je mensen weer jaren bungelen.

Staatssecretaris **Mansveld**: In deze MER-procedure zijn vier varianten bekeken. Twee keer Bathmen, de Twentekanalenlijn en kopmaken bij Deventer. Als je kijkt naar de tijdwinst en de milieueffecten, komt kopmaken er als beste variant uit. Daarom heb ik voor die variant gekozen in deze MER-procedure die al een jaar of drie gaande is.

De heer **Smaling** (SP): Het was zo mooi geweest als in de brief had gestaan dat we voorlopig niets doen en dus ook niet kiezen voor dat gekke kopmaken in Deventer. Dat is rustgevender voor de regio en het is ongeveer hetzelfde besluit.

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik betwijfel of dat rustiger is voor de regio, want daarmee zouden alle varianten weer in de lucht zijn. Hoe Bathmen zich daar de afgelopen jaren onder heeft gevoeld, zal de mensen nog wel helder voor de geest staan. Dat was ook het dilemma toen ik het een halfjaar uitstelde. Toen ik het uitstelde waren veel bewoners erg boos dat ze geen duidelijkheid kregen. Dat hebben we geweten dat halfjaar. Ik ben toen ook in de regio geweest. In die zin geven we de regio wel degelijk rust door voor deze variant te kiezen.

De heer **Madlener** (PVV): De Noordtak van de Betuweroute of geen Noordtak, hangt helemaal af van de Duitse verbindingen. Daar gaat het mis. Er is onderzoek gedaan door Klara Paardenkoper van de Erasmus Universiteit en de resultaten zijn onlangs verschenen. Zij heeft aange-



toond dat de Duitse havens de aanleg van het spoor in Duitsland tegenhouden, omdat zij geen concurrentie vanuit Rotterdam willen. Dat schaadt onze Rotterdamse haven en onze investeringen in de Betuwelijn. Ik geef dit rapport aan de Staatssecretaris. Kan de Staatssecretaris daar een schriftelijke reactie op geven? Kan zij met haar Duitse collega in gesprek gaan om dit probleem zo spoedig mogelijk op te lossen?

Staatssecretaris **Mansveld**: Duitsland heeft nog niet zo lang geleden besloten om 1,5 miljard te investeren in het derde spoor tussen Emmerich en Oberhausen. De Minister en ik, de regio en het Havenbedrijf hebben enorm gelobbyd. Wij zijn zeer blij dat dat besluit genomen is. Het derde spoor wordt in de aankomende jaren aangelegd. Er komt nog een plan naar de Kamer waarin staat hoe we dat gaan doen, bijvoorbeeld dat één week in de vier weken het spoor eensporig wordt vanwege de verbouwing. De heer Madlener heeft het over Hamburg Wilhelmshaven. Ik ken die regio, want ik ben in die gebieden geweest. Daar ontwikkelt zich inderdaad een haven. De Minister weet dat beter dan ik. Duitsland ontwikkelt ook de havens en het transport. Dat is een kwestie van marktwerking. Als er omliggende havens zijn, zal er samengewerkt worden. Wij zullen zorgen dat de Betuweroute optimaal en prioritair gebruikt wordt – dat is meteen mijn antwoord aan mevrouw Van Tongeren – en dat het derde spoor zo snel mogelijk wordt aangelegd, zodat er maximale doorstroming kan plaatsvinden van goederenvervoer uit de haven van Rotterdam.

De heer **Madlener** (PVV): Is de Staatssecretaris bereid om een reactie te geven op dit rapport? Want dit rapport is onlangs verschenen en spreekt toch heel andere taal.

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik heb er geen enkel probleem mee om reacties op rapporten te geven. Dat wordt mij vaker gevraagd. Het antwoord is dus ja.

Mevrouw Dik-Faber heeft specifiek gevraagd of ik het gesprek aan wil gaan met de provincies Gelderland en Overijssel en het Havenbedrijf over de Noordtak en daarbij een financiële bijdrage wil bespreken. Ik ga min of meer uit van een financiële bijdrage, mocht de Noordtak aan de orde komen, omdat we met meerdere partijen daarover spreken. Zo ver is het nog niet gekomen. Ik ben wel in gesprek met de provincies en het Havenbedrijf hierover. Het is belangrijk dat we contact met de regio houden over goederenvervoer, niet alleen met Oost-Nederland, maar ook met andere regio's.

Mevrouw Van Tongeren zegt dat het maximaal gebruik van de Betuweroute prioritair is. Ik deel haar mening overigens niet dat de Betuweroute te weinig gebruikt wordt. Het grootste deel van het goederenvervoer gaat over de Betuwelijn. Het derde spoor wordt nu aangelegd en ik ga ervan uit dat het dan verder optimaliseert. Het is belangrijk dat we prikkels geven om ervoor te zorgen dat de Betuweroute prioritair gebruikt wordt, want die is daar ten slotte voor aangelegd.

De heer Smaling vroeg mij, in navolging van de heer Bashir en de heer Van Gerven, naar de VEZA-boog. Ik begrijp dat het in de partij van de heer Smaling een belangrijk onderwerp is. Ik heb eerder aangegeven dat er 20 tot 25 goederentreinen met brandbare gassen per jaar tussen Vlissingen en Antwerpen rijden. Dat zijn bloktreinen met minstens twintig ketelwagens. Dat is eens per twee à drie weken een trein. Die beperkte hoeveelheid rechtvaardigt geen onderzoek naar een nieuwe spoorboog, een verbinding als de VEZA-boog of alternatieven zoals binnenvaart of een buisleiding. Inderdaad worden er plaatsen gepasseerd, zoals de heer Smaling ook aangeeft, maar dat houdt je sowieso met dat soort vervoer. We proberen dat zo goed mogelijk te regelen, daarom is de boog bij Meteren ook zo belangrijk. Als je kijkt naar de benodigde investering en

het aantal treinen, zoals ik net noemde, is het heel ingewikkeld om te verantwoorden.

De heer Smaling vroeg of de overwegen niet te vaak dichtgaan tussen Amsterdam en Eindhoven. Wat ga ik daaraan doen? Op het traject Amsterdam–Utrecht–Houten zijn geen overwegen meer. De andere overwegen zijn een onderdeel van de MER Meteren–Boxtel. Daarom worden de overwegen Boxtel en Haaren in één keer aangepakt. Daarover heb ik afspraken met de regio gemaakt.

Mevrouw Visser zei dat het lijkt alsof het grensoverschrijdend spoor geen prioriteit is. Ik weet dat ik de tribune hier niet bij mag betrekken, maar ik weet zeker dat er één iemand op de tribune zit die grensoverschrijdend spoor tot belangrijk punt heeft verheven. In de bijlage van de MIRT-brief heb ik een overzicht gegeven van de lopende trajecten. Mevrouw Visser vroeg specifiek naar de trajecten Groningen–Bremen en Eindhoven–Düsseldorf. Er is een tweestappenplan voor Groningen–Bremen. De regio heeft voor de komende periode geld gereserveerd om te werken aan kortere reistijden. Voor de langere termijn staat een directe trein van Groningen naar Bremen gepland. Daarvoor is in Duitsland een infrastructuurproject nodig. De lobby om dat project op te nemen in het Duitse infrastructuurpakket ondersteun ik samen met de regio. Daarin zijn we heel actief. Het verbeteren van de verbinding Eindhoven–Düsseldorf is onderdeel van de nieuwe hoofdtrainconcessie artikel 46. Voor een goede rechtstreekste verbinding is dubbelspoor in Duitsland nodig. Ik ondersteun ook de actieve Limburgse lobby voor de realisatie van het Duitse project.

Mevrouw Dik-Faber vroeg wanneer ik de spoorbrug Ravenstein en de brug over de Twentekanalen aanpak. Deze vraag is al bij het vorige algemeen overleg MIRT en in het algemeen overleg over waterveiligheid aan de orde geweest. Ik kijk even naar de Minister, omdat zij over waterveiligheid gaat. Vanuit waterveiligheid zie ik geen aanleiding om deze brug te verhogen. Uit de Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse blijkt dat deze brug geen knelpunt is op het spoor. Er is dus geen aanleiding om naar de brug en de capaciteit te kijken. Voor de binnenvaart voldoet deze brug weliswaar niet bij alle waterstanden geheel aan de huidige norm van het vierlaags containervervoer, maar de hoofdroute loopt via de Maas en het Maas-Waalkanaal. Daar is geen sprake van deze hoogteknelpunten. Vanuit de binnenvaart lijkt het niet het meest urgente knelpunt, maar dat zal bij de landelijke analyse moeten worden gezien. Wat betreft het plan van Amsterdam om de Noord/Zuid-lijn eventueel door de trekken naar Schiphol. Ik heb het collegeprogramma van de gemeente Amsterdam nog niet gelezen. Ik heb het wel vernomen. Ik kijk stiekem naar de D66-fractie. Ik zal dat op de leesstapel voor deze vakantie wellicht terugvinden. Het is de keuze van de gemeente, die zelf onderzoek kan doen naar de verlenging van de lijn. Ik wacht af hoe de gemeente Amsterdam daarmee omgaat, of het een onderzoek is of een visie voor de langere termijn, en hoe men denkt daar invulling aan te geven. Wellicht noemt de heer De Rouwe het hier in het kader van de Amstelveenlijn. Het doortrekken van de Noord/Zuidlijn wordt hiermee niet onmogelijk gemaakt, maar is vanwege de onvoldoende hoge reizigersstromen en de hoge kosten tot nu toe niet aan de orde. Als de regio een herbezinning op de Amstelveenlijn wil, dan zal daarover gesproken worden. Ik heb het vernomen, maar ik heb geen idee hoe men dit ziet en wat Amsterdam in het komende jaar voor actie onderneemt. Ik ga ervan uit dat als de projecten Rijksbijdragen of andere inmenging vragen, de gemeente Amsterdam heel goed de weg naar de Plesmanweg in Den Haag weet te vinden.

Mevrouw Van Veldhoven heeft gevraagd naar de problemen op de overwegen in Castricum en Bussum. Ze vroeg hoe we omgaan met de hinder die het spoorgoederenvervoer oplevert. In het kader van het Landelijk Verbeterprogramma Overwegen, een programma met

200 miljoen cofinanciering, wordt bekeken welke overwegen in Nederland moeten worden aangepakt omdat de combinatie van de groei van het wegverkeer en de groei van het treinverkeer een knelpunt oplevert. Naast de 100 miljoen voor PHS hebben we daar nog 200 miljoen voor. De gemeente Castricum heeft nog geen oplossing bepaald en een bijdrage aan de overweg Beverwijkerstraatweg in Castricum is onderdeel van PHS. De overweg in Bussum zal in het kader van het Landelijk Verbeterprogramma Overwegen worden gezien. Mevrouw Dik-Faber vroeg of Naarden-Bussum net als Vught verdiept kan worden aangelegd. De situatie is niet vergelijkbaar. Ik ben in Vught en Naarden-Bussum geweest. In de toekomst rijden er per dag veel goederentreinen door Vught. Dat rechtvaardigt een verdiepte ligging. Het lijkt mij beter als binnen het overwegenprogramma eerst een goede uitwerking van de overwegen Naarden-Bussum plaatsvindt. Daarna kunnen we altijd bekijken of er aanvullende oplossingen nodig zijn.

De heer Smaling vroeg naar een integrale benadering van weg en spoor. Hij noemde de A30, de A12 en de Valleilijn. Er wordt gekeken naar een gezamenlijke aanpak nodig is. ProRail en Rijkswaterstaat gaan nauwer samenwerken en bekijken hoe ze synergie kunnen bereiken bij aanbestedingen en projecten van spoor en weg. Het is belangrijk dat er sprake blijft van een voortvarende aanpak. Ze moeten niet op elkaar wachten met de projecten. Ik steun echter de oproep van de heer Smaling voor een integrale aanpak. Daarom willen we vanuit de Lange Termijn Spooragenda de samenwerking tussen ProRail en Rijkswaterstaat verstevigen. De heer Hoogland heeft gevraagd naar het intercystation Eindhoven in relatie tot de lijst waar hij gisteren om vroeg. Het is geen enkel probleem om het stationsinitiatief Eindhoven Airport mee te nemen op de lijst. Dit station wordt tevens onderzocht in het lopende MIRT-onderzoek van Brainport Avenue.

De heer Smaling en mevrouw Visser vroegen over de herijking van de Lange Termijn Spooragenda of er voor het MIRT 2015 een overzicht komt van de criteria waaraan de spoorprojecten worden getoetst. Ik heb toegezegd om voor het reces met een afwegingskader te komen en op basis daarvan de herijking te doen. Dit zal parallel lopen aan het MIRT. Ik kan nog niet zeggen hoe dat samenloopt, omdat het twee totaal verschillende trajecten zijn en we nu met het afwegingskader zitten. Als we dat afwegingskader hebben en we in september of oktober vorderingen maken, zal ik met de Kamer bekijken of dat gecombineerd kan worden. Dat zal afhangen van weken. Het komt ongeveer in dezelfde tijd beschikbaar. Ik kijk naar afstemming en dat stem ik dan weer af met de Kamer.

Mevrouw Ouwehand heeft gevraagd naar scholen in gebieden die niet voldoen aan de normen voor de luchtkwaliteit, waaronder de normen van de WHO. Deze vraag is eerder aan de orde geweest in het kader van het Kamerdebat over luchtkwaliteit. Ik heb daarover een brief gestuurd, waarin ik inging op de lijst met scholen die was aangereikt door het Astmafonds, het huidige Longfonds. Het blijkt dat op de locaties van nieuwbouw aan de normen van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) wordt voldaan. In het Besluit gevoelige bestemmingen is vastgelegd dat voor de gevoelige bestemmingen binnen een zone van 300 meter langs de Rijksweg scholen moeten worden getoetst op die normen. Het besluit is niet van toepassing op bestaande scholen. Daarvoor geldt dat de verbetering van de luchtkwaliteit al in gang is gezet, hetgeen ertoe leidt dat overal aan de norm zal worden voldaan. Ik richt me op het behalen van de normen zoals die in Europa zijn vastgesteld. De WHO-normen gaan verder. Die discussie hebben we een aantal malen gevoerd. Aanscherping moet mijns inziens plaatsvinden op Europees niveau. De Kamer weet dat ik mij daarvoor in Europees verband inzet.

De **voorzitter**: Ik stel voor dat we in de tweede termijn één afsluitende vraag of opmerking per Kamerlid doen. Bovendien is al een VAO aangekondigd, dus dat biedt ook ruimte.

De heer **Hoogland** (PvdA): Er zijn nog een aantal openstaande vragen. Laten we die in de tweede termijn stellen.

De **voorzitter**: Ik geef in de tweede termijn ruimte voor één afsluitende vraag of opmerking en voor het stellen van de nog openstaande vragen.

De heer **De Rouwe** (CDA): Voorzitter. Ik doe mijn inbreng verder bij het VAO. Dan kan ik op tijd het voetballen zien.

De **voorzitter**: Ik wens u een fijne avond. Ik noteer dat er een VAO wordt aangevraagd.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Voorzitter. Ik heb moeite met uw voorstel, want er zijn een aantal vragen waarop ik niet voldoende antwoord heb gekregen. Ik noem ze op en dan kijken we of er antwoord op komt.

Wat betekent het dat bij de regio Zuid, Eindhoven, geen onomkeerbare stappen worden gezet in het proces totdat we verder zijn met de alternatieven?

Wordt bij de burgerparticipatie de Code MER meegenomen?

De Minister zei dat de natuur goed wordt betrokken, maar ik had gevraagd naar natuurinclusief bouwen. Ik begrijp uit de beantwoording dat de Minister niet helder heeft wat er met natuurinclusief bouwen bedoeld wordt. Dat is iets anders dan rekening houden met de natuur in de MKBA. Ik had de Staatssecretaris gevraagd welke normen gehanteerd worden bij het bepalen of er iets moet worden gedaan aan een overgang. Ik had gevraagd wat de trillingsnormen zijn en hoe die worden gehanteerd.

Mevrouw **Ouwehand** (PvdD): Voorzitter. Ik vond dat de Minister erg makkelijk over de bezwaren van de kinderartsen en het Longfonds over de scholen en de Zuidelijke Ringweg Groningen heen stapte. Daarnaast antwoordde de Staatssecretaris dat we de normen gaan halen. In een straal van 300 meter van de aan te leggen Zuidelijke Ringweg zijn zestien scholen, acht kinderdagverblijven en vier zorginstellingen. Dat lijkt me tegenstrijdig. Ik nodig het kabinet uit om een serieuze reactie te geven op de noodklok die de kinderarts en het Longfonds hebben geluid. We kunnen dat dan betrekken bij het VAO.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Voorzitter. Ik heb gevraagd hoe het staat met het Meerjarenprogramma Ontsnippering. Tenzij ik niet goed heb opgelet, heb ik daar geen antwoord op gehad.

Ik heb gevraagd naar de definitie van «maaiveld» vooral in relatie tot Helhoek. Soms is het maaiveld – iedereen denkt dat het maaiveld is, waar je een grasmaaier overheen haalt – en soms is het anderhalve meter. Het is ronduit teleurstellend dat de coalitie heeft besloten om ondanks de verstandige adviezen het plan voor de A27 door te zetten omdat het in het regeerakkoord terecht is gekomen. Waarom doen wij onnodige onderzoeken als er geen enkele verandering is in de mening van de Minister, wat het CPB ook gezegd zou hebben? Waarom geven we geld uit aan zo'n onderzoek?

Ik weet niet helemaal zeker of ik het over het commitment ten aanzien van het fietsparkeren na de huidige periode heb gehad, omdat we heel veel algemeen overleggen achter elkaar hebben. In het MIRT staat één stuk, daarna moet het maar naar de gemeente. Is er langetermijncommitment?

We hebben het steeds over aansluitend ketenvervoer. Is er commitment op de langere termijn voor het fietsparkeren?

De heer **Hoogland** (PvdA): Voorzitter. Een aantal vragen die ik gesteld heb in de eerste termijn zijn niet beantwoord. Misschien komt dat doordat ik zo snel was.

Welke consequenties vloeien er voort uit het besluit kopmaken aan de Twentelijn en in Deventer zelf? Zijn er mitigerende maatregelen nodig tot 2030? Is daarvoor budget beschikbaar? Ik heb er geen antwoord op gehoord, maar het was een vrij lang overleg dus misschien heb ik het gemist. Graag krijg ik daar antwoord op. Als dat komt, ben ik tevreden.

Mevrouw **Visser** (VVD): Voorzitter. De discussie die ik aanzwengelde had te maken met de vraag wat de PAS-wetgeving betekent voor de infrastructuur. Hoe ziet de Minister dat? Hoe gaat ze daar in de toekomst mee om, in het kader van het aanleggen en verbreden van infra?

In de media werd de suggestie gewekt dat de flessenhals op de A4 bij Leiderdorp weer was ontstaan en dat dat ook in de toekomst zo blijft. Ik heb andere berichten gehoord, maar het is goed om verduidelijking te geven, zodat we het goede beeld bij de mensen oproepen, want er is veel geld geïnvesteerd om problemen op te lossen.

De heer **Smaling** (SP): Voorzitter. Een aantal dingen liggen ons zwaar op de maag. Dat is ook al bekend. We zullen in de toekomst constructief met de bewindslieden in gesprek blijven en dan hoop ik dat er wat moois uitkomt.

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie): Voorzitter. Ik heb geprobeerd zo veel mogelijk op te letten, maar wellicht heb ik het toch gemist. Ik vroeg of de Code Maatschappelijke Participatie in de Omgevingswet verankerd kan worden. Dit komt nu alleen in de toelichting aan bod. Als die in de Omgevingswet wordt verankerd, dan wordt het direct doorvertaald naar provincies en gemeenten. Dat lijkt mij heel erg handig, want dan hoeft niet iedere overheidslaag zijn eigen participatiecode te ontwerpen. Er zijn nog wat punten waarop we van mening verschillen. Ik ga het nog één keer proberen, maar ik weet eigenlijk het antwoord al. Laten we de NRU nu realiseren en de Blankenburgtunnel nog even uitstellen. Ik vrees dat ik ook daarvoor de handen niet op elkaar zal krijgen.

De heer **Madlener** (PVV): Voorzitter. De Blankenburgtunnel uitstellen? Ik wilde net zeggen dat onze Rotterdamse haven vastloopt. Ik hoop dat dat de hoogste prioriteit heeft bij het kabinet. Het uitstellen van de Blankenburgtunnel zou een ramp zijn. De tweede oeververbinding is uiterst belangrijk.

Ik heb inmiddels het rapport van Eurostat over de dalende welvaart van de Nederlandse burgers. Ik heb begrepen dat de Minister inmiddels kennis heeft genomen van het rapport dat vandaag verschenen is. Ik geef het ook aan de woordvoerder van de VVD, want misschien kent zij het ook nog niet goed. Ik hoor haar namelijk over economische groei, maar Nederland zit door dit VVD-PvdA kabinet nog in een totale krimp. Misschien kan zij het ook even lezen.

De hoogste prioriteit van de PVV is blijven werken aan betere infrastructuur en het terugdraaien van de bezuinigingen van 10 miljard op het infrastructuurfonds. Ik blijf hiermee aan de gang gaan.

De **voorzitter**: Ik heb het verzoek gekregen om de beantwoording schriftelijk af te doen. We hebben echter nog tijd. We hebben ruimte om dit af te maken.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik kan de vragen heel snel beantwoorden.

De **voorzitter**: Dan gaan we door.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Voorzitter. We nemen geen onomkeerbare beslissingen bij de Ruit om Eindhoven. Bij natuurinclusief bouwen ben ik er inderdaad van uitgegaan dat het om bouwen en meekoppelen van de natuur ging. Ik weet niet waarop mevrouw Van Veldhoven doelt. Laten we er in een ander debat nog een keer over doorgaan. Volgens mij is het voor dit overleg niet van belang. De Staatssecretaris zal wat zeggen over de luchtkwaliteit in Groningen. Over het Meerjarenprogramma Ontsnippering wordt binnenkort een verslag naar de Kamer gestuurd. Dat is ik jaarlijks. Het jaarverslag kan in het najaar tijdens het overleg MIRT besproken worden.

Met maaiveld bedoelen we grondniveau.

Waarom doen we onderzoek naar de A27 als we de adviezen niet overnemen? Zowel de MKBA als de second opinion nemen wij serieus. Je moet altijd gemotiveerd aangeven wat je wel en wat je niet overneemt. We hadden het overgenomen als we de redenen goed genoeg hadden gevonden. We hebben de redenen niet goed genoeg bevonden en daarom hebben we een andere keuze gemaakt. Dat geldt voor alle onderzoeken. Als kabinet besluit je onder andere op MKBA, maar ook op meer punten. Het CPB neemt de flessenhals wel financieel mee in de berekeningen, maar niet qua gevolg voor het verkeer. Het CPB geeft wel aan wat de negatieve kosten zijn, maar het betoog is hoe voller het is en hoe vaster het loopt, hoe meer het project oplevert. Dus als we helemaal vastzitten is de waarde het allerhoogst.

Moet het burgerinitiatief ook door de Commissie m.e.r. gedaan worden?

Dat is geen goed idee, omdat de Commissie m.e.r. zich op milieuaspecten richt. Ik wil dat zo houden.

Mevrouw Visser vroeg naar de PAS. In de PAS wordt ontwikkelingsruimte gereserveerd voor prioritaire projecten. Staatssecretaris Dijksma heeft de Kamer aangegeven dat er in ieder geval ontwikkelingsruimte gereserveerd wordt voor MIRT-projecten en de snelheidsverhoging. Omdat het MIRT regelmatig wijzigt, zal de ontwikkelruimte in de PAS indien nodig worden gewijzigd. Dat is dan ook iedere keer in de Kamer aan de orde. Er is nadrukkelijk ruimte gereserveerd voor de MIRT-projecten.

De aanleg van de A4 Leiderdorp is pas aan het eind van 2014 klaar. We verwachten dat de problemen dan zijn opgelost.

De ChristenUnie heeft gevraagd of de Code Maatschappelijke Participatie opgaat in de Omgevingswet. In de Omgevingswet wordt participatie op een of andere manier opgenomen, maar op de vraag of dat de code is, moet ik het antwoord op dit moment schuldig blijven. We hebben net de Omgevingswet naar de Kamer gestuurd, dus we komen daar op een ander moment nog op terug.

Staatssecretaris **Mansveld**: Voorzitter. Wat betreft Oudenbosch en de vragen van mevrouw Van Veldhoven: er is geen wetgeving voor trillingen. Daar wordt onderzoek naar gedaan. De beleidsregel is alleen van toepassing op aanlegprojecten en voor overwegen geldt het zogenaamde «stand still»-principe voor veiligheid. Indien de toename van vervoer de veiligheid negatief beïnvloed, moeten er maatregelen worden getroffen. De Partij voor de Dieren stelde de vraag over luchtkwaliteit en Groningen. Daarover neem ik contact op met de afdeling Milieu. Die vraag beantwoord ik schriftelijk.

Ik heb gisteravond uitgelegd dat er in 2015 een evaluatie komt voor fietsparkeren. De beleidslijnen en de evaluatie komen daarna naar de Kamer.



De heer Hoogland vroeg of er in de tussentijd mitigerende maatregelen nodig zijn. Nee. Zoals de situatie nu is, zijn die tot 2030 niet nodig. Het blijft binnen regelgeving van het Basisnet Spoor en geluids(SWUNG). Als daarvan afgeweken wordt, moet ik sowieso ingrijpen. Als het aan de orde is, vindt dat plaats binnen het PHS-budget.

De heer **Hoogland** (PvdA): Is er geld beschikbaar voor mitigerende maatregelen? Is er gelabeld geld?

Staatssecretaris **Mansveld**: Binnen PHS.

De **voorzitter**: Ik dank iedereen voor zijn of haar aandacht en geduld. Omwille van de tijd noem ik niet alle toezeggingen op, maar zorg ik dat die via de griffier ter toetsing per mail naar de leden toegestuurd worden. Vervolgens worden de toezeggingen beschikbaar gesteld via de site van de Tweede Kamer, zodat het voor iedereen inzichtelijk is.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Ik vind het toch heel handig als de toezeggingen nu voorgelezen worden. Ik zit er nu bij, heb het allemaal net gehoord en weet het dus allemaal nog. Er komt straks ongelooflijk veel mail langs. Het voorlezen duurt niet meer dan twee of drie minuten.

De **voorzitter**: Ik heb de volgende toezeggingen genoteerd:

- De Minister beziet voor het volgende algemeen overleg over MIRT of de Noordelijke Randweg Utrecht naar voren kan worden getrokken, indien andere projecten worden getemporiseerd.
- De Minister maakt voor het volgende algemeen overleg MIRT inzichtelijk wat voor de sluis bij Eefde het verschil is in kosten tussen de Noord- en de Middenvariant en stuurt dit in een brief aan de Kamer.
- De Minister maakt voor het volgende algemeen overleg inzichtelijk wat de alternatieve scenario's zijn voor de A15 bij Helhoek, inclusief een kostenplaatje.
- De Staatssecretaris doet de Kamer een schriftelijke reactie toekomen op het rapport over de aansluiting van de Betuweroute op Duitsland van de Erasmus Universiteit.
- De Minister stuurt binnenkort het jaarverslag over het Meerjarenprogramma Ontsnippering aan de Kamer.
- De Staatssecretaris stuurt de Kamer schriftelijk een reactie op de luchtkwaliteit bij Groningen.

Er is een VAO aangevraagd met als eerste spreker de heer De Rouwe. Ik wens iedereen een fijne avond. Ik hoop op een mooie uitslag.

Sluiting 18.04 uur.

## **Volledige agenda**

1. Voorkeursalternatief A27 Houten-Hoopolder  
Kamerstuk 33 750 A, nr. 68 – brief regering d.d. 18-04-2014  
Minister van Infrastructuur en Milieu, M.H. Schultz van Haegen-Maas  
Geesteranus
2. Reactie op motie van de leden Dik-Faber en Van Veldhoven over de Ruit  
Eindhoven  
Kamerstuk 33 750 A, nr. 57 – brief regering d.d. 17-12-2013  
Minister van Infrastructuur en Milieu, M.H. Schultz van Haegen-Maas  
Geesteranus
3. Beantwoording vragen commissie over de uitvoering van de motie van  
de leden Dik-Faber en Van Veldhoven over de Ruit Eindhoven (Kamerstuk  
33 750 A, nr. 36), alsmede de reactie van de Minister op deze motie  
(Kamerstuk 33 750 A, nr. 57)  
Kamerstuk 33 750 A, nr. 65 -brief regering d.d. 21-02-2014  
Minister van Infrastructuur en Milieu, M.H. Schultz van Haegen-Maas  
Geesteranus
4. Zuidelijke Ringweg Groningen  
Kamerstuk 33 750 A, nr. 62 – brief regering d.d. 27-01-2014 Zuidelijke  
Ringweg Groningen  
Minister van Infrastructuur en Milieu, M.H. Schultz van Haegen-Maas  
Geesteranus
5. Beslissing maximum snelheid A13 Overschie en A10 West  
Kamerstuk 32 646, nr. 42 – brief regering d.d. 25-02-2014  
Minister van Infrastructuur en Milieu, M.H. Schultz van Haegen-Maas  
Geesteranus
6. Informatie over aanduiding maximumsnelheden op autosnelwegen  
Kamerstuk 32 646, nr. 43 – brief regering d.d. 23-04-2014  
Minister van Infrastructuur en Milieu, M.H. Schultz van Haegen-Maas  
Geesteranus
7. Verbetering van de inzet van omleidingsroutes bij calamiteiten  
Kamerstuk 31 305, nr. 208 – brief regering d.d. 30-01-2014  
Minister van Infrastructuur en Milieu, M.H. Schultz van Haegen-Maas  
Geesteranus
8. Aanbieding van de rapportage over de voortgang van de Tracéwet-  
plichtige projecten hoofdwegen, vaarwegen en spoorwegen over de  
periode juni – december 2013  
Kamerstuk 33 750 A, nr. 69 – brief regering d.d. 24-04-2014  
Minister van Infrastructuur en Milieu, M.H. Schultz van Haegen-Maas  
Geesteranus
9. Uitvoering van de motie van het lid Dik-Faber c.s. over varianten  
schrappen voor de goederenrouting met spoorbogen bij Bathmen  
Kamerstuk 32 404, nr. 73 – brief regering d.d. 08-04-2014  
Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, W.J. Mansveld
10. Besluiten Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS)  
Kamerstuk 32 404, nr. 74 – brief regering d.d. 17-06-2014  
Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, W.J. Mansveld

*11. Vervolgprogramma Beter Benutten*

*Kamerstuk 33 750 A, nr. 67 – brief regering d.d. 26-03-2014*

*Minister van Infrastructuur en Milieu, M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus*

*12. Aanbieding van de tekst «Green Deal Fiets in het woon-werkverkeer»*

*Kamerstuk 33 043, nr. 13 – brief regering d.d. 03-12-2012*

*Minister van Infrastructuur en Milieu, M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus*

*13. Reactie op de Herziene Uitgangspuntennotitie Groot project RRAAM*

*Kamerstuk 31 089, nr. 111 – brief regering d.d. 12-06-2014*

*Minister van Infrastructuur en Milieu, M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus*

*Uitstel reactie op de herziene Uitgangspuntennotitie Groot project RRAAM*

*Kamerstuk 31 089, nr. 110 – brief regering d.d. 27-03-2014*

*Minister van Infrastructuur en Milieu, M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus*

*14. Eerste Publieksrapportage Rijkswegennet van 2014*

*Kamerstuk 33 750 A, nr. 72 – brief regering d.d. 13-06-2014*

*Minister van Infrastructuur en Milieu, M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus*

*15. Voortgang van de vernieuwing van het MIRT*

*Kamerstuk 33 750 A, nr. 70 – brief regering d.d. 13-06-2014*

*Minister van Infrastructuur en Milieu, M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus*

*16. Voorkeursbeslissing Verruiming Twentekanalen fase 2*

*Kamerstuk 33 750 A, nr. 56 – brief regering d.d. 28-11-2013*

*Minister van Infrastructuur en Milieu, M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus*

*17. Rapport over de hoogtes containerbinnenvaartschepen*

*Kamerstuk 31 409, nr. 63 – brief regering d.d. 12-06-2014*

*Minister van Infrastructuur en Milieu, M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus*

*18. Uitvoeringsbeslissingen over de aanleg van extra ligplaatsen langs het Nederlandse vaarwegennetwerk bij de Prinses Margrietsluis te Lemmer en bij de Prins Bernhardsluis in het Amsterdam-Rijnkanaal bij Tiel*

*Kamerstuk 33 750 A, nr. 71 – brief regering d.d. 12-06-2014*

*Minister van Infrastructuur en Milieu, M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus*